

1. УВОД

Сврха Стратегије безбедности саобраћаја на путевима града Смедерева за период од 2016. до 2020. године (у даљем тексту: Стратегија) јесте упознавање са стањем безбедности саобраћаја у којем се налазимо сада, приказ стања безбедности саобраћаја којем тежимо и смернице којима ћемо најбрже и најлакше доћи од постојећег до жељеног стања.

Због значаја саобраћаја Уједињене нације и цео свет посвећују пажњу и регулишу услове и понашање у саобраћају. Саобраћај представља неизбежни предуслов размене добара, односно саобраћај није избор појединца и без саобраћаја се не може замислити савремена држава. Мерило развоја било које државе може се видети кроз ниво достигнутог развоја саобраћајног система па тако, без изузетка, најразвијеније државе имају најразвијенији саобраћајни систем.

Саобраћај омогућава безбедну и ефикасну размену добара, допремање сировина, одвожење готових производа, пословна и рекреативна путовања, културне манифестације и многобројне друге активности које прожимају разнолике активности савременог света. Ниједна људска делатност није толико унапредила стандард, али истовремено ниједна људска делатност није однела толико људских живота у мирнодопским условима као саобраћај.

Треба истаћи да:

- саобраћајне "незгоде" нису "несреће", тј. страдање у саобраћају није случајно, већ је резултат системских грешака и нерада и
- да се тренд пораста броја погинулих и повређених у саобраћају може променити добро организованим радом и спровођењем добро осмишљених и координираних мера.

У старосној групи од 5 до 44 године, повреде у саобраћају представљају један од три водећа узрока смрти. Уколико не буду предузете неке ефикасније мере последице саобраћајних незгода ће постати пети водећи узрок смрти у свету и резултираће бројем од око 2.400.000 смртних случајева годишње. Трошкови друмских саобраћајних незгода износе од 1 до 3% БДП и достижу 500.000.000.000 \$ (извор: Глобални план декаде акције за безбедност саобраћаја на путевима, 2011-2020).

У последњих десет година на подручју града Смедерева у саобраћајним незгодама просечно годишње гине 14 људи док 342 људи буде повређено (у Републици Србији 800 односно 19000). Град Смедерево, као део Републике Србије и следећи њено опредељење, не сме да прихвати људске и материјалне губитке у овом обиму. Директни и индиректни трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији, по проценама стручњака, достижу суму од најмање 470.000 € по глави смртно страдалог у саобраћају што је огромна цифра која се не сме занемарити.

Како је тренд развоја града Смедерева поређење и праћење најбољих и најнапреднијих градова у земљи, и изван ње, у свим областима, па тако и у саобраћају, потребно је стратешки деловати како би се унапредио систем безбедности саобраћаја.

У Стратегији се дефинишу мисија, визија и циљеви. Стратегијом треба препознати кључне области деловања као и циљне - ризичне групе којима је потребно посветити пажњу. Стратегија приказује финансијске аспекте безбедности саобраћаја, кључне проблеме и будуће изазове у безбедности саобраћаја у граду Смедереву. Један од приоритета је и увођење редовног праћења, извештавања и сталног унапређивања безбедности саобраћаја.

Република Србија је 2009. године започела успостављање нових институција система безбедности саобраћаја као и система финансирања безбедности саобраћаја а град Смедерево, следећи Републику, 2010. године формирањем Савета за безбедност саобраћаја на путевима града Смедерева сходно новом Закону о безбедности саобраћаја на путевима који је донет крајем 2009. године.

Усвајањем Стратегије град Смедерево се даље усмерава и наставља са предузимањем активности ка још целисходнијем решавању проблема безбедности саобраћаја, потпуно одговорно и плански, на највишим нивоима друштвене и политичке свести, прихватајући у потпуности став да је безбедност саобраћаја врло значајан проблем у сфери друштвеног, политичког, здравственог и економског живота града, државе и шире. Усвајањем стратегије се ствара основ за доношење Акционог плана са конкретним мерама за повећање безбедности саобраћаја.

Имајући у виду значај области безбедности саобраћаја може се очекивати да на основу Стратегије и Акционог плана буду остварени изузетно повољни резултати у свим аспектима живота града.

У саобраћају је могуће изгубити живот, поред слободе, највећу вредност сваког човека. Правилном и доследном применом Стратегије и Акционог плана град Смедерево, као и Република Србија, показује жељу и напоре да заштити ове две вредности сваког човека и грађанина и то у области у којој су највише угрожени.

2. СТАЊЕ И ТЕНДЕНЦИЈЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

2.1. Безбедност саобраћаја као глобални проблем

Страдање у саобраћајним незгодама је растући глобални проблем. Данас у свету у саобраћајним незгодама смртно страда око 1.300.000 људи годишње, а око 50.000.000 бива повређено (WHO, 2013). 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.

Према извештају Светске здравствене организације у саобраћајним незгодама највише страдају млади и сиромашни.

Најзначајнији негативни ефекти и последице саобраћаја су:

- настрадали у саобраћајним незгодама (погинула лица, теже повређена и лакше повређена лица),
- исцрпљивање природних ресурса,
- загађивање околине отпадним материјалима и гасовима,
- загађивање околине буком,
- материјалне штете, губици и трошкови у вези са саобраћајним незгодама,
- физичка неактивност,
- стресови проузроковани учешћем у саобраћају,
- и друго.

Најразвијеније државе су седамдесетих година 20-тог века успеле да зауставе растући тренд и остваре опадајући тренд броја настрадалих (посебно броја погинулих) уз успешан развој друштва и непрекидан раст броја регистрованих возила и пређене километраже. У истом периоду, у неразвијеним и државама у развоју, растао је број погинулих и повређених лица у саобраћају.

Са гледишта безбедности саобраћаја могу се разликовати три групе држава:

1. државе које су прихватиле да се може управљати безбедношћу саобраћаја, изградиле организован заштитни систем и успешно спроводе управљање у пракси, непрестано смањујући број настрадалих (Велика Британија, Шведска, Холандија, Норвешка итд.),
2. државе које начелно прихватају идеју о могућностима смањивања броја настрадалих у саобраћају али нису изградиле снажан заштитни систем, не успевају да управљају безбедношћу саобраћаја па бележе велике осцилације у броју настрадалих (Србија, Хрватска, Македонија, Црна Гора, Босна и Херцеговина, Румунија, Бугарска итд.)
3. државе које још нису ни прихватиле идеју о управљању безбедношћу саобраћаја¹ (већина држава са афричког континента, Индија итд.).

¹ *Литовац Крсто, Јовановић Драган и Вујанић Милан: Основе безбедности саобраћаја, Београд, 2014.*

Република Србија се налази у другој групи и чини напоре да пређе у прву групу држава а град Смедерево има жељу и објективне и субјективне потенцијале да предњачи у томе чему ће допринети и усвајање и спровођење ове Стратегије.

Имајући у виду неприхватање страдања у саобраћају и огромне разлике између држава, а прихватајући став да се безбедношћу саобраћаја може управљати, Генерална скупштина УН је усвојила неколико резолуција о безбедности саобраћаја. Посебно се истиче резолуција *Унапређење безбедности саобраћаја на путевима (A/RES/64/255)*, 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 прогнозирани број погинулих у саобраћајним незгодама што би у периоду од 10 година смањило број погинулих за 5 милиона и број повређених за 50 милиона. Ово треба да се постигне доследним спровођењем научних и стручних принципа кроз различите активности на локалном, националном, регионалном и глобалном нивоу.

Светска здравствена организација (СЗО²) је припремила *Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020*³ који обухвата мере и активности систематизоване кроз пет стубова безбедности саобраћаја, којима се град Смедерево, следећи Владу Републике Србије, руководи у доношењу ове стратегије:

- **организација и управљање безбедношћу саобраћаја,**
- **безбеднији путеви и кретања,**
- **безбеднија возила,**
- **безбеднији учесници у саобраћају и**
- **деловање након саобраћајне незгоде.**

На основу ове Стратегије ће бити усвојен Акциони план који ће систематизовати области деловања, мере и активности кроз наведених пет стубова, у складу са Глобалним планом деценије акције безбедности саобраћаја и усвојеном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020 године од стране Владе Републике Србије ("Службени гласник РС", број 64/15).

Московска декларације (Moscow Declaration, 2009) истиче значај политичког лидерства и посвећености унапређењу безбедности саобраћаја а Међународни стандард управљања безбедношћу саобраћаја ISO 39001⁴ (2012) дефинише да је коначан циљ безбедности саобраћаја нула погинулих и нула тешко повређених са трајним последицама.

Ове иницијативе УН и СЗО треба да допринесу смањивању разлика између развијених и неразвијених држава тако што ће подстаћи спровођење проверених мера и активности широм света а посебно у неразвијеним и државама у развоју.

Број незгода, погинулих и повређених у саобраћају расте са порастом броја регистрованих возила и изложености саобраћају у државама које немају добро развијен систем управљања безбедношћу саобраћаја. Искуства најразвијенијих држава показују да је могуће смањивати број погинулих и повређених у саобраћајним незгодама, без обзира на повећање обима саобраћаја.

² Светска здравствена организација (World Health Organization - WHO)

³ *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*

⁴ *ISO 39001 Road Traffic Safety Management Standard, ISO, 2012.*

2.2. Стање система управљања безбедношћу саобраћаја

2.2.1. Институционални оквир

Кључни субјекти безбедности саобраћаја на националном нивоу су све институције које се баве саобраћајем а посебно:

1. доносиоци политичких одлука,
2. професионална, стручна и друга удружења,
3. научне и образовне установе,
4. предшколске установе,
5. саобраћајна полиција,
6. здравствене установе,
7. медији и други.

Да би се ефикасно управљало безбедношћу саобраћаја неопходно је постојање институционалних капацитета са установљеним процедурама и односима између надлежних субјеката.

Извештај Светске банке⁵ је 2007. године дао главне смернице за успостављање система безбедности саобраћаја што је представљало основ за промене које су уследиле доношењем нове регулативе из области безбедности саобраћаја.

Народна скупштина Републике Србије је показала јаку политичку вољу тако што је 2009. године усвојила Закон о безбедности саобраћаја на путевима. У овај Закон су уграђена савремена решења у управљању безбедношћу саобраћаја као и обавезе које је Република Србија преузела и показала одређење да се приближи најразвијенијим државама у погледу безбедности саобраћаја. Примена савремених решења и мера за управљање безбедношћу саобраћаја изискује институционални оквир прилагођен захтевима за достизање циљева у безбедности саобраћаја.

Субјекти од значаја за безбедност саобраћаја у граду Смедереву, аналогно субјектима у Републици Србији, су:

- Скупштина града Смедерева ,
- Градско веће града Смедерева,
- Савет за безбедност саобраћаја на путевима града Смедерева као тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
- Одељење Градске управе Смедерево надлежно за послове саобраћаја и безбедности саобраћаја,
- Одељење Градске управе Смедерево надлежно за инспекцијски надзор из области безбедности саобраћаја,
- Управљач државних и општинских путева и улица,
- Предшколска установа,

⁵ Извештај Светске банке: Преглед могућности за регулисање безбедности на путевима и предлози инвестиционе стратегије, Ерик Хауард и Џин Брин, 2007.

- Основне и средње школе и организациони делови министарства надлежног за послове образовања,
- Здравствене установе Општа болница "Свети Лука" и Дом Здравља "Смедерево",
- Саобраћајна полиција Полицијске управе Смедерево,
- Служба Полицијске управе Смедерева надлежна за инспекцијски надзор из области безбедности саобраћаја,
- Ауто школе,
- Центри за технички преглед возила,
- Основни и Виши суд у Смедереву,
- Прекршајни суд у Смедереву,
- Основно и Више јавно тужилаштво у Смедереву,
- Средства јавног информисања, односно оглашавања и
- Јавни превозници путника и робе.

Институција успостављена у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима на локалном нивоу је Савет за безбедност саобраћаја на путевима града Смедерева.

Савет за безбедност саобраћаја на путевима града Смедерева, као тело за координацију, има трајни задатак праћења, усмеравања, координирања, подстицања, организовања и усклађивања послова безбедности саобраћаја на путевима и улицама на подручју града у циљу смањења броја саобраћајних незгода и последица насталих у њима. Савет предлаже и прати спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима и Акционог плана безбедности саобраћаја. Чине га чланови Градског већа града задужени за ресор саобраћаја и безбедности и ресор просвете и образовања, представници Одељења градске управе задужени за послове саобраћаја, безбедности саобраћаја и саобраћајне инспекције, представници Полицијске управе Смедерево задужени за контролу и непосредно регулисање саобраћаја на путевима, представници управљача општинских путева и улица у насељеним местима, представници Јавног комуналног предузећа Паркинг сервис Смедерево, представници здравствених организација и правосудних органа и појединци који су се у досадашњем раду истакли у овој области.

2.2.2. Правни оквир безбедности саобраћаја

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

Устав Републике Србије проглашава право на живот као неприкосновено. Из тога проистиче обавеза државе и свих субјеката безбедности саобраћаја да штите то право грађана. Устав проглашава и право на физички интегритет и право на личну безбедност. Проглашавање тих права такође намеће обавезу Републици Србији да штити физички интегритет и безбедност учесника у саобраћају. Право детета на посебну заштиту, које проглашава Устав, намеће безбедност деце у саобраћају као приоритет односно обавезу државе да заштиту деце у саобраћају истакне у први план.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима

Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник Републике Србије", број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон и 9/2016 - одлука УС) поред правила саобраћаја уређује институционални оквир система безбедности саобраћаја и финансирање система. Такође, у основи се овим законом уређује део система који се односи на возаче и возила, а закон садржи и одредбе које се односе на путеве. Закон о безбедности саобраћаја на путевима уређује и права и обавезе органа надлежних за контролу и регулисање саобраћаја као и друге одредбе од значаја за систем безбедности саобраћаја.

