



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА
ОПШТИНЕ АЛЕКСАНДРОВАЦ ЗА
ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ

Александровац, 2024. године



САДРЖАЈ

1. УВОД.....	4
2. ПРАВНИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	8
3. УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА.....	12
4. ФИНАНСИРАЊЕ УНАПРЕЂЕЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	17
5. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ КАПАЦИТЕТИ	20
6. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	22
7. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	38
8. ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	41
9. СТЕПЕН УГРОЖЕНОСТИ У САОБРАЋАЈУ	46
10. ДЕФИНИСАЊЕ ЖЕЉЕНОГ СТАЊА	51
11. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА	53
11.1. Циљеви безбедности саобраћаја.....	58
Посебни циљеви.....	58
11.1.1. Систем управљања безбедношћу саобраћаја	59
11.1.2. Безбеднији путеви.....	64
11.1.3. Безбедна возила.....	70
11.1.4. Безбедни учесници у саобраћају	74
11.1.5. Деловање након саобраћајне незгоде.....	80
12. ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ СТРАТЕГИЈЕ И ДОСТИГНУТИХ ЦИЉЕВА	85
13. ЗАКЉУЧАК.....	87
14. ЛИТЕРАТУРА	89



АКРОНИМИ

СРБ – Република Србија
УН – Уједињене нације
ПУ – Полицијска управа
ЛС – Локална самоуправа
БДП – Бруто домаћи производ
СН – Саобраћајне незгоде
СН ПОГ – Саобраћајне незгоде са погинулим лицима
СН ПОВ – Саобраћајне незгоде са повређеним лицима
СН НАСТ – Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима
СН МШ – Саобраћајне незгоде са материјалном штетом
СН УК – Укупан број саобраћајних незгода
ПОГ – Погинула лица
ТТП – Тешко телесно повређена лица
ЛТП – Лакше телесно повређена лица
ПОВ – Повређена лица
НАСТ – Настрала лица
ЈПР – Јавни пондерисани ризик страдања у саобраћајним незгодама
СПР – Саобраћајни пондерисани ризик страдања у саобраћајним незгодама
ПА – Путнички аутомобил
ТВ – Теретно возило
БУС – Аутобус
ОПП – Обележени пешачки прелаз



1. УВОД

Експанзија употребе моторних возила у државама у развоју резултирала је наглим порастом броја саобраћајних незгода, као и броја (смртно) страдалих у саобраћајним незгодама. Сваке године у саобраћајним незгодама смртно страда око 1,3 милиона људи, док између 20 и 50 милиона људи доживи лаке или тешке телесне повреде. Више од половине свих смртних случајева и повреда у саобраћају чине рањиви учесници у саобраћају, као што су пешаци, бициклисти и мотоциклисти (као и путници на мотоциклима).

Када се анализира старосна структура страдалих у саобраћајним незгодама, долази се до закључка да су млади учесници у саобраћају (од 5 до 29 година старости) најугроженији. Млади мушкарци (до 25 година старости) имају већу вероватноћу да учествују у саобраћајној незгоди, од особа женског пола, при чему се 73% свих смртних случајева у саобраћајним незгодама догоди међу младим мушкарцима у наведеном узрасту. Државе у развоју, у којима нагло расте степен моторизације, бележе веће стопе повреда у саобраћају, при чему 93% смртних случајева долази из држава са ниским и средњим приходима.

Поред немерљивог емотивног утицаја (патња, стрес, страх) изазваних повредама у саобраћају, саобраћајне незгоде такође носе велики економски терет за stradale у саобраћајним незгодама, као и за њихове породице, како кроз трошкове лечења повређених, тако и кроз губитак продуктивности погинулих или онеспособљених. У ширем смислу, повреде у саобраћајним незгодама имају озбиљан утицај на националне економије. Процењује се да трошкови саобраћајних незгода коштају државе око 3% њиховог годишњег бруто домаћег производа (БДП-а).

Постоје мере које доказано смањују ризик од настанка повреда и смртних случајева у саобраћајним незгодама, а Глобални план за одрживи развој до 2030. године је поставио амбициозне циљеве за смањење броја страдалих у саобраћајним незгодама. Светска здравствена организација дефинише наведени план, који има за циљ да се за најмање 50% смањи број смртно страдалих и повређених у саобраћајним незгодама до 2030. Глобални план за Деценију акција за безбедност саобраћаја наглашава важност холистичког приступа безбедности на путевима и позива на стална побољшања у управљању саобраћајем у градовима, развој и унапређење путне мреже и возила; унапређење и спровођење закона; пружање благовремене хитне помоћи повређенима итд. Глобални план такође промовише саобраћајну политику и дизајн путева, који



омогућавају безбедно ходање, вожњу бициклом и јавни превоз, тако да се они могу дати као приоритет ка здравом, еколошком и одрживом транспорту. Светска здравствена организација акценат ставља на трансферу знања између 175 држава света, као и праћењу искустава, дељењу података и усвајању стратешких докумената, који за циљ имају унапређење безбедности саобраћаја.

