

**ОДЛУКУ**  
**О ДОНОШЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА**  
**КИКИНДЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ**

**Члан 1.**

Доноси се Стратегија безбедности саобраћаја на путевима града Кикинде за период од 2018. до 2022. године.

**Члан 2.**

Одлуку са прилогом из члана 1. ове одлуке објавити у „Службеном листу града Кикинде“.  
Одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном листу града Кикинде“.

**Садржај**

<b>Предговор</b> .....	<b>409</b>
<b>1. Увод – основни подаци о Граду Кикинди</b> .....	<b>409</b>
Становништво .....	410
Путна мрежа и саобраћај .....	411
Основни подаци о возилима регистрованим на територији града Кикинде .....	412
<b>2. Институционални оквир града Кикинда</b> .....	<b>413</b>
<b>3. Правни и стратешки оквир безбедности саобраћаја на територији града Кикинда</b> .....	<b>414</b>
<b>4. Финансијски оквир</b> .....	<b>417</b>
<b>5. Трошкови саобраћајних незгода на територији града Кикинде</b> .....	<b>418</b>
<b>6. Активности након саобраћајне незгоде – стање одзива хитних служби након саобраћајне незгоде</b> .....	<b>419</b>
<b>7. Ставови учесника о ризицима у саобраћају</b> .....	<b>420</b>
<b>8. Индикатори безбедности саобраћаја</b> .....	<b>420</b>
<b>9. Анализа података о саобраћајним незгодама</b> .....	<b>421</b>
Анализа тренда броја саобраћајних незгода и њихових последица на територији Града Кикинде .....	421
Кикинда у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији.....	428
Град Кикинда у односу на Републику Србију .....	429
Безбедност деце на територији града Кикинде .....	432
Безбедност младих на територији града Кикинде.....	434
Безбедност младих возача на територији града Кикинде .....	434
Безбедност пешака на територији града Кикинде .....	436
Безбедност бициклиста на територији града Кикинде .....	437

Безбедност учесника старијих од 65 година у саобраћају на територији града Кикинде.....	438
Безбедност тракториста на територији града Кикинде.....	439
Безбедност моторизованих двоточкаша на територији града Кикинде .....	440
Безбедност комерцијалних возила на територији града Кикинде .....	441
Возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци .....	441
Проблем брзине на територији града Кикинде .....	442
Возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом („несавесни возачи“) .....	443
Просторна анализа саобраћајних незгода на територији града Кикинде .....	443
Закључна разматрања .....	446
<b>10. Жељено стање.....</b>	<b>448</b>
<b>11. Циљеви - индикатори.....</b>	<b>452</b>
<b>12. Кључне области рада – стубови безбедности саобраћаја .....</b>	<b>454</b>
<b>13. Кључни изазови .....</b>	<b>459</b>
<b>14. Носиоци активности на територији града Кикинде.....</b>	<b>462</b>
<b>15. Праћење и извештавање .....</b>	<b>464</b>
<b>16. Литература .....</b>	<b>466</b>

## Предговор

Проблеми који се јављају у саобраћају, често се квантификују и изражавају кроз саобраћајне незгоде. Саобраћајне незгоде и последице које оне изазивају представљају глобални проблем. Према подацима Светске здравствене организације<sup>1</sup>, више од 1,25 милиона људи годишње погине у саобраћајним незгодама. На подручју Републике Србије, у 2017. години, 579 лица је погинуло у саобраћајним незгодама.

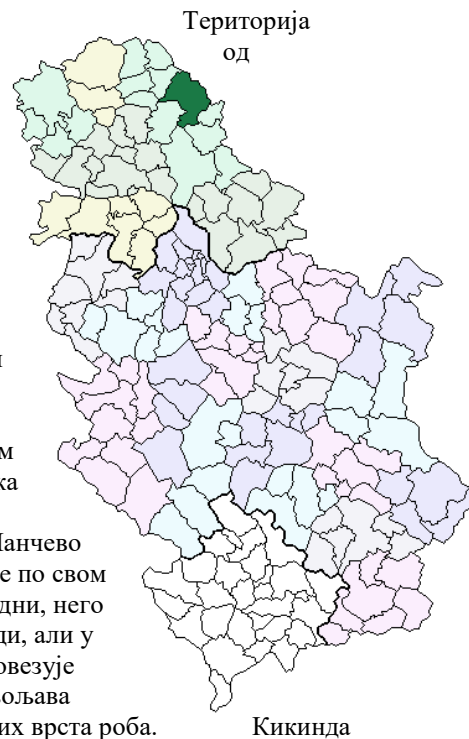
Имајући у виду неприхватање страдања у саобраћају, а прихватајући став да се безбедношћу саобраћаја може управљати, Генерална скупштина УН усвојила је резолуцију *Унапређење безбедности саобраћаја на путевима* (А/РЕС/64/255), која је усвојена у мају 2010. године. Овом резолуцијом период од 2011. до 2020. године проглашен је деценијом акције у безбедности саобраћаја, са циљем да се стабилизује, а затим преполови прогнозиран број погинулих у саобраћајним незгодама, што би у периоду од 10 година, смањило број погинулих за 5 милиона и број повређених за 50 милиона. У складу са циљевима Глобалног плана деценије акције безбедности саобраћаја (2011-2020), 2015. године усвојена је и Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије (2015-2020.).

У граду Кикинди, у периоду од 1997. до 2017. године догодило се 6.695 саобраћајних незгода у којима је укупно страдало 3.412 лица. Од тог броја, смртно је страдало 125 лица. Град Кикинда је препознао значај и могућности стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и наручио израду предлога Стратегије безбедности саобраћаја на путевима града Кикинде у периоду од 2018. до 2022. године. Важно је истаћи да је потреба за усвајањем локалне стратегије дефинисана у Закону о безбедности саобраћаја на путевима<sup>2</sup>, у члану 13. на начин да локалне самоуправе усвајају локалне стратегије безбедности саобраћаја на путевима по узору на националну Стратегију. Локалне стратегије безбедности саобраћаја представљају смернице за стручан и координисан рад, али такође важност локалних стратешких докумената огледа се и у сталном праћењу ефеката реализованих активности, тренутног стања и анализе достигнутих дефинисаних циљева.

### 1. Увод – основни подаци о Граду Кикинди

Кикинда је град и административни центар Севернобанатског округа. Града налази се у северном делу Баната, на 7,5 km од румунске и 60 km мађарске границе. Простире се на 783 km<sup>2</sup> и са нешто мање од 60.000 становника, кикиндска општина је међу већим општинама у Војводини. Општине са којима се граничи град Кикинда су: Чока на северсеверозападу, Ада (малим делом) на западу, Нови Бечеј на запад-југозападу, Зрењанин и Житиште на југу, и Нова Црња на југозападу. На истоку и североистоку граница града представља и државну границу са Румунијом. Индустрија у Кикинди представља област од приоритетног значаја и базира се највећим делом на расположивој сировинској основи, производним капацитетима и квалитетним кадровским потенцијалом. Индустријска производња је веома разноврсна, а расположиви производни капацитети су углавном прерађивачког карактера са високим степеном финализације производа<sup>3</sup>.

Кикинда је са ближеом и даљом околином повезана друмским, железничким и воденим путевима. Доминира друмски саобраћај, а постојећа путна мрежа омогућава одвијање друмског саобраћаја на задовољавајућем нивоу. Од Кикинде се разилазе три железничке пруге, а најзначајнија су Кикинда – Панчево – Београд и Кикинда – Суботица. Ипак, железнички саобраћај у Кикинди је по свом интензитету значајнији за превоз и трансфер роба, унутрашњи и међународни, него за превоз путника. Када је у питању водени саобраћај, он постоји у Кикинди, али у скромном обиму. Кикиндски канал представља део система ДТД и тиме повезује Кикинду са Тисом и Дунавом, али због својих скромних димензија не дозвољава интензивнији саобраћај. Ипак, користи се у извесној мери за трансфер неких врста роба. поседује и аеродром, али он је искључиво у функцији спортског летења.



<sup>1</sup> [http://www.who.int/gho/road\\_safety/en/](http://www.who.int/gho/road_safety/en/) (Посећено дана 11.07.2018. године)

<sup>2</sup> Закон о безбедности саобраћаја на путевима „Сл. гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закони и 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018 – др. закон)

<sup>3</sup> <http://www.kikinda.org.rs/index.php?language=cir&page=ogradu&option=privreda> (Посећено дана 11.7.2018.)

## Становништво

Општину Кикинда чини град Кикинда и 9 насељених места: Мокрин, Наково, Банатско Велико Село, Нови Козарци, Руско Село, Банатска Топола, Башаид, Иђош и Сајан. Укупан број становника општине Кикинда, по попису из 2011. године износи 59.453, што је у односу на 2002. годину пад од 7.491 становника, односно 11,18%. Просечна старост становника у општини Кикинда, према подацима за 2012. год. је нешто виша у односу на републички ниво (42,23), али значајно виши у односу на АП Војводину (41,83 година) и износи 42,4 година. Пратећи тај тренд и индекс старења становништва у Општини је већи, и износи 127,02, у односу на Републику Србију (125,38) и нарочито АП Војводину (119,64).

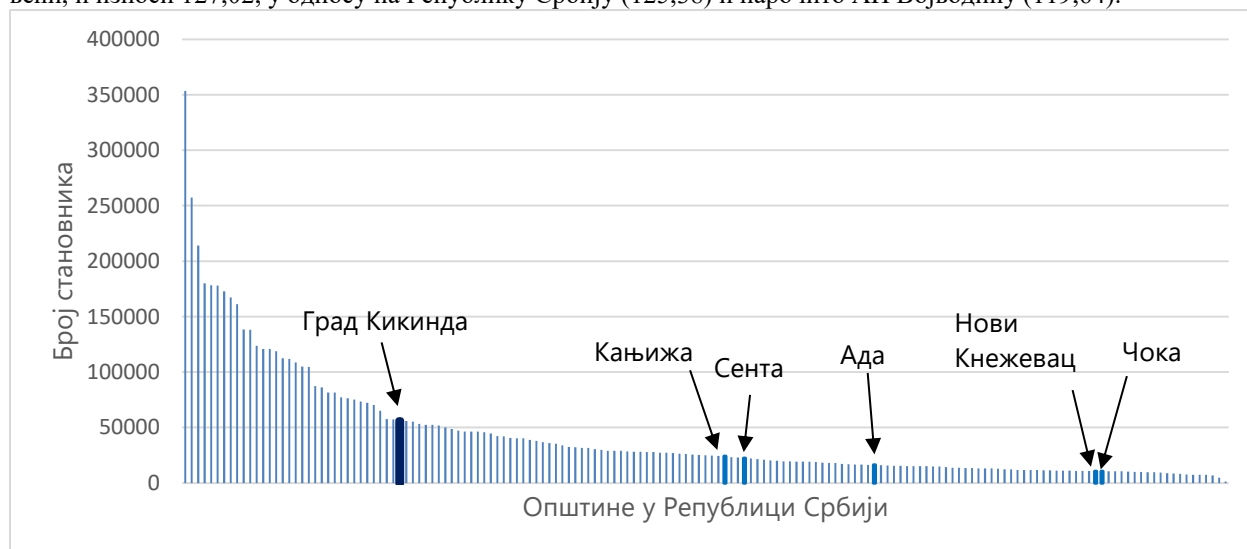


График 1 Положај града Кикинде, на основу броја становника, у односу на остале општине у Републици Србији, са посебним акцентом на општинама из Севернобанатског округа

У табели 1 је приказана структура настрадалих лица у саобраћајним незгодама у зависности од тежине последица и старосне категорије, као и вредности релативног индекса угрожености у односу на старосну категорију, за шестогодишњи период. Најбројније становништво је старости од 45 до 64 године (32% у укупном броју становништва) које учествује у укупном броју погинулих са 36%. Највећи број погинулих (41% од укупног броја погинулих) припада старосној категорији 15-29 година, која чини 18% од укупног броја становника.

Табела 1 Старосна структура становника и број настрадалих лица у саобраћајним незгодама, град Кикинда, 2012-2017, према попису из 2011. године

Старосна категорија	Број становника	Погинуло	Тешке тел. повреде	Лаке тел. повреде	Укупан број настрадалих лица	Релативни индекс угрожености
0-14	8196	0	15	37	52	63,45
15-29	10934	9	47	166	222	203,04
30-44	11618	4	43	135	182	156,65
45-64	18919	8	56	136	200	105,71
65+	9786	1	30	53	84	85,84
Укупно	59453	22	191	527	740	124,47

Као показатељ стања безбедности саобраћаја за одређене старосне категорије на територији неке општине или града користи се релативни индекс угрожености. Дакле, релативни индекс угрожености, приказан на Графику 2, представља однос између броја укупно настрадалих и броја становника одређене старосне категорије на 10.000 становника. Може се уочити да је највећем ризику изложена старосна категорија младих учесника у саобраћају, од 15 до 29 година старости, док најмању вредност релативног индекса угрожености има старосна категорија од 0 до 14 година. При разматрању ових показатеља није

узета у обзир изложеност у саобраћају, односно колико је поједина старосна категорија активна, тј. колико учествује у саобраћају (детаљније обрађено у оквиру тачке „Анализа стања безбедности саобраћаја“).

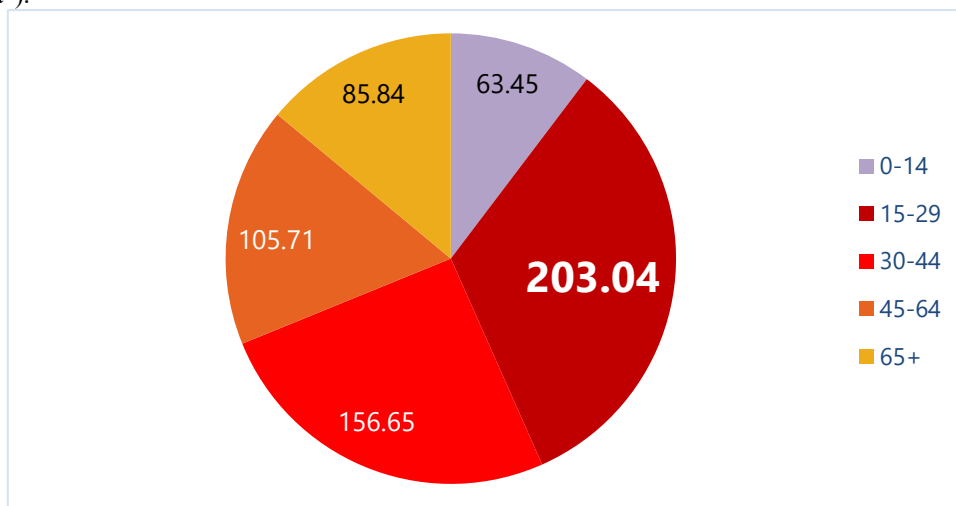


График 2 Релативни индекс угрожености изабраних старосних категорија становника на основу података о последицама саобраћајних незгода (2012-2017) и броја становника који припадају старосној категорији

### Путна мрежа и саобраћај

У области путне мреже, град Кикинда, према званичним подацима, располаже са укупно 304,4 km изграђених путева, од чега је 86,9 km општинских путева и улица, 87,7 km државних путева II реда и 130 km државних путева I реда<sup>4</sup>. График 3 показује да град Кикинда има бољу покривеност путном мрежом у поређењу са другим општинама Севернобанатског округа. Такође, посматрајући у односу на све општине у Републици Србији, Кикинда припада општинама са бољом покривеношћу путном мрежом.

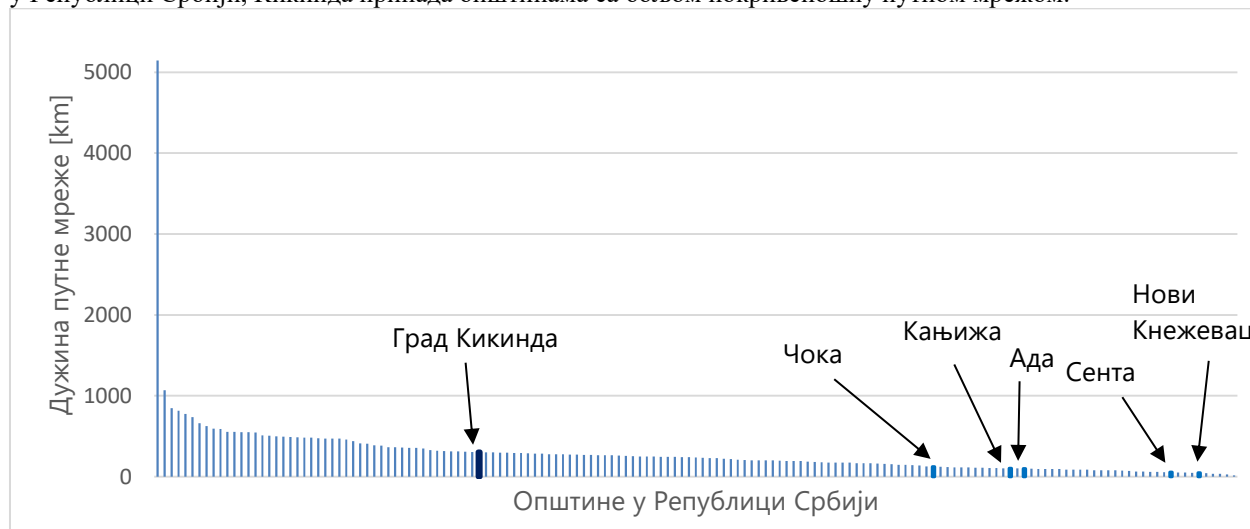


График 3 Положај града Кикинде, на основу дужине путне мреже, у односу на остале општине у Републици Србији, са посебним акцентом на општинама из Севернобанатског округа

Преко територије града прелазе следећи значајнији путеви<sup>5</sup>:

<sup>4</sup> Републички завод за статистику – Општине и региони у Републици Србији, 2017. година (ISSN 2217-7981,32)

<sup>5</sup> Уредба о категоризацији државних путева; "Службени гласник РС", бр. 105/2013, 119/2013 и 93/2015

- **Државни пут IB реда ознаке 13:** Хоргош – Кањижа – Нови Кнежевац – Чока – Кикинда – Зрењанин – Чента – Београд;
- **Државни пут IB реда ознаке 15:** државна граница са Мађарском (гранични прелаз Бачки Брег) – Бездан – Сомбор – Кула – Врбас – Србобран – Бечеј – Нови Бечеј – Кикинда – државна граница са Румунијом (гранични прелаз Наково);
- **Државни пут IIА реда ознаке 104:** Нови Кнежевац – Банатско Аранђелово – Мокрин – Кикинда – Војвода Степа – Српски Итебеј – државна граница са Румунијом (гранични прелаз Међа);
- **Државни пут IIА реда ознаке 105:** Државна граница са Мађарском (гранични прелаз Бајмок)-Бајмок-Бачка Топола-Сента-Чока-Мокрин-државна граница са Румунијом (гранични прелаз Врбица);
- **Државни пут IIА реда ознаке 117:** Нови Бечеј – Башаид – Банатско Карађорђево;
- **Државни пут IIБ реда ознаке 307:** Башаид - Нова Црња.

На државном путу IB реда број 13, који је један од најважнијих путних праваца на територији града, на делу пута од Кикинде до Башаида, ПГДС (просечан годишњи дневни саобраћај) износи око 2.000 возила/дан. На другом најбитнијем државном путу у Кикинди, IB реда број 15 у делу од Новог Бечеја до Кикинде, просечан годишњи дневни саобраћај износи 1.650 возила/дан<sup>6</sup>. У делу од око 3km ова два државна пута се преклапају и на том делу пута ПГДС износи 3.000 возила/дан.

### **Основни подаци о возилима регистрованим на територији града Кикинде**

Према последњим расположивим подацима, број регистрованих моторних и прикључних возила на територији града Кикинда у 2016. години је износио 17.146 возила. Структура регистрованих возила приказана је у табели 2.

*Табела 2 Број регистрованих моторних и прикључних возила на територији града Кикинда у 2016. години*

Категорија возила	Број рег. возила
Путнички аутомобили	11.530
Теретна возила	944
Аутобуси	48
Мопеди	191
Мотоцикли	261
Радна возила	134
Друмски тегљачи	134
Прикључна возила	602
Трактори <sup>7</sup>	3.302
<b>Укупно</b>	<b>17.146</b>

Од укупног броја регистрованих возила, 83% чине путнички аутомобили, док су 7% теретна возила. Истиче се податак да је на територији града Кикинде регистрован већи број трактора него теретних возила.

На графику 4 је приказан положај града Кикинде у односу на друге општине и градове Републике Србије, на основу броја регистрованих возила. На графику су посебно истакнуте друге општине које се налазе на територији Севернобанатског управног округа. Град Кикинда је међу општинама са већим бројем регистрованих моторних возила, у односу на општине у Републици Србији, а у односу на друге општине на територији Севернобанатског округа има највећи број регистрованих возила.

<sup>6</sup> Просечни годишњи дневни саобраћај; „Табела саобраћајног оптерећења на државним путевима“ ЈП „Путеви Србије“ (за 2017. годину).

<sup>7</sup> Број регистрованих трактора на територији града Кикинде преузет је из документа „Попис пољопривреде из 2012. године“ и узети су у обзир двоосовински трактори.

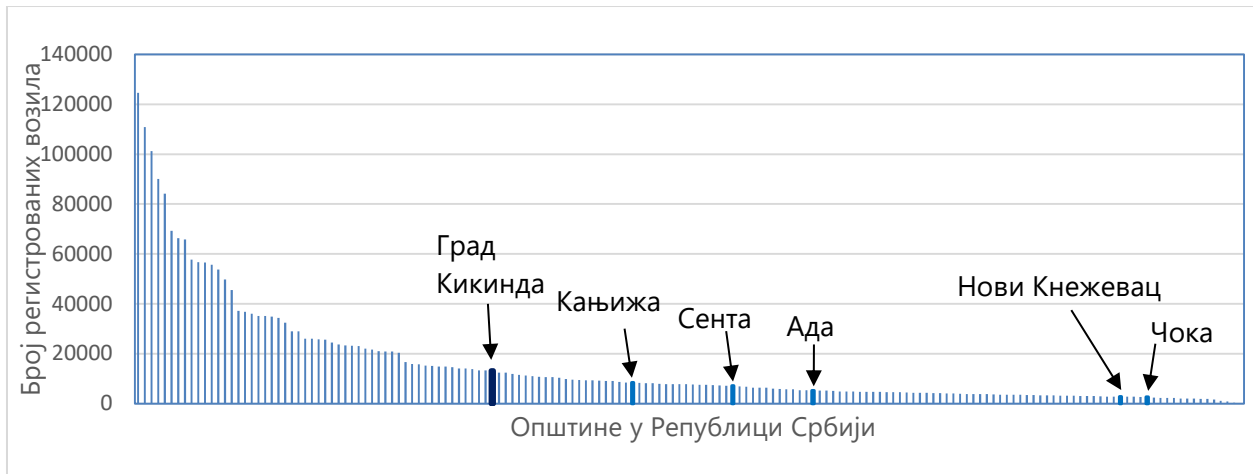


График 4 Положај града Кикинда, на основу броја регистрованих возила, у односу на остале општине у Републици Србији, са посебним акцентом на општине на територији Севернобанатског округа

Степен моторизације<sup>8</sup> на територији града Кикинде је 232,86 возила на 1.000 становника, што је мање од просечне вредности степена моторизације у Републици Србији, која је у 2014. години, била 287,7 регистрованих моторних возила на 1.000 становника. Иако је мањи степен моторизације, на територији Кикинде потребно је јачати систем јавног превоза и преусмерити очекивани пораст у броју транспортних захтева са индивидуалног на масовни превоз. Према подацима из Интегрисане базе података Агенције за безбедност саобраћаја (подаци о ТП се преузимају од Министарства унутрашњих послова, Управе саобраћајне полиције) на територији града Кикинда послује осам правних лица за вршење техничких прегледа возила.

## 2. Институционални оквир града Кикинда

Институционални оквир чини основу за формирање система безбедности саобраћаја како на националном, тако и на нивоу локалних самоуправа. Веома је важно да се на територији која жели да успостави систем безбедности саобраћаја препознају најважније институције од којих ће свака посебно бити део система, док са друге стране, у међусобној интеракцији, повезивању и координацији активности, чине да сам систем функционише. Институционални капацитети, бројност и стручност запослених кадрова директно утиче на ефикасност система безбедности саобраћаја као целине. Ефектан и ефикасан систем подразумева да ће свака институција настојати да у оквиру свог делокруга рада, да значајан допринос унапређењу безбедности саобраћаја и достизању дефинисаних циљева. Националне институције имају задатак својим активностима дају основне смернице и пруже правну и стручну подршку раду локалних институција безбедности саобраћаја. На државном нивоу препознате су следеће институције и организације које су од значаја за квалитетно функционисање система безбедности саобраћаја:

- ❖ Влада,
- ❖ Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
- ❖ министарство надлежно за послове саобраћаја,
- ❖ министарство надлежно за послове образовања,
- ❖ министарство надлежно за послове здравља,
- ❖ министарство надлежно за унутрашње послове,
- ❖ орган надлежан за инспекцијски надзор из области безбедности саобраћаја,
- ❖ управљач пута,
- ❖ средство јавног информисања, односно оглашавања,
- ❖ научна, образовна, односно васпитана установа,
- ❖ удружење из области безбедности саобраћаја на путевима,

<sup>8</sup> Стопа или степен моторизације је број регистрованих моторних возила на 1.000 становника.

- ❖ лице које обавља привредну делатност из области, односно у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, итд.

Институције чија је примарна област деловања безбедност саобраћаја, а које су дефинисане Законом о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“ бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13, 24/2018) су:

1. Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
2. Агенција за безбедност саобраћаја и
3. Локална тела за безбедност саобраћаја.

Потенцијални чиниоци система безбедности саобраћаја препознати на територији града Кикинда су следећи субјекти:

- ❖ Скупштина Града Кикинде;
- ❖ Градоначелник Кикинде;
- ❖ Савет за безбедност саобраћаја града Кикинде;
- ❖ Градско веће;
- ❖ Градска управа;
- ❖ Секретаријат за инспекцијске послове;
- ❖ ЈП „Кикинда“ - управљач пута;
- ❖ Саобраћајна полиција (ПУ ОСП Кикинда);
- ❖ Ватрогасна јединица у Кикинди;
- ❖ Хитна помоћ у Кикинди;
- ❖ Прекршајни суд Кикинда;
- ❖ ЈП „Аутопревоз“;
- ❖ Установе образовања и васпитања на територији града Кикинде;
- ❖ Медији на територији града Кикинде;
- ❖ Дом здравља Кикинда;
- ❖ Црвени крст Кикинда;
- ❖ Правна лица за вршење техничких прегледа на територији града Кикинде;
- ❖ Ауто-школе на територији града Кикинде;
- ❖ АМСС који функционише на територији града Кикинде;
- ❖ Спортски клубови;
- ❖ Удружење пензионера Кикинда;
- ❖ Удружења особа са инвалидитетом;
- ❖ Канцеларија за младе;
- ❖ Туристичка организација Кикинде;
- ❖ Привредна друштва и предузетници са седиштем на територији Кикинде.