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

Закон о јавним путевима

Закон о јавним путевима ("Службени гласник Републике Србије", број 101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013) уређује управљање, заштиту и одржавање јавних путева. Свакако најважнија одредба која се односи на безбедност саобраћаја јесте обавеза управљача јавног пута да обезбеди несметано и безбедно одвијање саобраћаја на јавном путу. Поједине одредбе односе се на све јавне путеве а поједине само на државне путеве. Локалним самоуправама се оставља да својим актима уреде, пре свега, заштиту и одржавање локалних путева и улица.

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

Кривични законик

Кривични законик ("Службени гласник Републике Србије", број 85/2005, 88/2005 - исправка, 107/2005 - исправка, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013 и 108/2014) садржи главу која одређује кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, а заштитни субјекти јесу живот односно тело људи и имовина већег обима. Инкриминисане радње јесу пре свих непридржавање саобраћајних прописа, уништење односно оштећење саобраћајне сигнализације или опреме пута, постављање препрека на саобраћајници, несавестан надзор над стањем и одржавањем саобраћајница и непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди.

Закон о прекршајима

Закон о прекршајима ("Службени гласник Републике Србије", број 65/2013 и 13/2016) уређује прекршајни поступак и прекршајне санкције. С обзиром да су најчешћи саобраћајни деликти саобраћајни прекршаји и с обзиром да су најчешћи прекршаји у Републици Србији они против безбедности саобраћаја на путевима, систем прекршајног кажњавања јесте веома значајан у репресивном делу система безбедности саобраћаја.

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

Закон о полицији

Закон о полицији ("Службени гласник Републике Србије", број 6/2016) уређује поступање саобраћајно полицијских службеника у поступку контроле и регулисања саобраћаја на путевима односно одређује полицијска овлашћења у тим пословима.

Закон о комуналној полицији

Закон о комуналној полицији ("Службени гласник Републике Србије", број 51/2009) одређује да су послови комуналне полиције одржавање комуналног реда у шта спада одржавање реда у области "локалних путева и улица, саобраћајних ознака и сигнализације; паркирања...".

Закон о општем управном поступку

Закон о општем управном поступку ("Службени лист СРЈ", број 33/97, 31/2001, "Службени гласник Републике Србије", број 30/2010 и "Службени гласник Републике Србије", број 18/2016) јесте системски закон који уређује поступање управних односно извршних органа. Овај пропис примењује се у поступању органа надлежних за контролу (полиција, инспекција), али и органа надлежних за управљање безбедношћу саобраћаја односно техничко регулисање.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају

Закон о обавезном осигурању у саобраћају ("Службени гласник Републике Србије", број 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 – одлука УС) уређује веома важну област обавезног осигурања и начина исплате штета из саобраћајних незгода. Овим прописом уведен је "бонус-малус" систем кажњавања и награђивања власника возила у зависности од тога да ли се њиховим возилом узрокују саобраћајне незгоде или не што јесте мера која утиче на понашање возача. До октобра 2014. године по основу тог закона осигуравајућа друштва су уплаћивала 1,2% бруто премије осигурања од ауто одговорности као део превентиве на посебан рачун за увођење видео надзора на путевима. Рок важења наведене одредбе није продужен изменом закона.

Закон о ванредним ситуацијама

Закон о ванредним ситуацијама ("Службени гласник Републике Србије", број 111/2009, 92/2011 и 93/2012) уређује систем заштите и спасавања људи и добара од елементарних непогода и других несрећа укључујући и саобраћајне незгоде, надлежности државних органа, органа аутономних покрајина и јединица локалне самоуправе у заштити и спасавању; успоставља службу "112" која ће обезбедити функционалну интеграцију служби од интереса за заштиту и спасавање чиме ће се

обезбедити координирана, брза и ефикасна интервенција ватрогасно - спасилачких јединица, хитне медицинске помоћи и саобраћајне полиције у случају саобраћајних незгода.

Закон о здравственој заштити

Закон о здравственој заштити ("Службени гласник Републике Србије", број 107/2005, 72/2009 - др. закон, 88/2010, 99/2010, 57/2011, 119/2012, 45/2013 - др. закон, 93/2014, 96/2015 и 106/2015) уређује систем здравствене заштите као организоване и свеобухватне делатности друштва са основним циљем да се оствари највећи могући ниво очувања и унапређења здравља грађана, спречавање и рано откривање болести, повреда и других поремећаја здравља и благовремено и ефикасно лечење и рехабилитација.

Закон о основама система образовања и васпитања

Закон о основама система образовања и васпитања ("Службени гласник Републике Србије", број 72/2009, 52/2011, 55/2013, 35/2015 - аутентично тумачење, 68/2015 и 62/2016 – одлука УС) уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања. Пропис треба да пружи основ за увођење и спровођење саобраћајног образовања и васпитања деце и младих кроз наставу и остале активности, на квалитативном и квантитативном нивоу који ће обезбедити да долазеће генерације стичу ставове и имају знање неопходно за безбедно и одговорно учествовање у саобраћају.

Подзаконски акти

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

Акти града Смедерева

- Одлука о јавним паркиралиштима ("Службени лист града Смедерева", број 6/2015-пречишћен текст),
- Одлука о аутобуским стајалиштима ("Службени лист града Смедерева", број 18/2009),
- Одлука о такси превозу ("Службени лист града Смедерева", број 6/2014 и 7/2015),
- Одлука о градском и приградском превозу путника ("Службени лист града Смедерева", број 6/2015-пречишћен текст),
- Одлука о критеријумима за категоризацију општинских путева и улица на територији града Смедерева ("Службени лист града Смедерева", број 3/2014),
- Одлука о категоризацији општинских путева и улица на територији града Смедерева ("Службени лист града Смедерева", број 3/2014),
- Одлука о некатегорисаним путевима ("Службени лист града Смедерева", број 7/2015),
- Одлука о комуналном уређењу града Смедерева ("Службени лист града Смедерева", број 6/2015-пречишћен текст и 1/2016) и

- Програм коришћења средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима на подручју града Смедерева у 2016. години ("Службени лист града Смедерева", број 9/2015).

Сви наведени акти у целини или у појединим деловима правно регулишу одређене специфичне елементе значајне за безбедност саобраћаја на подручју града.

2.2.3. Финансијски оквир

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

Трошкови саобраћајних незгода

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

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

Висина штете настале у саобраћајним незгодама се не може прецизно измерити, проценити и израчунати, па се примењују различити поступци за процену висине штете настале у саобраћајним незгодама. У Републици Србији још увек није званично прихваћен (усвојен) модел за процену штете у саобраћајној незгоди. На основу модела рачунања висине штете по истраживањима у Републици Српској (Рос и др, 2012) процењено је да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулим износе 317.317 €, једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним 34.094 € а једне саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181 €.

Рачунајући трошкове саобраћајних незгода у Републици Србији, применом наведене методологије (Рос и др, 2012) израчуната је штета на основу свих последица за 2012. годину од 321.300.000 €, што за 2012. годину, сведено у односу на једног погинулог, износи више од 467.000 €. На основу тога су на следећем графику дати трошкови "сведени" по погинулом лицу на подручју града Смедерева.



График 1. Процењени трошкови у граду Смедереву на основу броја погинулих лица према моделу (Рос и др, 2012)

Модел финансирања безбедности саобраћаја

У државама са традицијом безбедности саобраћаја постоје различита искуства и модели финансирања безбедности саобраћаја. Као извори финансирања безбедности саобраћаја се често користе таксе на одређене услуге (поседовање возила, обука возача, технички прегледи возила, осигурање возила, разне лиценце и сл.) које у неким државама представљају значајан део средстава намењених финансирању унапређења безбедности саобраћаја. Финансијска средства морају бити одређена тако да финансирају широк спектар мера чији је циљ унапређење безбедности саобраћаја, укључујући и изградњу стабилног и одрживог система управљања безбедношћу саобраћаја.

Светска здравствена организација и ФИА фондација су основали Road Safety Fund (RSF), у циљу прикупљања средстава за Декаду безбедности саобраћаја. Циљ Фонда је прикупљање средстава из корпорацијских, хуманитарних сектора и од јавности за финансирање превентивних кампања у циљу унапређења нивоа безбедности саобраћаја. Препорука Глобалног плана деценије безбедности акција је и да се 10% од буџета за путеве издваја за унапређење безбедности пута.

Државе које су највише напредовале на пољу безбедности саобраћаја су на различите начине обезбедиле стабилне и одрживе изворе финансирања безбедности саобраћаја. На пример, у Финској се од премије осигурања издваја 1% за финансирање безбедности саобраћаја, тако да се на годишњем нивоу издвоји око 8.000.000 \$.

У Великој Британији се безбедност саобраћаја финансира од казни за прекршаје. На пример, средства од казни због прекорачења брзине кретања се усмеравају ка идентификацији и отклањању опасних места (Black Spot Management). Поред средстава од казни у Великој Британији су успостављени фондови за финансирање безбедности саобраћаја тако да се средства користе искључиво за финансирање мера које су у претходном периоду дале позитивне резултате у унапређењу безбедности саобраћаја.

У Шведској унапређење безбедности саобраћаја углавном финансира Влада из општих прихода који се усмеравају ка Swedish Roads Administration (SRA).

Партнерства могу омогућити начин за повећање државног буџета обезбеђивањем додатних финансијских извора за одређене пројекте попут информативних кампања, специјалних догађаја или обука у школама. Нафтне компаније, произвођачи аутомобила и мотоцикала као и осигуравајућа друштва представљају највероватније партнере за ове активности и треба тражити њихову сарадњу.

Основни извори средстава за унапређење безбедности саобраћаја у граду Смедереву су:

1. буџет града Смедерева,
2. 30% од наплаћених новчаних казни за учињене прекршаје на територији града предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима,
3. поклони или прилози покровитеља дати граду,
4. остали приходи.

2.3. Стање безбедности путева у граду Смедереву

Путну мрежу на подручју града Смедерева чине државни и општински путеви и улице у насељеним местима као и некатегорисани путеви.

Најважнији државни путеви који пролазе кроз територију града су IA A1 (државна граница са Мађарском /гранични прелаз Хоргош/ – Нови Сад – Београд – Ниш – Врање – државна граница са Македонијом /гранични прелаз Прешево/), IB 14 (Панчево – Ковин – Раља – веза са државним путем 33) и IB 33 (веза са државним путем A1 – Пожаревац – Кучево – Мајданпек – Неготин – државна граница са Бугарском /гранични прелаз Мокрање/). Остали државни путеви који пролазе кроз подручје града су ПБ 153 (Лештане – Гроцка – Петријево – Раља – веза са државним путем A1), ПБ 155 (Петријево – Младеновац), ПБ 156 (Раља – Смедеревска Паланка – Наталинци), ПБ 158 (Мала Крсна – Велика Плана – Баточина - Јагодина – Ћуприја – Параћин – Ражањ – Алексинац – Ниш – Клисуре – Лесковац), ПБ 352 (веза са државним путем 153- Колари – Селевац – Смедеревска Паланка) и ПБ 377 (Пожаревац /веза са државним путем 33/ – Осипаоница). Укупна дужина државних путева, без пута A1, је 129,6 km. Пут A1 кроз подручје града има дужину од 27 km.

Општински путеви су категорисани на општинске путеве I и II реда. Општински путеви I реда повезују територију града односно два или више насеља на територији града са мрежом државних путева. Дужина општинских путева I реда је 76 km.

Улице су категорисане у градске магистрале, улице I и II реда и стамбене улице. Улице повезују насеља са државним или општинским путевима или поједине делове насеља. Највећи број улица се односи на уже подручје града у територијалном смислу односно на сам град Смедерево без сеоских насеља. Најзначајније улице са становишта одвијања и безбедности саобраћаја су Карађорђева, 17. октобра, 16. октобра, Црвене Армије, Кнеза Михајла, Петријевска, Коларска, Горанска итд. Дужина градских магистрала је 45 km, улица I реда 26 km, улица II реда 29 km, и стамбених 114 km.

Коловози на путевима и улицама су такви да омогућавају основне услове за одвијање саобраћаја. Налазе се у распону од релативно добрих до оних са минималним условима на којима су честе појаве рупа и улегнућа и то се односи, углавном, на оне путеве и улице на којима се одвија мањи обим саобраћаја. На најважнијим путевима и улицама се коловоз добро одржава и редовно се обнавља хоризонтална саобраћајна сигнализација. Вертикална саобраћајна сигнализација је у, релативно, добром стању. Светлосна саобраћајна сигнализација је примерено заступљена. Највећи проблем је пролазак државних путева кроз насељена места где посебно треба истаћи део Радинца, од друге липске рампе до Железаре Смедерево, и Раљу. Тротоари или делови тротоара недостају на прилазима граду из правца Београда, Водња и Ковина. Одређени број тротоара у самом граду недостаје, углавном, из разлога наслеђеног урбанистичког стања односно немогућности да се обезбеди потребан профил улице. Потребно је извршити реконструкцију одређеног броја постојећих тротоара. Треба истаћи опредељење града Смедерева да се ови, и други проблеми, одвијања и безбедности саобраћаја, уназад неколико година, убрзано решавају уз ангажовање знатних средстава.