Стратешким документима се обезбеђује политички прихватљив, стручан и добро усмераван утицај на најважније елементе саобраћајног система. Искуства најразвијенијих држава указују да су се одрживи позитивни резултати у безбедности саобраћаја постигли тек по успостављању важних стратешких докумената у области безбедности саобраћаја на националном и локалном нивоу.

Демографски подаци за Општину Александровац

• Број становника

Према Републичком заводу за статистику Републике Србије, на територији општине Александровац број становника у 2022. години износи 22.069.

• Држани путеви II реда

Укупна дужина путне мреже у општини Александровац износи 549.94km. Према категоријама путева, путеви II реда учествују у укупној дужини путне мреже са 85.82km, док општински путеви и улице имају удео од 464.12km.

• Регистрована возила

Према категоријама регистрованих возила, на територији општине Александровац, регистровано је 101 мопед, 142 мотоцикла, 8.431 путничко аутомобил, 7 аутобуса, 1.226 теретних возила и 1 радна машина.

Стратегија безбедности саобраћаја општине Александровац

Сврха доношења Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Александровац за период од 2025. до 2030. године јесте упознавање са тренутним стањем безбедности саобраћаја, стањем саобраћајне инфраструктуре, дефинисање и приказ пројектованог стања безбедности саобраћаја у будућности, пројектовање управљачких мера и активности, чијом реализацијом ће се најбрже и најлакше доћи од постојећег до жељеног стања безбедности саобраћаја на путевима у општини Александровац.

Имајући у виду наведено, поступак израде једног стратешког документа из области безбедности саобраћаја представља комплексан процес који обухвата детаљну анализу и сагледавање постојећег стања безбедности саобраћаја, усаглашавање и дефинисање параметара жељеног стања и координирано планирање и спровођење управљачких мера



којима ће се постојеће стање приближавати жељеном стању безбедности саобраћаја. Детаљна и свеобухватна анализа постојећег стања безбедности саобраћаја предуслов је за квалитетно дефинисање циљева у области безбедности саобраћаја.

Стратешко управљање безбедношћу саобраћаја подразумева постојање развијеног заштитног система у области безбедности саобраћаја, активно учешће многобројних субјеката, сарадњу и усаглашено деловање свих институција и појединаца у области безбедности саобраћаја.

Ово су веома амбициозне, али неопходне претпоставке које нису обезбеђене у потпуности. Успех у реализацији ове стратегије највише ће зависити од квалитета садржаја, одмерености циљева, избора и планирања управљачких мера, активности надлежних субјеката у различитим областима и посвећености директно задужених за успех у реализацији Стратегије. Посебно треба истаћи значај политичке подршке, подршке председника општине и председника Скупштине општине, као и подршке свих важних субјеката које окупља Савет за координацију послова безбедност саобраћаја на подручју општине Александровац, без чијег учешћа није могуће креирати стабилан систем безбедности саобраћаја.

Примарни циљ успостављања система безбедности саобраћаја је унапређење постојећег стања безбедности саобраћаја. Унапређење безбедности саобраћаја на територији општине има индиректан утицај на целокупну привреду локалне самоуправе, смањење трошкова који настају због последица саобраћајних незгода, ефикаснији транзитни и локални саобраћај и стварање безбедног окружења за све учеснике у саобраћају који користе путеве и улице на територији општине. С друге стране, индиректан циљ је да се све ово реализује уз креирање безбедног и одрживог система безбедности саобраћаја.

Доношењем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Александровац препознат је проблем безбедности саобраћаја на подручју општине и намера да се уочени проблем реши стручно, плански, организовано, квалитетно и дугорочно. Основни циљ због чега се тежи успостављању управљања безбедношћу саобраћаја јесте смањење свих штетних последица, које доноси саобраћај, а пре свега смањења броја погинулих и повређених учесника у саобраћају.

Стратегија безбедности саобраћаја представља документ који садржи систематизоване и формализоване приказе постојећег стања, дефинисана обележја жељеног стања, као и основне правце рада, мере и активности које треба реализовати у циљу приближавања постојећег стања дефинисаном циљном, односно жељеном стању.

Акциони план безбедности саобраћаја општине Александровац

Акциони план безбедности саобраћаја је стратешки документ који прати Стратегију безбедности саобраћаја на путевима општине Александровац и који треба да омогући достизање циљева Стратегије. Акциони план дефинише реализацију конкретних



планираних мера и активности уз препознавање јасних надлежности, одговорности и дефинисање оквирног финансијског плана за реализацију предвиђених мера и активности.

Управљање безбедности саобраћаја обухвата три процеса, и то: праћења постојећег стања, дефинисање жељеног стања и примену мера којима се постојеће стање приближава жељеном стању.

Праћење постојећег стања подразумева низ поступака везаних за прикупљање тачних података, формирање и стално ажурирање базе података о саобраћају, путу, као и о саобраћајним незгодама, последицама незгода, али и о осталим важним обележјима безбедности саобраћаја. Узимањем у обзир политичких, економских, социјалних, културолошких и саобраћајних услова; друштво поставља циљеве, односно жељени ниво безбедности својих грађана у саобраћају, односно прихватљив ниво угрожености у саобраћају.