Према Закону о безбедности саобраћаја<sup>9</sup> извршни орган јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно градско веће, оснива тело за координацију (комисија, савет и сл.), ради усклађивања послова безбедности саобраћаја на путевима који су из делокруга јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе.

Закон такође дефинише да Агенција за безбедност саобраћаја координира рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама и даје сагласност на програм за рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама. Национални систем безбедности саобраћаја је централну улогу у локалном систему поверио локалним телима за безбедност саобраћаја. Одлуком скупштине Града Кикинде, формиран је Савет за безбедност саобраћаја на територији града. Улога Савета је да иницира, организује, прати и координира рад институција безбедности саобраћаја на локалном нивоу као и да успоставља сарадњу са Националним институцијама безбедности саобраћаја. Национална Стратегија безбедности саобраћаја одредила је да сваки субјекат безбедности саобраћаја треба да дефинише циљеве у оквиру свог делокруга послова, као и индикаторе достизања циљева.

### **3. Правни и стратешки оквир безбедности саобраћаја на територији града Кикинда**

Правна уређеност било које области почетни је услов за добро функционисање система и остваривање циљева који се желе постићи у тој области. У Републици Србији, правни оквир безбедности саобраћаја

---

<sup>9</sup> Члан 8; Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије



представљају Устав, закони, подзаконски акти и признати међународни извори. Када је у питању област безбедности саобраћаја, она је уређена, пре свих, Законом о безбедности саобраћаја на путевима, који је у примени од 11. децембра 2009. године и Законом о јавним путевима који је у примени од 1. јануара 2006. године.

Посебно је потребно нагласити важност доследности у спровођењу закона, као и правичну законску принуда, јер се на тај начин у великој мери доприноси добром функционисању правног система а самим тим и смањењу броја саобраћајних незгода и последица, које поред осталог настају услед недоследне и неправичне примене закона. Можемо закључити да су најзначајнији правни акти којима се уређује област безбедности саобраћаја на нивоу државе:

- ❖ Устав Републике Србије;
- ❖ Закон о безбедности саобраћаја на путевима (Службени гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - УС, 24/2018);
- ❖ Закон о путевима („Службени гласник РС”, број 41/18);
- ❖ Кривични законик („Службени гласник РС”, број85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14);
- ❖ Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, број 65/13 и 13/2016);
- ❖ Закон о полицији („Службени гласник РС”, број101/05, 63/09 – УС и 92/11);
- ❖ Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС”, број 51/09);
- ❖ Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ”, број33/97, 31/01 и „Службени гласник РС”, број 30/10);
- ❖ Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, број51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 – УС);
- ❖ Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број111/09, 92/11 и 93/12); Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број107/05, 72/09 – др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13 – др. закон и 93/14);
- ❖ Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, број72/09, 52/11, 55/13 и 35/15 – аутентично тумачење),
- ❖ Подзаконски акти којима се ближе уређују поједини закони, посебно подзаконски акти који су настали као ближи уређивачки прописи Закона о безбедности саобраћаја на путевима и Закона о путевима.

Стратешки оквир безбедности саобраћаја на националном нивоу који је од највеће важности за документ Стратегија безбедности саобраћаја на територији града Кикинде, за период од 2018. до 2022. године, јесте Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 64/2015) и Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 1/2017).

Законом о безбедности саобраћаја на путевима утврђена је важност националне Стратегије за јединице локалне самоуправе, због тога што јединице локалне самоуправе имају обавезу да усагласе своје локалне стратегије са националном и као такве да их усвоје. Поред наведених докумената Влада Републике Србије 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), са којом је успостављен концепт развоја инфраструктуре и транспорта, односно са којом су дефинисани циљеви развоја транспортног система и акциони план за њихово достизање. Поменута Стратегија препознаје безбедност саобраћаја као важан сегмент у унапређењу транспортног система. Од постојећих (усвојених) докумената и аката, који су у вези са саобраћајем, саобраћајним окружењем и безбедношћу саобраћаја на територији града Кикинде, могу се издвојити следећи документи:

- ❖ **Статут града Кикинде из 2016. године** („Службени лист града Кикинде“, бр. 1/2016) (Статутом града Кикинде дефинисано је да Град, преко својих органа, у складу с Уставом и законом: уређује и обезбеђује обављање и развој комуналних делатности (линијски градски и приградски превоз путника у друмском саобраћају, јавних паркиралишта), уређује и обезбеђује обављање послова који се односе на изградњу, рехабилитацију и реконструкцију, одржавање, заштиту, коришћење, развој и управљање локалним некатегорисаним путевима, као и улицама у насељу, уређује и обезбеђује посебне услове и организацију аутотакси превоза путника, уређује

безбедност саобраћаја. Статут града Кикинде представља основни документ којим се потврђује и обезбеђује правни основ за уређење области безбедности саобраћаја на територији Града);

- ❖ **Стратегија одрживог развоја општине Кикинда од 2014. до 2020. године** (У оквиру овог документа (тачка 3.4) дефинисана је путна мрежа општине Кикинда, наведени су сви државни путеви који пролазе кроз територију општине Кикинда, њихове карактеристике и тренутно стање у ком се налазе. Такође, у оквиру Стратегије дефинисана је *SWOT* анализа у којој је анализирана инфраструктура и просторно планирање. С обзиром да се Стратегија одрживог развоја односи на период до 2020. године, што се у великом делу поклапа са периодом на који се односи Стратегија безбедности саобраћаја на путевима града Кикинде (2018-2022), веома је важно ускладити поједине циљеве обе Стратегије и самим тим допринети развоју безбедног саобраћаја на територији општине);

- ❖ **Пројекат техничке регулације саобраћаја за насељено место Кикинда од 2013. године** (У овом пројекту анализирано је постојеће стање саобраћајног система, дефинисане су мере за унапређење саобраћајног система и израђена је техничка документација. У оквиру поглавља Анализа постојећег стања саобраћајног система, анализирана је безбедност саобраћаја у Кикинди, где су анализирани саобраћајне незгоде и њихове последице, узроци и врсте и приказана је просторна дистрибуција саобраћајних незгода и анализирани узроци и врсте саобраћајних незгоде.

У обзир су узете саобраћајне незгоде из два временска периода, и то: 1997. до 2001. године и од 2008. до 2013. године);

- ❖ **Одлука о критеријумима за категоризацију улица, општинских и некатегорисаних путева на територији општине Кикинда** („Сл. лист општине Кикинда“, бр. 14/11 и 14/15) (Овом Одлуком се утврђују критеријуми за категоризацију улица, општинских и некатегорисаних путева на територији општине Кикинда);
- ❖ **Одлука о општем уређењу насељених места и комуналном реду** („Сл. лист општине Кикинда“, бр. 31/15 и „Сл. лист града Кикинде“, бр. 12/17) (Овом Одлуком регулишу се: општа правила уређења, коришћења и одржавања површина јавне намене и објеката комуналне инфраструктуре; правила и мере заштите комуналног реда, обавезе и одговорности органа Општине Кикинда, Општинске управе општине Кикинда, и месних заједница, јавних предузећа, физичких и правних лица; органи надзора и њихова овлашћења, као и прекршаји и казне за непоштовање ове Одлуке);
- ❖ **Одлука о аутобуским стајалиштима на територији општине Кикинда** (Овом Одлуком одређују се локације аутобуских стајалишта у линијском превозу путника на територији општине Кикинда);
- ❖ **Одлука о јавним паркиралиштима и уклањању возила** („Сл. лист општине Кикинда“, бр. 24/2011 и 7/2014 – др. одлука и „Сл. лист града Кикинде“, бр. 17/2016, 12/2017 и 25/2017) (Овом Одлуком се уређују услови обављања комуналне делатности управљање јавним паркиралиштима са прописаним режимом коришћења и наплате: права и обавезе корисника, обим и квалитет услуга и начин вршења надзора над обављањем делатности, као и услови и начин коришћења и пружања услуга);
- ❖ **Одлука о превозу у друмском саобраћају** (Овом Одлуком се уређује организација и начин обављања јавног превоза у градском, приградском саобраћају и ауто – такси превоза као и други услови у погледу организације и начина обављања јавног превоза у друмском саобраћају);
- ❖ **Одлука о коришћењу паркинг места за лица са посебним потребама** („Службени лист града Кикинде“, бр. 17/2016) (Овом Одлуком се утврђују категорије лица са посебним потребама које имају право коришћења паркинг места за ту категорију корисника, услови и начин остварења права, као и надлежни орган за доношење решења о признању права);

- ❖ **Одлука о такси превозу путника** („Сл. лист општине Кикинда“, бр. 36/2015 и 37/2015 – испр. и „Сл. лист града Кикинде“, бр. 8/2016, 12/2017 – др. одлука и 34/2017) (Овом Одлуком се ближе уређује обављање делатности такси превоза на територији града Кикинде);
- ❖ **Одлука о уређењу и одржавању јавних зелених површина** („Службени лист општине Кикинда“, бр. 10/15 и 12/17 – испр.) (Овом одлуком је дефинисано уређивање јавних зелених површина дуж саобраћајница).

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

#### 4. Финансијски оквир

Најважнија подршка за функционисање система безбедности саобраћаја јесте сигуран извор финансирања послова безбедности саобраћаја, на нивоу сваке локалне самоуправе. Законом о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије дефинисани су извори средстава за унапређење безбедности саобраћаја и то:

- буџет Републике Србије, буџет јединице територијалне аутономије и буџет јединице локалне самоуправе,
- наплаћене новчане казне за прекршаје предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима,
- поклони или прилози покровитеља дати Републици, јединици територијалне аутономије или јединици локалне самоуправе, - остали приходи.

Висина прихода од наплаћених новчаних казни која остаје у локалној самоуправи (не иде у републички буџет) износи 30% од укупног износа средстава од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје. Од овог износа 50% је намењено унапређењу безбедности путне инфраструктуре, примени алата (у складу са ЗоБС-ом и директивом Европске комисије ЕЦ96/2008 и мера које доприносе смањењу утицаја пута на настанак саобраћајних незгода.

Осталих 50% од укупног износа намењено је за остале активности које пре свега доприносе унапређењу безбедности саобраћаја, односно за:

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

Модел финансирања безбедности саобраћаја од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје заснован је на принципу да „небезбедност“ финансира „безбедност“, што је оцењено највишом оценом од стране најразвијенијих држава у области безбедности саобраћаја, као и од стране Европске комисије и организација које подржавају или учествују у раду у области безбедности саобраћаја на нивоу Европске уније (SEETO, ETSC, ITF-IRTAD и сл.). Поред извора финансирања од дела износа средстава од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје, безбедност саобраћаја се може финансирати и из других извора (донације, међународни инвестициони фондови, фондови амбасада страних држава у Републици Србији и сл.). Локална самоуправа може да одлучи да део локалног буџета, добијеног из других извора, усмери у инфраструктурне пројекте који су у вези са безбедношћу саобраћаја, као и друге пројекте и активности чије се финансирање не може обезбедити (или није довољно) само од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје. Такође, локална самоуправа може конкурисати у домаћим фондovima (републичким и покрајинским), истраживачким пројектима у сарадњи са истраживачким институцијама и организацијама (факултети, истраживачко-развојни центри и сл.), као и у међународним фондovima (фондови Европске уније, фондови амбасада појединих европских држава и сл.) за пројекте, заједничке међународне активности, иновације, истраживања, али и конкретне инфраструктурне пројекте за побољшање безбедности саобраћаја.

На основу података града Кикинде, на основу претходног двогодишњег периода, просечни годишњи финансијски прилив од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје, који се у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима усмерава ка граду Кикинда, износи око **9.000.000** динара.

## 5. Трошкови саобраћајних незгода на територији града Кикинде

Трошкови саобраћајних незгода представљају укупну висину штета изазваних саобраћајним незгодама. Ови трошкови најчешће вишеструко превазилазе неопходна улагања у безбедност саобраћаја која могу резултирати њиховим избегавањем, односно спречавањем генерисања трошкова узрокованих саобраћајним незгодама. Успостављање система безбедности саобраћаја има за примаран циљ смањење броја и тежине последица саобраћајних незгода. Светска истраживања указују на то да је ово трошак који је неретко потцењен, иако сви подаци показују да они износе од 1 до 3% светског БДП-а и достижу вредност од \$500.000.000.000<sup>10</sup>. Иако већина друштва као трошкове саобраћајних незгода препознаје само оне трошкове видљиве на лицу места незгоде, реално стање је значајно другачије. У трошкове саобраћајних незгода спадају:

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

Истраживања су показала да Република Србија годишње губи око 1,71% БДП-а због последица саобраћајних незгода.

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. На основу модела рачунања висине штете који је примењен у Републици Србији и Републици Српској (Рос и др, 2012), а за потребе националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, 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€.

<sup>10</sup> Глобални план декаде акције за безбедност саобраћаја на путевима, 2011 – 2020. године.

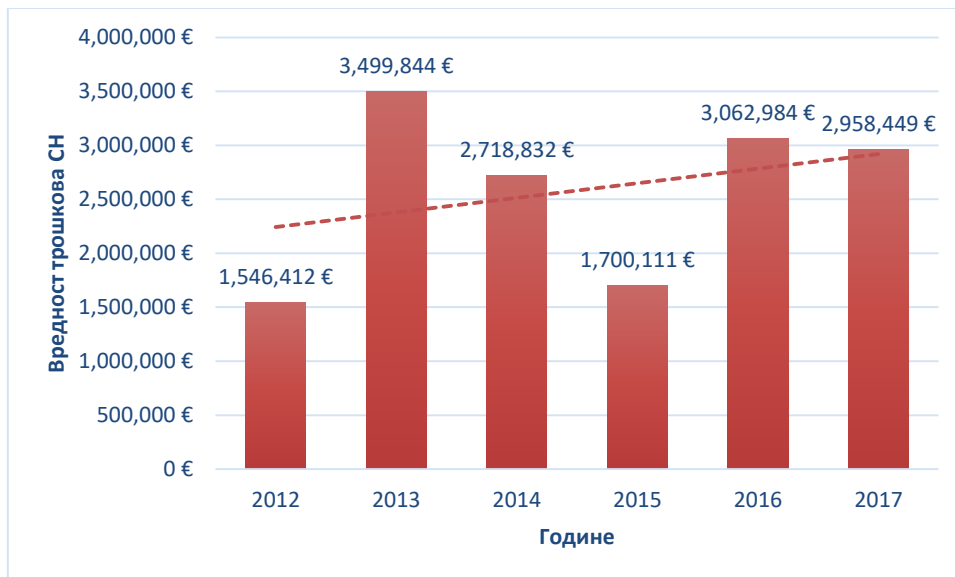


График 5 Процењени трошкови саобраћајних незгода у последњих шест година, на територији града Кикинде, по моделу (Рос и др. 2012)<sup>11</sup>

Применом модела који је употребљен током израде националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима, израчунати су укупни трошкови саобраћајних незгода на територији града Кикинде у односу на последице саобраћајних незгода у периоду од 2012. до 2017. године и они износе 15.486.632€.

## 6. Активности након саобраћајне незгоде – стање одзива хитних служби након саобраћајне незгоде

У систему безбедности саобраћаја велики део активности усмерава се ка превенцији саобраћајних незгода. Системски приступ у безбедности саобраћаја усмерен је ка спречавању саобраћајних незгода, односно спречавању њихових последица, али савремени приступ безбедности саобраћаја инсистира на томе да је период непосредно након дешавања незгоде од круцијалне важности за тежину последица незгода са настрадалим лицима. Брзина и начин на који реагују хитне службе су фактори од којих директно зависи тежина последица настрадалог, али могу утицати и на број настрадалих. Појам хитних служби у контексту саобраћајних незгода, често се поистовећује са појмом хитних медицинских служби, међутим он је шири и обухвата све хитне службе, медицинске, ватрогасне, полицијске и друге специфичне (спасилачке службе, у случајевима када је возило у води и сл.).

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

Подаци Агенције за безбедност саобраћаја из 2015. године указују на то да хитна медицинска помоћ на територији града Кикинда има просечно време одзива од **5,08 минута**, што је знатно боље од просека од 9,57 минута у Републици Србији. Према овоме, град Кикинда има изузетно ефикасну службу хитне медицинске помоћи.

Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије, индикатор „број хитних медицинских служби на 10.000 становника“ има вредност од 1,1 што припада класи са врло високом вредношћу индикатора у поређењу са територијама осталих општина/градова у Републици Србији.

<sup>11</sup> Модел је примењен у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године.

## 7. Ставови учесника о ризицима у саобраћају

За описивање постојећег стања безбедности саобраћаја најчешће се користе директни показатељи безбедности саобраћаја који могу бити апсолутни (број погинулих и повређених лица) и релативни (ризичи страдања итд.). Поред директних показатеља безбедности саобраћаја, за анализу стања безбедности саобраћаја велики значај имају и индиректни показатељи безбедности саобраћаја. Индиректни показатељи стања безбедности саобраћаја треба да пруже увид у стање безбедности саобраћаја када су у питању ставови и понашање учесника у саобраћају. Поред тога, резултати треба да доносиоцима одлука пруже смернице у одлучивању и одабиру мера за унапређење безбедности саобраћаја на локалном и националном нивоу.

Ставови се израђују и укоренењу од рођења људи. Најважнију улогу у томе има породица, васпитачи, најранија искуства и позитивни узорци, али и остали појединци или институције које имају директан или индиректан утицај на ставове учесника у саобраћају. Уважавајући значај ставова за безбедност саобраћаја, Агенција за безбедност саобраћаја периодично спроводи национална истраживања о ризицима учесника у саобраћају. Основни циљ праћења и истраживања ставова на нивоу локалних самоуправа је да испита однос грађана локалне самоуправе према постојећим и потенцијалним решењима која се примењују у области саобраћаја. Поред тога што ставови варирају између појединаца у друштву, варијабилност је изражена и између подручја.

Када се говори о ставовима које је потребно пратити, пре свега се мисли на: брзину, алкохол, коришћење мобилног телефона, сигурносне појасеве, заштитне системе за децу и друге елементе пасивне заштите, као и однос према пешацима, возачима двоточкаша, али и свим другим учесницима у саобраћају и опасностима којима су изложени, посебно наглашавајући да се ради о непотребним штетама државе и да те штете падају директно на терет грађана.

Имајући претходно наведено у виду Агенција за безбедност саобраћаја (2017) је спровела свеобухватно истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају на територији Републике Србије. Ово истраживање је спроведено на целокупној територији Републике Србије, по полицијским управама.

Резултати истраживања указују да је нешто мање од половине (46,8%) испитаних возача путничких аутомобила који су са територије ПУ Кикинда, веома забринуте за проблем саобраћајних незгода. Вожњу у уморном стању најређе су пријавили возачи путничких аутомобила из ПУ Кикинда (27,5%). Ставови испитаника из Кикинде у вези са значајем заштитних система у путничким возилима, значајем заштитних кацага и вожњом ограниченом брзином су оцењени са високом оценом, односно испитаници у већој мери имају исправне ставове.

## 8. Индикатори безбедности саобраћаја

Познавање постојећег стања система безбедности саобраћаја, поред познавања података о броју и последицама саобраћајних незгода и ставовима учесника у саобраћају, подразумева и познавање вредности индикатора безбедности саобраћаја. Индикатори безбедности саобраћаја представљају основу за квалитетно праћење и управљање системом безбедности саобраћаја. Оцењивањем индикатора безбедности саобраћаја могуће је оценити безбедност саобраћаја пре него што се догоде саобраћајне незгоде, стога је могуће проактивно уочити проблеме и неправилности и превентивно деловати на унапређење система безбедности саобраћаја.

Важно је истаћи да приликом прикупљања података о индикаторима не постоје утицаји других елемената на промене понашања учесника у саобраћају, попут саобраћајне полиције на путу, односно лице које прикупља податке о индикаторима не утиче на промену понашања учесника у саобраћају. Најчешће коришћени индикатори понашања учесника у саобраћају су: индикатори употребе заштитних система (употреба сигурносних појасева, система дечије заштите и употреба заштитне кацаге), поштовање ограничења брзине, вожња под утицајем алкохола, непрописна употреба уређаја за комуникацију у току вожње итд.

Резултати мерења индикатора безбедности саобраћаја, за 2017. годину показују да 87,9% возача путничких и доставних возила до 3,5 t **користи сигурносни појас на предњим седиштима** на територији полицијске управе Кикинда, што припада **средњој класи вредности** овог индикатора. Када је реч о **употреби сигурносног појаса на задњем седишту**, ПУ Кикинда има **веома ниску вредност (8,7%)**, као и остале општине у Републици Србији.

Такође, ПУ Кикинда има **веома ниску вредност индикатора „употреба заштитних система за децу“ (црна класа)**.

Када је реч о употреби заштитних кацига, **75% мопедиста и 70% мотоциклиста користи заштитну кацигу током вожње**, што припада **ниској вредности индикатора (црвена класа)**.

**Процент прекорачења брзине путничких аутомобила за најмање 10 km/h** у насељу на територији ПУ Кикинда износи 13%, а ван насеља 14,4 km/h, што припада **ниској вредности индикатора (црвена класа)**.

Према вредностима **индикатора употребе мобилних телефона возача путничких и доставних возила до 3,5 t**, ПУ Кикинда се налази у **класи веома ниске вредности индикатора (црна класа)**, са 11,4% возача поменутих категорија возила који користе мобилни телефон у току вожње.

ПУ Кикинда са општинама Шабац и Прокупље, имају најбоље резултате међу општинама у Србији, када је реч о индикатору „**процент возача под утицајем алкохола**“. Процент возача под утицајем алкохола је 0,11%, што сврстава ПУ Кикинда у **високу вредност индикатора (жута класа)**.

## 9. Анализа података о саобраћајним незгодама

### **Анализа тренда броја саобраћајних незгода и њихових последица на територији Града Кикинде**

У Републици Србији подаци о саобраћајним незгодама евидентирају се од 1997. године. Квалитетни подаци омогућују израду анализа које показују стање безбедности саобраћаја на неком подручју. У периоду од 1997. до 2017. године, на територији града Кикинде евидентирано је укупно 6.695 саобраћајних незгода (График 6). У овом периоду постоји опадајући тренд саобраћајних незгода, с тим да је у периоду од 2003. до 2006. године дошло до значајнијег пораста броја саобраћајних незгода. Посматрајући период од 20 година, највећи број саобраћајних незгода се догодио 1997. године, и то 502 саобраћајне незгоде. Најмањи број саобраћајних незгода забележен је 2015. године (130 саобраћајних незгода).

У 1999. и 2000. години примећује се смањење броја саобраћајних незгода, а то се може приписати чињеници да је у том периоду због ратних дешавања на просторима бивше СФРЈ и бомбардовања Републике Србије карактеристично смањење животног стандарда становништва, па самим тим и смањење употребе моторних возила.

Поред тога, у 2002. години дошло је до поштравања казнене политике, када су новчане казне за прекршаје у саобраћају повећане за 7 до 10 пута, што је за последицу имало смањење броја саобраћајних незгода у Кикинди. Од краја 2009. године карактеристична је примена Закона о безбедности саобраћаја на путевима и од тада се уочава тренд смањења броја погинулих лица све до 2013. године (График 6).

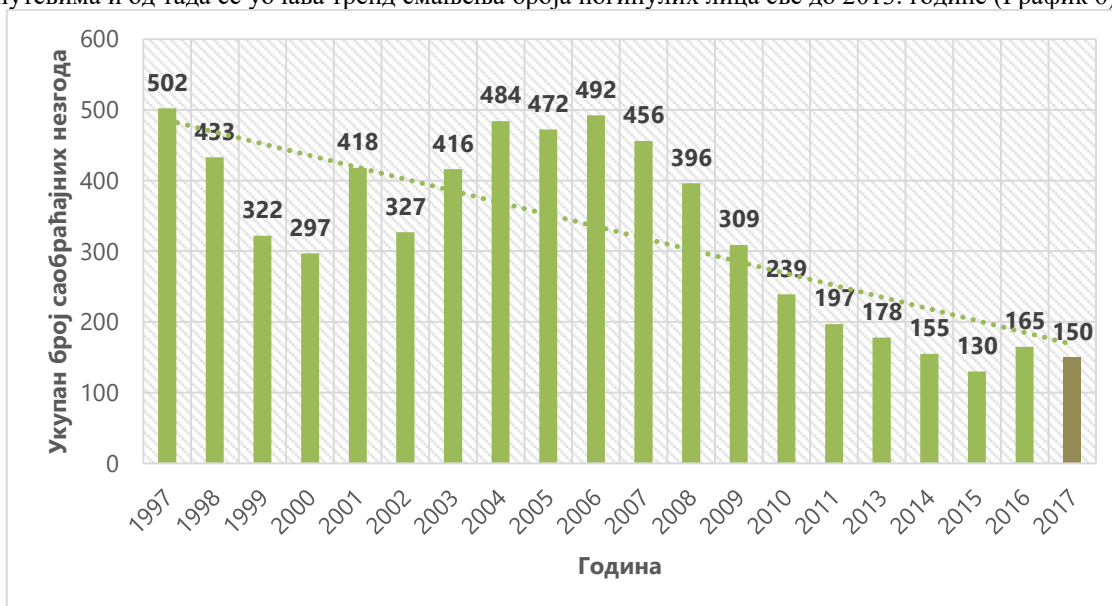


График 6 Укупан број саобраћајних незгода, град Кикинда, 1997-2017. године

У претходних 6 година (2012-2017. године) број саобраћајних незгода са настрадалим лицима и број погинулих лица у саобраћајним незгодама прати велики број осцилација, а највеће смањење броја погинулих лица је забележено у 2012. години. У 2016. години долази до повећања броја погинулих лица

у саобраћајним незгодама, и у 2017. години се наставља такав тренд. Овај проблем захтева системски приступ и примену доследних и перманентних мера које би омогућиле успостављање позитивног континуитета.

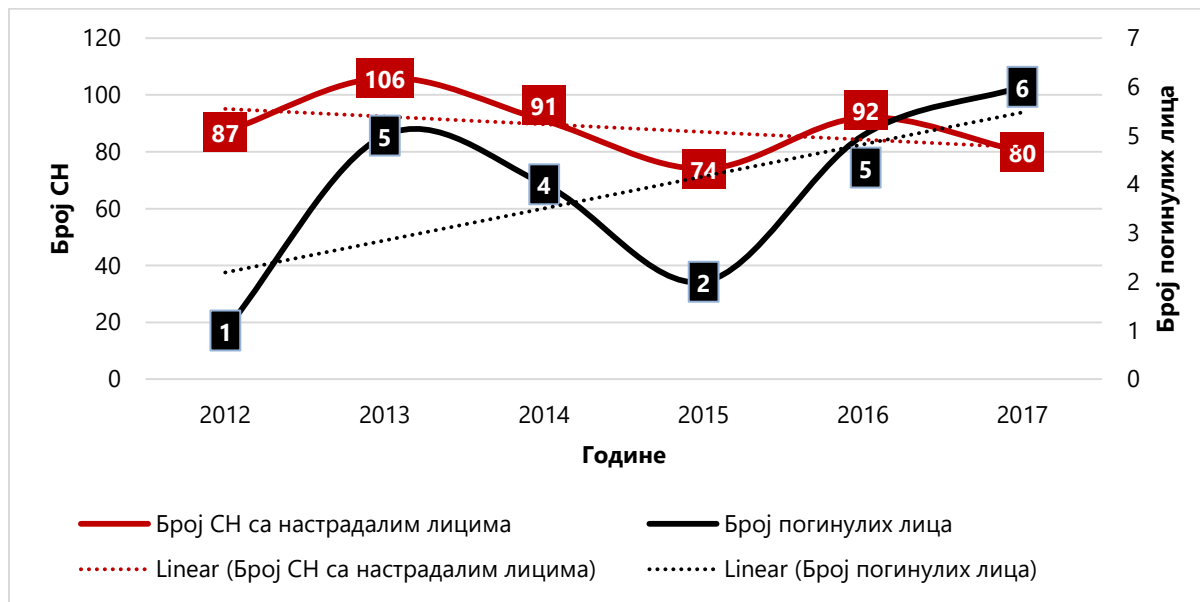


График 7 Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима и погинула лица у саобраћајним незгодама, град Кикинда, 2012-2017. године

Детаљна анализа саобраћајних незгода обухватила је саобраћајне незгоде које су се догодиле на територији града Кикинде у периоду од 2012. до 2017. године. На територији општине Кикинда, у периоду од 2012. до 2017. године евидентирано је 935 саобраћајних незгода. Највећи број евидентираних незгода је са повређеним лицима. Међутим, мора се напоменути да постоји изванредан број саобраћајних незгода са мањом материјалном штетом (до 200.000 динара), које су обухваћене евиденцијом осигуравајућих друштава, а нису део евиденција полиције.