На основу статистичких података о узроцима саобраћајних незгода, утицај пута на настанак саобраћајних незгода са погинулим лицима у Републици Србији евидентиран је код мање од 1% случајева, а у граду Смедереву није евидентиран ни један случај. Имајући у виду да се у развијеним државама Европе пут као основни или доприноси узрок саобраћајне незгоде појављује у више од 20% саобраћајних незгода, то упућује на закључак да се утицај пута на настанак саобраћајних незгода како у Републици Србији тако и у граду Смедереву не евидентира на одговарајући начин. У циљу прецизног сагледавања утицаја пута на настанак саобраћајних незгода неопходно је у наредном периоду унапредити поступак и квалитет прикупљања и ажурирања података о узроцима саобраћајних незгода и факторима који доприносе настанку саобраћајних незгода.

2.4. Стање безбедности возила

Стање безбедности возила у Републици Србији није на задовољавајућем нивоу, с обзиром да је просечна старост возила, према подацима Министарства унутрашњих послова у 2013. години, била изнад 16 година. И град Смедерево се налази око тог просека. Просечна старост путничких возила у државама Европске уније у 2011. години је износила 8,6 година. (European Automobile Manufacturers Association – ACEA, 2014).

Елементи активне и пасивне безбедности возила су знатно мање заступљени код возила старије генерације због тога што су се EuroNCAP тестови примењивали на знатно мањем броју возила него што је то сада случај.

Старост и квалитет возног парка је у директној вези и са економским стандардом становништва, па унапређење безбедности возила треба посматрати из угла унапређења економског стандарда становника у Републици Србији а самим тим и грађана Смедерева.

На основу одређених истраживања показало се да је техничка неисправност заступљена код преко 30% прегледаних возила док је током акције спроведене 2013. године утврђено да је техничка неисправност заступљена код 29% прегледаних возила.

Имајући претходно наведено у виду највећи позитиван ефекат са аспекта безбедности возила се може остварити повећањем техничке исправности возила и стимулацијом развоја и примене нових технологија усмерених ка повећавању безбедности возила.

Повећање техничке исправности возила се може остварити и кроз унапређење рада и квалитета контроле техничких прегледа. У граду Смедереву технички прегледи возила се обављају у 14 центара који су везани за тржишно пословање па се, с обзиром на њихов број и велику међусобну конкуренцију, генерално може констатовати да не исказују предвиђени квалитет прегледа.

Применом стимулативних мера усмерених ка унапређењу активне и пасивне безбедности возила може се постићи виши ниво безбедности саобраћаја.

Табела 1. Број возила по категоријама регистрованих на територији града Смедерева

Р.бр.	Врста возила	2011	2012	2013	2014	2015
1	Путничко возило	20430	21072	22131	22180	20180
2	Теретно возило	2004	2091	2302	2299	1844
3	Прикључно возило	599	721	838	700	537
4	Мотоцикл	349	392	400	405	309
5	Мопед	137	201	294	308	263
6	Трактор	119	147	185	174	326
7	Прикљ. воз. за трактор	23	37	47	53	182
8	Радна машина	23	36	42	33	48
9	Аутобус	29	30	33	37	43
10	Прикљ. воз. турис.воза	29	14	0	8	6
11	Тешки четвороцикл	2	9	11	2	6
12	Бицикл са мотором	7	3	0	16	10
13	Тешки трицикл	2	3	2	2	2
14	Лаки четвороцикл	0	2	2	0	1
15	Лаки трицикл	0	1	0	0	0
16	Комби	1	0	0	0	1
17	Мотокултиватор	0	0	2	0	8
18	Спец. радно возило	2	0	0	0	0
Укупно		23756	24759	26289	26217	23766

2.5. Активности након саобраћајне незгоде

2.5.1. Стање одзива хитних служби након саобраћајне незгоде

На основу података Министарства здравља, у 2013. години, време одзива службе хитне медицинске помоћи креће се у оквирима просека европских земаља (мање од 10 минута). Одзив хитне медицинске помоћи у Смедереву је у овом просеку. У случају да има настрадалих у саобраћајним незгодама излазак медицинске екипе Хитне медицинске помоћи је приоритетан. Постоје услови за смештај и рехабилитацију настрадалих, а тежи случајеви се транспортују у клинике и болнице у Београду, који се налази на релативно малој удаљености, што је у одређеним ситуацијама од изузетног значаја.

Постоји израз "златни сат" који подразумева да се у првом сату након догађања саобраћајне незгоде може спасити више од 50% лица која имају шансу да буду спасена.

Поред одзива службе хитне медицинске помоћи веома је важно правовремено реаговање и осталих служби које учествују у спасавању повређених након саобраћајне незгоде и отклањању последица на путу. Под овим пре свих подразумевамо одзив ватрогасно-спасилачких служби и одзив саобраћајне полиције.

2.5.2. Активности осталих институција и организација

Да би систем безбедности саобраћаја могао да функционише ефикасно неопходно је обезбедити поштовање зацртаних правила понашања управљача и учесника у саобраћају, као и свих осталих који утичу на безбедност саобраћаја. Мера поштовања правила која су договорена на нивоу државе се може анализирати кроз број и тежину прекршаја важећих позитивних прописа у области саобраћаја. Посебан аспект овог проблема се види и кроз дужину трајања и правоснажно окончање поступака везаних за прекршајна, кривична и остала дела.

Треба напоменути да су за повећање безбедности учесника у саобраћају заинтересовани држава, град Смедерево, осигуравајућа друштва и грађани. Држава Србија и град Смедерево су несумњиво показали интерес и вољу да се проблем решава. Појединци у овом тренутку немају пресудну утицајну улогу. Недовољно учествују осигуравајућа друштва. Осигуравајућа друштва имају велику финансијску добит као последицу повећања нивоа безбедности саобраћаја па је логично очекивати знатно веће адекватно учешће осигуравајућих друштава у напорима државе да се повећа безбедност саобраћаја, односно смање страдања и материјални губици.

Збрињавање повређених у саобраћајним незгодама заузима знатан део болничких капацитета. Смањењем страдања у саобраћајним незгодама растеретиће се болнички капацитети а што ће утицати на унапређење квалитета и повећање ефикасности здравствене заштите.

2.6. Ставови о ризицима у саобраћају

Ставови утичу на понашање учесника у саобраћају, а људски фактор је присутан у већини саобраћајних незгода. Важно је вршити испитивање ставова и утицати на промену и побољшање ставова о опасностима које доприносе настанку саобраћајних незгода како би се сагледали и формирали будући правци деловања.

Поред праћења ставова на европском нивоу, важно је пратити ставове и на националном (републичком) нивоу као и на градском нивоу. Када се говори о ставовима које је потребно пратити пре свега се мисли на: брзину, алкохол, употребу дрога и других психоактивних супстанци, коришћење мобилног телефона, сигурносне појасеве, заштитне системе за децу и друге елементе пасивне заштите, као и однос према пешацима, возачима двочкаша, али и свим другим учесницима у саобраћају, нарочито деци и младима, и опасностима којима су изложени, посебно наглашавајући да се ради о непотребним штетама државе и града и да те штете падају директно на терет грађана.

Препознајући важност исправних ставова и њихов утицај на стање безбедности саобраћаја, на нивоу држава Европе покренут је пројекат истраживања социјалних ставова о ризицима у друмском саобраћају - *SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe)*.

Република Србија је преко Агенције за безбедност саобраћаја учествовала у истраживању *SARTRE IV*, тако да се резултати истраживања ставова у Републици Србији могу поредити са резултатима истраживања ставова у другим европским државама. Ово истраживање је спроведено од 2009. до 2012. године и у истраживању је учествовало 17 земаља ЕУ, Израел и Србија.

Истраживање ставова о ризицима у саобраћају указују на мере чија би примена допринела унапређењу стања безбедности саобраћаја. У том смислу могу се извући закључци:

- подизање свести о штетним последицама небезбедног понашања,
- формирање правилних ставова о важности сопствене и безбедности осталих грађана у саобраћају,
- образовање грађана како се могу боље заштити у саобраћају,
- имплементација мера безбедности саобраћаја треба да се заснива на прихватању мера од стране циљних група,
- смањење дозвољене границе алкохола у организму за време вожње,
- развој превентивних мера против вожње под утицајем алкохола,
- развој превентивних мера против вожње под утицајем дрога и других психоактивних супстанци,
- развој интелигентних уређаја за ограничење брзине кретања возила,
- кампање усмерене на забрану употребе телефона у вожњи, вожње под утицајем алкохола и прекорачење брзине,
- кампање усмерене на употребу заштитних кацига и других заштитних система,
- стављање важног акцента на мотоциклисте који управљају возилом под утицајем алкохола,
- комбиновање мера које подржавају зоне 30 km/h,
- дизајнирање профила пута узимајући у обзир потребе пешака и бициклиста,
- увођење нових прописа или измену постојећих који могу бити корисни за хармонизацију у Европи,
- увођење интелигентних транспортних система.

2.7. Понашања у саобраћају - индикатори безбедности саобраћаја

Индикатори безбедности саобраћаја (у даљем тексту: индикатори) представљају савремени алат за праћење безбедности саобраћаја, показују тенденције у безбедности саобраћаја и истичу проблеме страдања у саобраћајним незгодама.

Најчешће коришћени индикатори понашања учесника у саобраћају су: индикатори употребе заштитних система (употреба сигурносних појасева, система дечије заштите и употреба заштитне кациге), поштовање ограничења брзине, возња под утицајем алкохола, непрописна употреба уређаја за комуникацију у току возње итд.

Истраживање индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији је започето 2013. године. Резултати истраживања показују да је у Републици Србији употреба сигурносних појасева на предњем седишту 68%. У Смедереву је проценат употребе сигурносних појасева на предњем седишту 66%. У најразвијенијим земљама употреба сигурносних појасева на предњем седишту износи 98% (Немачка, Шведска, Француска, Јапан). Поједини индикатори безбедности саобраћаја указују на алармантно стање безбедности учесника у саобраћајним незгодама, нпр. употреба сигурносних појасева на задњим седиштима која је у Смедереву констатована у 8,2% (3% у Републици Србији).

Резултати истраживања у пролеће и у јесен 2014. године, као и у 2015. години, показали су сличне вредности. Наиме, вредности индикатора су у највећем броју случајева побољшани неприметно, тако да нису уочене статистички значајне разлике.

Вредности индикатора безбедности саобраћаја указују да постоји велики број проблема у безбедности саобраћаја и да се решавању ових проблема није приступало стратешки, са јасним циљевима и визијама. Поред наведеног вредности индикатора показују да постоји значајан потенцијал за смањење броја и последица саобраћајних незгода а мерење индикатора је потребно наставити и понашати се у складу са резултатима мерења, стално унапређујући ниво безбедности саобраћаја.

2.8. Саобраћајне незгоде и настрадала лица

Саобраћајне незгоде нису само саобраћајни, већ економски, здравствени и социјални проблем друштва који настаје као последица пропуста у саобраћају. Саобраћајне незгоде, у већем обиму, настају као последица погрешних ставова, необразованости, некултуре, нерада, незнања, непоштовања закона и туђих живота и вредности, непосвећености управљању безбедношћу саобраћаја и прихватања страдања у саобраћајним незгодама.

Влада, документом Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, јасно и недвосмислено прихвата став да саобраћајне незгоде нису случајност већ последица грешке у систему човек-возило-пут-околина, а која се може отклонити односно спречити бољим и функционалнијим системом друског саобраћаја и одговорним понашањем свих грађана.

У периоду од 1997. до 2015. године, у саобраћајним незгодама у граду Смедереву погинуло је 344 лица. У истом периоду теже и лакше повређено је 6.784 лица. Из података, који су представљени на графику 2, може се уочити да од 2009. године постоји тренд смањења броја незгода са повређеним лицима на дужи период док се код незгода са погинулим лицима може уочити да нема стабилног тренда смањења на дужи период већ само унутар мањих интервала и да они не прелазе период од 2 године.

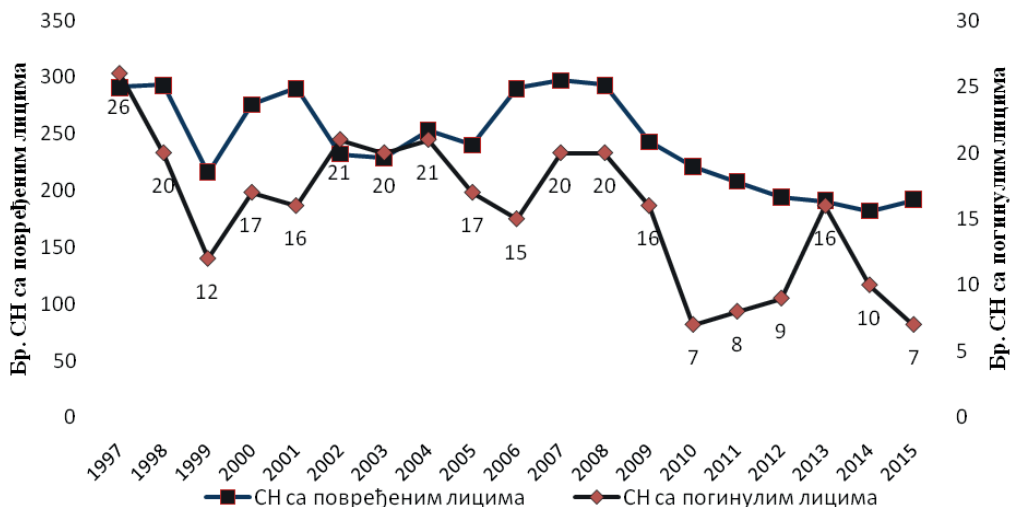


График 2. Број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима у граду Смедереву у периоду од 1997. до 2015. године.