Жељено стање се достиже планским деловањем и применом добро осмишљених и стручно пројектованих, одрживих мера, како би се постојећи ниво угрожености грађана приближио друштвено и политички прихватљивом нивоу. Као и у другим областима, припрема, доношење и доследно спровођење стратешких докумената (политика, стратегија и стратешких акционих планова) је најбољи начин да се обезбеди амбијент за успешно и ефикасно политичко управљање и достизање циљева.



2. ПРАВНИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Правни оквир безбедности саобраћаја обухваћен је свим нивоима законског оквира, почев од Устава Републике Србије, затим Законима и подзаконским актима. Као правна основа за безбедност саобраћаја, на територији републике Србије, користи се „Закон о безбедности саобраћаја на путевима“, чија је прва верзија почета да се примењује децембра 2009. године, док је последња измена ступила на снагу 2023. године.

Најзначајнији правни акти у Републици Србији, који се односе на област безбедности саобраћаја су:

• Устав

Устав Републике Србије (2021.) проглашава право на живот као неприкосновено. Из наведеног проистиче обавеза државе и свих субјеката безбедности саобраћаја да штите то право грађана. Такође, Устав проглашава и право на физички интегритет и право на личну безбедност. Проглашавање наведених права намеће се обавеза да се штити физички интегритет и безбедност свих 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.

• Закони

Закон о безбедности саобраћаја на путевима је основни законски документ, који дефинише област безбедности саобраћаја на територији Републике Србије. Члан 13. поменутог закона, дефинише: Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Акционим планом. Поред правила саобраћаја уређује и институционални оквир система безбедности саобраћаја, као и финансирање целокупног система. Наведени Закон у основи уређује део система који се односи на возаче, возила и остале учеснике у саобраћају, а 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.



Закон о путевима уређује управљање, заштиту и одржавање јавних путева. Једна од најважнијих одредби која се односи на безбедност саобраћаја је обавеза управљача јавног пута да обезбеди несметано и безбедно функционисање саобраћаја на јавном путу. Однос са Законом о безбедности саобраћаја на путевима (2020.) огледа се у делу који се односи на настанак саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем итд. Закон о путевима доминантно се односи на путеве са аспекта грађевинске струке, али постоји и део који се односи на безбедност путева са аспекта саобраћајне струке (ревизија безбедности саобраћаја на путу, провера безбедности саобраћаја на путу, управљање црним тачкама, независну оцену доприноса пута за настанак саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем итд.).

Кривични законик у глави двадесет шест (од члана 289 до члана 297) дефинише кривична дела против безбедности јавног саобраћаја. 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 уређује прекршајни поступак, и прекршајне санкције, између осталог и у области саобраћаја. Најчешћи саобраћајни деликти јесу управо саобраћајни прекршаји. Из наведеног разлога, 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.

Закон о полицији уређују се унутрашњи послови, организација и надлежност Министарства унутрашњих послова, полицијски послови, организација и надлежност Полиције, као и друга питања од значаја за рад Полиције и Министарства. Наведени Закон је веома битан са аспекта безбедности саобраћаја, јер дефинише начин контроле свих учесника у саобраћаја, са циљем унапређења безбедности саобраћаја на територији Републике Србије.

Закон о општем управном поступку јесте скуп правила која државни органи и организације, органи и организације покрајинске аутономије и органи и организације јединица локалне самоуправе, установе, јавна предузећа, посебни органи преко којих се остварује регулаторна функција и правна и физичка лица којима су поверена јавна овлашћења примењују када поступају у управним стварима. Наведени Закон 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 уређује се обавезно осигурање у саобраћају, оснива се Гарантни фонд, уређује се његова надлежност и начин финансирања и поверавају се јавна овлашћења Удружењу осигуравача Србије.



Закон о локалној самоуправи односи се на уређивање јединице локалне самоуправе, критеријуми за њихово оснивање, надлежности, органи, надзор над њиховим актима и радом, заштита локалне самоуправе и друга питања од значаја за остваривање права и дужности јединица локалне самоуправе.

Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама уређује се смањење ризика од катастрофа, превенција и јачање отпорности и спремности појединаца и заједнице за реаговање на последице катастрофа, заштита и спасавања људи, материјалних, културних и других добара, права и обавезе грађана, удружења, правних лица, органа јединица локалне самоуправе, аутономних покрајина и Републике Србије, управљање ванредним ситуацијама, функционисање цивилне заштите, рано упозоравање, обавештавање и узбуњивање, међународна сарадња, инспекцијски надзор и друга питања од значаја за организовање и функционисање система смањења ризика од катастрофа и управљања ванредним ситуацијама. Систем смањења ризика од катастрофа и управљања ванредним ситуацијама је од посебног интереса за Републику Србију и представља део система националне безбедности. Између осталог, наведени Закон обухвата промену режима саобраћаја у ванредним ситуацијама.

Закон о здравственој заштити уређује систем здравствене заштите у Републици Србији, његова организација, друштвена брига за здравље становништва, општи интерес у здравственој заштити, надзор над спровођењем овог закона, као и друга питања од значаја за организацију и спровођење здравствене заштите. На питања поступка која нису другачије уређена овим законом, примењују се одредбе закона којим се уређује општи управни поступак. На питања поступка инспекцијског надзора која нису другачије уређена овим Законом, примењују се одредбе Закона којим се уређује инспекцијски надзор.