Израчунавањем ланчаног индекса за структуру саобраћајних незгода према последицама које су се догодиле у Кикинди у периоду од 2012. до 2017. године, може се закључити да је број саобраћајних незгода са погинулим лицима забележио највећи пораст 2013. године. Такође, издваја се 2016. година као година у којој је дошло до повећања броја свих врста саобраћајних незгода. Ланчани индекс представља релативни однос између нивоа појаве у текућем временском периоду у односу на претходни временски период. Израчунава се стављањем у однос вредности показатеља у текућој години са вредношћу показатеља у претходној години (табела 3).

Табела 3 Ланчани индекс саобраћајних незгода, град Кикинда, 2012-2017. године

Година	СН са погинулим лицима	%	СН са повређеним лицима	%	СН са материјалном штетом	%	Укупно	%
2012	1		86		70		157	
2013	5	40,0%	101	1,7%	72	0,3%	178	1,3%
2014	3	-4,0%	88	-1,3%	64	-1,1%	155	-1,3%
2015	2	-3,3%	72	-1,8%	56	-1,3%	130	-1,6%
2016	4	10,0%	88	2,2%	73	3,0%	165	2,7%
2017	4	0,0%	76	-1,4%	70	-0,4%	150	-0,9%
Укупно	19		511		405		935	



У периоду од 2012. до 2017. године, на територији града Кикинде страдала је 741 особа у саобраћајним незгодама. Највећи удео од укупног броја страдалих лица чине лица са лаким телесним повредама (71%), затим следе лица која су задобила тешке телесне повреде (26%) и лица која су у саобраћајним незгодама изгубила живот (3%).

Табела 4 Тежина последица настрадалих лица у саобраћајним незгодама, град Кикинда, 2012-2017. године

Година	Погинула лица	%	Лица са тешким телесним повредама	%	Лица са лаким телесним повредама	%	Укупно	%
2012	1	4%	27	14%	97	18%	125	17%
2013	5	22%	48	25%	87	17%	140	19%
2014	4	17%	33	17%	102	19%	139	19%
2015	2	9%	25	13%	67	13%	94	13%
2016	5	22%	35	18%	89	17%	129	17%
2017	6	26%	23	12%	85	16%	114	15%
Укупно	23	100%	191	100%	527	100%	741	100%
%	3%		26%		71%		100%	

У 2015. години забележен је најмањи број учесника који су задобили лаке и тешке телесне повреде у саобраћајним незгодама. Међутим, већ у 2016. години дошло је до повећања тог броја. Тренд смањења успостављен је код броја лица која су за последицу саобраћајне незгоде имали лаке или тешке телесне повреде, с тим да је овај тренд у мањој мери израженији код лица са тешким телесним повредама (график 8). Овакав тренд може бити последица или недостатка адекватних мера или мере које су примењене нису имале дуготрајне ефекте.

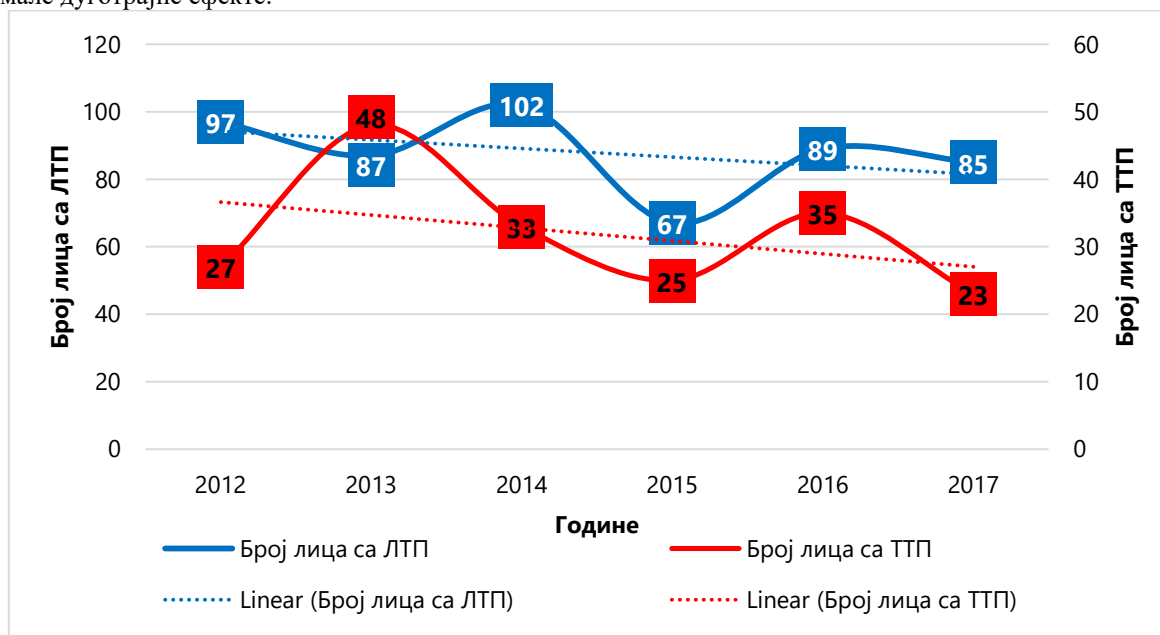


График 8 Последнице саобраћајних незгода, град Кикинда, 2012-2017. године

У периоду од 2012. до 2017. године највећи број лица који је задобио лаке телесне повреде припада старосној категорији од 15 до 30 година (31%), док лица која су задобила тешке телесне повреде у највећој мери припадају старосној категорији од 46 до 64 године (29%). Када је реч о погинулим лицима, највећи проценат страдања припада старосној категорији од 15 до 30 година (41%).

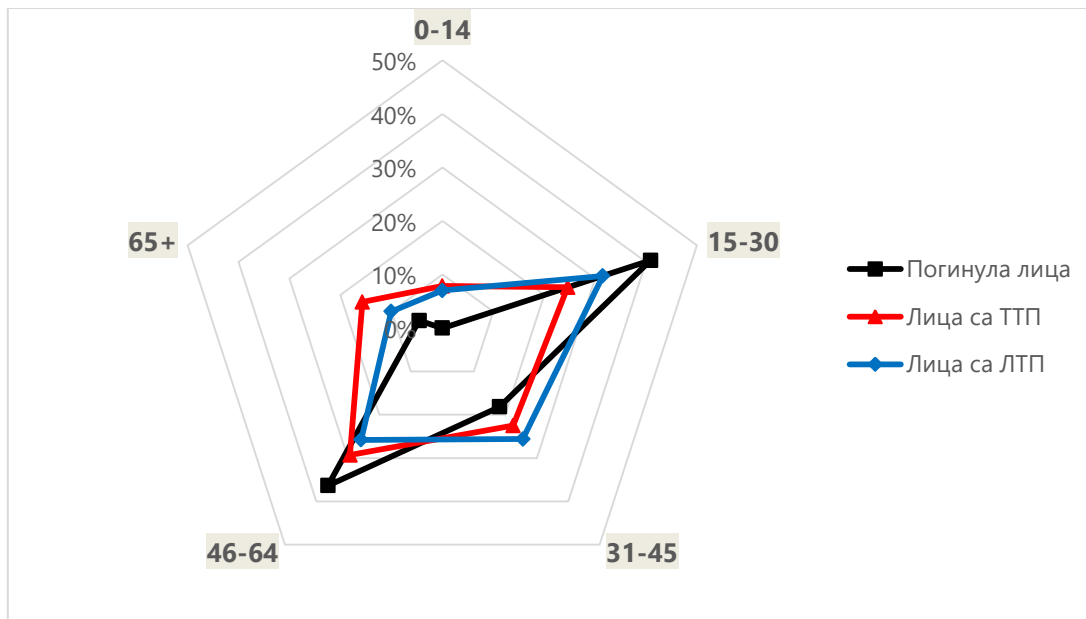


График 9 Настрадали учесници у саобраћајним незгодама према старосним категоријама, град Кикинда, 2012-2017. године

Посматрајући расподелу страдања учесника према својству у ком учествују у саобраћају, у периоду од 2012. до 2017. године, у највећем проценту у саобраћајним незгодама на територији града Кикинде учествовали су возачи (63%). Путници као учесници учествовали су са уделом од 27,8%, док пешаци чине 9% страдалих учесника у саобраћајним незгодама.

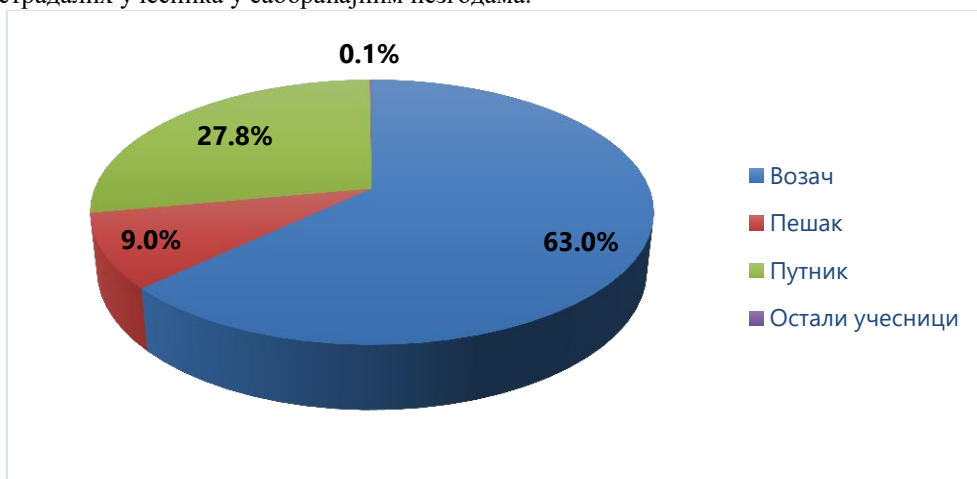


График 10 Процент настрадалих учесника према својству у ком учествују у саобраћају, град Кикинда, 2012-2017. године

Анализа саобраћајних незгода са настрадалим лицима по категоријама возила показује да је у највећем проценту ових незгода учествују путничка возила (52,2%). Након путничких возила следе бицикли са учешћем од 22%. Од осталих категорија издвајају се теретна возила и мопеди (8,5% и 7,5%).

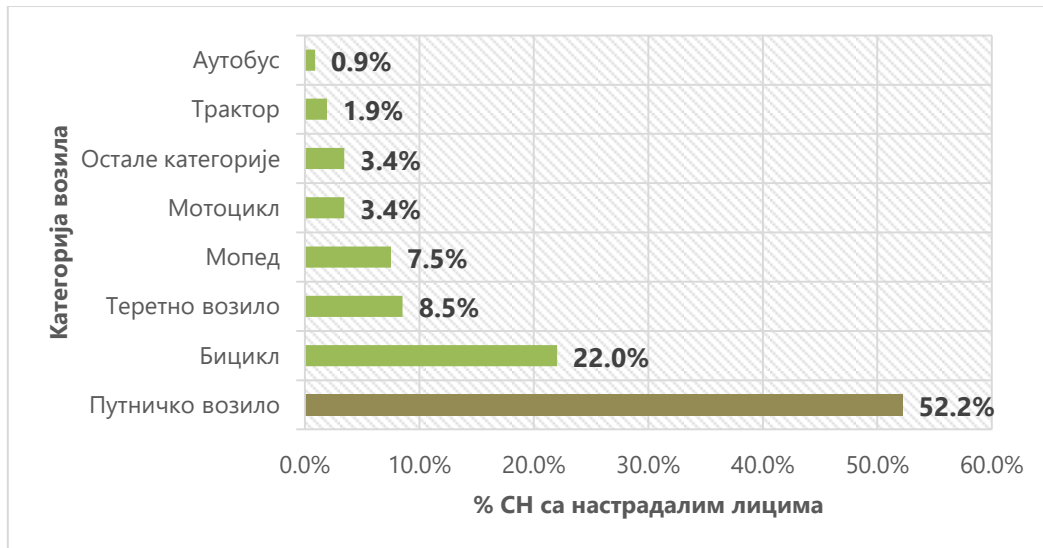


График 11 Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према категорији возила, град Кикинда, 2012-2017. године

Почетком 2016. године измењен је начин евидентирања података о видовима (врстама) саобраћајних незгода од стране МУП-а, у јединственом информационом систему. Том променом дефинисано је укупно 14 видова саобраћајних незгода:

- судар при вожњи у истом смеру,
- бочни судар,
- удар возила у друго заустављено или паркирано возило,
- судар из супротних смерова,
- обарање или гажење пешака,
- судар при упоредној вожњи,
- остале врсте незгода,
- слетање возила са коловоза и удар у објекат,
- удар у објекат на путу,
- слетање возила са пута,
- испадање, падање лица из возила у покрету,
- превртање возила на путу,
- међусобни судар друмског и железничког возила,
- обарање или гажење стоке или других животиња.

Анализа саобраћајних незгода по видовима обухватила је незгоде које су се догодиле до краја 2015. године. На територији Кикинде, у периоду од 2012. до 2017. године, најзаступљенији вид саобраћајних незгода са настрадалим лицима је „бочни судар“ са уделом од 35%. Након тога следе „судари при упоредној вожњи“ и „слетање возила са пута“ (12% и 11%).

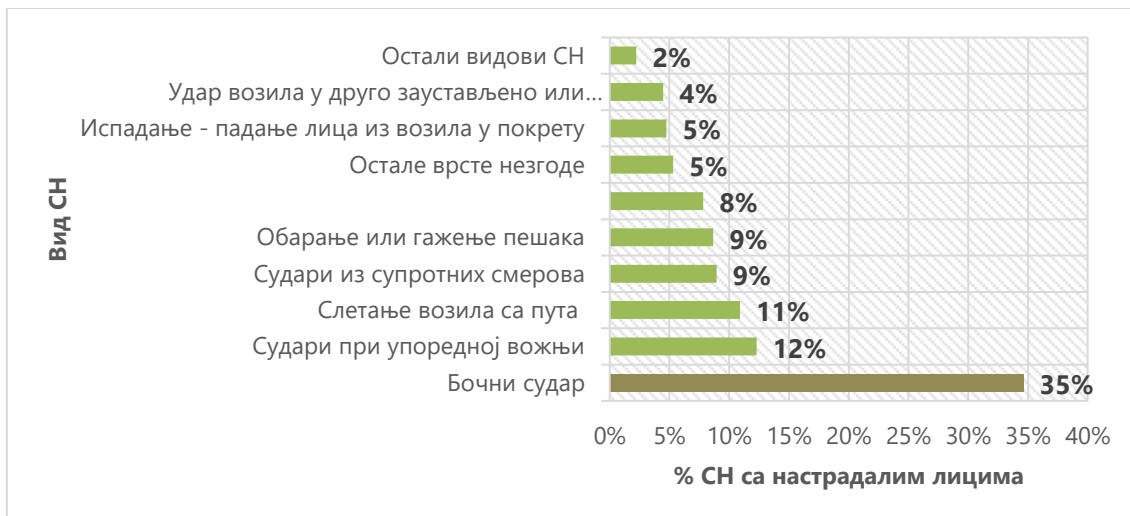


График 12 Видовна расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима, град Кикинда, 2012-2015. године

Од 2016. године, промењен је начин евидентирања саобраћајних незгода, тако да се укидају видови саобраћајних незгода и појављује се нова категорија – тип саобраћајне незгоде. Категорија „тип саобраћајне незгоде“ детаљније описује сваку саобраћајну незгоду, па је уведена и још једна категорија, а то је „групе типова саобраћајних незгода“, која у 5 основних типова обухвата све типове саобраћајних незгода. На територији Кикинде, у 2016. и 2017. години, најзаступљенија група типова саобраћајних незгода је „СН са најмање два возила – скретање или прелазак“ (33%). Ова група типова је карактеристична за раскрснице, јер оне представљају места или микролокације са великим бројем конфликтних тачака.

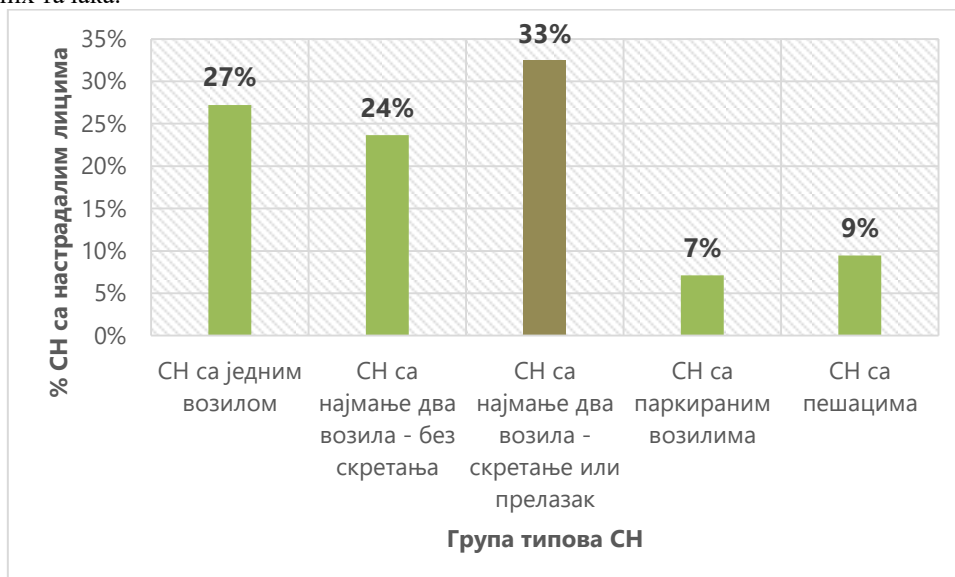


График 13 Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према групи типова саобраћајних незгода, град Кикинда, 2016-2017. године

Поред измена код видова саобраћајних незгода, уведена је још једна категорија која олакшава анализирање саобраћајних незгода, а то су „утицајни фактори“ и „групе утицајних фактора“. У овом извештају извршена је анализа саобраћајних незгода са настрадалим лицима према групи утицајних фактора. Најизраженија група утицајних фактора у 2016. и 2017. години, на територији Кикинде је „предузимање непромишљених радњи од стране возача“ (30%). Нешто мањи проценат има група „погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ (28%).



График 14 Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према групи утицајних фактора, град Кикинда, 2016-2017. године

Временска анализа саобраћајних незгода са настрадалим лицима по месецима указује на то да се у летњим месецима, јун, јул и август догађа највећи број саобраћајних незгода. Фебруар се истиче као месец са најмањим бројем саобраћајних незгода са настрадалим лицима.

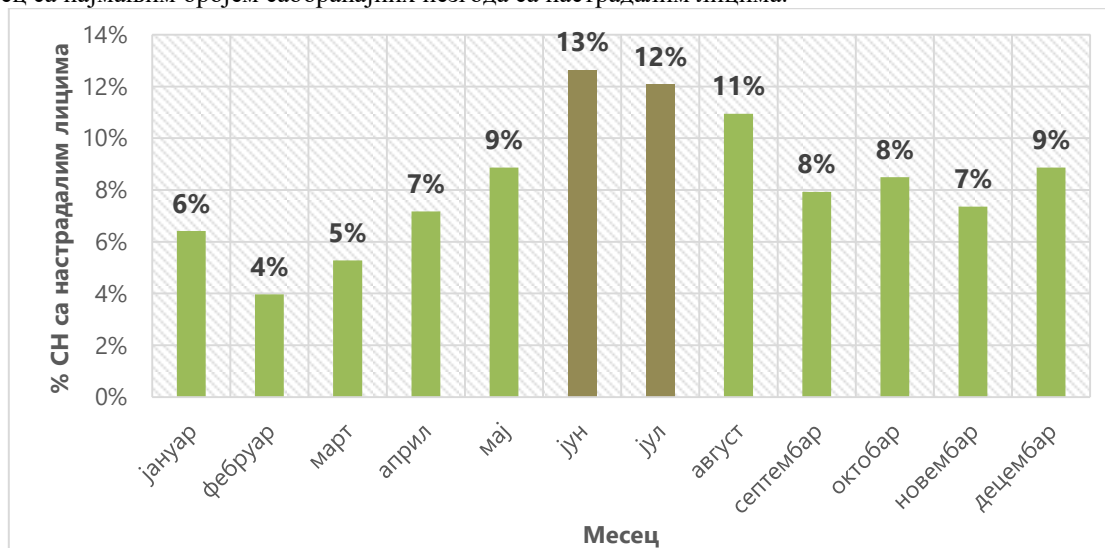


График 15 Процентуална расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима по месецима, град Кикинда, 2012-2017. године

Анализирајући број саобраћајних незгода са настрадалим лицима по данима у току недеље, долази се до закључка да се при крају радне недеље у већој мери догађају саобраћајне незгоде.

Дакле, четвртак и петак се издвајају као дани са већим процентом саобраћајних незгода (по 16%).

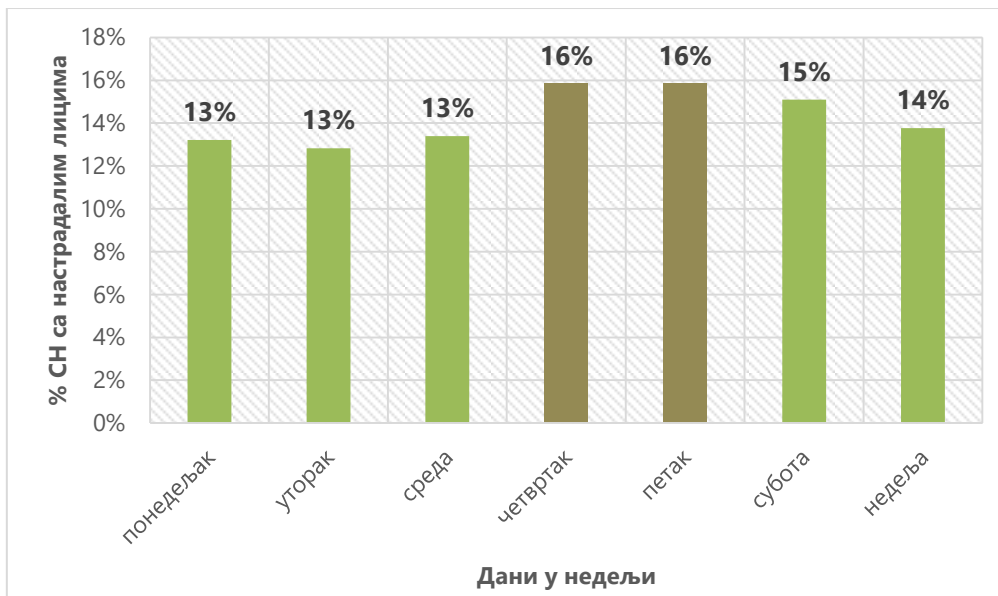


График 16 Процентуална расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према данима у недељи, град Кикинда, 2012-2017. године

На основу анализе броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима по часовима у току дана, на територији града Кикинде, може се уочити да постоји неколико периода у којим се догађа највећи број саобраћајних незгода. Први период који се уочава је од 06:00 до 08:00h, затим од 11:00 до 12:00h и последњи поподневни од 14:00 до 17:00h.

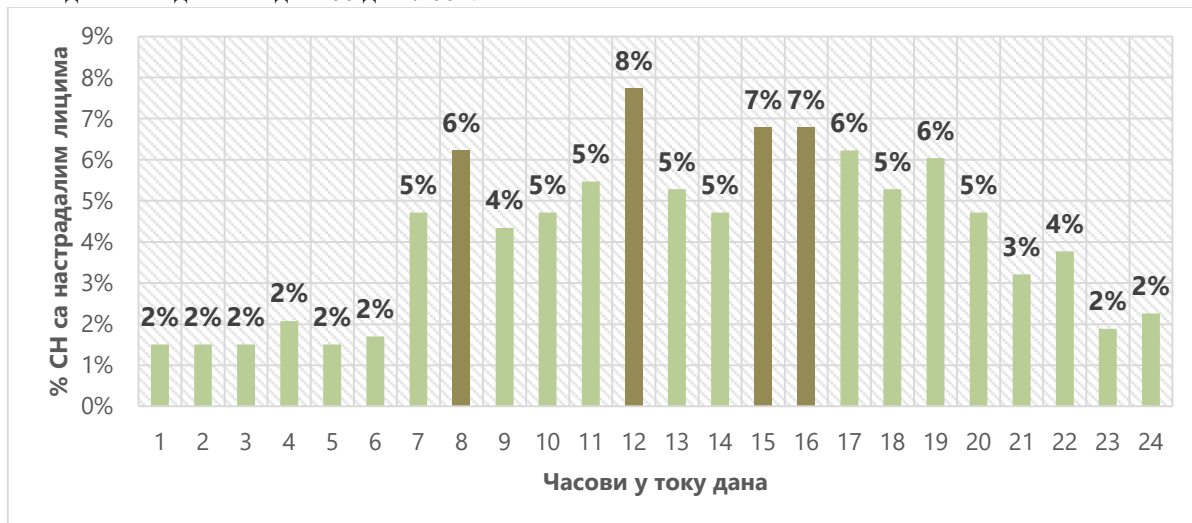


График 17 Процентуална расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према часовима у току дана, град Кикинда, 2012-2017. године

### Кикинда у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији

Како би се у једној локалној самоуправи сагледало стање безбедности саобраћаја потребно је извршити поређење са другим локалним самоуправама. У Републици Србији постоји 161 локална самоуправа. За потребе анализе безбедности саобраћаја на територији Кикинде, извршена је анализа и поређење локалне самоуправе Кикинда у односу на друге локалне самоуправе у Републици Србији. Приликом овог поређења коришћена су два основна релативна показатеља стања безбедности саобраћаја – јавни и саобраћајни ризик страдања.