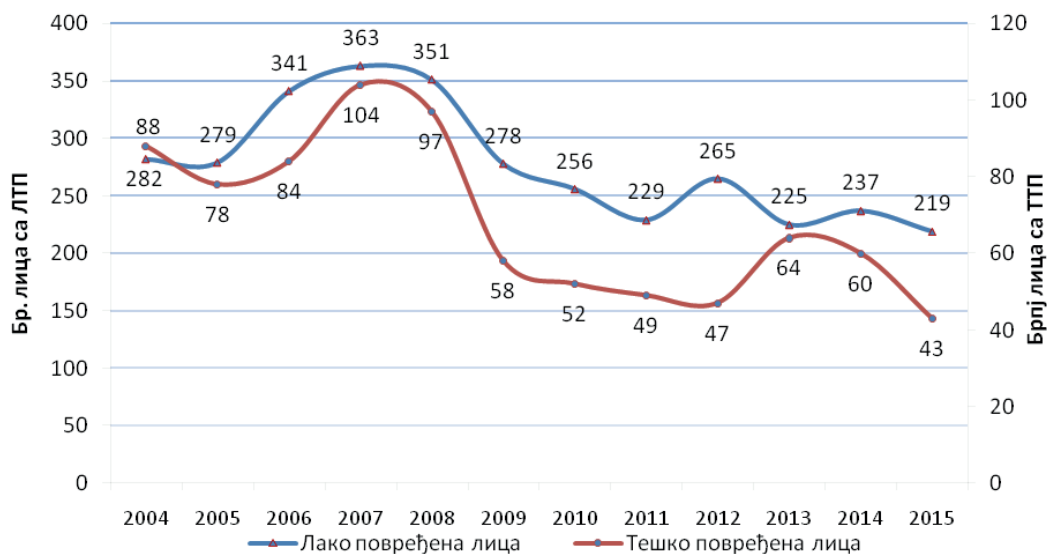


График 3. Број лако и тешко повређених лица у Смедереву у периоду од 2004. до 2015. године.

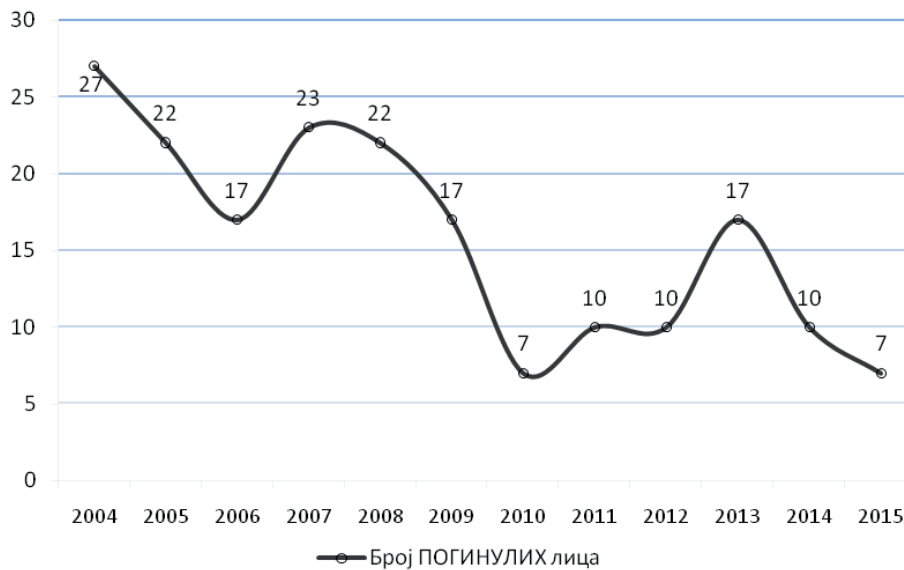


График 4. Број погинулих лица у Смедереву у периоду од 2004. до 2015. године.

Крајем 2009. године ступио је на снагу "нови" Закон о безбедности саобраћаја на путевима, којим су представљене бројне новине и од ког се очекивало да донесе значајно смањење страдања у саобраћају. Након доношења Закона, крајем 2009. године, који је подржан снажном медијском кампањом о строжој казненој политици, број погинулих лица у граду Смедереву је по први пут био мањи од 10 погинулих односно 2010. године тај број је био 7. У току 2011. и 2012. године број погинулих лица се повећао на 10, а 2013. године је био чак 17. Године 2014. је број погинулих лица смањен на 10, а 2015. на 7. Са изузетком 2013. године уочава се одређена стабилност података и то се може тумачити значајним деловањем града последњих година у побољшању инфраструктуре изражену кроз опремање школских зона око свих школа вертикалном и хоризонталном саобраћајном сигнализацијом, пешачким семафорима, заштитним оградама, пешачким платоима и "лежећим полицајцима", кроз заштиту пешака реконструкцијом и изградњом тротоара и постављањем ограда и стубића и успоравањем саобраћаја у зонама пешачких прелаза као и обележавањем истих маркерима, кроз постављање нове вертикалне сигнализације, смероказа, катадиоптера итд. Значај је последњих година дат и превентивном деловању спровођењем одређених акција као што су подела седишта за превоз беба у возилима, подела светлоодбојних прслука и брошуре "Пажљивкова правила" првацима и сл. Урађени су пројекти који ће се реализовати у наредном периоду као што су постављање видео камера за уочавање прекорачења брзине кретања возила на најзначајнијим саобраћајницама у граду и изградња тротоара у улици Петријевској. Као најзначајнији елемент треба истаћи санирање "црне тачке" на раскрсници државних путева 153 и 155 и улице Петријевске у Петријеву (Петријевска раскрсница) која је означавана као таква од момента изградње обилазнице око Смедерева 1992. године од Орешца до Железаре Смедерево односно дела садашњег државног пута Лештане - Петријево – Раља – веза са државним путем А1.

Јавни ризик страдања у саобраћајним незгодама дефинисан као однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (погинули, тешко повређени и лако повређени) и броја становника у граду Смедереву (пондерисани број страдалих на 10 хиљада становника). Вредности јавног пондерисаног ризика су подељене у 5 класа.

$$\text{ЈПБН} = \frac{\text{ЛТП} \cdot P1 + \text{ТТП} \cdot P2 + \text{ПОГ} \cdot P3}{\text{Број становника}} \cdot 10.000$$

ЈПБН – јавни пондерисани ризик страдања

Вредност коефицијента (пондера) P1 = 1

Вредност коефицијента (пондера) P2 = 13

Вредност коефицијента (пондера) P3 = 99

ЛТП – Број лако повређених

ТТП – Број тешко повређених

ПОГ – број погинулих

P1 – коефицијент придружен лаким повредама

P2 – коефицијент придружен тешким повредама

P3 – коефицијент придружен смртним последицама

Број становника града Смедерева на основу пописних резултата из 2011. године износи 108209.

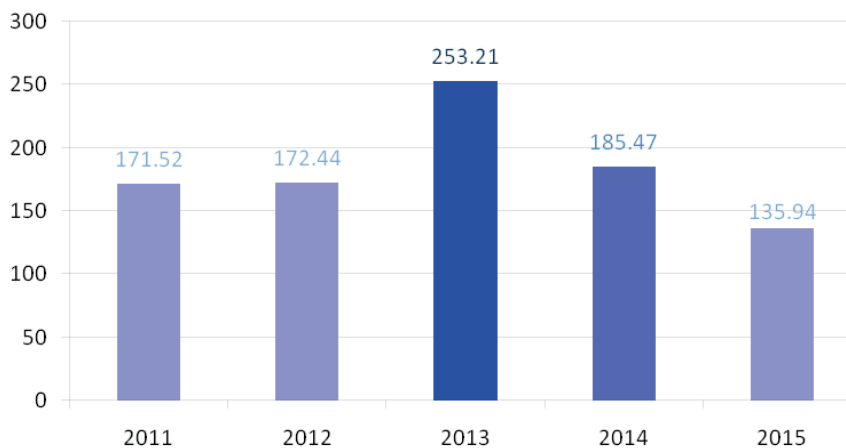


График 5. Вредности јавног пондерисаног ризика у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015 године

Легенда

врло низак	ЛПБН ≤ 116
низак	116 < ЛПБН ≤ 183
средњи	183 < ЛПБН ≤ 250
висок	250 < ЛПБН ≤ 317
врло висок	ЛПБН > 317

Јавни ризик је био најмањи 2015. године када је дефинисан као **низак** а највећи 2013. године када се налазио у класи **висок**.

Саобраћајни ризик страдања у саобраћајним незгодама је дефинисан као однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (погинули, тешко повређени и лако повређени) и броја регистрованих возила у граду Смедереву (пондерисани број страдалих на 10 хиљада регистрованих возила).

$$\text{СПБН} = \frac{\text{ЛТП} \cdot P1 + \text{ТТП} \cdot P2 + \text{ПОГ} \cdot P3}{\text{Број регистрованих возила}} \cdot 10.000$$

СПБН – саобраћајни пондерисани ризик страдања

Вредност коефицијента (пондера) P1 = 1

Вредност коефицијента (пондера) P2 = 13

Вредност коефицијента (пондера) P3 = 99

ЛТП – Број лако повређених

ТТП – Број тешко повређених

ПОГ – Број погинулих

P1 – коефицијент придружен лаким повредама

P2 – коефицијент придружен тешким повредама

P3 – коефицијент придружен смртним последицама

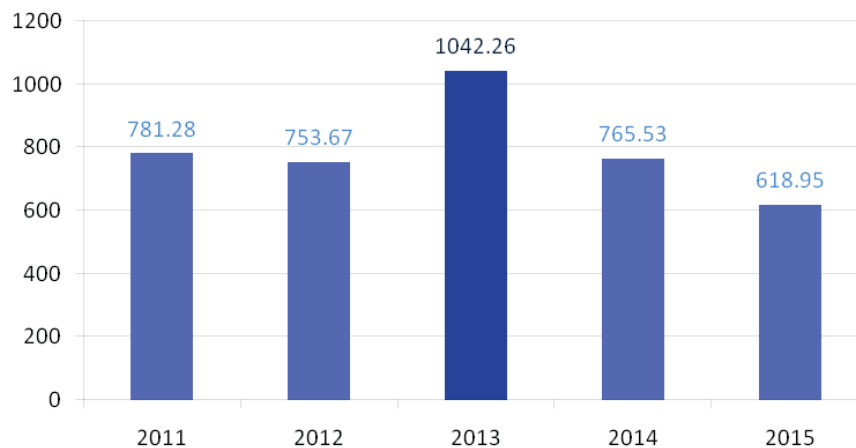


График 6. Вредности саобраћајног пондерисаног ризика у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године

Легенда

врло низак	$СПБН \leq 386$
низак	$386 < СПБН \leq 594$
средњи	$594 < СПБН \leq 802$
висок	$802 < СПБН \leq 1010$
врло висок	$СПБН > 1010$

Саобраћајни ризик је 2015. године припадо класи **средње** вредности ризика а највећи је био 2013. године када се налазио у класи **врло висок**.

- Млади чине 15% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (47%).
- Погинула су 22 возача и путника у путничким аутомобилима, што чини 41% од укупног броја погинулих лица у СН (саобраћајним незгодама).
- Погинуло је 20 пешака, што чини 37% од укупног броја погинулих лица у СН што их чини једном од најугроженијих категорија учесника у саобраћају.
- У посматраном периоду повређено је 137-оро деце, док је погинуло једно дете. Деца су највише страдала у својству путника у возилу (46%).
- Лица старија од 65 година су најугроженија старосна категорија учесника у саобраћају. Сваки четврти погинули учесник у саобраћају (26%) је старији од 65 година. Лица старија од 65 година су најугроженија као пешаци, јер готово 44% погинулих пешака припада старосној категорији "65+".
- Погинула су 3 возача и путника на мотоциклима и мопедима, што чини 6% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је двоје бициклиста, што чини 4% укупног броја погинулих лица у СН.
- Комерцијална возила (теретна возила преко 3,5 т највеће дозвољене масе и аутобуси) чине око 10% возног парка Смедерева. У саобраћајним незгодама са комерцијалним возилима погинуло је око 15% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор, погинула су 4 лица, што чини 7% од укупног броја погинулих лица.
- Непрописна и неприлагођена брзина је водећи утицајни фактор који доприноси настанку саобраћајних незгода са смртним исходом. Постојање утицаја непрописне и неприлагођене брзине је забележено код 65% саобраћајних незгода са погинулим лицима.
- Мерење индикатора перформанси безбедности саобраћаја спроведено је у току 2015. године (АБС, 2015). Мерења показују да: сигурносне појасеве користи око 66% возача и путника на предњем седишту и око 8,2% путника на задњем седишту; безбедносна седишта за децу користи око 37,5% возача који превозе децу испод три године старости; заштитне кациге користи око 82,5% возача и путника на мотоциклима и мопедима.

3. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

Амбиција

Смањити смртност и ризик од тешких повреда на ниво најуспешнијих градова у Србији и ван ње.

Мисија

Постојан и делотворан систем безбедности друског саобраћаја.