Закон о основама система образовања и васпитања уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања и образовања одраслих, и то: принципи, циљеви, исходи, стандарди образовања и васпитања, знања, вештина и ставова, начин и услови за обављање делатности предшколског васпитања и образовања, основног и средњег образовања и васпитања, врсте програма образовања и васпитања, оснивање, организација, финансирање и надзор над радом установа образовања и васпитања, као и друга питања од значаја за образовање и васпитање. Овим законом успоставља се и уређује Јединствени информациони систем просвете предшколског, основног и средњег образовања и васпитања, образовања одраслих, високог образовања и ученичког и студентског стандарда. На питања поступања у управним стварима, која нису уређена овим Законом, примењује се Закон којим се уређује општи управни поступак. Овај Закон је битан за едукацију деце о безбедности у саобраћаја, у свим нивоима образовања.



• **Подзаконски акти**

Правилник о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима прописује поделу моторних и прикључних возила, услове које морају да испуњавају возила у саобраћају на путу у погледу димензија, техничких услова и уређаја, склопова и опреме и техничких норматива, начин, време поседовања и коришћења зимске опреме на возилу у саобраћају на путевима као и услови у погледу коришћења и техничких карактеристика туристичког воза.

Правилник о техничком прегледу возила прописује услове које морају да испуњавају привредна друштва која врше технички преглед возила, услови и начин вршења техничког прегледа возила и евиденције које су привредна друштва која врше технички преглед возила дужна да воде. Техничка исправност возила је један од предуслова за безбедност свих учесника у саобраћају.



3. УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Управљање безбедношћу саобраћаја постало је велики изазов за сваку државу због потребе сублимирања комплексних, разноврсних и специфичних активности, тактика и метода спречавања саобраћајних незгода. Развијене државе које управљају безбедношћу саобраћаја, воде и објављују податке о губицима (друштвено-економским трошковима и људским губицима) од последица саобраћајних незгода. Према усвојеној методологији у Европској унији друштвено-економски трошкови су просечно сведени на један милион евра по једном погинулом.

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

Локалне самоуправе развијају, усвајају и реализују локалне стратегије и годишње планове за унапређење безбедности саобраћаја на својим територијама, у складу са упутствима и приоритетима препознатим у оквиру Националне стратегије и Акционог плана за безбедност саобраћаја. Управљање безбедношћу саобраћаја на локалном нивоу треба да се прати и усмерава уз примену одговарајућих података о обележјима безбедности саобраћаја на локалном нивоу. На основу Закона о безбедности саобраћаја на путевима, локалне самоуправе су у обавези да успоставе локална тела за координацију послова безбедност саобраћаја (Савет) у циљу координације активности које се предузимају у области безбедности саобраћаја на локалном нивоу.

Савет је стручно радно тело које оснива извршни орган јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно градско веће ради обављања послова из области безбедности саобраћаја на путевима, који су у надлежности јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе. Савет чине представници органа, организација, институција, невладиног сектора и других субјеката који делују у систему безбедности саобраћаја на путевима на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, а нарочито у областима безбедности саобраћаја на путевима, финансија, јавних набавки, комуналних и инспекцијских послова, правосуђа, здравства, школског и предшколског васпитања и образовања, медија и управљања путевима.

Многе саобраћајне незгоде у Републици Србији настају у урбаним срединама у којима локалне самоуправе имају велику улогу и могућности за унапређење стања безбедности саобраћаја. Закон о безбедности саобраћаја на путевима, у члану 18. је јасно дефинисао обавезе локалних самоуправа у систему безбедности саобраћаја у Републици Србији. Распоред и коришћење средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима врши се у складу са актом, који за сваку календарску годину доноси Влада, на предлог министра надлежног за унутрашње послове. Саставни део акта из става 1.



овог члана је Национални годишњи програм унапређења безбедности саобраћаја на путевима, који садржи циљеве, мере и активности у оквиру кључних области рада, начин реализације, рокове, финансијска средства и одговорне субјекте.

Једна од најзначајнијих новина, које је донео Закон о безбедности саобраћаја на путевима је успостављање система безбедности саобраћаја. Полазећи од позитивних искустава у другим државама, Законом о безбедности саобраћаја на путевима је у овом сегменту предвиђена богата структура друштвеног механизма и богатија структура мера друштвене интервенције (посебно превентивних); другачија расподела надлежности међу институцијама; услови које морају испуњавати институције које се баве пословима безбедности саобраћаја и др. Међу њима је од посебне важности:

- формирање националног Тела за координацију послова безбедности саобраћаја и тела за послове безбедности саобраћаја на нижим нивоима административног организовања – територијална аутономија и локална самоуправа;
- оснивање Агенције за безбедност саобраћаја, која има значајне надлежности у овој области;
- доношење националне Стратегије безбедности саобраћаја и Акционог плана безбедности саобраћаја, који на предлог Тела за координацију безбедности саобраћаја усваја Влада;
- праћење проблематике безбедности саобраћаја; и
- систем финансирања безбедности саобраћаја.