Јавни ризик је дефинисан као број погинулих лица на 100.000 становника, а саобраћајни ризик као број погинулих лица на 10.000 регистрованих моторних возила. Код одређених категорија учесника у саобраћају, за рачунање ризика се може користити број настрадалих лица, или пондерисани број

настрадалих лица. За вредности пондерисаних ризика коришћени су пондери 99 за погинула лица, 13 за тешко повређена лица и 1 за лако повређена лица.

На графику 18 су приказане вредности јавног пондерисаног ризика страдања по општинама у Републици Србији. Истакнуте су општине које припадају Севернобанатском округу. Уочава се да Кикинда 2016. године није имала високу вредност пондерисаног јавног ризика страдања у поређењу са осталим општинама у Републици Србији, тачније добијена вредност јавног пондерисаног ризика је 183 на 100.000 становника и спада у ред општина са средњом вредности овог ризика.

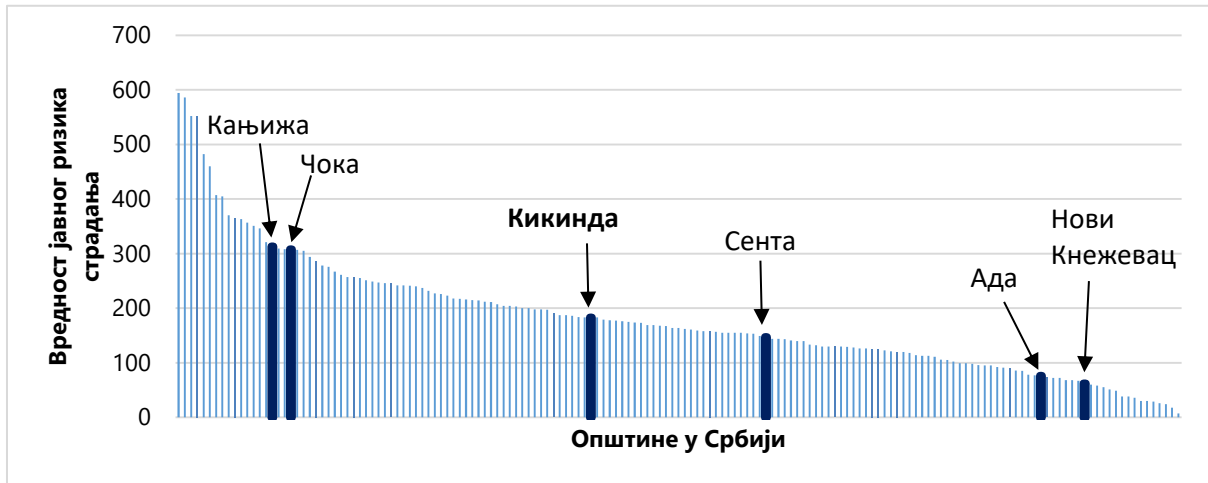


График 18 Вредности јавног пондерисаног ризика страдања по општинама у Републици Србији, 2016. година

Када је реч о саобраћајном ризику, Кикинда припада општинама са већим саобраћајним ризиком, са вредношћу саобраћајног пондерисаног ризика 778 на 10.000 регистрованих моторних возила.

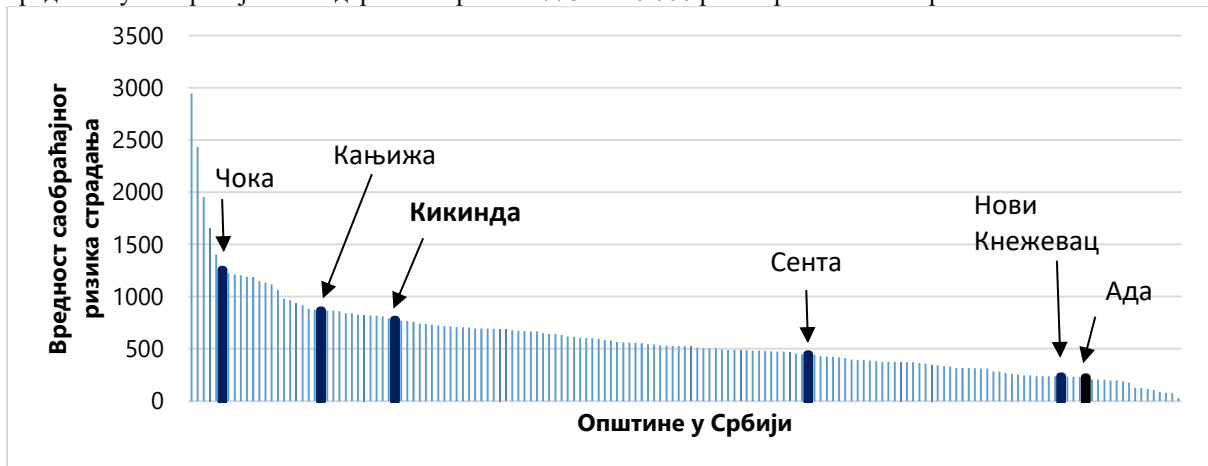


График 19 Вредности саобраћајног пондерисаног ризика страдања по општинама у Републици Србији, 2016. година

### Град Кикинда у односу на Републику Србију

У оквиру анализе саобраћајних незгода за град Кикинду, приказана је и процентуална заступљеност одређених категорија учесника у саобраћају у укупном броју погинулих и повређених лица на територији Кикинде, у односу на процентуалне заступљености ових категорија на нивоу Републике Србије. При анализи је коришћен број погинулих и повређених учесника за сваку категорију у саобраћају у периоду од 2012. до 2017. године.

У периоду од 2012. до 2017. године, на територији Кикинде није погинуло ниједно дете тако да је учешће погинуле деце у укупном броју погинулих лица је мање него што је то случај за ниво Републике Србије

(График 20). У структури повређених лица у саобраћајним незгодама у Републици Србији, такође је већи проценат повређене деце него у Кикинди.

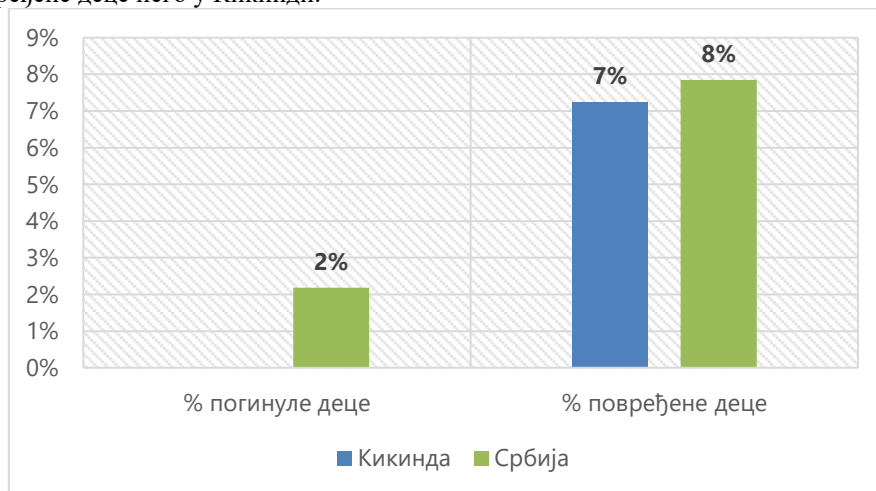


График 20 Процентуална заступљеност погинуле и повређене деце у односу на укупан број погинулих и повређених лица у граду Кикинди и Републици Србији, 2012-2017. године

Када су у питању млади возачи, у Кикинди је већи проценат страдања младих возача у односу на укупан број страдалих, него уколико се посматра овај однос на нивоу података за Републику Србију (График 21). На основу ове анализе може се утврдити да су млади возачи угрожена категорија учесника у саобраћају на територији града Кикинде и да је потребно предузети мере за унапређење безбедности младих учесника у саобраћају, конкретно младих возача.

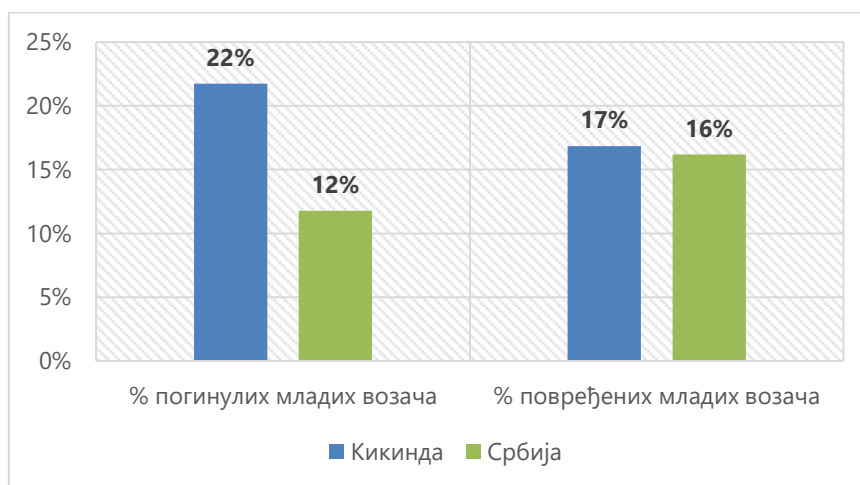


График 21 Процентуална заступљеност погинулих и повређених младих возача у односу на укупан број погинулих и повређених лица у граду Кикинди и Републици Србији, 2012-2017. године

Погинули пешаци на територији Кикинде учествују у укупном броју погинулих лица са 13%, што је мање од вредности за Републику Србију која износи 25%. Такође, учешће повређених пешака у укупном броју повређених лица је мање у Кикинди, у односу на њихово учешће у структури повређених лица на републичком нивоу (График 22).



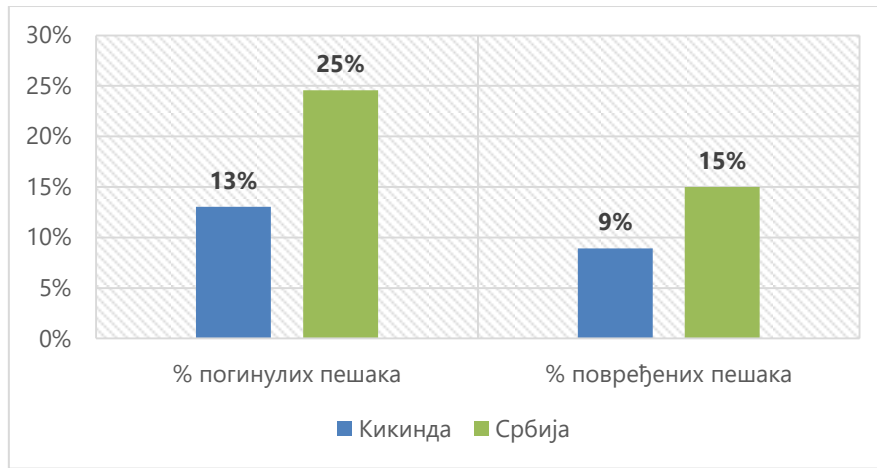


График 22 Процентуална заступљеност погинулих и повређених пешака у односу на укупан број погинулих и повређених лица у граду Кикинда и Републици Србији, 2012-2017. године

Најизраженија разлика између Кикинде и Републике Србије, када је реч о страдању одређених категорија учесника у саобраћају, уочава се код настрадалих бициклиста. Процент погинулих бициклиста у односу на укупан број погинулих лица у саобраћају, у Кикинди износи 13%, док у Србији износи 9,6%. Још израженија разлика је код повређених бициклиста, где је разлика између Кикинде и Србије 15%. У једном од наредних поглавља биће приказана детаљна анализа страдања бициклиста у граду Кикинди (График 23).

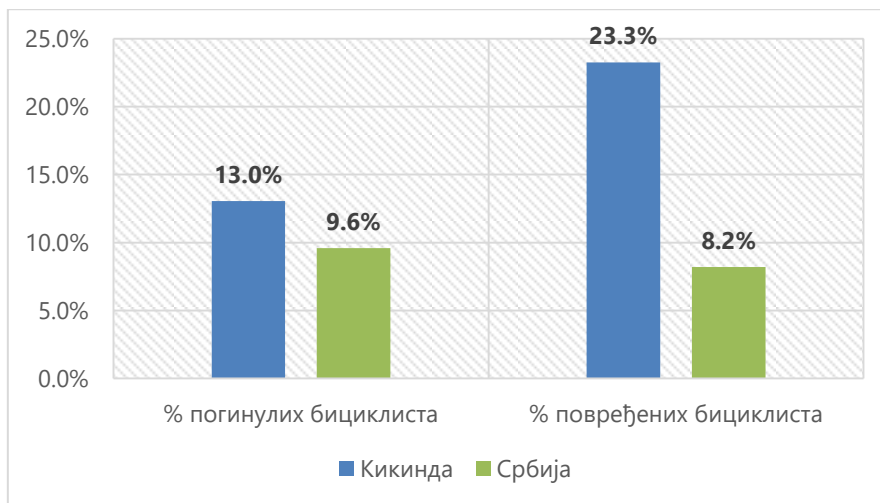


График 23 Процентуална заступљеност погинулих и повређених бициклиста у односу на укупан број погинулих и повређених лица у граду Кикинда и Републици Србији, 2012-2017. године

Слична ситуација је и код анализе страдања мотоциклиста која указује да је у Кикинди већи проценат погинулих и повређених мотоциклиста него у Србији (График 24).

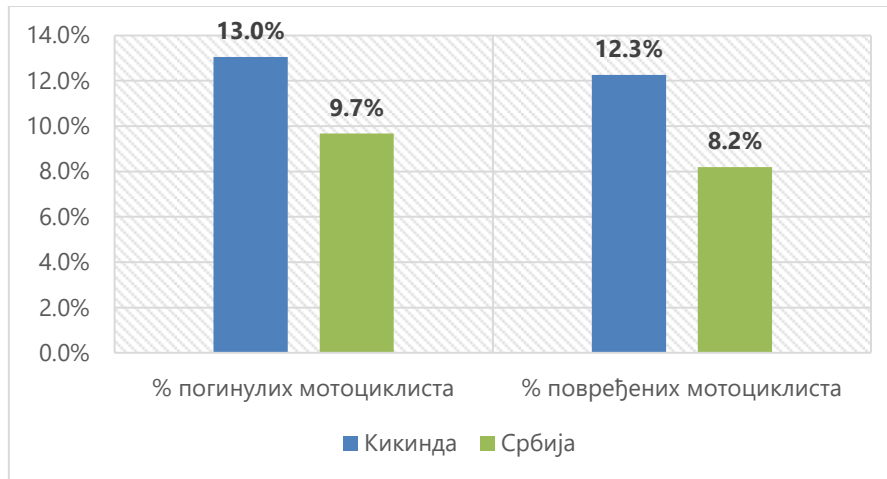


График 24 Процентуална заступљеност погинулих и повређених мотоциклиста у односу на укупан број погинулих и повређених лица у граду Кикинди и Републици Србији, 2012-2017. године

### Безбедност деце на територији града Кикинде

Безбедност деце у саобраћају је препозната као један од кључних елемената националне Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2020. године. Један од примарних циљева ове стратегије је саобраћај без погинуле деце до 2020. године.

У циљу свеобухватног сагледавања проблема небезбедности деце у саобраћају у Кикинди, извршена је анализа саобраћајних незгода у којима су учествовала деца. На овај начин постоји могућност издвајања правца деловања релевантних субјеката у систему безбедности саобраћаја, али и омогућавање праћења резултата након спроведених активности. Приликом анализе саобраћајних незгода, посматрана су деца узраста до 0 до 14 година.

На територији града Кикинде, у периоду од 2012. до 2017. године, укупно је страдало 52 детета у саобраћајним незгодама. Од тог броја, 15-оро деце је задобило тешке телесне повреде, док је 37-оро деце задобило лаке телесне повреде. Оно што представља одличан резултат јесте то што у овом периоду нема погинуле деце. Највећи број деце страдао је 2016. и 2017. године (График 25).

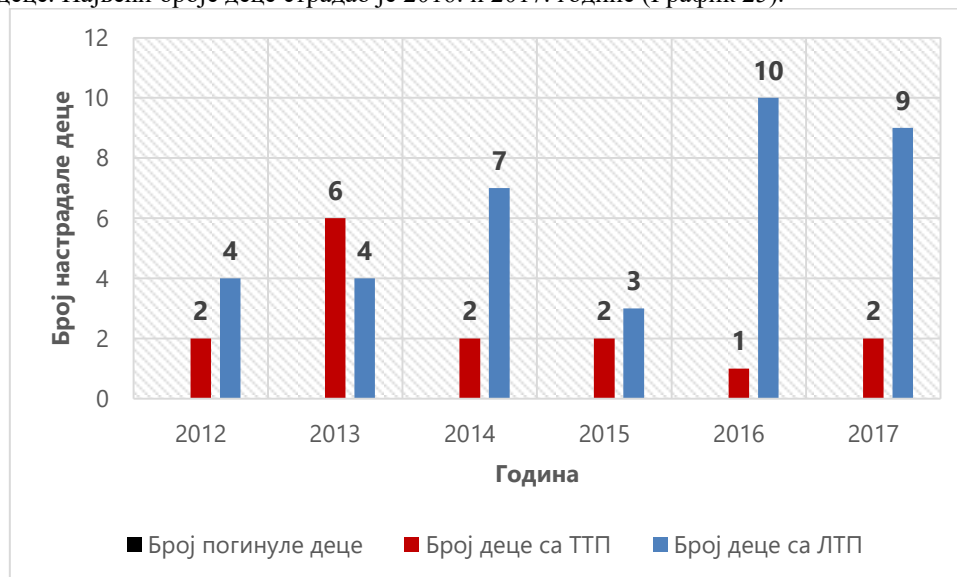


График 25 Последице које су задобила деца у саобраћајним незгодама по годинама, град Кикинда, 2012-2017. године

Детаљнија анализа показује да је 22 детета страдало у својству путника, 17-оро у својству возача бицикла и 13-оро деце у својству пешака (График 26). Ови резултати анализе показују да је пожељно предузети мере као што је едукација родитеља о правилном превозењу деце кроз различите врсте семинара, трибина и кампања.



График 26 Својство учешћа у саобраћају настрадале деце у саобраћајним незгодама, град Кикинда, 2012-2017. године

Временска расподела саобраћајних незгода у којима су страдала деца, у периоду од 2012. до 2017. године, на територији Кикинде указује на то да се највећи број таквих незгода догађа у септембру (График 27). Треба се напоменути, да је септембар месец у ком почиње школска година, тако да се велика пажња у смислу спровођења мера безбедности деце у саобраћају, треба усмерити баш на тај период.

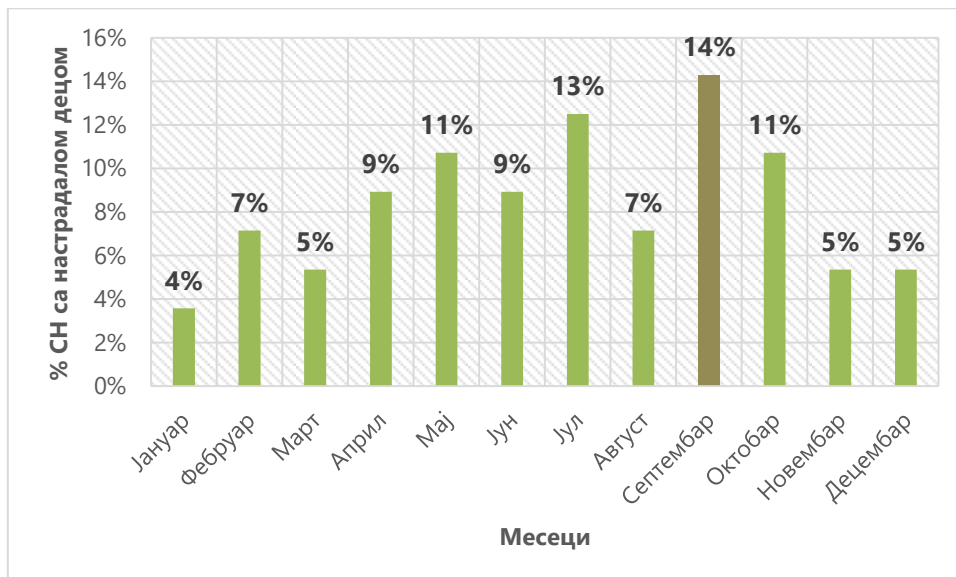


График 27 Процентуална расподела саобраћајних незгода са настрадалом децом према месецима, град Кикинда, 2012-2017. године

У наредном периоду, потребно је предузети одговарајуће мере и активности како би се број страдале деце свео на минимум. Систематичан рад на њиховом саобраћајном васпитавању и усавршавању понашања, уз учешће родитеља, школе, локалних власти и кампања усмерених на повећање њихове безбедности, од кључног значаја је у смањењу броја саобраћајних незгода у којима она учествују. Савет за безбедност саобраћаја у Кикинди у сарадњи са институцијама и организацијама би требало да буде носилац свих активности у делу унапређења безбедности деце у саобраћају, а по угледу на модел који је присутан на републичком нивоу.

### Безбедност младих на територији града Кикинде

Према подацима Светске здравствене организације, повреде у саобраћајним незгодама су тренутно водећи узрок смрти у старосној групи од 15 до 29 године<sup>12</sup>. Овај податак указује на висок ниво угрожености младих људи у саобраћају због склоности ка ризичнијем понашању (прекорачење брзине, вожња под утицајем алкохола, наркотика, итд.). При анализи младих као учесника у саобраћајним незгодама, посматрана су лица старости од 15 до 30 година, што је у складу са националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима и Законом о младима<sup>13</sup>. На територији града Кикинде, у периоду од 2012. до 2017. године, укупно је страдало 222 млада учесника у саобраћају старости од 15 до 30 година. Од тог броја 9 лица је смртно страдало у саобраћајним незгодама, 47 лица је задобило тешке телесне повреде, а 166 лица лаке телесне повреде (График 28). Највећи број младих учесника у саобраћајним незгодама је страдало 2014. године (50), а најмањи у 2015. и 2016. години (25).



График 28 Последнице које су задобили млади учесници у саобраћајним незгодама по годинама, град Кикинда, 2012-2017. године

### Безбедност младих возача на територији града Кикинде

Анализа страдања младих лица у саобраћајним незгодама у Кикинди указује да према својству у ком учествују у саобраћајним незгодама, млади на територији Кикинде највише страдају као возачи, са учешћем од 56,8%. Путници учествују са уделом од 38,7%, а млади као пешаци страдају са учешћем од 4,1% (График 29).

<sup>12</sup> World Health Organization (WHO), <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>, посећено дана 30.03.2018.

<sup>13</sup> Службени гласник Републике Србије бр. 50/2011.

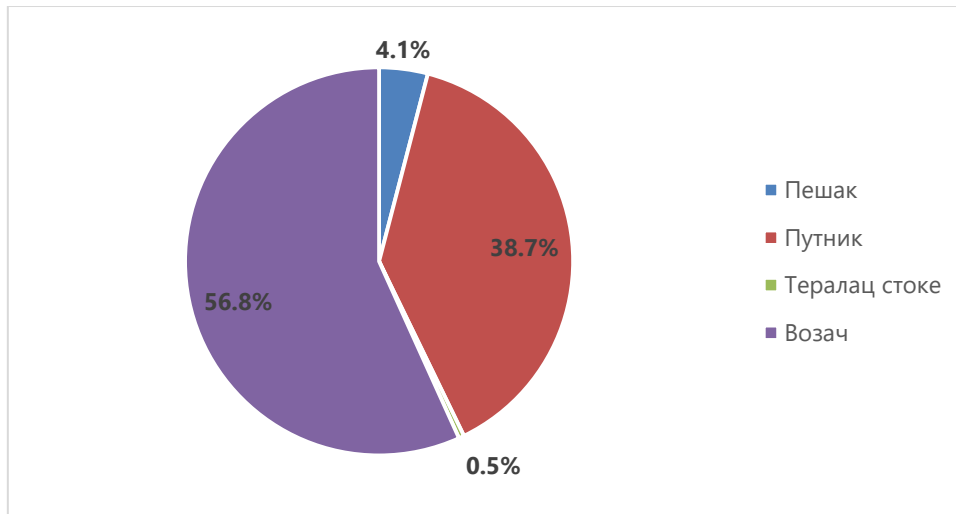


График 29 Распoдела настрадалих младих учесника према својству учешћа у саобраћајним незгодама, град Кикинда, 2012-2017. године

У периоду од 2012. до 2017. године, у Кикинди, укупно је страдало 126 млада возача. Од тог броја, 5 младих возача је изгубило живот у саобраћајним незгодама. Највећи број лица је страдао 2013. године (28 лица), а најмањи број настрадалих младих у саобраћајним незгодама забележен је 2016. године (11 лица) (График 30).

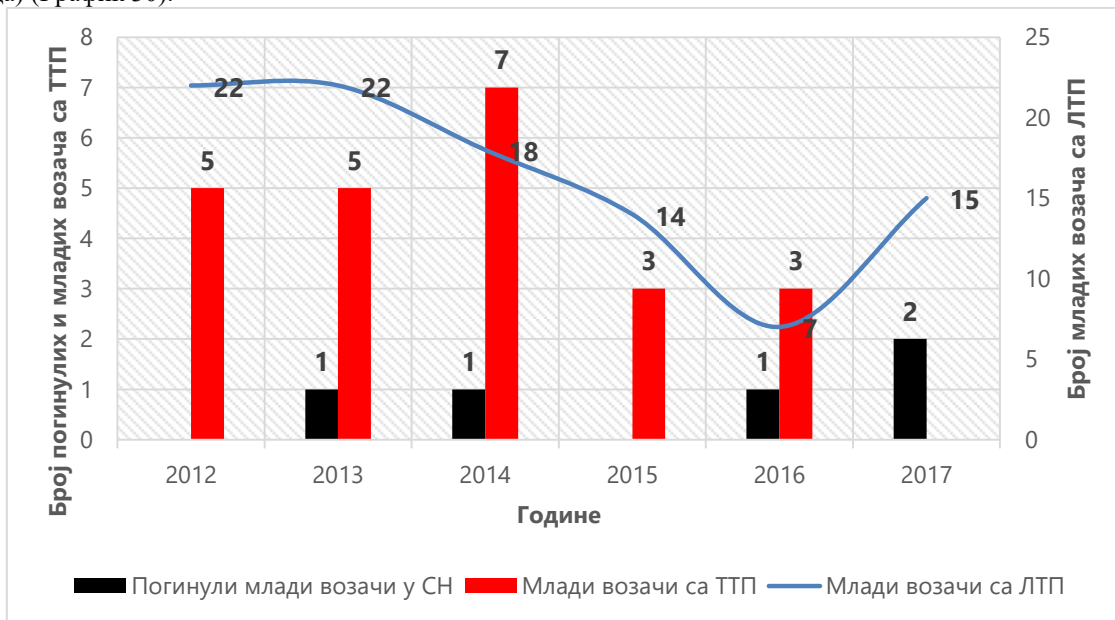


График 30 Последице које су задобили млади возачи у саобраћајним незгодама, град Кикинда, 2012-2017. године

Посматрано према категорији возила, млади возачи најчешће страдају у саобраћајним незгодама са учешћем путничких возила (50,5%), затим у саобраћајним незгодама са учешћем бицикла (27%) (График 31).