Визија

Друмски саобраћај без погинулих, са знатно смањеним бројем повређених и знатно смањеним трошковима саобраћајних незгода.

Циљеви

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

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



График 7. Процена броја погинулих у граду Смедереву и достизање циља у погледу смањења броја погинулих

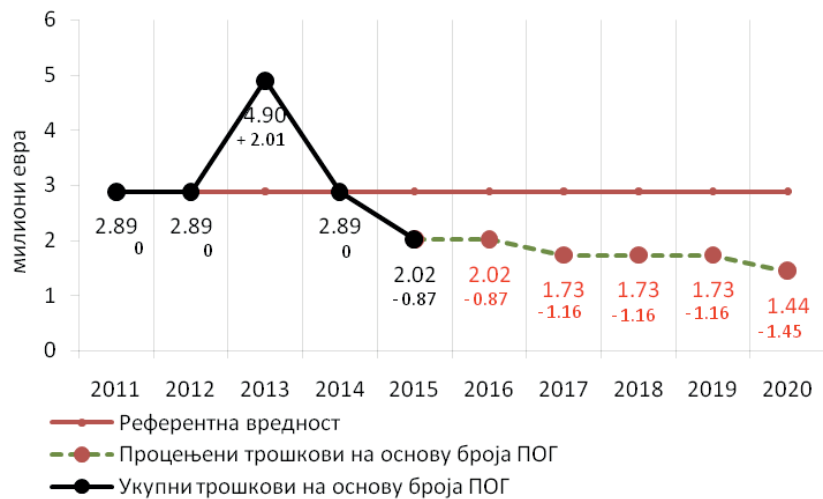


График 8. Процењени трошкови и уштеде у граду Смедереву у милионима евра на основу смањења броја погинулих⁶

Број спасених живота: 20

Очекивана уштеда: 5,80 милиона евра

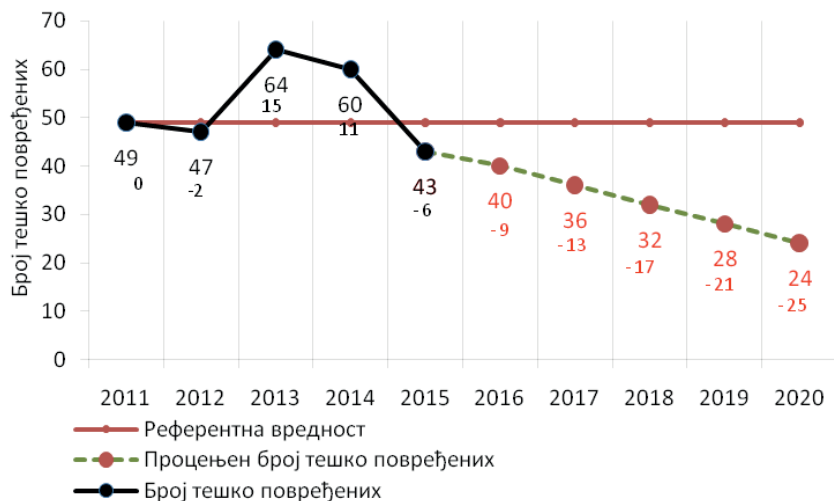


График 9. Процена броја тешко повређених у граду Смедереву и достизање циља у погледу смањења броја тешко повређених

⁶ Трошкови за погинула, тешко и лако повређена лица добијени су на основу истраживања које је спроведено у Републици Српској, Рос и др, (2012). Важно је имати у виду да је ово минимум трошкова где су у обзир узети само очигледни трошкови које је било могуће израчунати у Републици Српској.

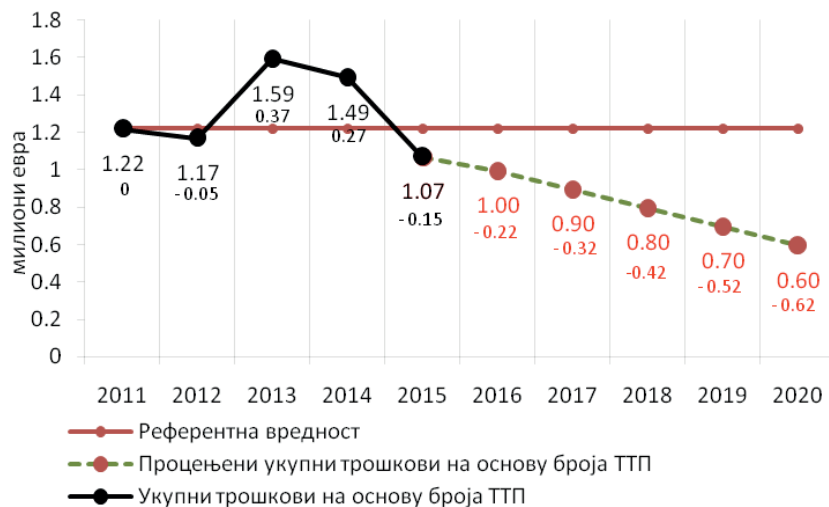


График 10. Процењени трошкови и уштеде у граду Смедереву у милионима евра на основу смањења броја тешко повређених

Смањен број тешких телесних повреда: 85

Очекивана уштеда: 2,0 милиона евра



График 11. Процењени трошкови и уштеде у граду Смедереву у милионима евра на основу смањења свих последица саобраћајних незгода⁷

Очекивана уштеда: 9,05 милиона евра

⁷ Трошкови за погинула, тешко и лако повређена лица добијени су на основу истраживања које је спроведено у Републици Српској, Рос и др, (2012). Укупни - процењени трошкови су израчунати без података о трошковима саобраћајних незгода које су само са материјалном штетом.

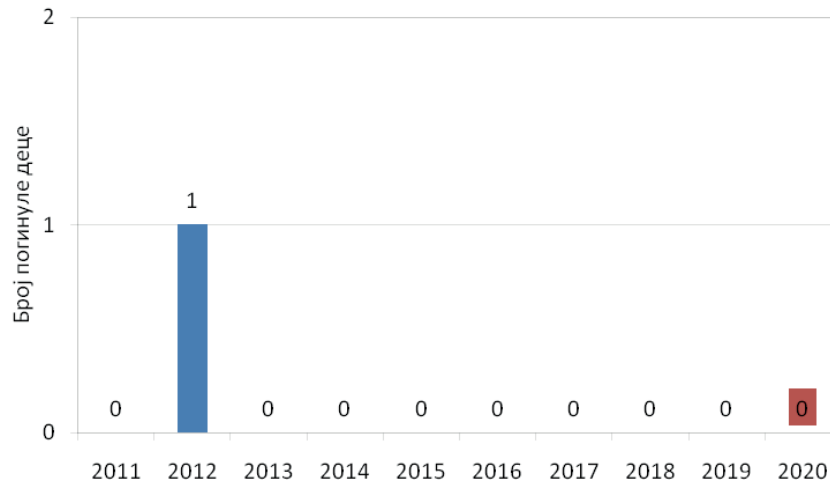


График 12. Достижање циља - "0" погинуле деце у граду Смедереву до 2020. године

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. Тренутне вредности (истраживање, Смедерево 2015. године, Република Србија 2014. године) и очекивани циљеви у односу на индикаторе безбедности саобраћаја дати су у табели 2.

Табела 2. Тренутне (град Смедерево 2015. год., Република Србија 2014. год.) и очекиване вредности индикатора БС (2020)

Назив индикатора безбедности саобраћаја	Вредност у Смедереву 2015. год. ⁸		Вредност у РС 2014. год. ⁹		Циљ 2020. год	
	Класа-ранг		Класа-ранг		Класа-ранг	
Заштитни системи						
Процент употребе сигурносних појасева на пређим седиштима путничких аутомобила	66%	Врло низак	70,3%	Врло низак	95%	Врло висок
Процент употребе сигурносних појасева на задњим седиштима путничких аутомобила	8,2%	Врло низак	4,0%	Врло низак	85%	Средњи
Процент употребе заштитних система за децу до 3 године старости	37,5%	Врло низак	35,9%	Врло низак	96%	Врло висок
Процент употребе заштитне кациге од стране мотоциклиста и мопедиста	82,5%	Средњи			99%	Врло висок
Индикатори везани за брзину	Класа-ранг		Класа-ранг		Класа-ранг	
Процент прекорачења брзине у дневним условима у насељу	83,8%	Врло висок	64,1%	Врло висок	19%	Висок
Процент прекорачења брзине у дневним условима ван насеља	55,6%	Врло висок	42,3%	Врло висок	19%	Висок
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h у дневним условима вожње у насељу	35,9%	Врло висок	22,3%	Врло висок	4,9%	Врло низак
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h у дневним условима вожње ван насеља	28,4%	Врло висок	16,3%	Висок	4,9%	Врло низак
Индикатор везан за алкохол	Класа-ранг		Класа-ранг		Класа-ранг	
Процент возача у саобраћајном току под утицајем алкохола	0,44% ¹⁰	Врло висок	0,95%	Врло висок	0,1%	Врло низак
Индикатор везан за дневна светла	Класа-ранг		Класа-ранг		Класа-ранг	
Процент употребе дневних светала у путничким возилима	96,5%	Низак	95,8	Врло низак	99%	Врло висок

⁸ Агенција за безбедност саобраћаја, 2015.

⁹ Агенција за безбедност саобраћаја, 2014.

¹⁰ На основу података Министарства унутрашњих послова - Управе саобраћајне полиције.

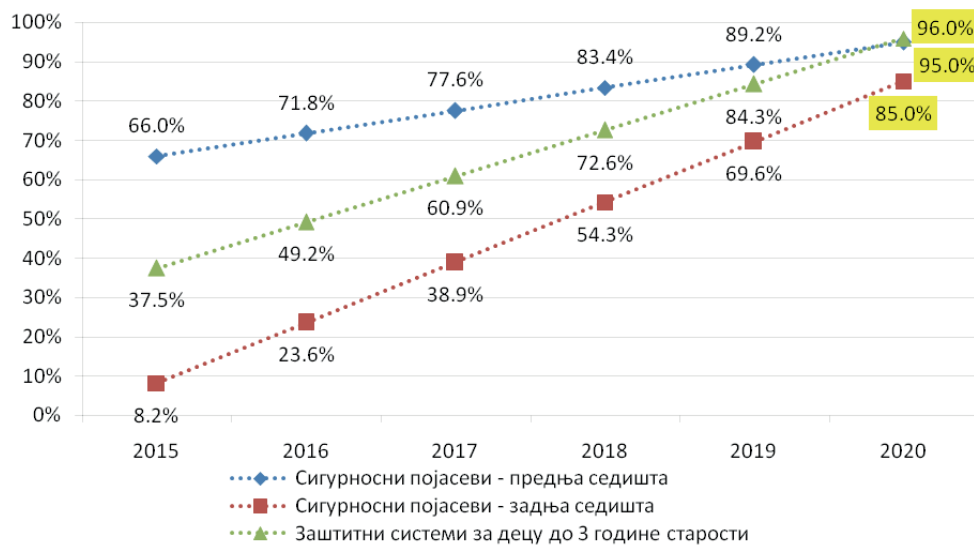


График 13. Достижање циљева везаних за индикаторе употребе сигурносних појасева и заштитних система за децу

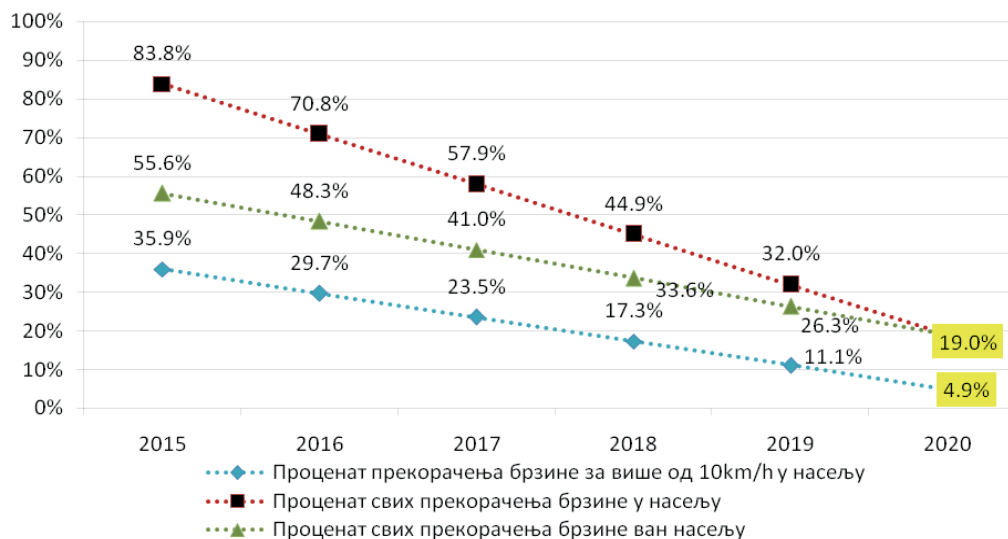


График 14. Достижање циљева везаних за индикаторе прекорачења брзине

4. НАЧЕЛА

Приликом предузимања активности и мера ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја, неопходно је поштовати одређена начела.

4.1. Начело општег интереса и заједничког деловања

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

4.2. Начело примене науке и струке

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

4.3. Начело професионализма

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

4.4. Поредити се са најбољим

Оцењујући стање система безбедности саобраћаја и достигнућа, треба се поредити са најбољим градовима у Србији.