Оснивање Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима, представља први и најважнији корак у циљу успостављања система безбедности саобраћаја. Овакав корак предузет је на основу искустава која су се показала као веома успешна у пракси најразвијенијих држава. Веома је значајно да наведено Тело не припада ниједном министарству, већ га оснива Влада као међуминистарско Тело. Тиме се уважава чињеница да безбедност саобраћаја није проблем само једног министарства – безбедност саобраћаја је саобраћајни, привредни, здравствени и социјални проблем, у чијем решавању директно учествују Министарства надлежна за послове саобраћаја, унутрашњих послова, здравља, рада, правде, просвете, трговине и услуга, итд. Осим Националног, предвиђено је и оснивање покрајинских и локалних тела за координацију послова безбедности саобраћаја.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима дефинише области деловања Агенције за безбедност саобраћаја, која анализира, прати и унапређује систем безбедности саобраћаја. **Визија** Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије је унапређење стања безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији, уз сталну едукацију становништва, а посебно професионалних категорија учесника у саобраћају. **Мисија** је успостављање система безбедности друмског саобраћаја, који омогућава безбедан приступ и одрживу мобилност свих учесника у саобраћају, уз минималне штетне последице.

Важан сегмент управљања безбедношћу саобраћаја је праћење постојећег стања безбедности саобраћаја, дефинисање жељеног стања, дефинисање и спровођење управљачких мера у циљу приближавања постојећег стања жељеном. Закон о безбедности саобраћаја на путевима дефинише да Влада и други надлежни органи, најмање два пута годишње, подносе надлежним скупштинама извештај о стању безбедности саобраћаја. На тај начин требало би да буде обезбеђено континуирано праћење и упознавање јавности са стањем безбедности саобраћаја, као и могућност



благовремене примене корективних мера и активности ради постизања дефинисаних циљева. Како би се побољшала ефикасност праћења стања безбедности саобраћаја, предвиђено је успостављање интегрисане базе података о свим обележјима значајним за праћење безбедности саобраћаја, у складу са најбољом праксом и препорукама из најразвијенијих држава.

Успех система за управљање безбедношћу саобраћаја зависи од обезбеђивања довољних и сигурних финансијских средстава. У том смислу, велики значај имају финансијска средства од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје. Успостављање институционалног оквира и предузимање мера и активности из области безбедности саобраћаја, установљено је због оних који не поштују прописе и изазивају проблеме у безбедности саобраћаја, па је и логично да они највише учествују у финансирању безбедности саобраћаја.

Циљ управљања безбедношћу друмског саобраћаја је унапређење процеса функционисања саобраћаја кроз смањење броја и последица саобраћајних незгода. Са једне стране саобраћај је користан за људе узимајући у обзир његову покретљивост и избор, а са друге стране непрестано учеснике у саобраћају излаже разним опасностима и последицама тако да управљање безбедношћу саобраћаја треба да стоји између њих и да их повеже на правилан начин. Управљање безбедношћу саобраћаја значи дати приоритет безбедности и инфраструктури, што указује да је потребно улагање финансијских средстава сваке државе, подршка управљивости система итд.

Основни предуслови које треба створити да би се могло управљати безбедношћу саобраћаја, између осталог, су:

- свеобухватан, стабилан систем организације друштва, уз општи ниво ангажовања друштвене заједнице;
- побољшање структуре мера друштвене интервенције кроз преузимање већег броја превентивних мера;
- дати одговарајуће место безбедности саобраћаја међу опште признатим потребама друштва;
- дефинисање циљева и стратешких активности којима ће се ти циљеви остварити на подлози изучених појавних облика и узрока саобраћајних незгода;
- програмирани рад што подразумева постојање квалитетних, стручно утемељених, осмишљених, конкретних, економски оправданих, практично спроводљивих програма и планова безбедности саобраћаја;
- поуздан информациони систем чији се подаци стручно тумаче и који су доступни великом броју институција. То подразумева успешну интеграцију технологија за сакупљање података, стручну анализу постојећег стања, дефинисање природе и величине проблема, управљање и комуникацију релевантним информацијама;
- систематска примена стручно верификоване политике, праксе и рационално коришћење ресурса безбедности саобраћаја;
- постојање Националног Тела за координацију послова безбедност саобраћаја, као и координационалних Тела за координацију послова безбедност саобраћаја на свим нивоима административног организовања;
- оспособљене научне институције које се на мултидисциплинаран начин баве изучавањем проблема безбедности саобраћаја и применом одговарајућих мера;
- дефинисање јасне улоге институција у систему безбедности саобраћаја;



- оптимална децентрализација одлука и финансијских средстава, како би их и локалне институције безбедност саобраћаја осећале као свој проблем;
- партнерство између јавног и приватног сектора, стварање интеракције између свих институција и корисника пута, а нарочито повећати учешће у систему приватног сектора (предузећа, индустрија, транспорт, трговина и др.), укључујући полујавне и приватне природне помагаче и партнере;
- дефинисање одговорности институција за стање у овој области;
- стално праћење, преиспитивање и унапређење рада институција;
- стално праћење и вредновање улоге, учинка, ефеката, домета и граница сваке мере друштвене интервенције која се предузима;
- јачање уставности и законитости, функционисање правне државе и развој друштвених односа.