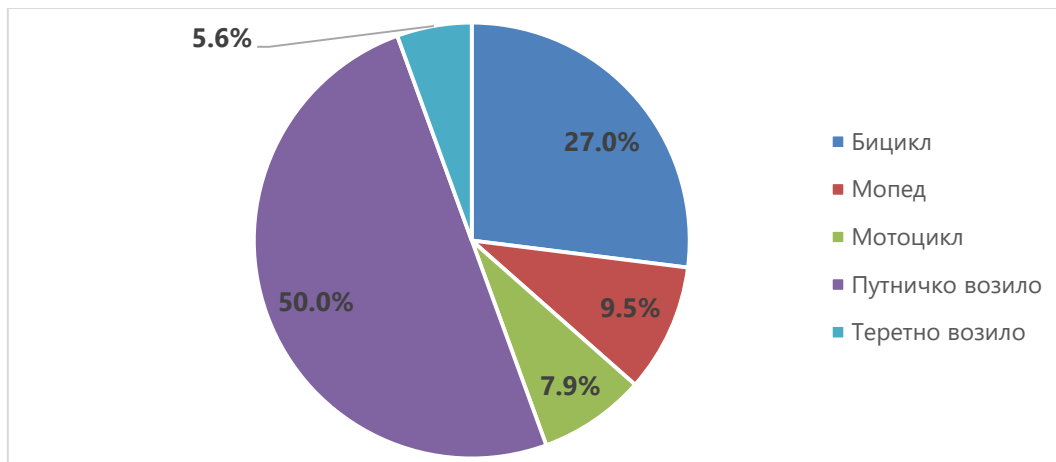


График 31 Процентуална расподела страдања младих возача према категорији возила са којим су учествовали у саобраћајним незгодама, град Кикинда, 2012-2017. године

### Безбедност пешака на територији града Кикинде

На територији града Кикинде, у периоду од 2012. до 2017. године, у саобраћајним незгодама укупно је страдало 67 пешака. Највећи број пешака је страдао 2016. године (16 лица), док је најмањи број пешака страдао у 2015. години (5 лица). У 2013. и 2014. години дошло је и до смртог страдања пешака у саобраћајним незгодама. Генерално, када је реч о пешацима, лаке телесне повреде представљају најчешћу категорију последица саобраћајних незгода које су се догодиле у Кикинди, а у којима су настрадали пешаци (График 32).

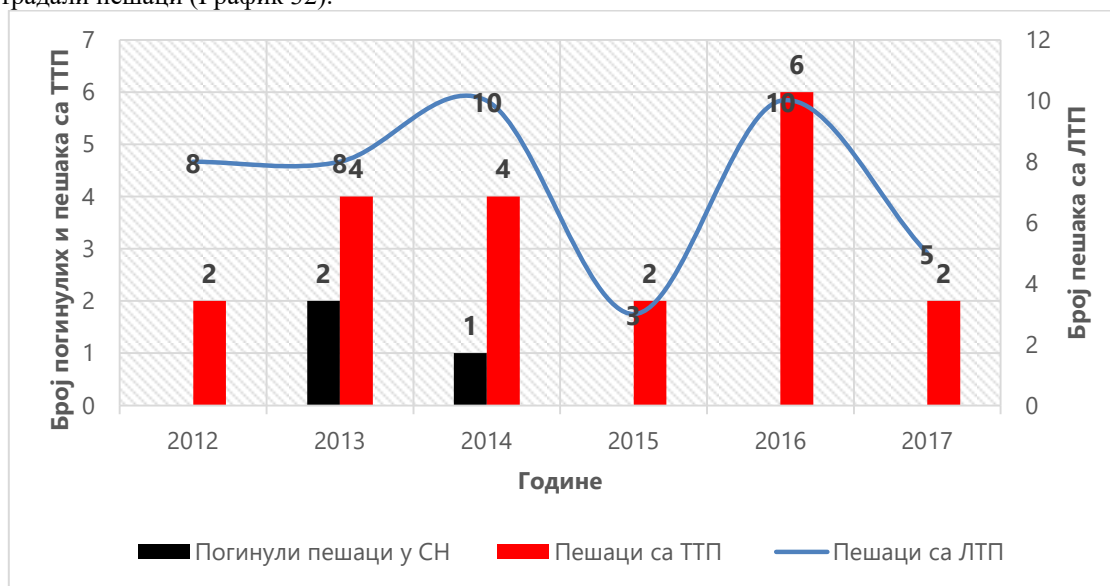


График 32 Последице које су задобили пешаци у саобраћајним незгодама, град Кикинда, 2012-2017. године

Анализирајући старосну доб пешака који су настрадали у саобраћајним незгодама, закључује се да у највећем проценту страдају пешаци старосне доби преко 65 година. Као што је познато, због својих психофизичких особина, старија лица чине једну од најугроженијих категорија, односно, представљају рањиве учеснике у саобраћају, на које је потребно обратити посебну пажњу. Најмањи проценат настрадалих пешака у саобраћају чине лица старости од 15 до 30 година (График 33)<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Приликом анализе страдања пешака према старосној доби, утврђено је да је једном лицу непознат податак о старости.

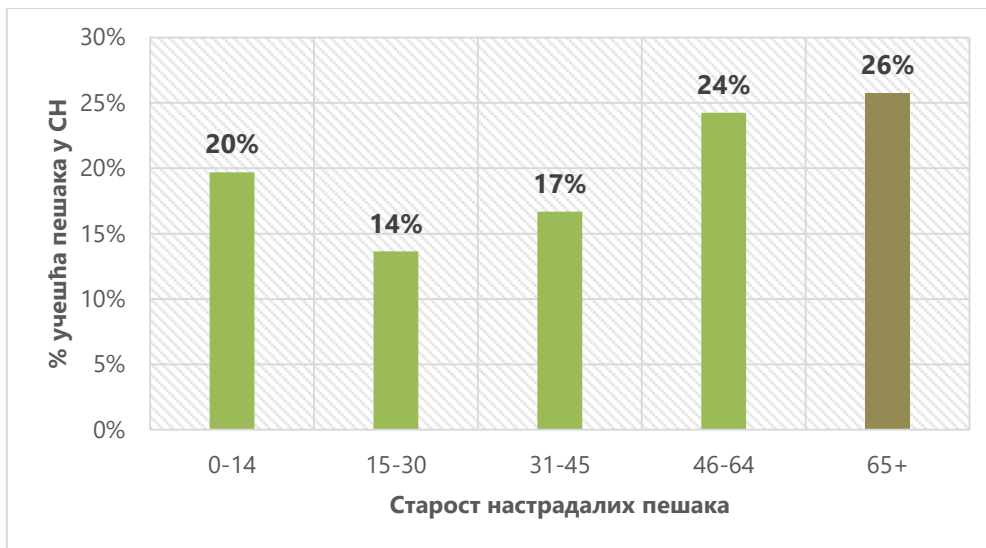


График 33 Структура страдања пешака према старосним категоријама, град Кикинда, 2012-2017. године

### Безбедност бициклиста на територији града Кикинде

У периоду од 2012. до 2017. године, на територији града Кикинде, укупно је страдало 166 возача бицикла и 4 путника на бициклу. Највећи број бициклиста је страдао 2013. године (37 лица), а најмањи број 2012. године (21 лице). У саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији града Кикинде у периоду од 2012. до 2017. године највећи број возача бицикала задобио је лаке телесне повреде (111 лица), затим тешке телесне повреде (56), док су 3 лица изгубила живот (График 34).

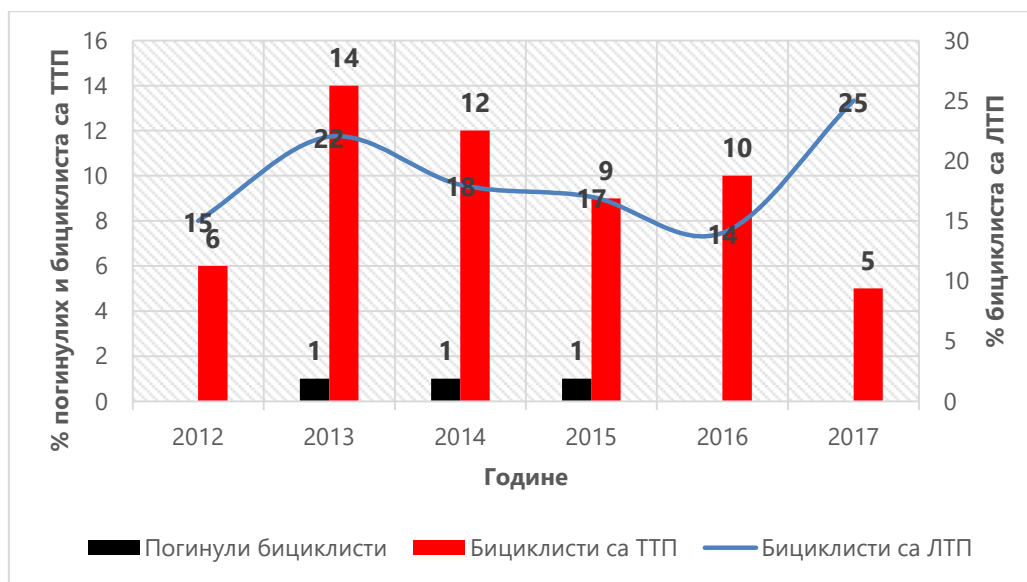


График 34 Последице које су задобили бициклисти у саобраћајним незгодама, град Кикинда, 2012-2017. године

На основу анализе страдања бициклиста према старости, долази се до закључка да је највећи број страдалих бициклиста старосне доби од 46 до 64 године (31%). Следећа по реду по угрожености је старосна категорија преко 65 година (21%) (График 35).

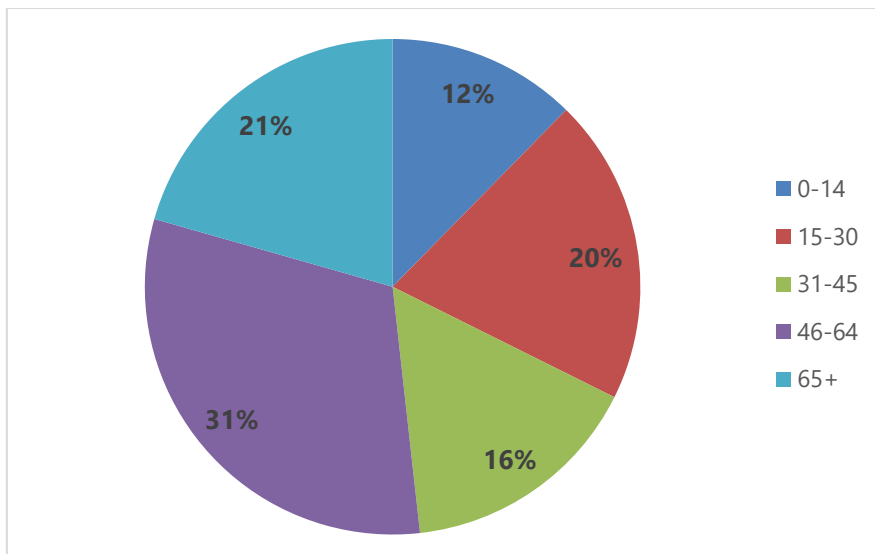


График 35 Структура страдања бициклиста према старосним категоријама, град Кикинда, 2012-2017. године

Од великог је значаја у општинама где је бициклизам развијен вид саобраћаја, као што је Кикинда, да се посебна пажња усмери на унапређење безбедности бициклиста.

Ово подразумева спровођење различитих мера, од оних скупљих као што су унапређење инфраструктуре за бициклисте, до оних јефтинијих као што су промоција заштитне опреме за бициклисте и едукација становништва о безбедном понашању у саобраћају у својству бициклисте.

#### Безбедност учесника старијих од 65 година у саобраћају на територији града Кикинде

Када је реч о лицима старијим од 65 година, анализа показује да је у периоду од 2012. до 2017. године на територији града Кикинде укупно страдало 84 лица. У посматраном периоду, укупно је погинуло 1 лице ове старосне категорије. Као што је случај и са осталим категоријама учесника у саобраћајним незгодама, највећи број настрадалих лица забележен је 2016. године (21 лице), а најмањи 2013. године (8 лица) (График 36).

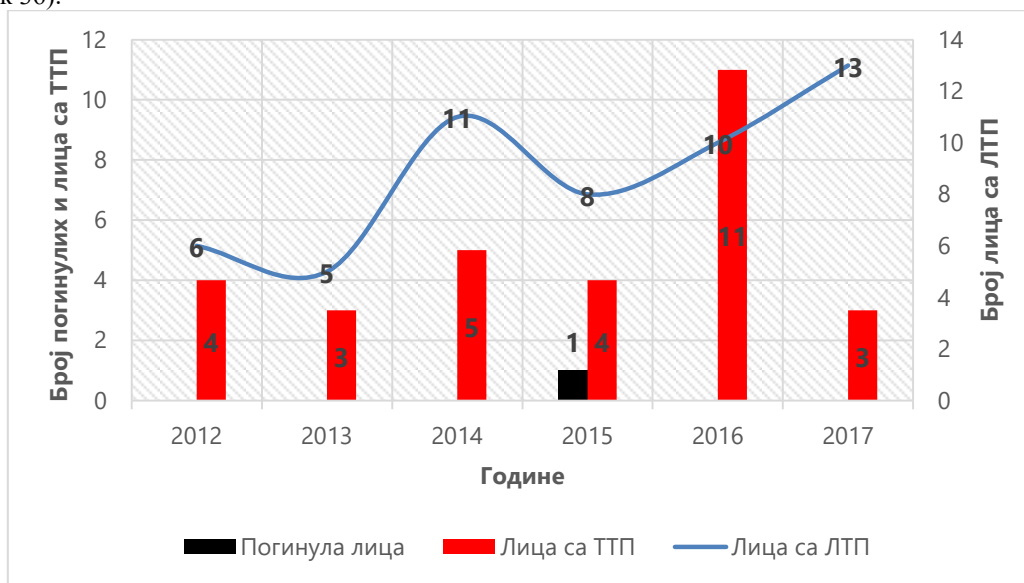


График 36 Последице које су задобила лица старија од 65 година у саобраћајним незгодама, град Кикинда, 2012-2017. године

Више од половине настрадалих лица старијих од 65 године су били у својству возача (64%), у својству пешака (20%), а најмањи проценат је страдао у својству путника (15%) (График 37).



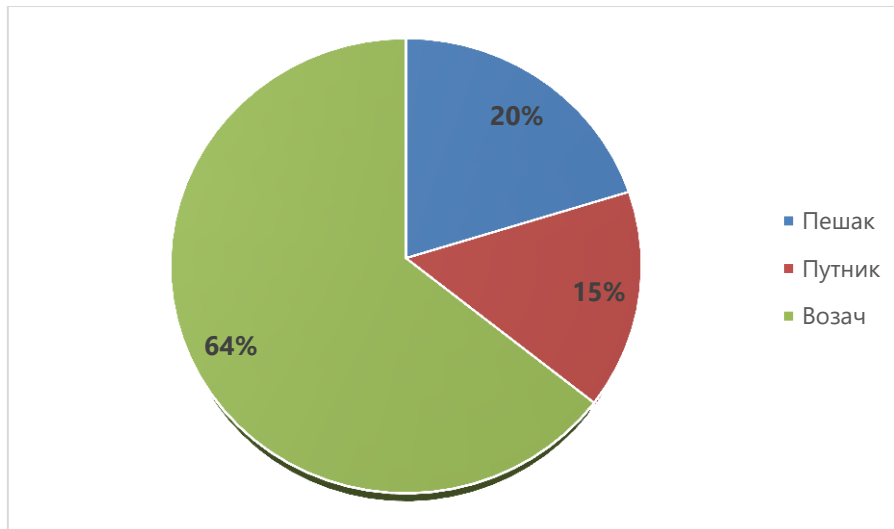


График 37 Својство настрадалих учесника у саобраћају старијих од 65 година, град Кикинда, 2012-2017. године

График 38 показује да су лица старија од 65 година у највећој мери учествовала у саобраћајним незгодама као возачи бицикала (65%). Од укупног броја настрадалих лица старијих од 65 година, 19% чини категорија возача путничких аутомобила, а 11% категорија возача мопеда.

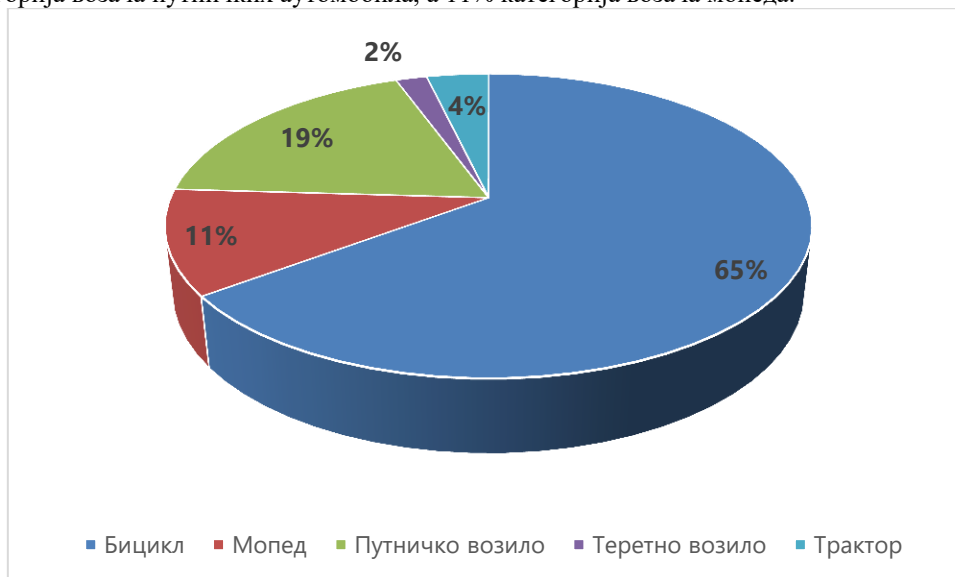


График 38 Категорија возила у којима су страдали учесници старији од 65 година, град Кикинда, 2012-2017. године

Активним деловањем на различитим нивоима и кроз различите организације могуће је допринети унапређењу безбедности ове категорије учесника.

### **Безбедност тракториста на територији града Кикинде**

На територији града Кикинде, у периоду од 2012. до 2017. године укупно је настрадало 4 возача трактора. Од тог броја, 1 лице је задобило тешке телесне повреде, и то у 2016. години. Тешке телесне повреде задобила су 3 возача трактора, док у овом периоду није било погинулих лица (График 39).

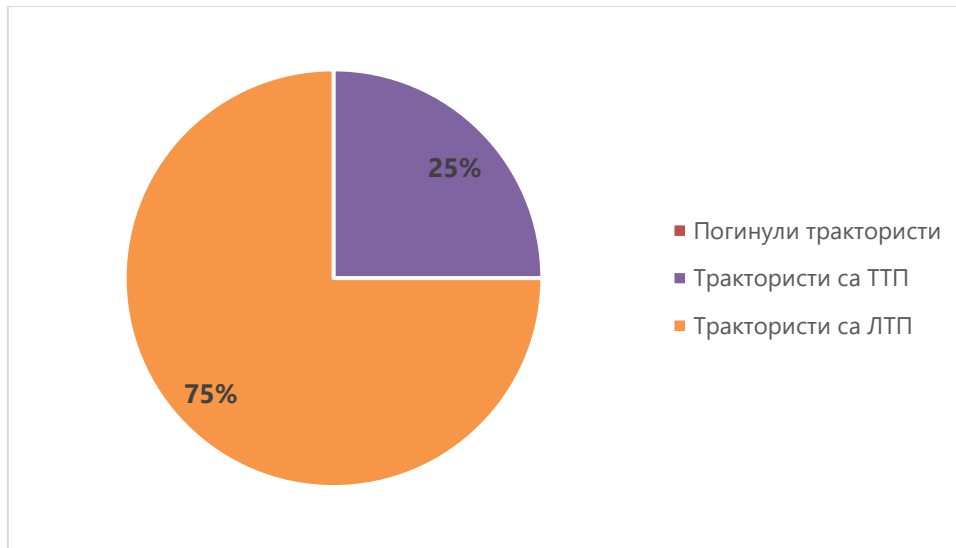


График 39 Последице које су задобили возачи трактора у саобраћајним незгодама, град Кикинда, 2012-2017. године

Када је реч о учествовању трактора у саобраћају, један од основних предуслова је њихова техничка исправност. Поред тог услова, правилним означавањем трактора и пољопривредних машина уређајима за означавање возила утиче се на њихову уочљивост у ноћним условима и самим тим на њихову безбедност. Како би се унапредила безбедност тракториста у саобраћају, неопходно је предузимање мера у које спада едукација о безбедном учешћу у саобраћају, начину везивања и означавања терета на возилу, и сл.

#### Безбедност моторизованих двоточкаша на територији града Кикинде

У периоду од 2012. до 2017. године, на територији града Кикинде укупно је страдало 91 лице на моторизованим двоточкашима. Највећи број лица је страдао 2012. године (23 лица), а најмањи број 2017. године (10 лица). Свакако добар резултат представља успостављен опадајући тренд настрадалих лица на мопедима и мотоциклима од 2015. године (График 40). Међутим, неопходно је системским мерама и даље смањивати овај број настрадалих лица и одржавати га минимуму.

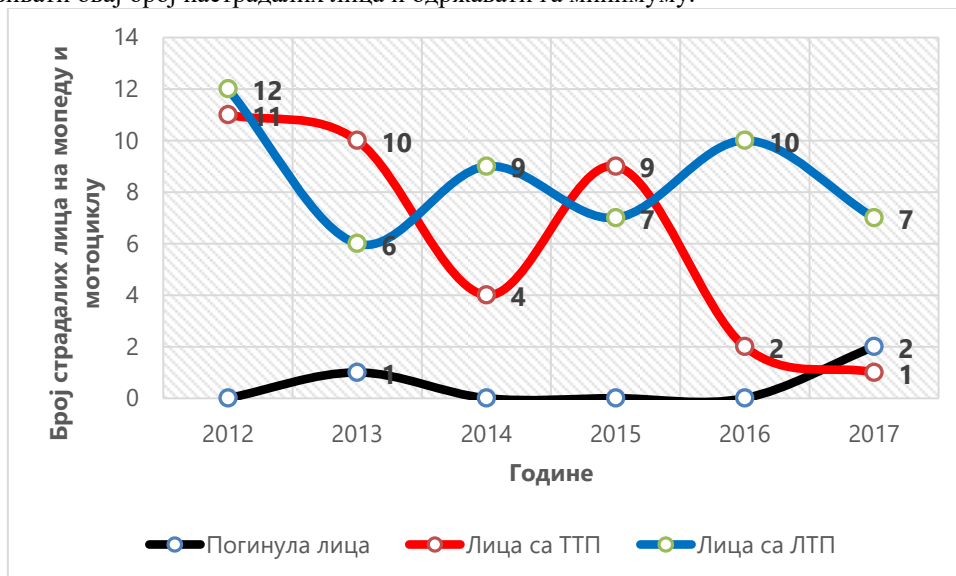


График 40 Последице које су задобила лица на моторизованим двоточкашима, град Кикинда, 2012-2017. године

### Безбедност комерцијалних возила на територији града Кикинде

У класу комерцијалних возила убрајају се сва теретна возила која су регистрована као теретна возила и аутобуси. На територији града Кикинде, у периоду од 2012. до 2017. године, укупно се догодило 150 саобраћајних незгода у којима су учествовала комерцијална возила. Може се приметити да је у 2012. години забележен најмањи број саобраћајних незгода у којима су учествовала комерцијална возила (16), док је у 2014. години забележен највећи број (37 незгода) (График 41).

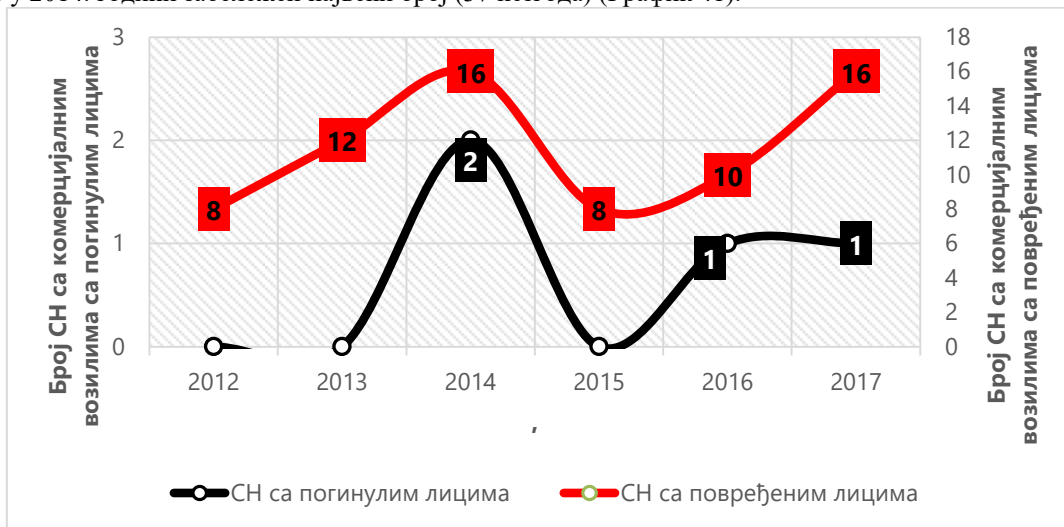


График 41 Саобраћајне незгоде у којима су учествовала комерцијална возила, град Кикинда, 2012-2017. године

На територији Кикинде, у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима у којима су учествовала комерцијална возила, теретна возила учествују у значајно већем проценту него аутобуси (График 42). Анализа показује да теретна возила у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима имају учешће од 91%, што је знатно већи проценат од учешћа аутобуса.

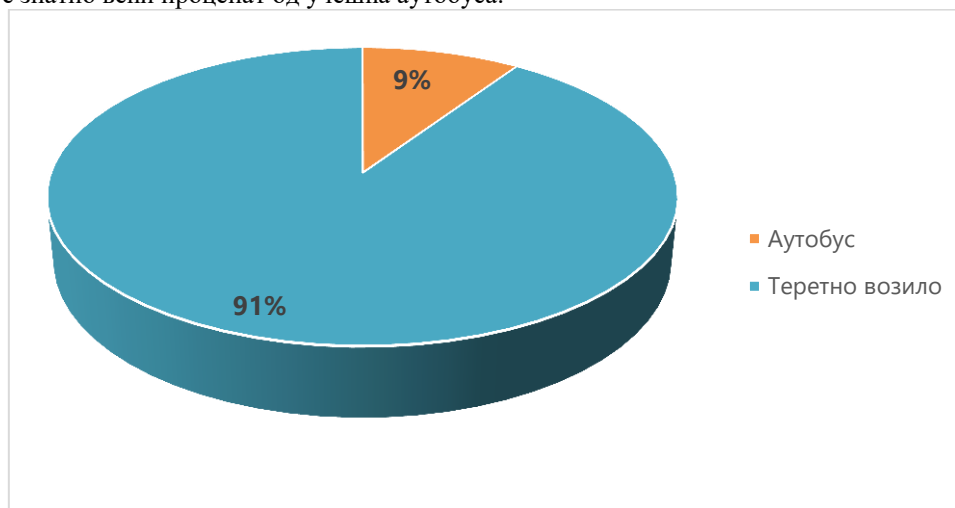


График 42 Расподела учешћа аутобуса и теретних возила у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима, град Кикинда, 2012-2017- године

### Возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци

Када се посматра структура саобраћајних незгода са погинулим лицима, најчешћи утицајни фактори због којих су настале саобраћајне незгоде ове категорије припадају неуступању првенства пролаза (20%), неприлагођеној брзини условима саобраћаја (13%) и пропусту возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације (7%). Сви остали фактори чине 60% од укупног броја саобраћајних

незгода са погинулим лицима. У саобраћајним незгодама са погинулим лицима се не појављује утицајни фактор „возач под утицајем алкохола“. Међутим, поменути фактор је водећи у саобраћајним незгодама са повређеним лицима и са материјалном штетом (График 43). У највећем броју ових саобраћајних незгода, управо фактор „возач под утицајем алкохола“ је евидентиран као најчешћи.