4.5. Одговорност свих пре и после саобраћајне незгоде

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

Одговорност за саобраћајну незгоду немају само непосредни учесници саобраћајне незгоде.

4.6. Начело заштите деце

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

4.7. Начело заштите младих

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

4.8. Начело смањења аутономије воље учесника у саобраћају

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

4.9. Начело опраштања

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

4.10. Управљање засновано на реалним подацима

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

4.11. Начело кооперације и координације

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

4.12. Начело заштите животне средине

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

5. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА (СТУБОВИ)

Прихватајући препоруке Организације уједињених нација (ОУН) изражене у документу *Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020*¹¹ који је сачинила Светска здравствена организација (СЗО)¹² опредељено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја. Исто се може применити и у односу на град Смедерево:

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

5.1. Први стуб - ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја

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

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

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

1. недоследна примена прописа у области безбедности саобраћаја,
2. неефикасна примена прописа у области безбедности саобраћаја.

5.2. Други стуб - безбеднији путеви и кретања

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

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

¹¹ *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020.*

¹² *Светска здравствена организација (World Health Organization-WHO).*

3. пут треба да спречи или ублажи последице настале саобраћајне незгоде.

Проблеми безбедности саобраћаја у вези са безбедношћу путева су:

1. непримењивање и кршење прописа у области безбедности путева,
2. непознавање пута као узрока саобраћајних незгода,
3. доприношење пута тежини последица саобраћајних незгода,
4. небезбедни путно-пружни прелази,
5. непостојање катастра саобраћајне сигнализације,
6. крађа и оштећење саобраћајне сигнализације,
7. недостатак саобраћајних површина за кретање рањивих учесника (пешаци и бициклисти),
8. нарушеност заштитног појаса јавних путева,
9. нелегални прикључци на јавне путеве,
10. некавалитетно одржавање путева,
11. неодговарајућа организација зимског одржавања путева.

5.3. Трећи стуб - безбеднија возила

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности возила су:

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

Проблеми безбедности саобраћаја у вези са безбедношћу возила су:

1. просечна старост возила износи више од 16 година,
2. недоследно спровођење прописа и процедура везаних за контролу техничке исправности возила,
3. производња и стављање у промет нехомологованих и некавалитетних делова и опреме возила,
4. неодговарајуће одржавање техничке исправности возила,
5. велики број нерегистрованих и технички неисправних трактора,
6. велики број неосветљених и неозначених возила у саобраћају (теретна возила, трактори, мопеди, бицикли, радне машине),
7. мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила,
8. недовољна промоција "чистих" и енергетски ефикасних возила.

5.4. Четврти стуб - безбеднији учесници у саобраћају

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

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

Проблеми безбедности саобраћаја у вези са учесницима у саобраћају су:

1. низак ниво свести о потреби безбедног понашања у саобраћају,
2. непостојање система саобраћајног образовања и васпитања у систему предшколског, основног, средњег и високог образовања,
3. непредузимање посебних мера за заштиту младих учесника у саобраћају,
4. недовољан број ефикасних медијских кампања из области безбедности саобраћаја,
5. неодговарајући систем института казних поена и рада са возачима повратницима у чињењу тежих саобраћајних прекршаја,
6. неефикасност прекршајног поступка и поступка извршења казни,
7. одсуство изрицања заштитних мера усмерених на одвикавање возача од конзумирања алкохола, у прекршајном поступку,
8. одсуство изрицања алтернативних прекршајних казни које могу утицати на возача да не понови прекршај против безбедности саобраћаја,
9. непоштовање прописа од стране учесника у саобраћају.

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја препознати су проблеми:

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

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

1. возачи и путници у путничким возилима, старости од 17 до 35 година,
2. пешаци,
3. учесници у саобраћају старији од 65 година (возачи, пешаци и путници),
4. деца путници у путничким возилима,

5. бициклисти,
6. возачи и путници на тракторима,
7. возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом ("несавесни возачи"),
8. возачи комерцијалних возила,
9. возачи и путници мопеда и мотоцикала.

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

Циљне групе:

5.4.1. Деца (пешаци, бициклисти и путници)

У периоду од 2002. до 2015. године у граду Смедереву погинуло је 7 деце. Број погинуле деце (3) је био највећи 2002. године. У 2008. години је погинуло 2 деце, а 2005. и 2012. године по 1. Охрабрује чињеница да је у периоду од 2009. до 2015. године знатно смањен број погинуле деце.

У овом периоду највећи број деце (око 57%) погинуо је у својству путника, а 43% деце погинуло је у својству пешака.

Наведени подаци указују нам на низак ниво употребе безбедносних седишта за децу.

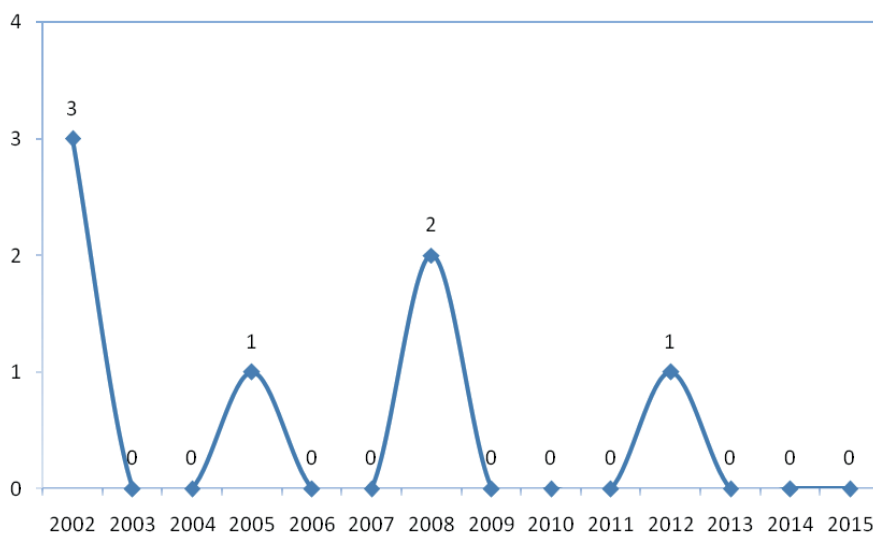


График 15. Број погинуле деце у граду Смедереву у периоду од 2002. до 2015. године

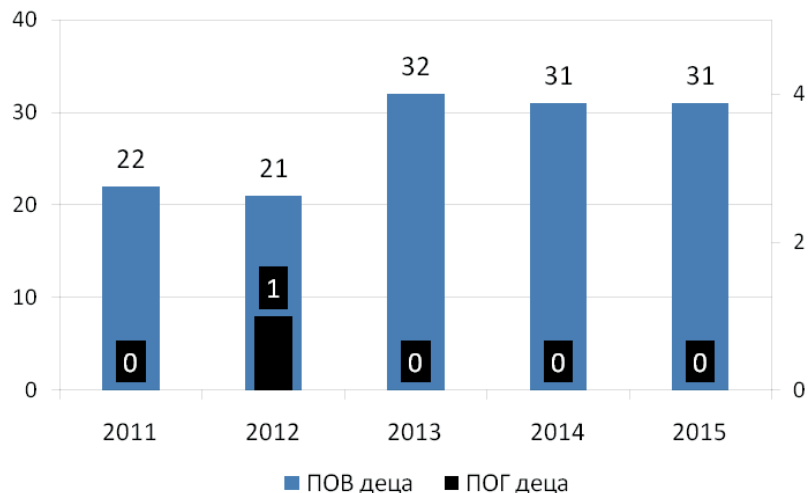


График 16. Број повређене и погинуле деце у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године

У посматраном периоду повређено је 137-оро деце, док је погинуло једно дете.

Деца путници чине 46%, деца пешаци 44%, а деца возачи 10% од укупног броја настрадале деце.

Деца највећим делом учествују у саобраћају као пешаци, на путу од школе до куће. Како би се унапредила безбедност деце пешака, мере и активности треба усмерити на формирање безбедних коридора за кретање деце ка школама.

Истраживања указују да се деца око девете године први пут самостално сусрећу са саобраћајем, најчешће као бициклисти.

За безбедност деце у саобраћају кључна је свест родитеља о ризицима којима излажу своју децу, али и систем едукације деце о безбедном понашању у саобраћају. Кључни елементи едукације деце су:

- формирање континуираног присуства тема безбедности саобраћаја у целокупном школовању,
- едукација васпитача, учитеља и наставника о значају безбедности саобраћаја,
- размена најбољих страних и домаћих искустава, везаних за безбедно школско окружење и
- реализација кампања, трибина и представа на тему безбедности деце у саобраћају.

5.4.2. Млади возачи

Према званичној статистици у Републици Србији, као и у другим државама у Европи, чести изазивачи саобраћајних незгода су млади возачи (до три године возачког искуства), који изазивају вишеструко више саобраћајних незгода у односу на искусне возаче.

У периоду од 2011. до 2015. године је у граду Смедереву укупно погинуло осморо младих, што чини 15% укупно погинулих лица (у Србији чине 24%), а повређено је 454-оро младих, што чини 32% укупно повређених лица. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (47%).

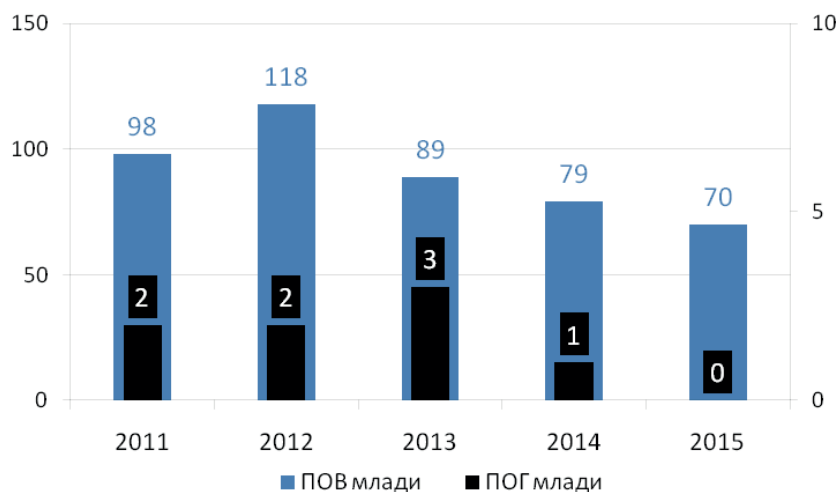


График 17. Број повређених и погинулих младих у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године

У периоду од 2011. до 2015. године према категорији учесника у саобраћају, погинули млади учесници у саобраћају су 3 возача, 3 пешака и 2 путника.

У периоду од 2011. до 2015. године према категорији учесника у саобраћају, повређени млади учесници у саобраћају су 213 возача, 72 пешака и 169 путника.

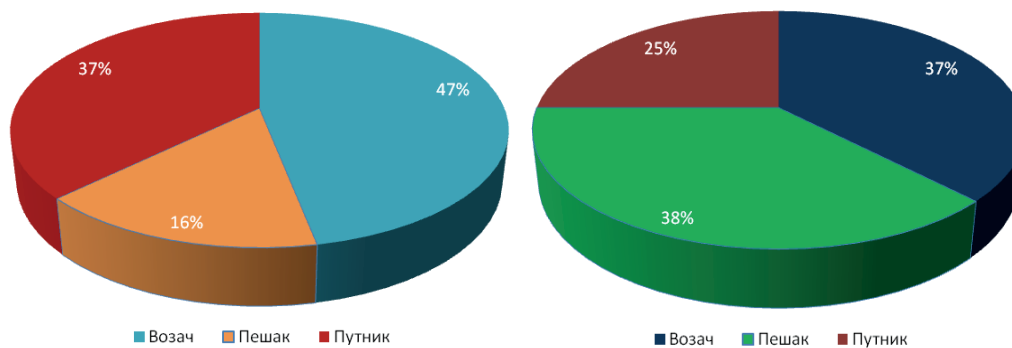


График 18. Категорије повређених (лево) и погинулих (десно) младих учесника у саобраћају у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године

Најчешћи утицајни фактори који доприносе настанку саобраћајних незгода у којима учествују млади возачи су непрописна и неприлагођена брзина, непрописно претицање, вожња под утицајем алкохола, непрописна употреба средстава за комуникацију у току вожње и др.

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

Основа за унапређење безбедности младих возача у саобраћају је:

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

5.4.3. Пешаци

У периоду од 2011. до 2015. године у граду Смедереву погинуло је 20 пешака, што чини 37% од укупног броја погинулих лица у СН (У Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН).

Пешаци чине 20% од укупног броја повређених лица у СН (У Србији пешаци чине 16% свих повређених лица у СН).