Стратегија безбедности саобраћаја представља систематизоване и формализоване приказе најважнијих обележја постојећег стања, квантификована обележја жељеног стања (визију и циљеве) и основне правце рада у циљу приближавања жељеном стању (управљачке мере). Стратегија представља оквире за планирање рада у области безбедности саобраћаја. Стратегија може да се наставља на стратегијске документе о развоју саобраћаја, односно да произилазе из тих докумената. Међутим, веома је важно међусобно усаглашавати докумената на различитим нивоима. Стратегија у области безбедности саобраћаја представља систем научних сазнања и вештина реаговања на проблеме безбедности саобраћаја и начина остваривања дефинисаних циљева у оквиру Стратегије.

Усвајање и примену стратегије карактеришу следећи принципи:

- **Координација.** Да би се успешно применила Стратегија, мора постојати ефикасна координација која подразумева договор о заједничком циљу и интеграцији повезаних активности између Националног и локалног нивоа и нивоа заједнице.
- **Доказана најбоља пракса.** Овај принцип подразумева употребу најбољих постојећих метода за спречавање настанка саобраћајних незгода.
- **Економска ефикасност.** При избору програма безбедности саобраћаја у центру пажње је његова економска ефикасност.
- **Контрола и вредновање.** Принцип истиче важност редовне контроле резултата који се остварују спровођењем програма. Потребно је појединачне програме надгледати да би се добила слика њихове ефикасности, што ће даље омогућити побољшање појединих програма.
- **Безбедност саобраћаја је обавеза свих субјеката.** Принцип се односи на способност заједнице да прихвати одговорност за безбедност саобраћаја, да утврди иницијативе у области безбедности саобраћаја и да утиче на њих. Сви учесници у саобраћају и други субјекти који могу да утичу на безбедност саобраћаја морају прихватити одговорност како би се побољшала безбедност саобраћаја.

Основни елементи стратегије су:

Амбиција: Смањити смртности и ризик од тешких повреда на ниво најуспешнијих држава Европске уније.

Мисија: Постојан и делотворан систем безбедности друмског 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, који ће омогућити мањи број саобраћајних незгода, као и мањи број (страдалих) учесника у саобраћају.



4. ФИНАНСИРАЊЕ УНАПРЕЂЕЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Узимајући у обзир све губитке, односно друштвено-економске последице саобраћајних незгода, јасно се може видети да оне прете да значајно угрозе квалитет живота грађана општине Александровац, па је неопходно развити стабилан систем за финансирање активности које ће довести до смањења броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама, а тиме и до смањења трошкова последица саобраћајних незгода. Ово је посебно значајно из разлога што сва истраживања најразвијенијих држава показују да је улагање у безбедност саобраћаја изузетно исплативо, јер се уложени новац враћа најмање у петоструко већем износу који у неким случајевима достиже и десетоструко већи износ.

Да би се подигао ниво безбедности саобраћаја, неопходна су и финансијска средства, па је неопходно обезбедити извор финансирања безбедности саобраћаја. Најважнија подршка за функционисање сигурног извора финансирања послова безбедности саобраћаја на нивоу сваке општине обезбеђен је Законом о безбедности саобраћаја на путевима.

Модел финансирања безбедности саобраћаја од дела наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје је директно омогућио да „небезбедност“ финансира „безбедност“, што је оцењено највишом оценом од стране најразвијенијих држава у области безбедности саобраћаја. Примена оваквог модела створила је друштвени амбијент за континуирано унапређење система безбедности саобраћаја, кроз све његове чиниоце, а да при томе не постоји одговорност политичке јавности за усмеравање финансијских средстава у безбедност саобраћаја на штету других виталних друштвених функција.

У току 2023. године направљен је значајан преокрет у успостављању система финансирања безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији. Уместо доскорашње процентуалне расподеле средстава на буџет Републике Србије и буџет јединица локалних самоуправа, сав новац од наплаћених новчаних казни за прекршаје и привредне преступе предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима припадају буџету Републике Србије.

На основу наведеног, нови систем финансирања безбедности саобраћаја у Републици Србији започиње одређивањем посебних наменских средстава у буџету Републике Србије, на разделу министарства задуженог за унутрашње послове. Распоред и коришћење средстава за финансирање безбедности саобраћаја на путевима врши се у складу са актом, конкретно Одлуком о распореду и коришћењу средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима, који се за сваку календарску годину доноси од стране Влада Републике Србије на предлог министра за унутрашње послове.



У складу са тим, саставни део наведене Одлуке је Национални годишњи програм унапређења безбедности саобраћаја на путевима који садржи циљеве, мере и активности у оквиру кључних области рада, начин реализације, рокове, финансијска средства и одговорне субјекте.

Кључне области рада у Националном годишњем програму унапређења безбедности саобраћаја на путевима задржане су из претходног Закона и обухватају следеће области:

1. унапређење саобраћајне инфраструктуре са становишта унапређења безбедности саобраћаја на путевима,
2. рад Тела за координацију послова безбедности саобраћаја,
3. унапређење саобраћајног васпитања и образовања,
4. превентивно-промотивне активности из области безбедности саобраћаја,
5. научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја, и
6. опремање јединица саобраћајне полиције и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја.