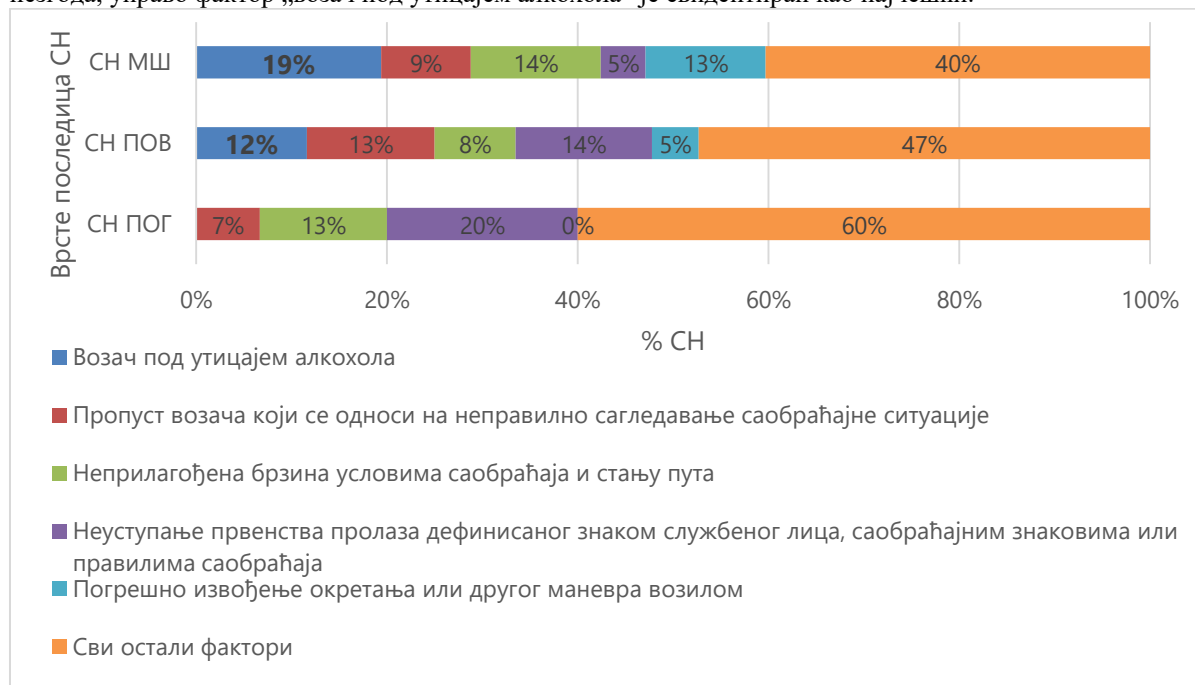


График 43 Утицајни фактори саобраћајних незгода са издвојеним фактором „возач под утицајем алкохола“, град Кикинда, 2012-2017. године

Када је реч о алкохолу, пре свега превентивне мере су од великог значаја у смањењу броја саобраћајних незгода као што су едукација становништва о утицају алкохола на организам, кампање и трибине итд., али и репресивне мере у смислу учесталијих контрола нивоа алкохола у крви.

### Проблем брзине на територији града Кикинде

Вожња брзином већом од дозвољене, или неприлагођеном брзином је један од основних фактора ризика у саобраћају, који подједнако утиче како на број саобраћајних незгода, тако и на тежину повреда тих саобраћајних незгода<sup>15</sup>.

Када је реч о саобраћајним незгодама у Кикинди, где је присутан утицајни фактор „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“, највећи проценат ових незгода је као последицу имао материјалну штету (55%), затим повређена лица (40%) и погинула лица (4%).

<sup>15</sup> Приручник за семинар унапређења знања лиценцираних кадрова, „Брзина кретања возила“, Агенција за безбедност саобраћаја, 2018. год.

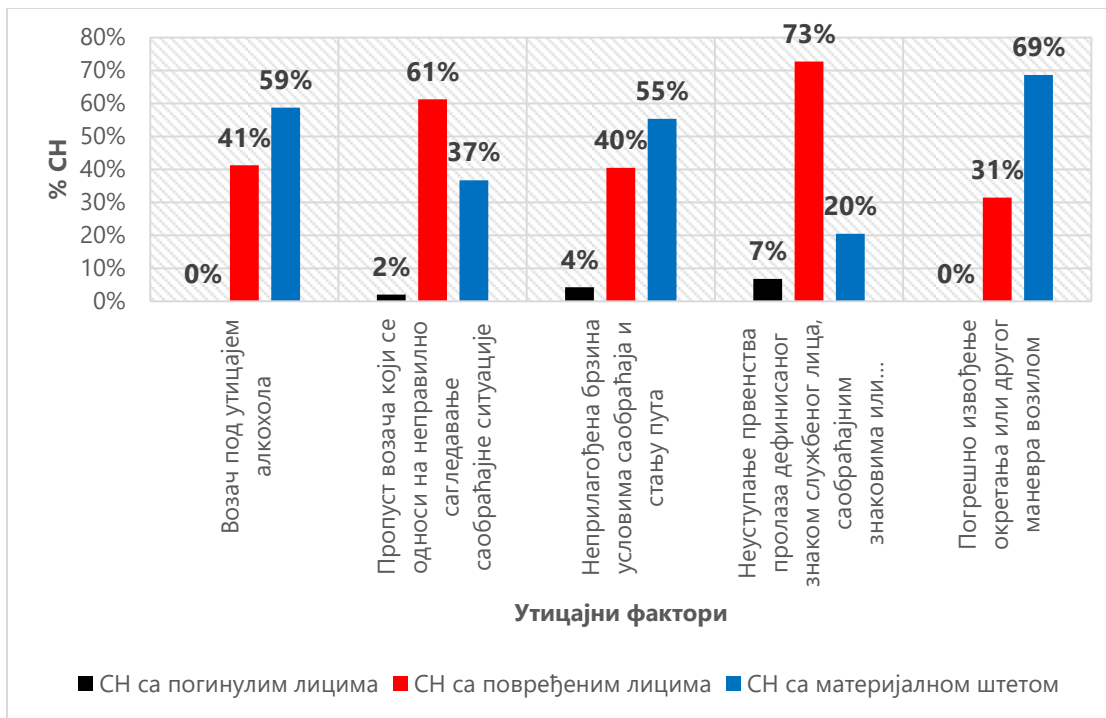


График 44 Утицајни фактори саобраћајних незгода са издвојеним фактором „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“, град Кикинда, 2012-2017. године

### **Возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом („несавесни возачи“)**

У члану 197. Закона о безбедности саобраћаја на путевима прописани су услови за одузимање возачке дозволе возачу, који возилом не управља савесно и на прописан начин. Возачи који несавесно и на непрописан начин возе, угрожавају себе, али и друге учеснике у саобраћају својим понашањем. Овакво понашање у великој мери повећава ризик од настанка од саобраћајне незгоде и због тога је веома битно да се такви возачи санкционишу на правилан начин.

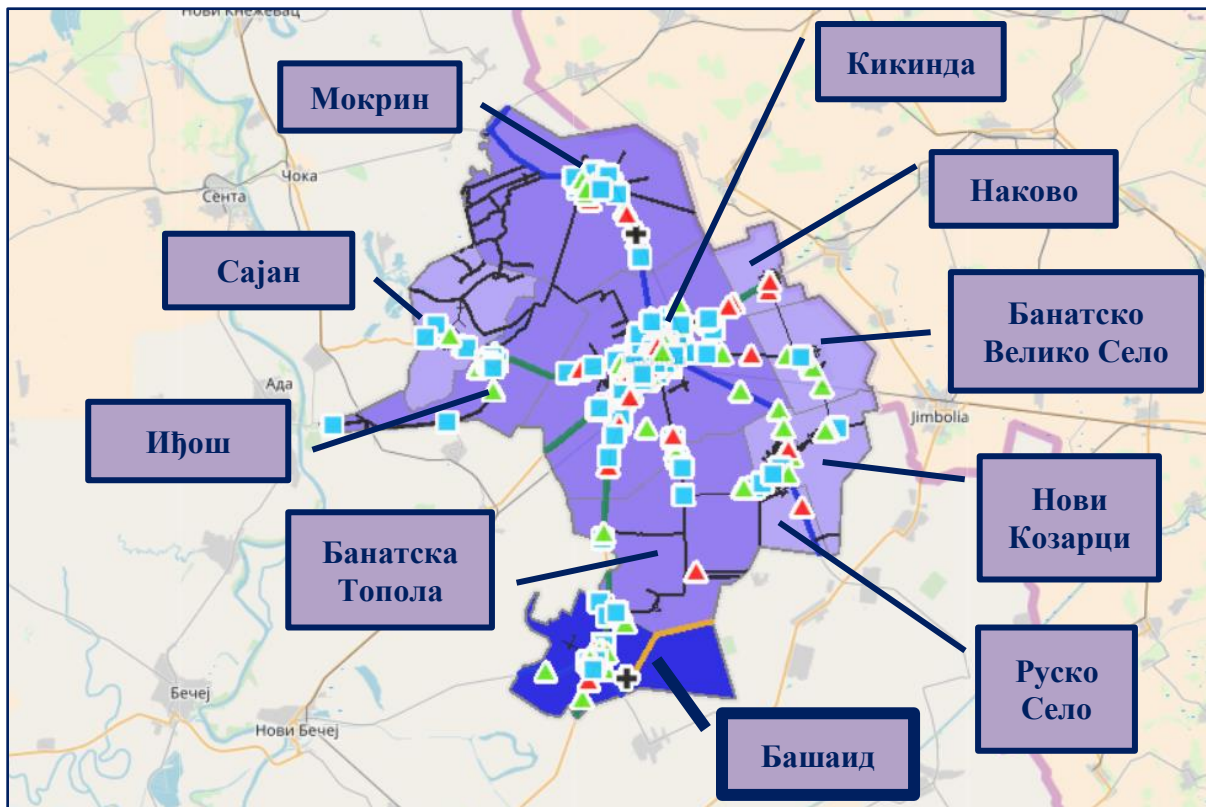
Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја, у 2016. години евидентирано је 14 возача са местом становања у Кикинди, којима је одузета возачка дозвола.

### **Просторна анализа саобраћајних незгода на територији града Кикинде**

Просторна анализа саобраћајних незгода на територији града Кикинде урађена је за трогодишњи период од 2015. до 2017. године.

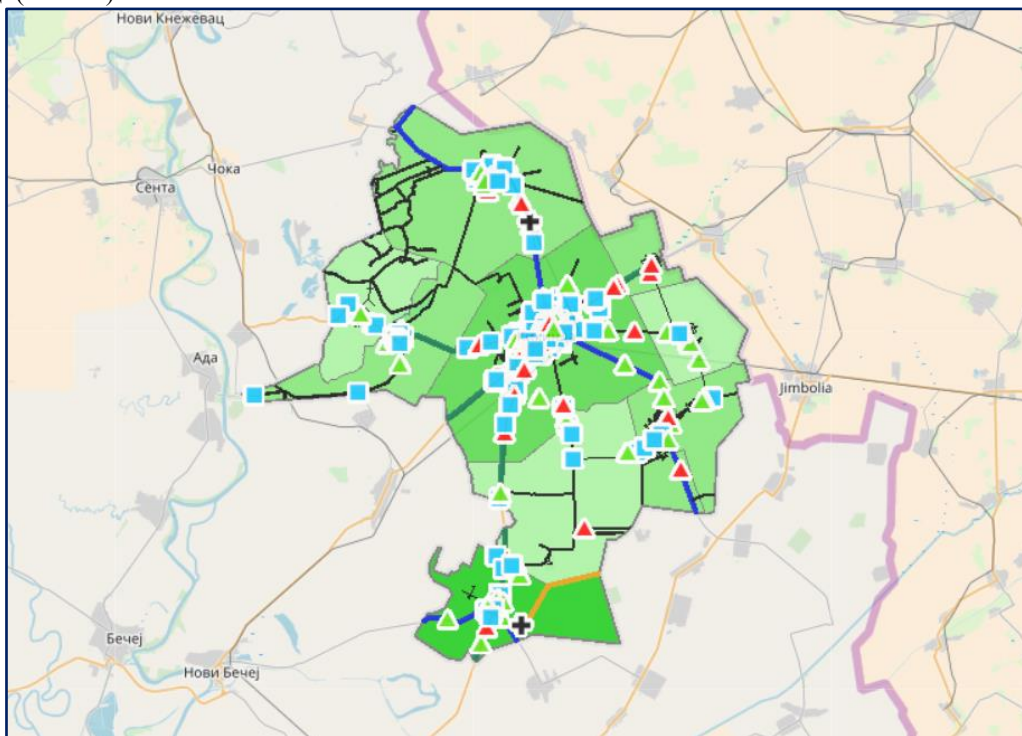
Разлог трогодишње просторне анализе лежи у чињеници да је саобраћајна полиција на територији Републике Србије, почела са прикупљањем података о тачним локацијама саобраћајних незгода путем ГПС уређаја, тек од 2015. године.

На основу просторне расподеле саобраћајних незгода по насељеним местима извршено је израчунавање вредности релативних показатеља ризика страдања у саобраћају, односно израчунат је јавни (у односу на број становника) и колективни ризик страдања (у односу на дужину путне и уличне мреже) по насељеним местима града Кикинде. Вредност јавног ризика је највећи у насељеном месту Башаид (Мапа 1).

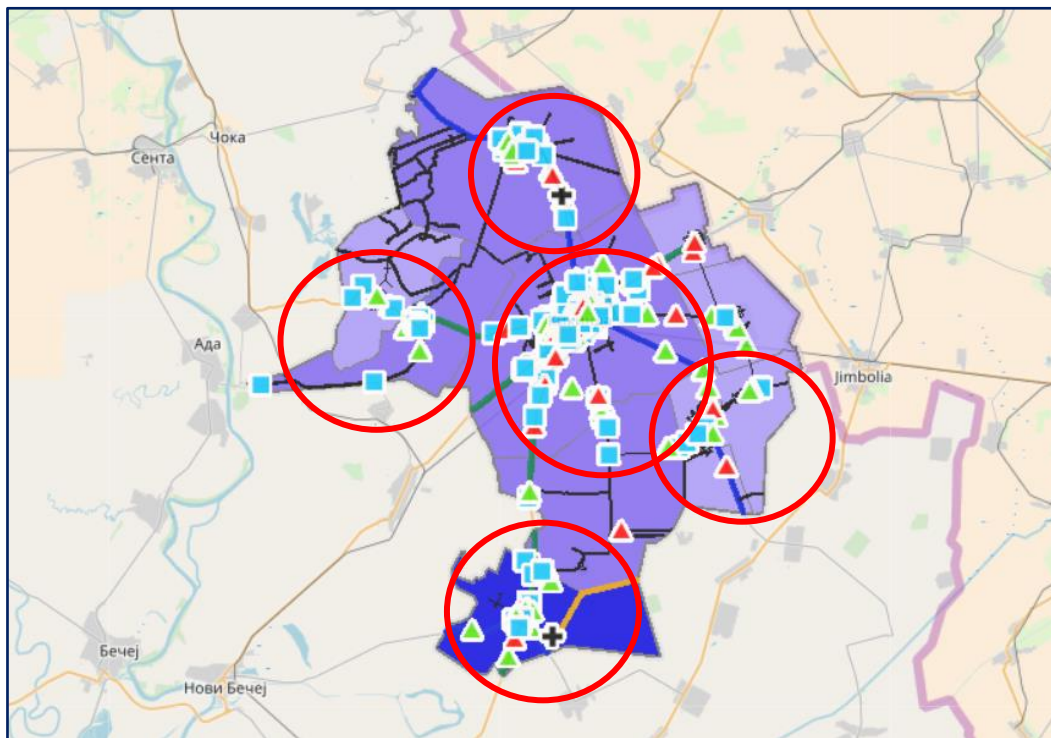


Мапа 1 Јавни пондерисани број настрадалих по насељеним местима града Кикинде, 2015-2017. године

Колективни ризик је релативни (коначни) показатељ безбедности саобраћаја који се најчешће користи за израчунавање и анализу ризика на путевима и деоницама путева. Добија се стављањем у однос излазних показатеља са дужином посматране деонице, пута или дужином путне мреже на посматраној територији. Највећу вредност колективног ризика има, као што је случај и са јавним ризиком, насељено место Башаид. (Мапа 2).



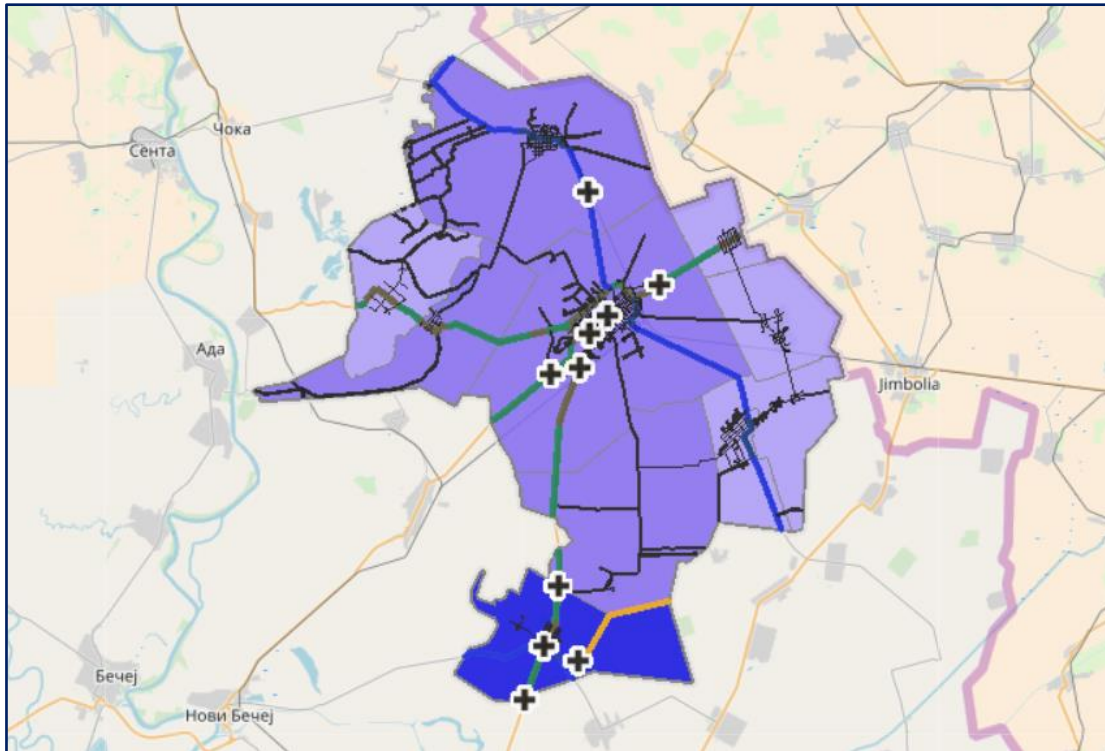
Мапа 2 Колективни пондерисани број настрадалих по насељеним местима града Кикинде, 2015-2017. године



Мапа 3 Приказ локација саобраћајних незгода, град Кикинда, 2015-2017. године

На мапи 3 приказане су локације свих саобраћајних незгода које су се догодиле на територији града Кикинде у периоду од 2015. до 2017. године. На основу мапе могу се уочити места где се истиче већи број саобраћајних незгода.

Када се посматрају саобраћајне незгоде са погинулим лицима примећује се да се у насељеним местима Кикинда и Башаид догађа знатно већи број саобраћајних незгода (Мапа 4).



Мапа 4 - Приказ локација саобраћајних незгода са погинулим лицима, град Кикинда, 2015-2017. године

Од укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима 40% се догодило у насељу, а 60% ван насеља. Када је реч о саобраћајним незгодама са повређеним лицима, 83% саобраћајних незгода се догодило у насељу, а 17% ван насеља. Слична расподела је утврђена и када је реч о саобраћајним незгодама са материјалном штетом, односно 83% саобраћајних незгода се догодило у насељу а 17% ван насеља (График 45).

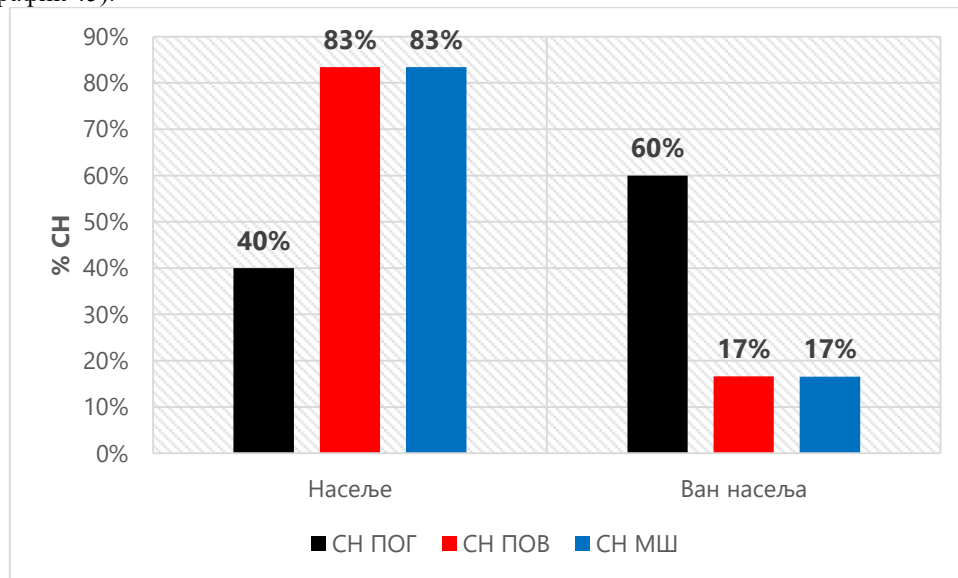


График 45 Расподела саобраћајних незгода са погинулим, повређеним лицима и материјалном штетом, према локацији, град Кикинда, 2015-2017. године

### Закључна разматрања

На основу детаљне анализе саобраћајних незгода и последица у периоду од 2012-2017. године, могу се издвојити следећи показатељи стања безбедности саобраћаја:



- На територији града Кикинда, у периоду од 2012. до 2017. године евидентирано је 935 саобраћајних незгода;
- У периоду од 2012. до 2017. године, на територији града Кикинде настрадала је 741 особа у саобраћајним незгодама. Највећи удео од укупног броја страдалих лица чине лица са лаким телесним повредама (71%), затим следе лица која су задобила тешке телесне повреде (26%) и лица која су у саобраћајним незгодама изгубила живот (3%);
- У највећем проценту у саобраћајним незгодама на територији града Кикинде учествовали су возачи (63%). Путници као учесници учествовали су са уделом од 27,8%, док пешаци чине 9% страдалих учесника у саобраћајним незгодама;
- У саобраћајним незгодама са настрадалим лицима, у највећем проценту учествују путничка возила (52,2%). Након путничких возила следе бицикли са учешћем од 22%;
- Најзаступљенији вид саобраћајних незгода са настрадалим лицима је “бочни судар“ са уделом од 35%;
- Најзаступљенија група типова саобраћајних незгода је „СН са најмање два возила – скретање или прелазак“ (33%);
- Најизраженија група утицајних фактора у 2016. и 2017. години, на територији Кикинде је „предузимање непромишљених радњи од стране возача“ (30%);
- Временска анализа саобраћајних незгода са настрадалим лицима по месецима указује на то да се у летњим месецима, јун, јул и август догађа највећи број саобраћајних незгода;
- Четвртак и петак се издвајају као дани са већим процентом саобраћајних незгода (16%);
- Највећи број саобраћајних незгода се догађа у три временска периода. Први период који се уочава је од 06:00 до 08:00h, затим од 11:00 до 12:00h и последњи поподневни од 14:00 до 17:00h;
- Град Кикинда 2016. године није имала високу вредност пондерисаног јавног ризика страдања у поређењу са осталим општинама у Републици Србији, већ припада општинама са средњим нивоом јавног ризика;
- Када је реч о саобраћајном ризику, Кикинда припада општинама са већим саобраћајним ризику, са вредношћу саобраћајног пондерисаног ризика 778 на 10.000 регистрованих моторних возила;
- Када је реч о погинулим лицима, највећи проценат страдања припада старосној категорији од 15 до 30 година (41%);
- Укупно је страдало 52 детета у саобраћајним незгодама, али нема погинуле деце. Временска анализа показује да се највећи број саобраћајних незгода са децом догађа у септембру;
- Млади на територији Кикинде највише страдају као возачи, са учешћем од 57%;
- Посматрано према категорији возила, млади возачи најчешће страдају у саобраћајним незгодама са учешћем путничких возила (50,5%), затим у саобраћајним незгодама са учешћем бицикла (27%);
- Пешаци који су страдали у саобраћајним незгодама, у највећем проценту су старосне доби преко 65 година;
- У периоду од 2012. до 2017. године, на територији града Кикинде, укупно је страдало 166 возача бицикла и 4 путника на бициклу;
- На основу анализе страдања бициклиста према старости, највећи број страдалих бициклиста је старосне доби од 46 до 64 године (31%).

## 10. Жељено стање

### Амбиција

Постати синоним за град у Републици Србији који стално поставља више стандарде у области безбедности друмског саобраћаја.

### Мисија

Успоставити и стално унапређивати систем безбедности саобраћаја који ће омогућити сигурност свих учесника у саобраћају.

### Визија

Саобраћајне незгоде без погинулих и тешко повређених лица.

### Циљеви

- да у **2022.** години **број погинулих лица у саобраћају буде највише 1**, односно да у **2023.** години буде **0**;
- да се **број тешко повређених лица** у саобраћају смањи бар за половину у **2022.** години, у односу на 2013. годину;
- да се одржи тренд „0“ погинуле деце у саобраћају;
- да у саобраћају **2022.** године **нема тешко повређене деце**;
- да се **преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2022.** години, у односу на 2013. годину.

На след  
саобраћај  
референт  
Референт  
стратеги  
погинули  
године  
годину.