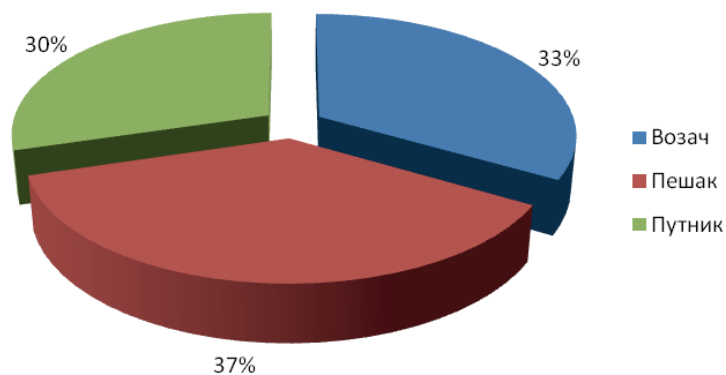


График 19. Однос погинулих учесника у саобраћају на основу својства учесника у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године

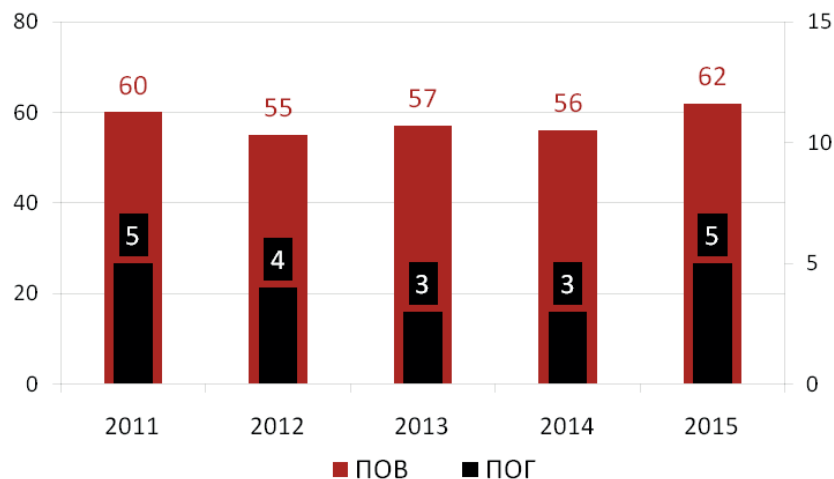


График 20. Број погинулих и повређених пешака у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године

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

На унапређење безбедности пешака треба деловати кроз:

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

5.4.4. Бициклисти и мотоциклисти

У периоду од 2011. до 2015. године у граду Смедереву су погинула 2 бициклиста, што чини 4% од укупног броја погинулих лица у СН (У Србији бициклисти чине 9% свих погинулих лица у СН).

Бициклисти чине 5% од укупног броја повређених лица у СН (У Србији бициклисти чине 9% свих повређених лица у СН).

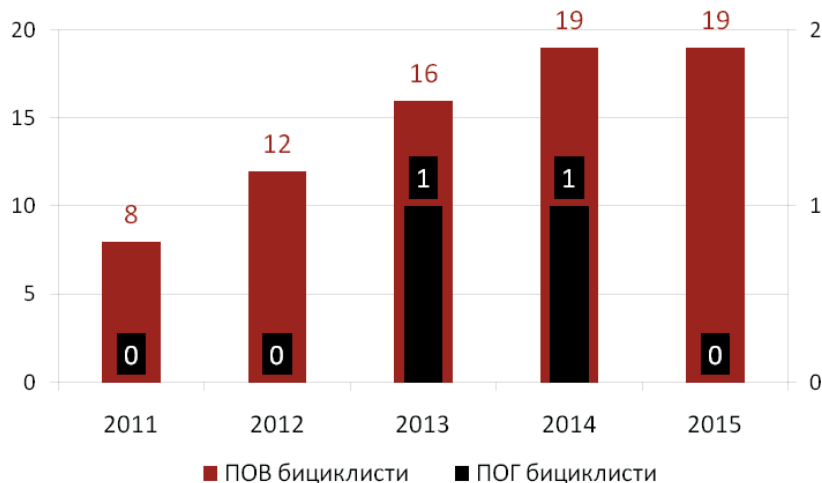


График 21. Број погинулих и повређених бициклиста у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године

У периоду од 2011. до 2015. године у граду Смедереву погинула су 3 возача и путника на мотоциклима и мопедима, што чини 6% од укупног броја погинулих лица у СН (У Србији чине 10% свих погинулих лица у СН).

Возачи и путници на мотоциклима и мопедима чине 8% од укупног броја повређених лица у СН (У Србији чине 10% свих повређених лица у СН).

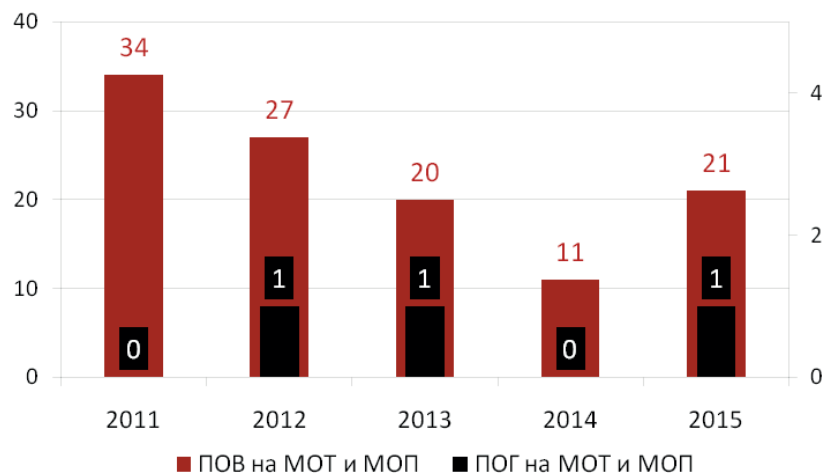


График 22. Број погинулих и повређених на мотоциклу и мопеду у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године

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

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

5.4.5. Старији од 65 година (65+)

Услед старења људи, долази до опадања психомоторних способности, што директно утиче на способност за безбедно учествовање у саобраћају. Опадање ових функција, допринело је да старији учесници у саобраћају, који припадају старосној категорији 65+, буду сврстани у рањиве учеснике у саобраћају, као возачи, а посебно као пешаци.

У периоду од 2011. до 2015. године у граду Смедереву је укупно погинуло 14-оро старијих лица, што чини 26% укупно погинулих лица (у Србији чине 26%), а повређено је 146 старијих лица, што чини 10% укупно повређених лица.

Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству пешака (44%).

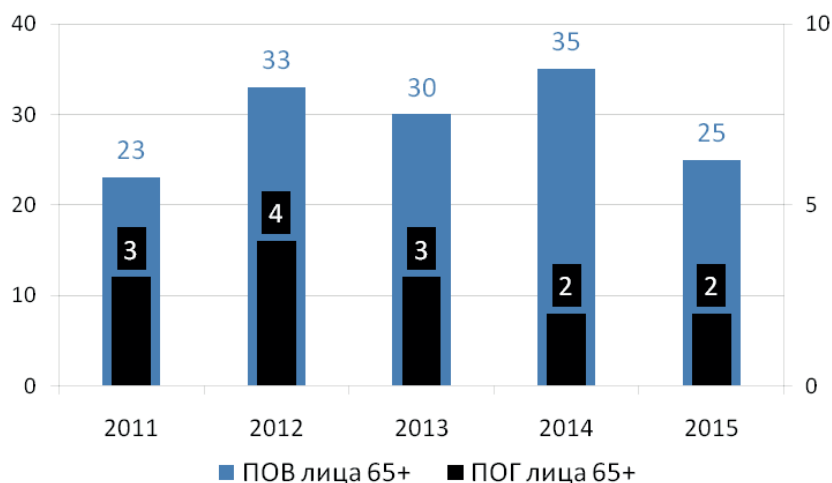


График 23. Број погинулих и повређених лица из старосне категорије 65+ у граду Смедереву периоду од 2011. до 2015. године.

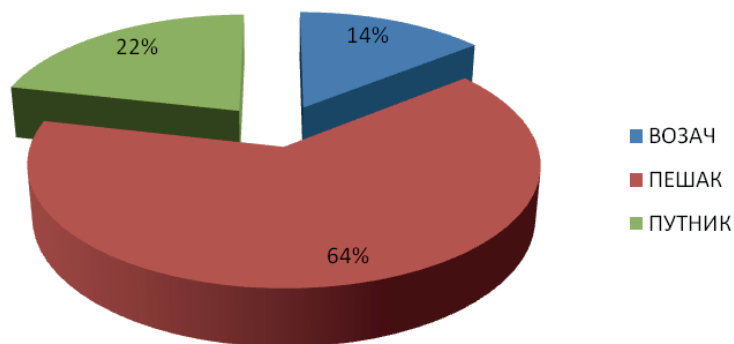


График 24. Процентуална расподела погинулих из старосне категорије 65+ у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године.

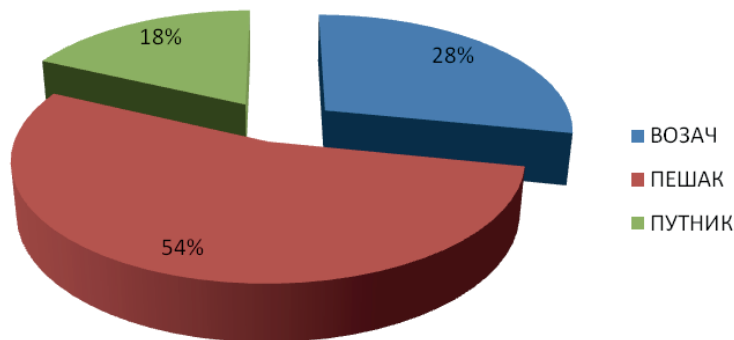


График 25. Процентуална расподела тешко повређених из старосне категорије 65+ у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године.

Табела 3. Настрала лица која припадају категорији 65+ у периоду од 2011. до 2015. године

2011			2012			2013			2014			2015			2011-2015		
П ОГ ¹³	ТТ П	ЛТ П	П ОГ	ТТ П	ЛТ П	П ОГ	ТТ П	ЛТ П	П ОГ	ТТ П	ЛТ П	П ОГ	ТТ П	ЛТ П	ПО Г	ТТ П	ЛТ П
3	7	16	4	8	25	3	9	21	2	9	26	2	6	19	14	39	107

Унапређење безбедности ове категорије учесника треба реализовати кроз:

- едукацију и информисање припадника старосне категорије 65+ о опадању психофизичких способности и повећаном ризику у саобраћају,
- бољу доступност информација о утицају лекова на способност за вожњу,
- испитивање предности и недостатака увођење додатних здравствених прегледа за ову старосну категорију.

5.4.6. Возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци

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

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

¹³ ПОГ - погинуло лице, ТТП - лице са тешким телесним повредама и ЛТП - лице са лаким телесним повредама.

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

На територији града Смедерева у 2015. години је забележено 33 незгода у којима је узрок био алкохол и у односу на 2014. годину је забележен пад од 15.4%.

5.4.7. Возачи склони прекорачењу брзине

Непрописна и неприлагођена брзина препознате су као један од фактора доприноса настанку саобраћајних незгода.

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

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

На територији града Смедерева у 2015. години је забележено 145 незгода (39%) у којима је узрок био непрописна и неприлагођена брзина. У 2015. години је у односу на 2014. годину забележен раст од 5.1% у броју незгода у којима је непрописна и неприлагођена брзина забележена као узрок.

5.4.8. Возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом ("несавесни возачи")

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

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

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

5.4.9. Возачи комерцијалних возила

У периоду од 2011. до 2015. године у саобраћајним незгодама у граду Смедереву у којима су учествовала комерцијална возила (теретна возила и аутобуси) погинуло је 8 лица, што чини 14,8% од укупног броја погинулих у наведеном периоду.

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

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



График 26. Број погинулих и повређених лица у СН са комерцијалним возилима у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године.

5.4.10. Возачи трактора

У саобраћајним незгодама са учешћем трактора у граду Смедереву погинула су 4 лица, што чини 7% од укупног броја погинулих лица у СН (У Србији поменута лица чине 8% свих погинулих лица у СН).

Повређена лица у СН са учешћем трактора чине 2% од укупног броја повређених лица у СН (У Србији поменута лица чине 2% свих повређених лица у СН).

Правци за унапређење безбеднијег учешћа трактора у саобраћају су:

- унапређење техничке исправности трактора (светлосна сигнализација и означавање, кочиони систем и кабине, односно рамови),

- предузимање мера ради спречавање наношења блата на коловоз,
- едукација возача трактора у погледу поштовања саобраћајних прописа и безбеднијег понашања у саобраћају,
- предузимање мера у погледу обавештавања осталих учесника у саобраћају о повећаном присуству трактора на путевима.



График 27. Број погинулих и повређених лица у СН са тракторима у граду Смедереву у периоду од 2011. до 2015. године

5.5. Пети стуб - деловање након саобраћајне незгоде

Основне смернице у подручју унапређења деловања након саобраћајне незгоде су:

1. спречавање настанка саобраћајне незгоде као последица претходно настале саобраћајне незгоде (тзв. "секундарне саобраћајне незгоде"),
2. спасавање живота, односно ублажавање здравствених последица повређених учесника саобраћајне незгоде,
3. утврђивање грешке која је узроковала саобраћајну незгоду односно допринела тежини последица и примена мера за трајно отклањање утицаја (понављања) грешке,
4. утврђивање одговорности и санкционисање чиниоца који је узроковао саобраћајну незгоду односно допринео тежини последица,
5. отклањање односно ублажавање здравствених, финансијских и других последица саобраћајне незгоде,
6. координација деловања хитних служби приликом отклањања, односно ублажавања последица саобраћајних незгода кроз доношење стандардних оперативних процедура.