Изменама Закона извршена је структурна реформа система финансирања безбедности саобраћаја и његово усклађивање са Законом о буџетском систему Републике Србије. На основу поменутог Закона, Влада Републике Србије сваке године доноси Одлуку о распореду и коришћењу средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима чији је саставни део Национални годишњи програм унапређења безбедности саобраћаја на путевима.

Након измене Закона и донете Одлуке о распореду и коришћењу средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима, усвојен је нови Правилник о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима који је усклађен са горе поменутих документима. У односу на претходни модел финансирања где јединицама локалних самоуправа средства од наплаћених новчаних казни директно се сливају на рачун, током 2024. године направљен је заокрет, па предлог програма који се финансира из буџета Републике Србије Савет за координацију послова безбедности саобраћаја у свим јединицама локалних самоуправа припрема на основу јавног позива, који расписује Агенција.

Средства која се додељују по Јавном позиву јесу наменска средства, која се опредељују у складу са Националним програмом и могу се користити искључиво за реализацију појединачних мера и активности утврђених Стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године, са Акционим планом за период од 2023. до 2025. године које спроводе јединице локалних самоуправа или су партнери у спровођењу мера и активности. На тај начини је током 2024. године Програм јединице локалне самоуправе, у складу са Јавним позивом, садржао области рада од тачке 1 до тачке 5 из овог поглавља, док је тачка 6 била посебна тема трећег јавног позива.

Поред наведеног, постоје и други извори финансирања безбедности саобраћаја. Општина може део локалног буџета, односно средстава прикупљених из других извора да усмери у финансирање унапређења безбедности саобраћаја са циљем постизања вишег нивоа безбедности саобраћаја.

Поред финансирања пројеката из локалног буџета, општина за финансирање унапређења безбедности саобраћаја може користити и приходе по основу међународних уговора и средстава домаћих и страних правних и физичких лица, а може и конкурисати у



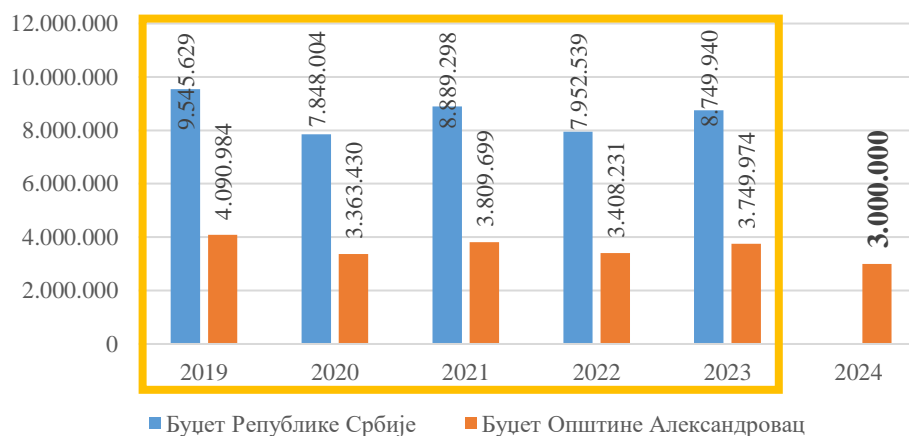
међународним фондовима (фондови Европске уније, фондови појединих европских држава и сл.), за заједничке међународне активности, иновације, научно-истраживачки рад, али и конкретне инфраструктурне пројекте за повећање безбедности саобраћаја.

Очекује се да ће приступањем Европској унији Република Србија имати приступ структурним и кохезионим фондовима за развој саобраћајне инфраструктуре, па ће свакако локалним самоуправама бити на располагању још више финансијске помоћи за пројекте које сами кандидују. Тренутно, Република Србија има приступ ИПА фонду у оквиру ког постоје и програми прекограничне сарадње.

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

Финансирање унапређења безбедности саобраћаја представља инвестицију која је финансијски јасно исплатива, али је дугорочна, приказана кроз директне резултате у дугом временском периоду у будућности.

Приходи од наплаћених новчаних казни на подручју Општине Александровац



Графикон 4.1. Распоређени приход за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на наплаћених новчаних казни на подручју општине Александровац, за период од 2019. до 2024. године.



5. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ КАПАЦИТЕТИ

Институције, њихова организација и координација су кључни елемент у процесу успостављања система безбедности саобраћаја. Систем безбедности саобраћаја директно се заснива на институционалним капацитетима свих значајних субјеката на локалу, али и подршци тим институцијама од стране Републичких чинилаца од значаја за безбедност саобраћаја. Ефикасност система безбедности саобраћаја заснива се на чињеници да свака институција или организација може допринети побољшању стања безбедности саобраћаја, кроз активности у оквиру свог делокруга послова.