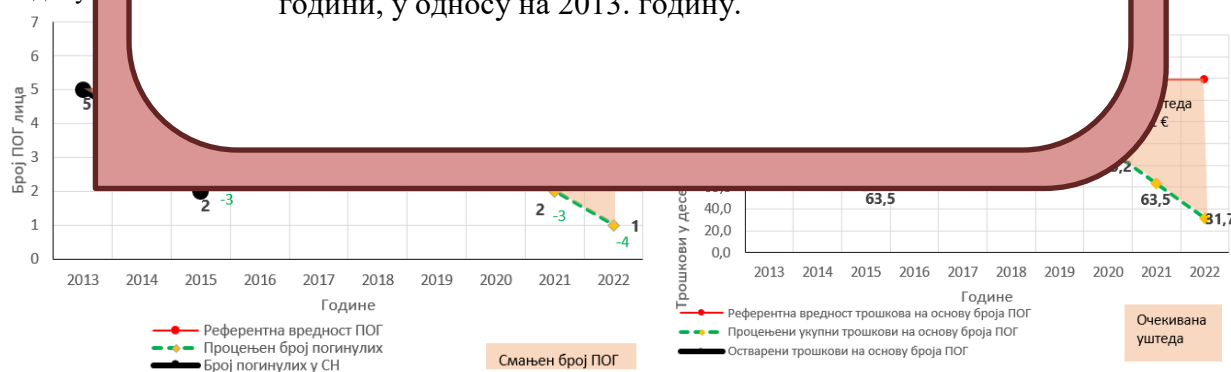
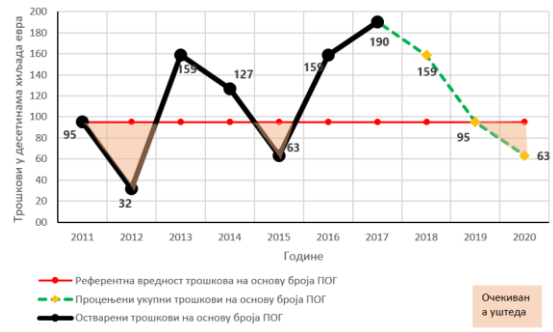
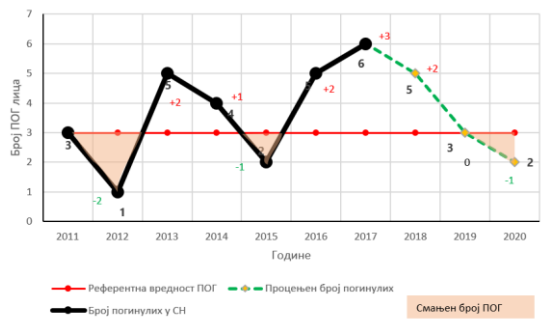


График 46 и График 47 Промена броја погинулих и достизање циљева у погледу смањења броја

*погинулих и очекиване финансијске уштеде (у еврима)*

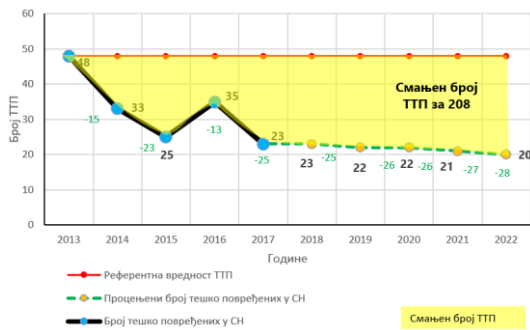
Посматрано у односу на референтну годину (2011. год), са графика се може уочити да је највећи пораст броја погинулих забележен од 2015. године до 2017. године. Уколико би се пратио прогнозирани опадајући тренд за сваку наредну годину, до 2022. године, била би остварена уштеда од 4.125.121 €. Достицањем циљева Стратегије до 2022. године, уколико би град Кикинда успео да оствари дефинисане циљеве, било би спашено 13 људских живота.

Међутим, уколико би за референтне вредности броја погинулих лица, по узору на националну Стратегију, узеле вредности из 2011. године, онда се очекиване новчане уштеде и број спашених погинулих лица мења. Пошто су 2011. године, смртно страдала 3 лица, а наредних година тај број се повећавао, пратећи прогнозирани опадајући тренд, до 2020. године не би било новчане уштеде. Осциловање броја погинулих лица, на територији града Кикинда, из године у годину може се приписати несистемском приступу решавања проблема у области безбедности саобраћаја. На овај начин није могуће успоставити тренд који би резултовао великим уштедама.



*График 48 и График 49 Процена броја погинулих и достизање циљева у погледу смањења броја погинулих и очекиване финансијске уштеде (у еврима) (2011. – реф. година)*

На следећим графицима је приказана новчана уштеда и смањење броја тешко повређених лица у саобраћајним незгодама на основу прогнозираних вредности које су дефинисане за период 2018-2022. године. За период 2011-2017. године, уочен је опадајући тренд и у свакој години број тешко телесно повређених лица је мањи у односу на референтну годину (2011. годину). Уколико би град Кикинда успео да успостави опадајући тренд од 2018. године, у 2022. години би број ТТП био два пута мањи у односу на референтну годину, а новчана уштеда која би била остварена била би око 7.091.552 €.



*График 50 и График 51 Процена броја погинулих и достизање циљева у погледу смањења броја тешко телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима)*

Уколико би се узеле вредности из 2011. године као референтне, број тешко телесно повређених лица у саобраћајним незгодама би био смањен за 114, а очекивана новчана уштеда би за око 3.000.000 € била мања, него када је 2013. референтна година.

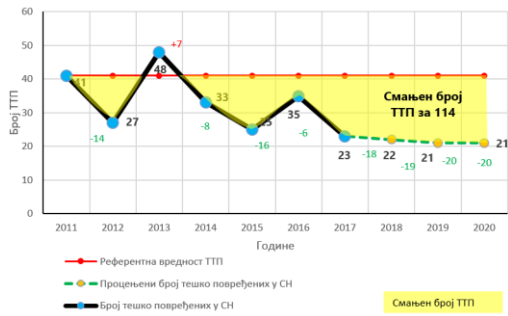


График 52 и График 53 Процена броја погинулих и достизање циљева у погледу смањења броја тешко телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима) (2011. – реф. година)

На следећим графицима је приказана новчана уштеда и смањење броја лако повређених у саобраћајним незгодама на основу прогнозираних вредности које су дефинисане за период 2018. до 2022. године. Са графика се може уочити да број лако телесно повређених лица нема успостављен тренд, због осцилација из године у годину. Међутим, од 2016. године почиње опадајући тренд који је потребно наставити и који ће пратити прогнозиране вредности за сваку наредну годину. Уколико би се достигле прогнозиране вредности број лако повређених лица у саобраћајним незгодама био смањен за 128, а трошкови за ову врсту последица саобраћајних незгода би били умањени за 407.168 €.

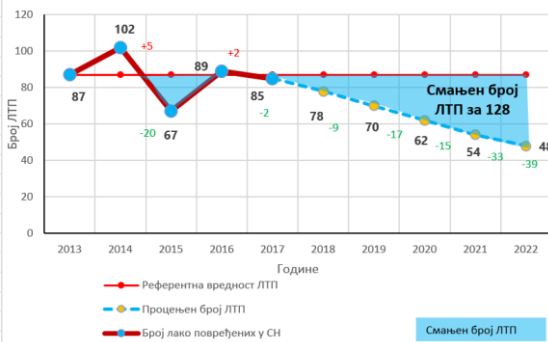


График 54 и График 55 Процена броја погинулих и достизање циљева у погледу смањења броја лако телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима)

Узимајући 2011. годину као референтну, број лако повређених лица би био смањен за 178, а очекивана уштеда за ову врсту последица би била 566.218 €.

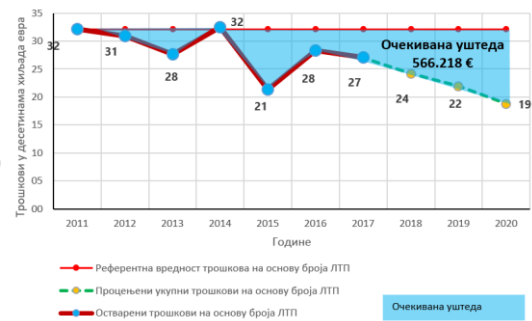
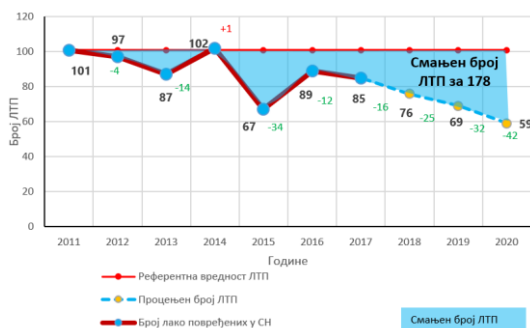


График 56 и График 57 Процена броја погинулих и достизање циљева у погледу смањења броја лако телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима) (2011. – реф. година)

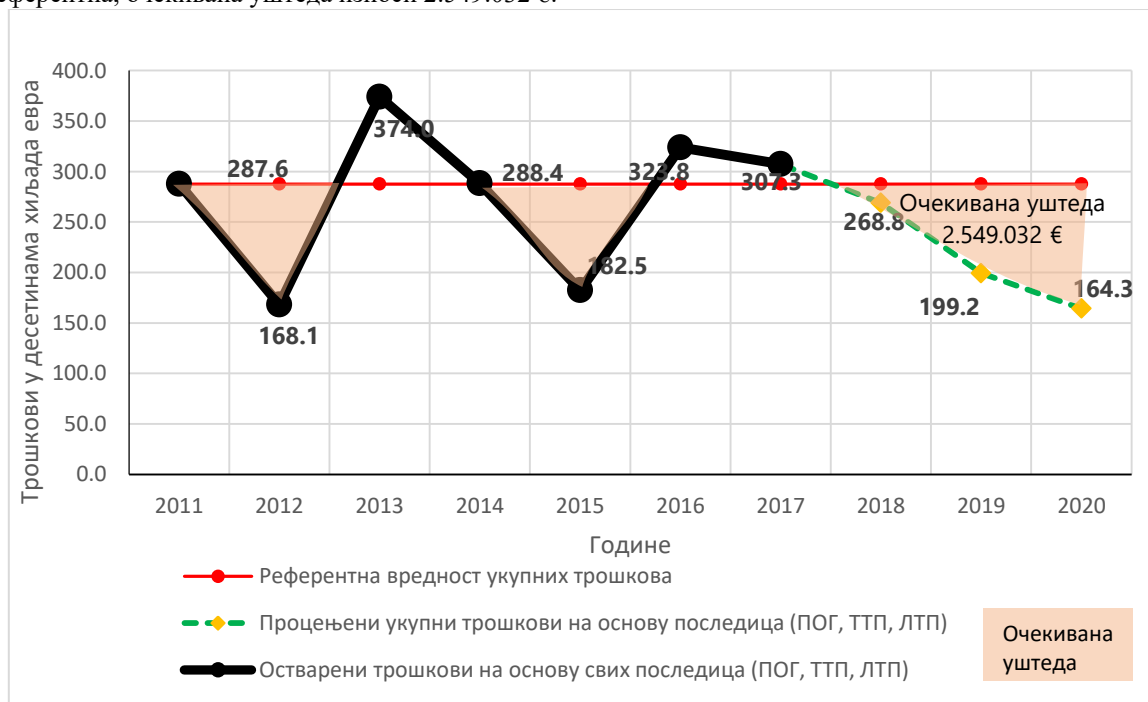
Што се тиче укупних трошкова саобраћајних незгода, од 2013. године забележен је опадајући тренд трошкова све до 2016. године када је забележен пораст укупних трошкова. У 2016. године долази до пораста укупних трошкова, што је и очекивано јер је 2016. године забележен већи број погинулих лица у

саобраћајним незгодама, у посматраном периоду. Са друге стране, у 2017. години дошло је до смањења укупних трошкова саобраћајних незгода у односу на 2016. годину. Уколико би град Кикинда успоставио тренд смањења саобраћајних незгода и последица, пратио и достигао дефинисане циљеве по годинама, 2022. године би трошкови саобраћајних незгода износили око 1.250.000 €, а укупна уштеда због смањења броја саобраћајних незгода би достигла 11.623.841 €.



График 58 Процењени трошкови и уштеде у стотинама хиљада евра на основу смањења свих последица саобраћајних незгода

Очекивана уштеда на основу свих последица саобраћајних незгода је скоро 5 пута мања уколико се 2011. година узме као референтна. На ову вредност највише утиче мањи број погинулих лица у саобраћајним незгодама у 2011. години, а повећање тог броја у наредним годинама а самим тим повећање и трошкова саобраћајних незгода. Уколико се, као по узору на националну Стратегију, узме 2011. година као референтна, очекивана уштеда износи 2.549.032 €.



## 11. Циљеви - индикатори

Да би се системом безбедности саобраћаја управљало на прави начин неопходно је мерење и праћење индикатора безбедности саобраћаја. Праћењем индикатора безбедности саобраћаја управљач система има и може да сагледа комплетну слику стања безбедности саобраћаја. Индикатори се могу користити и као елемент за препознавање примера добре праксе и дефинисање очекиваних ефеката одређених мера и активности. Дефинисање циљне вредности индикатора значајно је за усмеравање планираних активности, као и за праћење ефеката примењених мера у безбедности саобраћаја.

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

Вредности индикатора безбедности саобраћаја за ПУ Кикинда су добијене двократним (пролећним и јесењим) истраживањем индикатора 2017. године, на основу података Агенције за безбедност саобраћаја, док су очекивани циљеви за град Кикинда за 2022. годину, заправо циљеви дефинисани и преузети из националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период 2015-2020.

године (Табела 5). Територија ПУ Кикинда има изразито лоше вредности индикатора који се односе на: проценат употребе сигурносних појасева на задњим седиштима (8,7%), проценат употребе заштитних система за децу до 3 године (50% употребе), проценат прекорачења брзине у дневним условима вожње у насељу (61,4%) као и проценат прекорачења брзине у дневним условима ван насеља (57%).

Табела 5 Вредности индикатора за подручје полицијске управе Кикинда и циљане вредности индикатора у 2022. години

Назив индикатора безбедности саобраћаја	Вредност 2017. год. <sup>16</sup>		Циљ 2021. год	
<b>Индикатори везани за заштитне системе</b>	Класа – ранг		Класа – ранг	
Процент употребе сигурносних појасева на предњим седиштима путничких аутомобила	87,9%		95%	
Процент употребе сигурносних појасева на задњим седиштима путничких аутомобила	8,7%		85%	
Процент употребе заштитних система за децу до 3 године старости	50%		96%	
Процент употребе заштитне кациге од стране мотоциклиста	70%		100%	
Процент употребе заштитне кациге од стране мопедиста	75%		100%	
<b>Индикатори везани за брзину</b>	Класа – ранг		Класа – ранг	
Процент прекорачења брзине у дневним условима у насељу	61,4%		19%	
Процент прекорачења брзине у дневним условима ван насеља	57%		19%	
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h у дневним условима вожње у насељу	13%		4,9%	
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h у дневним условима вожње ван насеља	14,4%		4,9%	
<b>Индикатор везан за алкохол</b>	Класа – ранг		Класа – ранг	

<sup>16</sup> Агенција за безбедност саобраћаја, 2016.

Назив индикатора безбедности саобраћаја	Вредност 2017. год. <sup>16</sup>	Циљ 2021. год
Процент возача у саобраћајном току под утицајем алкохола	0,11%	0,1%

На графику су приказани циљеви по годинама за вредности индикатора везаних за употребу сигурносних појасева на предњим и задњим седиштима као и употребу заштитних кацига од стране мотоциклиста. Највећи изазов може бити достизање циља везаног за употребу сигурносних појасева на задњем седишту, као и повећање употребе заштитних система за децу, због чега је потребно да град Кикинда предузме низ мера и активности усмерених ка побољшању вредности ових индикатора.

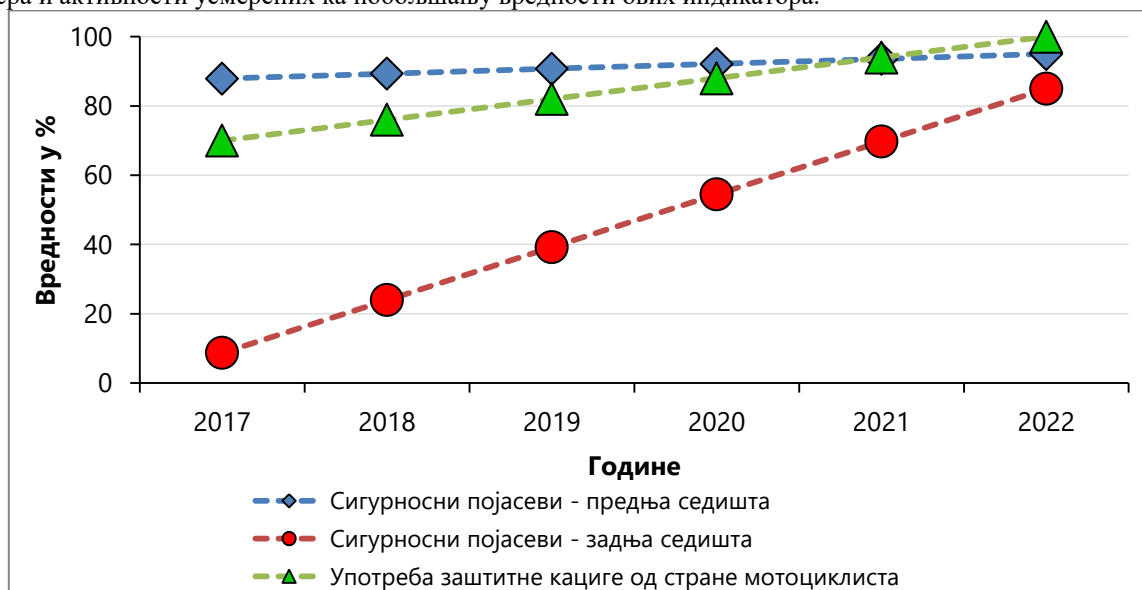


График 60 Достизање циљева везаних за индикаторе: употреба сигурносних појасева на предњим седиштима, употреба сигурносних појасева на задњим седиштима и употреба заштитне кациге од стране мотоциклиста

На следећем графику приказани су циљеви по годинама за вредности индикатора везаних за проценат прекорачења брзине и проценат возача под утицајем алкохола. На основу приказаних резултата уочава се проблем прекорачења брзине у Кикинди. Као мера за санирање овог проблема предлаже се појачана полицијска контрола и санкционисање ове врсте прекршаја и/или постављање система за аутоматско откривање прекршаја и евидентирање прекршилаца.

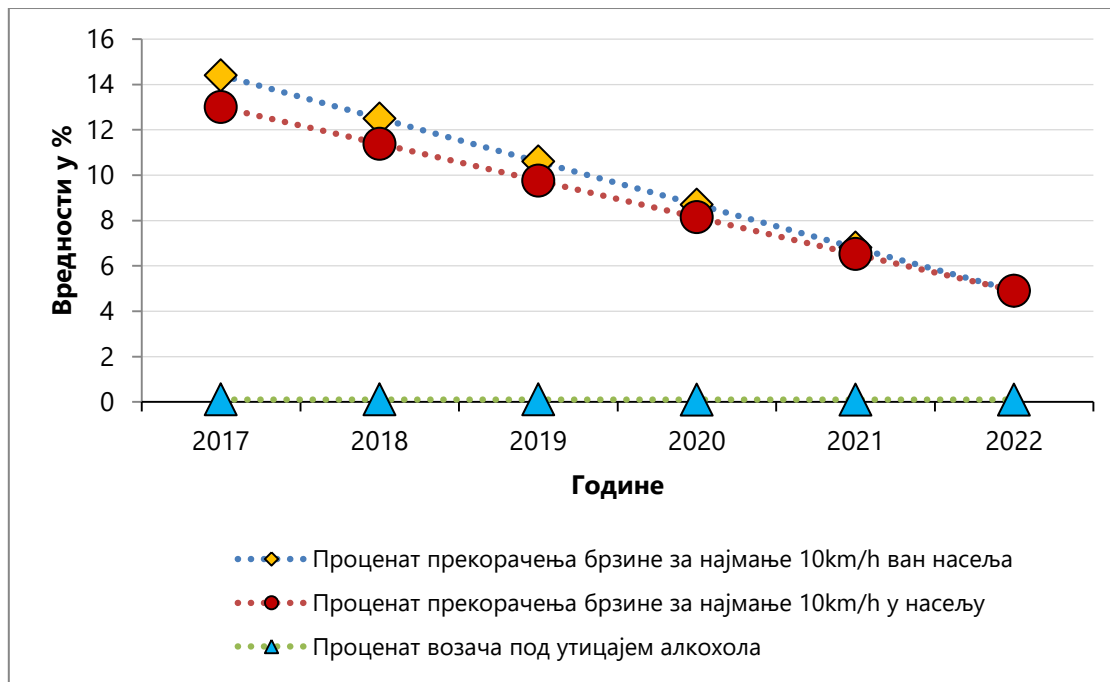


График б1 Достизање циљева везаних за индикаторе: проценат прекорачења брзине за најмање 10km/h ван насеља, проценат прекорачења брзине за најмање 10km/h у насељу и проценат возача под утицајем алкохола

Циљеви које је поставио Град Кикинда односе се на 2022. годину, као циљну годину у четворогодишњем периоду на који се Стратегија односи. Како би се постигли дефинисани циљеви свакако је потребно уложити велики напор који се највише односи на пројектовање одговарајућих мера и усмеравање активности доносилаца одлука на локалном нивоу ка унапређењу безбедности саобраћаја.

## 12. Кључне области рада – стубови безбедности саобраћаја

Као што је већ познато, проблем безбедности саобраћаја је присутан на глобалном нивоу. Према подацима Светске здравствене организације<sup>17</sup>, више од 1,25 милиона људи годишње погине у саобраћајним незгодама. Процењује се да ће 2020. године у саобраћајним незгодама смртно stradати 1.900.000 људи, уколико не буду предузете мере и акције за побољшање безбедности саобраћаја. Прихватајући препоруке Организације уједињених нација (ОУН) изражене у документу *Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020*<sup>18</sup> који је сачинила Светска здравствена организација (СЗО<sup>19</sup>) одређено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја. На међународном нивоу, Глобални план такође представља оквир који ће омогућити свеобухватну координацију различитих националних активности. Категорије или „стубови“ активности у Глобалном плану су: стварање капацитета за управљање безбедношћу на путевима, побољшање безбедности саобраћајне инфраструктуре и ширих транспортних мрежа, даљи развој безбедности возила, побољшање понашања корисника путева и побољшање хитне помоћи и других активности након саобраћајне незгоде.

Дефинисаних пет стубова безбедности саобраћаја чине концепт националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015-2020. године, а такође представљају и основне смернице за формирање Стратегије безбедности саобраћаја на путевима града Кикинде, за период од 2018. до 2022. године. Стубови безбедности саобраћаја кроз које се сагледавају смернице и проблеми које је потребно отклањати представљени су у табели 6.

Табела 6 Стубови безбедности саобраћаја

<sup>17</sup> [http://www.who.int/gho/road\\_safety/en/](http://www.who.int/gho/road_safety/en/) (Посећено дана 11.07.2018. године)

<sup>18</sup> Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020

<sup>19</sup> Светска здравствена организација (World Health Organization-WHO)



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

### Први стуб безбедности саобраћаја - Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја

#### Основне смернице деловања ка унапређивању система управљања безбедношћу саобраћаја на територији Града Кикинде су:

- дефинисање стратешког оквира и обезбеђивање могућности за његову реализацију,
- успостављање одрживог, ефикасног и ефектног система који има развијене функционалности,
- успостављање базе података о обележјима безбедности саобраћаја на територији града Кикинде у циљу квалитетнијег рада и управљања безбедношћу саобраћаја,
- квалитетно усмеравање активности на основу анализе података – *Road Safety Management Based on Data Leading*,
- изградња и јачање чинилаца у систему управљања (изградња и јачање капацитета и интегритета свих чинилаца система који делују на територији Града),
- координација и кооперација између чинилаца у систему управљања,
- постојано финансирање, транспарентно трошење средстава и транспарентна анализа односа уложених средстава и остварених ефеката,
- примена савремених технологија и алата у процесу препознавања приоритета деловања и процене ефеката мера,
- примена савремених технолошких решења у развоју система принуде.

#### Проблеми безбедности саобраћаја у делу ефикаснијег управљања који се могу истаћи на територији града Кикинде:

- недостатак стратешког оквира рада и недостатак дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја,
- изостанак системских управљачких мера,
- недостатак потпуне функционалности, повезаности елемената система и континуитета у раду система безбедности саобраћаја,
- недостатак праћења реализације планираних мера и активности и њихове ефикасности,
- непостојање адекватне, функционалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја (путеви, саобраћајне незгоде, индикатори, анализе,...),
- изостанак системског праћења стања безбедности саобраћаја и анализе чинилаца безбедности саобраћаја,
- недовољна медијска присутност у области безбедности саобраћаја,
- недовољно снажан стручни приступ у процесу доношења управљачких одлука,
- недостатак јасног модела планирања и трошења средстава намењених финансирању безбедности саобраћаја у складу са важећим Закономима,
- недовољна опремљеност саобраћајне полиције за контролу саобраћајних прекршаја и вршење увиђаја саобраћајних незгода,
- недовољно усмеравање рада саобраћајне полиције на основу података,
- непостојање савремених фиксних система (систем видео надзора) за аутоматско откривање и евиденцију саобраћајних прекршаја,
- недовољан број обучених стручних кадрова за професионалан приступ и раду у безбедности саобраћаја на нивоу локалне самоуправе и савета за безбедност саобраћаја,

- недовољан број примењених истраживања у области безбедности саобраћаја, која доприносе правилној идентификацији проблема, препознавању ефикасних мера и правилном усмеравању ресурса за реализацију мера и активности у области безбедности саобраћаја.

#### Други стуб безбедности саобраћаја - Безбеднији путеви

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

- успоставити системско планирање у области регулисања саобраћаја и развоја мреже саобраћајница,
- успоставити јасан дугорочан модел за унапређење организације стационарног саобраћаја,
- тежити смањењу и потпуном елиминисању доприноса пута настанку саобраћајних незгода,
- успоставити базу података о путу, опреми пута и саобраћајној сигнализацији за градску мрежу путева, која је пожељно да буде повезана са базом података о обележјима безбедности саобраћаја града Кикинде,
- успоставити праћење ефикасности реализованих мера и анализу финансијске ефикасности резултата примењених мера (вредновање мера),
- тежити концепту да пут треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају или грешке на возилу,
- тежити концепту да пут треба да спречи или ублажи последице настале саобраћајне незгоде,
- подржати увођење савремених приступа пројектовању путева и саобраћајне сигнализације,
- повећати заступљеност савремених информационих технологија и система у управљању режимом саобраћаја,
- повећати број и унапређивати стручност кадрова који се баве управљањем безбедношћу путева,
- унапредити сарадњу са управљачем државних путева,
- успоставити примену савремених алата у складу са Законом о путевима, за анализу безбедности пута, како у фази експлоатације тако и у фази пројектовања и
- унапредити елементе пута који утичу на безбедност пешака, посебно деце и лица са инвалидитетом.