Проблеми препознати у деловању након саобраћајних незгода су:

1. недостатак координираног деловања свих хитних служби након саобраћајне незгоде,
2. недовољна опремљеност хитних служби адекватном опремом,
3. непостојање система хеликоптерског транспорта тешко повређених лица из саобраћајне незгоде,
4. низак ниво обучености возача и осталих грађана за пружање прве помоћи повређенима у саобраћајној незгоди,
5. непоштовање процедура обезбеђења лица места саобраћајне незгоде,
6. недовољно квалитетно вршење увиђаја саобраћајних незгода,
7. неоправдано дуго трајање судског поступка,
8. неадекватна казнена политика кривичних судова у поступцима против виновника тешких саобраћајних незгода,
9. дуг и сложен поступак наплате штете из саобраћајних незгода, од осигуравајућих компанија,
10. недовољно коришћење података из саобраћајних незгода за спречавање нових саобраћајних незгода,
11. непостојање адекватних програма безбедности саобраћаја у оквиру васпитно-поправних процеса осуђених лица у установама за извршење заводских санкција.

6. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Најзначајнији носиоци активности у безбедности саобраћаја у граду Смедереву су:

Скупштина града Смедерева уређује нормативно - правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедности саобраћаја. Скупштина града најмање два пута годишње, на својим редовним седницама, разматра извештај о стању безбедности саобраћаја и резултате спроведених активности. Такође унапређује правне акте из своје надлежности као и стратешке и планске документе који имају додира са безбедношћу саобраћаја.

Градско веће града Смедерева има задатак и одговорност да створи и унапређује услове за безбедност свих грађана у саобраћају на путевима. У систему управљања безбедношћу саобраћаја Градско веће има најзначајнију улогу као орган који утврђује политику безбедности саобраћаја и спроводи мере из области безбедности саобраћаја на локалном нивоу.

Савет за безбедност саобраћаја на путевима града Смедерева има посебно место и улогу као тело за координацију безбедности саобраћаја. То тело за координацију предлаже Градском већу најважније одлуке и мере из области безбедности саобраћаја и координира рад свих осталих субјеката у граду чији делокруг надлежности обухвата управљање системом безбедности саобраћаја.

Градска управа града Смедерева извршава односно спроводи мере за унапређење безбедности саобраћаја, у оквиру свог делокруга надлежности са службама надлежним за послове саобраћаја, техничког регулисања саобраћаја и инспекцијског надзора у овој области укључујући и Комуналну полицију и Комуналну инспекцију.

Саобраћајна полиција и служба за инспекцијски надзор Полицијске управе у Смедереву имају изузетно значајну функцију и одговорност у безбедности саобраћаја пре свега као орган који врши непосредан надзор и принуду према учесницима у саобраћају.

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

Управљач пута је одговоран за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на путевима којима управља. Врши заштиту јавних путева, инвеститорску функцију на изградњи и реконструкцији јавних путева, организује и обавља стручне послове на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавних путева. Уступа радове на одржавању јавних путева, организује стручни надзор над изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом јавних путева, планира изградњу, реконструкцију, одржавање и заштиту јавних путева, означава јавне путеве и води евиденцију о јавним путевима и о саобраћајно-техничким подацима за путеве. Управља саобраћајем и организује и обавља бројање возила. Идентификује и управља "црним тачкама" на путевима, обезбеђује независно оцењивање доприноса пута настанку незгода са погинулим лицима, спроводи друге савремене процедуре унапређења безбедности путева и реализује друге мере из своје надлежности. Управљање путевима из надлежности града Смедерева је делатност од општег интереса за град.

Ауто-школе, које оспособљавају кандидате за возаче обављају делатност од општег интереса која има за циљ да кандидат за возача стекне теоријска и практична знања и вештине потребне за самостално и безбедно управљање возилом у саобраћају на путевима.

Центри за технички преглед возила обављају делатност од општег интереса утврђивања техничке исправности моторних и прикључних возила на начин прописан Законом и другим прописима.

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

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

Научно-образовни радници врше преношење и промоцију најновијих знања и искустава у безбедности саобраћаја, кроз писање радова за научне и стручне часописе, учествују у научно-стручним скуповима, пружају подршке медијима и другим субјектима у тумачењу проблема безбедности саобраћаја.

Привреда би требало да препозна свој интерес у унапређивању безбедности саобраћаја а посебно директно заинтересовани привредни субјекти . Спровођење стратешких докумената о безбедности саобраћаја на нивоу привредних субјеката доприноси унапређењу укупне безбедности саобраћаја.

Политичке странке и организације би требало да, у оквиру својих програма изложе и концепте унапређивања безбедности саобраћаја за које ће се залагати. Политичке странке могу да оснују одборе за саобраћај који могу имати и посебне радне групе или комисије за безбедност саобраћаја са циљем деловања на унапређење безбедности саобраћаја.

Удружења (невладине и стручне организације) окупљају грађане и правна лица ради организованог деловања у систему безбедности саобраћаја са циљем унапређења безбедности саобраћаја. Удружења могу да имају улогу корективног фактора према органима и осталим субјектима у систему управљања безбедношћу саобраћаја тако што јавно критикују рад субјеката безбедности саобраћаја и указују на пропусте и недостатке. Могу спроводити и конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја.

Осигуравајућа друштва су субјекти који имају директан економски интерес за повећање безбедности саобраћаја јер се смањењем броја и последица саобраћајних незгода смањује износ која осигуравајућа друштва исплаћују по основу накнаде штете. Као такви имају могућност утицаја на понашање учесника у саобраћају, посебно кроз систем награђивања и кажњавања (бонус-малус), услове за губитак права из осигурања и одређивање цене осигурања у зависности од степена ризика возача односно возила. Улагањем у унапређење система и спровођењем конкретних мера безбедности саобраћаја доприносе унапређењу заштитног система и решавању конкретних проблема.

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

Јавност је субјекат који утиче на доносиоце одлука у систему безбедности саобраћаја, директно на изборима или индиректно кроз остале видове изражавања ставова. С тога је подршка јавности потребан услов за ефикасну примену и спровођење системских мера у безбедности саобраћаја.

7. ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И СТАЛНО УНАПРЕЂИВАЊЕ

Савремени приступ управљања безбедношћу саобраћаја подразумева активности усмерене ка праћењу стања безбедности саобраћаја, као и дефинисању и примени мера усмерених ка унапређењу нивоа безбедности саобраћаја.



Слика 1. Слојеви управљања безбедношћу саобраћаја

Праћење стања безбедности саобраћаја је континуиран, редован и непрекидан процес који поред прикупљања, систематизације и анализе података подразумева стално унапређење и развој нових метода и техника за праћење стања безбедности саобраћаја.

Дефинисање жељеног стања и дефинисање циљева безбедности саобраћаја на локалном нивоу је у надлежности локалних самоуправа .

Сваки субјекат безбедности саобраћаја треба да дефинише циљеве у оквиру свог делокруга послова као и показатеље достизања циљева. Праћење стања безбедности саобраћаја на локалном нивоу је у надлежности локалног тела за безбедност саобраћаја односно Савета за безбедност саобраћаја на путевима.

Праћење стања безбедности саобраћаја подразумева праћење не само саобраћајних незгода и последица већ праћење свих обележја безбедности саобраћаја попут обележја понашања (индикатори перформанси безбедности саобраћаја, саобраћајни прекршаји), ставова о опасностима у саобраћају, праћење података о путевима, опреми пута, саобраћају, регистрованим моторним и прикључним возилима, возачима, праћење података о ризичним деоницама и опасним местима, праћење демографских и социо-економских обележја итд.

Управљање безбедношћу саобраћаја не може да се оствари без квалитетних база (базе) података о обележјима безбедности саобраћаја. Организација и прикупљање података односно формирање функционалних база података о обележјима безбедности

саобраћаја је предуслов за сагледавање проблема и одабир мера којима би се проблем решавао.

Унапређење праћења безбедности саобраћаја треба посматрати из угла развоја Јединствене (интегрисане) базе података од значаја за безбедност саобраћаја. Институција надлежна за развој и управљање подацима базе је Агенција за безбедност саобраћаја што је у складу са актуелном законском регулативом која покрива област безбедност саобраћаја. Локалне самоуправе треба да имају неограничен приступ тим подацима у складу са законском регулативом која уређује област заштите података о личностима.

Извештавање о стању безбедности саобраћаја је саставни део праћења стања и обавезна активност предвиђена законом који уређује ову област.

Извештавање мора бити доступно свима с тим што органе локалне самоуправе треба извештавати у дефинисаним временским периодима (средином и крајем године), у тачно дефинисаној форми (структура и детаљност извештаја).

Извештаје треба учинити јавно доступним свима који их захтевају попут медија, невладиног сектора, научних радника, појединаца итд. Највећи број извештаја о стању безбедности саобраћаја треба учинити доступним и разумљивим најширој јавности путем интернета.

Извештавање на локалном нивоу треба усмеравати ка скупштини града али и другим субјектима безбедности саобраћаја на овом нивоу (саобраћајна полиција, управљачи пута на територији општине, судство, удружења и сл.). Највећи део активности у погледу извештавања треба да реализује Савет за безбедност саобраћаја на путевима града Смедерева.

Напредак у остваривању циљева Стратегије и задатака предвиђених Акционим планом мора бити саставни део извештавања о стању безбедности саобраћаја. Свака институција и организација задужена за конкретне активности предвиђене Акционим планом треба да буде у обавези достављања извештаја у погледу напретка и то Савету за безбедност саобраћаја на путевима града Смедерева. Службе градске Управе, надлежне за послове саобраћаја, имају обавезу праћења и извештавања у погледу напретка, достизања циљева Стратегије и реализације свих активности предвиђених Акционим планом.

8. АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

Даље активности на спровођењу Стратегије укључиће израду Акционог плана односно дефинисање конкретних мера, носилаца активности, рокова за реализацију активности и потребних средстава. Акциони план биће донет у року од три месеца од дана доношења ове стратегије. Средства за реализацију Стратегије биће предвиђена Акционим планом у складу са средствима обезбеђеним у буџету града Смедерева и осталим изворима финансирања.

9. ЗАВРШНИ ДЕО

Ову стратегију објавити у "Службеном листу града Смедерева".

САДРЖАЈ

1.	УВОД	1
2.	СТАЊЕ И ТЕНДЕНЦИЈЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	3
2.1.	БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА КАО ГЛОБАЛНИ ПРОБЛЕМ	3
2.2.	СТАЊЕ СИСТЕМА УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	5
2.2.1.	<i>Институционални оквир</i>	5
2.2.2.	<i>Правни оквир безбедности саобраћаја</i>	6
2.2.3.	<i>Финансијски оквир</i>	10
2.3.	СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ ПУТЕВА У ГРАДУ СМЕДЕРЕВУ	12
2.4.	СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ ВОЗИЛА	13
2.5.	АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	15
2.5.1.	<i>Стање одзива хитних служби након саобраћајне незгоде</i>	15
2.5.2.	<i>Активности осталих институција и организација</i>	15
2.6.	СТАВОВИ О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ	15
2.7.	ПОНАШАЊА У САОБРАЋАЈУ - ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	17
2.8.	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ И НАСТРАДАЛА ЛИЦА	17
3.	ЖЕЉЕНО СТАЊЕ	24
4.	НАЧЕЛА	30
4.1.	НАЧЕЛО ОПШТЕГ ИНТЕРЕСА И ЗАЈЕДНИЧКОГ ДЕЛОВАЊА	30
4.2.	НАЧЕЛО ПРИМЕНЕ НАУКЕ И СТРУКЕ	30
4.3.	НАЧЕЛО ПРОФЕСИОНАЛИЗМА	30
4.4.	ПОРЕДИТИ СЕ СА НАЈБОЉИМ	30
4.5.	ОДГОВОРНОСТ СВИХ ПРЕ И ПОСЛЕ САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	30
4.6.	НАЧЕЛО ЗАШТИТЕ ДЕЦЕ	30
4.7.	НАЧЕЛО ЗАШТИТЕ МЛАДИХ	30
4.8.	НАЧЕЛО СМАЊЕЊА АУТОНОМИЈЕ ВОЉЕ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ	30
4.9.	НАЧЕЛО ОПРАШТАЊА	31
4.10.	УПРАВЉАЊЕ ЗАСНОВАНО НА РЕАЛНИМ ПОДАЦИМА	31
4.11.	НАЧЕЛО КООПЕРАЦИЈЕ И КООРДИНАЦИЈЕ	31
4.12.	НАЧЕЛО ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ	31
5.	КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА (СТУБОВИ)	32
5.1.	ПРВИ СТУБ - ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	32
5.2.	ДРУГИ СТУБ - БЕЗБЕДНИИ ПУТЕВИ И КРЕТАЊА	32
5.3.	ТРЕЋИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	33
5.4.	ЧЕТВРТИ СТУБ - БЕЗБЕДНИИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	34
5.4.1.	<i>Деца (пешаци, бициклисти и путници)</i>	35
5.4.2.	<i>Млади возачи</i>	36

5.4.3.	<i>Пешаци</i>	38
5.4.4.	<i>Бициклисти и мотоциклисти</i>	39
5.4.5.	<i>Старији од 65 година (65+)</i>	41
5.4.6.	<i>Возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци</i>	42
5.4.7.	<i>Возачи склони прекорачењу брзине</i>	43
5.4.8.	<i>Возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом ("несавесни возачи")</i>	43
5.4.9.	<i>Возачи комерцијалних возила</i>	44
5.4.10.	<i>Возачи трактора</i>	44
5.5.	ПЕТИ СТУБ - ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	45
6.	НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	47
7.	ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И СТАЛНО УНАПРЕЂИВАЊЕ	49
8.	АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА	50
9.	ЗАВРШНИ ДЕО	50