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

- недостатак континуитета и спровођења независних оцена доприноса пута настанку саобраћајних незгода са најтежим последицама које су се догодиле на путевима којима управља Град Кикинда,
- непостојање дугорочног планирања и развоја стационарног саобраћаја на територији Града, посебно уже градске зоне,
- изостанак примене концепта „самообјашњавајућих“ путева,
- нарушен заштитни појас јавних путева,
- изостанак примене савремених информационих система за управљање режимом саобраћаја на путној мрежи,
- непостојање савремених система обележавања зоне основних школа (дисплеја, вибротрака, паркинг простора за довоз/одвоз ученика, заштитне ограде за усмеравање кретања деце, семафора са најавом пешака и сл.),
- недовољна контрола изградње приступа на градске путеве и улице,
- неодговарајућа пројектантска решења приликом постављања саобраћајне сигнализације и ознака на коловозу,
- непостојање површина намењених за кретање бициклиста на територији града Кикинде,
- непостојање системског планирања бициклических коридора и дефинисања модела интеграције бициклическе инфраструктуре,

- непостојање системског управљања брзинама на свим путевима, а посебно на путевима и улицама у насељу,
- неадекватно управљање режимом саобраћаја теретних возила чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 t и аутобуса на деоницама које не испуњавају услове за кретање ових категорија возила,
- неефикасна сарадња са управљачем државних путева у погледу унапређења безбедности на путевима,
- непостојање савременог плана техничког регулисања саобраћаја на територији града Кикинде,
- непостојање адекватног савременог катастра саобраћајне сигнализације,
- недостатак континуалних површина намењених за кретање пешака дуж значајних коридора,
- недовољна доступност тротоара лицима са инвалидитетом, недостатак континуитета,
- изостанак примене савремених кружних раскрсница,
- пролазак транзитне саобраћајнице поред градске болнице,
- недостатак одлуке о проласку државних путева кроз насеља,
- недовољно познавање законом дефинисаних мера, алата и прописаних процедура из области унапређења безбедности путева и
- није успостављен систем сталног стручног усавршавања планера, пројектаната и других професионалаца у области путева.

### Трећи стуб безбедности саобраћаја – Безбеднија возила

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

- возило не сме да буде узрок саобраћајне незгоде,
- возило треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају, грешке пута или друге опасне ситуације,
- возило треба да спречи или ублажи последице настале у саобраћајној незгоди,
- квалитетан рад правних лица која врше техничке прегледе.

#### ***Проблеми безбедности саобраћаја на територији града Кикинде у вези са безбедношћу возила су:***

- недовољна знања возача о значају безбедног возила, односно величини утицаја неисправног возила на настанак саобраћајне незгоде,
- неодговарајуће одржавање техничке исправности возила,
- неуједначен квалитет, старост и опремљеност возила у јавном превозу, аутобуса и такси возила,
- недоследно спровођење процедура везаних за контролу техничке исправности возила, што карактерише комплетну Републику Србију,
- производња и стављање у промет нехомологованих и неквалитетних делова и опреме возила, што је проблем препознат на националном нивоу,
- јасна потреба за унапређењем знања и вештина лица која реду на техничким прегледима возила,
- мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила,
- недовољна промоција јавног градског саобраћаја, као алтернативе моторном саобраћају,
- недовољна промоција „чистих” и енергетски ефикасних возила,
- недовољна промоција и активности (инфраструктурне и превентивне) на повећању употребе бицикала.

### Четврти стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији учесници у саобраћају

#### ***Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности учесника у саобраћају на територији града Кикинде су:***

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

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

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

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

- низак ниво коришћења сигурносних појасева, посебно на задњим седиштима путничких аутомобила и лаких теретних возила до 3,5t (назад 8,7%),
- низак ниво коришћења заштитних кацага од стране мопедиста (80% ван насеља; 70% у насељу),
- висок проценат броја возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t који користе мобилни телефон током вожње (9,3% у насељу),
- висок проценат прекорачења брзине за више од 10 km/h од стране мотоциклиста (45% у насељу; 21,7% ван насеља),
- низак ниво коришћења и правилне употребе сигурносних седишта за децу 0-3 године (50%),

- низак ниво коришћења и правилне употребе сигурносних седишта за децу 4-12 година, поготово ван насеља (12,5% ван насеља; 23,3% у насељу).

На основу анализе саобраћајних незгода и последица, најризичније групе учесника у саобраћају на територији града Кикинде су:

- **возачи и путници**, поготово возачи и путници у путничким аутомобилима,
- **бициклисти старости од 46 до 64 године**,
- **пешаци старији од 65 година**,
- сви учесници у саобраћајним незгодама са **комерцијалним возилима**,
- **деца путници** у путничким возилима.

#### Пети стуб безбедности саобраћаја – деловање након саобраћајне незгоде

*Основне смернице у подручју унапређења деловања након саобраћајне незгоде на територији града Кикинде:*

- спречавање настанка саобраћајне незгоде као последица претходно настале саобраћајне незгоде (тзв. „секундарне саобраћајне незгоде”),
- спасавање живота, односно ублажавање здравствених последица повређених учесника саобраћајне незгоде,
- утврђивање грешке која је узроковала саобраћајну незгоду, односно допринела тежини последица и примена мера за трајно отклањање утицаја (понављања) грешке,
- утврђивање одговорности и санкционисање чиниоца који је узроковао незгоду односно допринео тежини последица,
- унапређење техничких и људских ресурса ангажованих у раду хитних медицинских служби које реагују у случају саобраћајне незгоде,
- координација деловања хитних служби приликом отклањања, односно ублажавања последица саобраћајних незгода кроз доношење стандардних оперативних процедура и
- успостављање јединственог центра за пријем позива који препознаје више страних језика.

*Проблеми препознати у деловању након саобраћајних незгода на територији града Кикинде који се могу издвојити су:*

- недовољна техничка опремљеност и обученост свих хитних служби,
- непостојање координисаног деловања хитних служби након догађања саобраћајне незгоде,
- недовољан број обучених кадрова задужених за обезбеђивање и фиксирање лица места саобраћајне незгоде,
- недовољан број и обим активности од стране локалних организација у области едукације становништва о пружању прве помоћи,
- недостатак системског приступа у управљању безбедношћу саобраћаја на основу података о саобраћајним незгодама у сврху идентификације проблема и отклањања истих.

### 13. Кључни изазови

Да би се досегли циљеви дефинисани Стратегијом безбедности саобраћаја, пред градом Кикинда постоји низ изазова које је потребно ефикасно превазићи. Изазови су различите природе, од недовољног знања важности и потребе покретања одређених активности (пројеката, истраживања, примене резултата истраживања, конкретних мера и сл.), преко недовољне политичке подршке, потенцијалног спорења и мимоилажења у мишљењима за спровођење Акционог плана Стратегије, недовољног финансирања појединих активности, па до непостојања воље, ентузијазма и потребе за заједничким радом на покретању, спровођењу и праћењу планираних активности. Најзначајнији међу тим изазовима су:

СТУБ 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ  
БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Успостављање стратешког управљања у безбедности саобраћаја

Јачање система управљања безбедношћу саобраћаја на свим нивоима у свим институцијама и организацијама које делују у области безбедности саобраћаја на подручју Града

Реализација активности предвиђених Акционим планом зарад достизања циљева предвиђених Стратегијом безбедности саобраћаја

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

Унапређење квалитета контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције - Усмеравање на оснвоу података

Успостављање система истраживања у области безбедности саобраћаја и примена резултата истраживања

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

Спровођење савремених техника за управљање безбедношћу путне мреже

Детаљнија анализа саобраћајних незгода са акцентом на утицај пута на настанак саобраћајне незгоде или на тежину последица

Развој просторног планирања и управљања путном инфраструктуром

Примена савремених алата за унапређење безбедности путева

Обезбеђење инфраструктурних решења за бициклисте

Техничко регулисање паркирања у градском језгру

Успостављање редовног одржавања хоризонталне, вертикалне и светлосне сигнализације, као и зелених површина поред путних праваца

### СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

Унапређење квалитета рада контроле техничке исправности возила на територији града Кикинде

Промоција "еколошког саобраћаја" и употребе електромобила, постављањем брзих пуњача, увођењем аутобуса на електрични погон

Унапређење квалитета рада радионица за тахографе на територији града Кикинде

### СТУБ 4. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

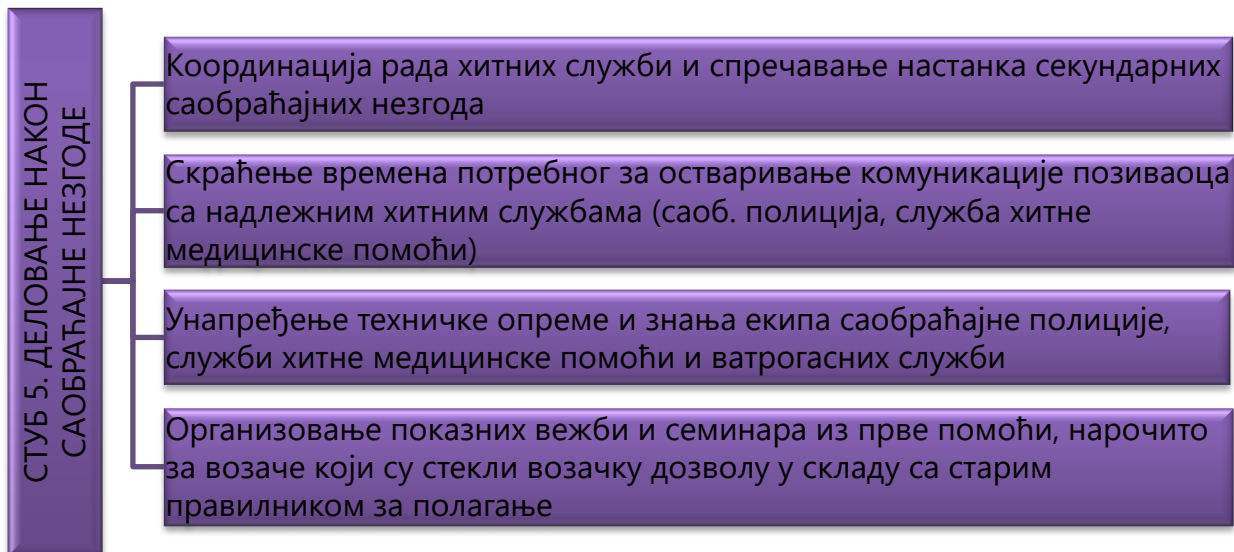
Унапређење нивоа знања и оспособљености возача моторних возила

Унапређење безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају

Унапређење саобраћајног образовања и васпитања у саобраћају

Подизање свести и унапређење ставова о безбедности саобраћаја учесника у саобраћају

Достизање циљева стратегије који се односе на повећање употребе сигурносних појасева на задњем седишту, повећање употребе заштитних система за децу и смањење вожње под утицајем алкохола



#### 14. Носиоци активности на територији града Кикинде

Установљавање система безбедности саобраћаја захтева препознавање најважнијих носилаца активности на територији локалне самоуправе, њиховог значаја, улоге и задатака за чије извршење су одговорни. Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима и у различитим облицима организовања у једној локалној самоуправи. Носиоци активности могу бити институције Града, националне институције, али и компаније, предузетници и појединци који на било који начин могу и желе да дају допринос унапређењу безбедности саобраћаја. Носиоци активности су препознати у Акционом плану, који треба да омогући реализацију ове стратегије и достизање дефинисаних циљева. У зависности од примарне делатности, извршена је подела носилаца према стубовима, односно, носиоци су задужени за спровођење и надзор спровођења мера из своје основне делатности.

Табела 7 Носиоци активности безбедности саобраћаја на територији града Кикинде

<p><b>СТУБ 1 - Управљање безбедношћу саобраћаја</b> <b>НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Савет за безбедност саобраћаја,</li> <li>Градске институције (Градоначелник, Скупштина..),</li> <li>Политичке странке,</li> <li>Организације и удружења.</li> </ul>	<p><b>СТУБ 2 - Безбеднији путеви</b> <b>НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Савет за безбедност саобраћаја,</li> <li>Управљач пута на територији Града – „ЈП Кикинда“,</li> <li>Саобраћајна полиција,</li> <li>Саобраћајна инспекција.</li> </ul>
<p><b>СТУБ 3 - Безбеднија возила</b> <b>НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Савет за безбедност саобраћаја,</li> <li>Транспортне компаније са седиштем на територији града Кикинде,</li> <li>Правна лица која врше технички преглед возила на територији Града.</li> </ul>	<p><b>СТУБ 4 - Безбеднији учесници у саобраћају</b> <b>НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Савет за безбедност саобраћаја,</li> <li>Установе образовања и васпитања,</li> <li>Саобраћајна полиција,</li> <li>Прекршајни суд Кикинда,</li> <li>Медији на територији града Кикинде.</li> </ul>
<p><b>СТУБ 5 - Деловање након саобраћајне незгоде</b> <b>НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Здравствене установе, службе ХМП,</li> <li>Саобраћајна полиција и ватрогасне јединице,</li> </ul>	



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

**Скупштина града Кикинде** уређује нормативно-правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедност и саобраћаја на територији Града Кикинда. Законом је предвиђено да скупштина најмање два пута годишње, на својим редовним седницама, разматра извештаје Савета за безбедност саобраћаја. Ови извештаји су креирани од стране представника Савета за безбедност саобраћаја и треба да садрже податке о стању безбедности саобраћаја, резултатима спроведених активности и примењених мера у циљу унапређења безбедности саобраћаја. Кључна улога скупштине је да утврђује концепт, доноси стратегију безбедности саобраћаја и утврђује одговорности и обавезе извршних органа и других субјеката.

**Савет за безбедност саобраћаја** представља централно тело у области безбедности саобраћаја на територији града. Улога савета огледа се у координисању рада свих кључних носилаца система безбедности саобраћаја, праћењу реализације мера и активности и њихових ефеката. Савет има улогу надзора у слеђењу Стратегије безбедности саобраћаја и достизање дефинисаних циљева. Одговорност Савета је да обезбеди квалитетну сарадњу и усклади обављање послова у функцији унапређења безбедности саобраћаја на територији Града. Савет је задужен да непрекидно прати стање безбедности саобраћаја и у складу са тим координира и организује све активности у области безбедности саобраћаја. Сви чланови савета имају обавезу да у том својству подстичу и подржавају рад других субјеката. Осим координације рада свих субјеката безбедности саобраћаја на територији града, Савет је дужан да извештава скупштинско веће о стању безбедности саобраћаја на територији града, најмање два пута годишње. Према Закону о безбедности саобраћаја, Савет је дужан да доставља програм рада Савета Агенцији за безбедност саобраћаја. Агенција је надлежна да координира рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама и даје сагласност на програм за рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама, у складу са одредбама овог закона.

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

**Управљач пута** на територији Града дужан је да означава и води евиденције о путевима и о саобраћајно-техничким и другим подацима за путеве на територији града. Такође, управљач пута дужан је да обезбеди трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту, као и несметано и безбедно саобраћање на путевима. Новим Законом о јавним путевима управљачу пута додељен је низ одговорности у погледу анализе и унапређења безбедности путне мреже, кроз примену савремених алата безбедности саобраћаја. Управљач је одговоран за штету која настане корисницима путева, уколико је штета настала услед изостанка или неблаговременог реаговања управљача у области која спада у његову надлежност. Поред тога, Управљач обавља надзор над безбедношћу саобраћаја на путевима, идентификује и управља "црним тачкама" на путевима, и обезбеђује независно оцењивање доприноса пута настанку незгода са погинулим лицима.

**Саобраћајна полиција (ПУ ОСП Кикинда)** има једну од најактивнијих и најзапаженијих улога у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор, контролу и принуду према учесницима у саобраћају. У сарадњи са другим субјектима, а посебно са Саветом за безбедност саобраћаја града Кикинде, координирано учествује у реализацији превентивних кампања безбедности саобраћаја, као и у пројектима и истраживањима која за циљ имају промену понашања учесника у саобраћају. Саобраћајна полиција је одговорна за квалитетно вршење обезбеђења лица места након саобраћајне незгоде и квалитетно прикупљање података на увиђајима саобраћајних незгода. Посебно је значајан рад саобраћајне полиције са јавним тужиоцем на увиђајима тежих саобраћајних незгода са повређеним и погинулим лицима.

**Прекршајни суд у Кикинди** обезбеђује брже процесуирање прекршилаца Закона о безбедности саобраћаја на путевима, а посебно казнено делује према рецидивистима у чињењу најтежих прекршаја. На тај начин обезбеђује правовремено дејство казне.

У сарадњи са саобраћајном полицијом ради на квалитетнијем функционисању система репресије против починилаца саобраћајних прекршаја.

**Васпитно-образовне установе на територији града** (предшколске установе, основне и средње школе) имају значајан утицај на унапређење безбедности саобраћаја. Саобраћајно васпитање и образовање

представља један од кључних подсистема укупног система безбедности саобраћаја. Процеси унапређења знања и ставова деце и младих још увек немају законску потпору у овим институцијама. Квалитетно спроведена процедура утемељивања исправних ставова и понашања код ове категорије може знатно подићи ниво безбедности саобраћаја. Ове установе треба да дају одлучујући допринос у креирању и унапређивању свести о значају безбедности саобраћаја, о начинима и могућностима смањивања штетних последица саобраћаја и сл.

**Политичке странке и организације** које делују на територији града Кикинде могу у оквиру својих програма да изложе и концепте унапређивања безбедности саобраћаја на подручју града за које ће се залагати. Политичке странке могу основати одборе за саобраћај који могу имати и посебне радне групе или комисије за безбедност саобраћаја са циљем деловања на унапређење безбедности саобраћаја. Удружења, стручне и невладине организације (АМСС, Црвени крст, Удружење лица са инвалидитетом, друга удружења, клубови и стручне организације) окупљају субјекте који су врло заинтересовани за стање безбедности саобраћаја или за унапређење појединих сегмената овог система. Ове организације могу учествовати у раду Савета за безбедност саобраћаја, а могу и спроводити конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја. Невладине организације често имају сарадњу са сличним организацијама из других земаља, као и подршку међународних организација које у програму имају и унапређивање безбедности саобраћаја. Стручне организације би требало да помажу свим другим субјектима у домену свога деловања.

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

**Привреда града Кикинде** би требало да препозна свој интерес у побољшању безбедности саобраћаја на територији града Кикинде, а посебно директно заинтересовани привредни субјекти (предузећа која обављају теретни превоз за сопствене потребе, предузећа којима је транспорт путника и/или робе основна делатност, предузећа за изградњу и одржавање путева, технички прегледи возила, аутошколе и сл.). Увођење система безбедности саобраћаја и стандарда безбедности саобраћаја - ISO 39.001 у привредне субјекте допринеће унапређењу укупне безбедности саобраћаја на територији града Кикинде и ефикаснијем раду привредних субјеката. Транспортне компаније су одговорне да свој возни парк и особље буде на високом нивоу безбедности саобраћаја, што подразумева технички исправна возила, транспорт организован у складу са правилима струке и нормативима, високо обучене и посвећене возаче професионалце.

**Средства јавног информисања**, односно медији су одговорни за информисање грађана у погледу безбедног учествовања у саобраћају и обавештавању о последицама небезбедног понашања у саобраћају. Такође, имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења. С обзиром на распрострањеност и доступност омогућавају примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији.

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

## 15. Праћење и извештавање

Праћење постојећег стања представља значајан процес у области безбедности саобраћаја како би се на основу њега могло дефинисати жељено стање, као и мере и активности које ће постојеће стање што више приближити жељеном.

Уз праћење као саставни детаљ иде и извештавање о стању безбедности саобраћаја и које је препознато у Закону о безбедности саобраћаја на путевима. У члану 14. Закона дефинисано је да надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе – у конкретном случају градско веће, подноси скупштини града извештај о стању безбедности у саобраћају на територији града најмање двапут годишње.

Број, врста и структура предложених података, као и институције и организације које су укључене у систем „пуњења“ базе, односно организације и размене података, треба да прате структуру националне

Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја. Јединице локалне самоуправе су препознате као засебан чинилац у структури националне Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја, у документу Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године.

То практично значи да јединице локалне самоуправе део својих података о обележјима безбедности саобраћаја треба да учине доступним у оквиру националне – Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја. Због тога је развој локалних база података о обележјима безбедности саобраћаја подржан и представљен као посебно важна активност у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима за период од 2015. до 2020. године.

Локална самоуправа – град Кикинда у склопу реализације пројекта који се односи на израду Стратегије безбедности саобраћаја на путевима града Кикинде за период од 2018. до 2022. године, успоставља тзв.

Портал безбедности саобраћаја са пратећом базом података о обележјима безбедности саобраћаја.

Предложени елементи – подаци потребни за квалитетно управљање и извештавање о стању безбедности саобраћаја на територији града Кикинде су:

- **подаци о саобраћајним незгодама и последицама** – ови подаци су доступни од 1997. године, а координате локација саобраћајних незгода се прикупљају од 2015. године од стране МУП – Управе саобраћајне полиције. Структура података о саобраћајним незгодама је усклађена са CADaS препорукама Европске комисије.
- **статистички подаци о учесницима саобраћајних незгода** – ови подаци су доступни од 1997. године и модул омогућава приступ подацима који се односе на пол, старост, својство учешћа, тежину последица и сл.
- **подаци о путевима, саобраћајној сигнализацији и саобраћају** – подразумева основне податке о путевима и њиховим деоницама, као и геореференцирану подлогу локалне путне и уличне мреже. Поред основних података, омогућен је приступ подацима о квалитету осветљења појединих саобраћајница. Такође, у оквиру овог модула могуће је графички приказати на карти границе урбаних зона насеља као и границе зоне школе. За изабране деонице или путеве могу се добити подаци о ограничењу брзине на путу или делу пута, подаци о саобраћајној сигнализацији, као и катастру саобраћајних знакова.
- **подаци о индикаторима понашања учесника у саобраћају** - овај сет података садржи индикаторе о понашањима учесника у саобраћају за конкретну локалну самоуправу. На националном нивоу, Агенција за безбедност саобраћаја прикупља ове податке према полицијским управама, међутим локална самоуправа треба да покрене сопствена периодична истраживања индикатора како би се утврдиле релевантне вредности које уважавају специфичности учесника на територији локалне самоуправе, а не према полицијској управи.
- **подаци о ставовима о опасностима и ризицима у саобраћају** - овај сет података прикупља се анкетирањем учесника у саобраћају. Агенција за безбедност саобраћаја прикупља податке за ниво полицијских управа, што су подаци који се иницијално могу користити. Услед специфичности окружења, социо-економских карактеристика и свести становништва ови подаци се значајно разликују и међу општинама једне локалне самоуправе. Развој система управљања усмерава на прикупљање ових података по општинама.
- **идентификација проблема безбедности саобраћаја** – овај модул представља најважнији скуп података за локалну самоуправу. Путем овог модула могу се препознати највећи проблеми у саобраћају на територији општине или града, што олакшава рад локалних савета за безбедност саобраћаја, посебно у домену одлучивања и иницирања активности и правилном усмеравању средстава од саобраћаја. Свако погрешно препознавање проблема на које треба деловати не доприноси смањењу броја и последица саобраћајних незгода, већ напротив, њиховом повећању.

Предлог шеме скупова података неопходних за квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја на територији града Кикинде и изглед будуће апликације Портала безбедности саобраћаја града Кикинде представљен је на слици.



Слика 1 Скупови података потребни за праћење и извештавање о стању безбедности саобраћаја на територији града Кикинде

## 16. Литература

- [1] Влада Републике Србије, (2015). Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године („Сл. гласник РС“ бр. 64/2015), Београд.
- [2] ETSC (2001). Transport Safety Performance Indicators. European Transport Safety Council, Brussels.
- [3] Закон о безбедности саобраћаја на путевима „Сл. гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закони и 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018 – др. закон).
- [4] Закон о путевима („Службени гласник РС”, број 41/18).
- [5] Кривични законик („Службени гласник РС”, број85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14);
- [6] Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, број 65/13 и 13/2016);
- [7] Закон о полицији („Службени гласник РС”, број101/05, 63/09 – УС и 92/11);
- [8] Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС”, број 51/09);
- [9] Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ”, број33/97, 31/01 и „Службени гласник РС”, број 30/10);
- [10] Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, број51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 – УС);
- [11] Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број111/09, 92/11 и 93/12);
- [12] Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број107/05, 72/09 – др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13 – др.закон и 93/14);
- [13] Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, број72/09, 52/11, 55/13 и 35/15 – аутентично тумачење),
- [14] Кукић, Д. (2010). Ниво безбедности саобраћаја у локалним заједницама. Магистарски рад, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
- [15] Кукић, Д. (2015). Модел квантификације ризика страдања у саобраћају. Докторска дисертација, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.

- [16] Кукић, Д., Петровић, Д., Божић, М.: Модел локалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја, V Међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, Република Српска, Бања Лука, 2016.
- [17] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја, ЈП Службени лист СРЈ, Београд.
- [18] Град Кикинда, (2016). Статут града Кикинде, „Службени лист града Кикинде“, бр. 1/2016, Кикинда.
- [19] Град Кикинда, (2014). Стратегија одрживог развоја општине Кикинда од 2014. до 2020. године, Кикинда.
- [20] Град Кикинда, (2013). Пројекат техничке регулације саобраћаја за насељено место Кикинда од 2013. године, Кикинда.
- [21] Град Кикинда, (2015). Одлука о критеријумима за категоризацију улица, општинских и некатегорисаних путева на територији општине Кикинда, („Сл. лист општине Кикинда“, бр. 14/11 и 14/15), Кикинда.
- [22] Град Кикинда, (2017). Одлука о општем уређењу насељених места и комуналном реду („Сл. лист општине Кикинда“, бр. 31/15 и „Сл. лист града Кикинде“, бр. 12/17), Кикинда.
- [23] Град Кикинда, Одлука о аутобуским стајалиштима на територији општине Кикинда, Кикинда.
- [24] Град Кикинда, (2017). Одлука о јавним паркиралиштима и уклањању возила („Сл. лист општине Кикинда“, бр. 24/2011 и 7/2014 – др. одлука и „Сл. лист града Кикинде“, бр. 17/2016, 12/2017 и 25/2017), Кикинда.
- [25] Град Кикинда, Одлука о превозу у друмском саобраћају, Кикинда.
- [26] Град Кикинда, (2016). Одлука о коришћењу паркинг места за лица са посебним потребама („Службени лист града Кикинде“, бр. 17/2016), Кикинда.
- [27] Град Кикинда, (2017). Одлука о такси превозу путника („Сл. лист општине Кикинда“, бр. 36/2015 и 37/2015 – испр. и „Сл. лист града Кикинде“, бр. 8/2016, 12/2017 – др. одлука и 34/2017), Кикинда.
- [28] Град Кикинда, (2017). Одлука о уређењу и одржавању јавних зелених површина („Службени лист општине Кикинда“, бр. 10/15 и 12/17 – испр.), Кикинда.
- [29] Пешић, Д. (2012). Развој и унапређење метода за мерење нивоа безбедности саобраћаја на подручју, Докторска дисертација, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
- [30] Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.
- [31] World Health Organization – WHO (2009). Global status report on road safety: Time for action. Geneva.
- [32] Републички завод за статистику (2017). Општине и региони у Републици Србији.
- [33] WHO – World Health Organization, <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>