Републичке институције које делују на националном нивоу чине основу система безбедности саобраћаја и имају улогу да координишу, усмеравају и контролишу рад локалних институција. На националном нивоу, препознате су следеће институције и организације од значаја за квалитетно функционисање система безбедности саобраћаја у Републици Србији:

1. Влада Републике Србије;
2. Национално тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима;
3. Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије;
4. Министарство просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије;
5. Министарство здравља Републике Србије;
6. Министарство унутрашњих послова Републике Србије;
7. Агенција за безбедност саобраћаја;
8. Локално тело за координацију послова безбедности саобраћаја;
9. Орган надлежан за инспекцијски надзор из области безбедности саобраћаја;
10. Управљач пута;
11. Суд;
12. Јавни тужилац;
13. Средство јавног информисања, односно оглашавања;
14. Научне, образовне, односно васпитане установе;
15. Удружења из области безбедности саобраћаја на путевима;
16. Лица која обавља привредну делатност из области, односно у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, итд.

Институције на нивоу Републике Србије које су од значаја за безбедност саобраћаја, а које су успостављене Законом о безбедности саобраћаја на путевима су:

1. Национално тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима;
2. Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије; и
3. Локални савети за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима.

Чиниоци система безбедности саобраћаја на територији општине Александровац су институције, организације, поједини делови – одељења институција, удружења,



привредна друштва и предузетници који обављају послове од значаја за безбедност саобраћаја.

Потенцијални чиниоци система безбедности саобраћаја препознати на територији општине Александровац су следеће институције, организације и удружења:

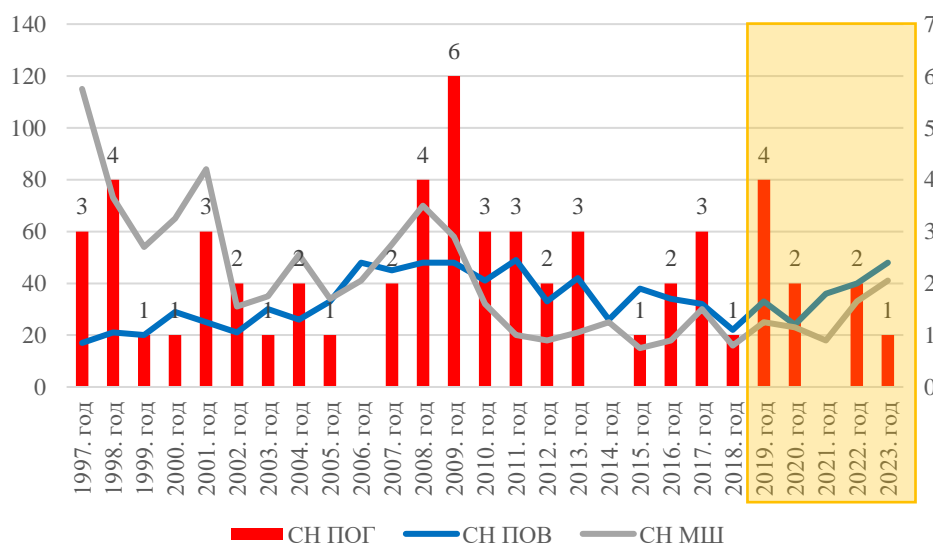
1. Скупштина општине Александровац;
2. Председник општине Александровац;
3. Општинско веће општине Александровац;
4. Савет за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на подручју општине Александровац;
5. Одељење за инспекцијске послове општинске управе општине Александровац;
6. Одељење за урбанизам и изградњу општинске управе општине Александровац;
7. Одељење за буџет и финансије општинске управе општине Александровац;
8. Полицијска станица Александровац;
9. Дом здравља Др Добривоје Гер.Поповић Александровац – одсек здравствене заштите, одељење хитне медицинске помоћи;
10. Ватрогасно спасилачка јединица општине Александровац;
11. Црвени крст општине Александровац;
12. Туристичка организација општине Александровац;
13. Установе образовања и васпитања;
14. Ауто школе;
15. Локални медији; и
16. Удружења грађана.



6. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Праћење апсолутних показатеља безбедности саобраћаја (број и последице саобраћајних незгода) представља један од најчешће коришћених елемената за праћење стања безбедности саобраћаја на одређеном подручју, планирање мера и активности, као и праћење ефеката примењених мера. Имајући наведено у виду, извршена је анализа стања безбедности саобраћаја за различите категорије учесника у саобраћају у односу на својство учесника, категорију возила у којој су се налазили и старост учесника на територији општине Александровац.

За сваку од посматраних категорија учесника у саобраћају су приказани основни подаци о стању безбедности саобраћаја и околностима настанка саобраћајних незгода у којима су учествовали. На графикону 6.1. је приказан је број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима, као и са материјалном штетом у општини Александровац од 1997. – 2023. године.



Графикон 6.1. Број саобраћајних незгода по врсти незгода, за период од 1997. до 2023. године.

На графику 6.1. се види да од 1997. до 2023. године постоје значајне осцилације у броју саобраћајних незгода. Види се да је остварен опадајући тренд броја саобраћајних незгода са погинулим лицима и са материјалном штетом, док је тренда саобраћајних незгода са повређеним лицима у порасту. Највише саобраћајних незгода са погинулим лицима је забележено 2009. године.



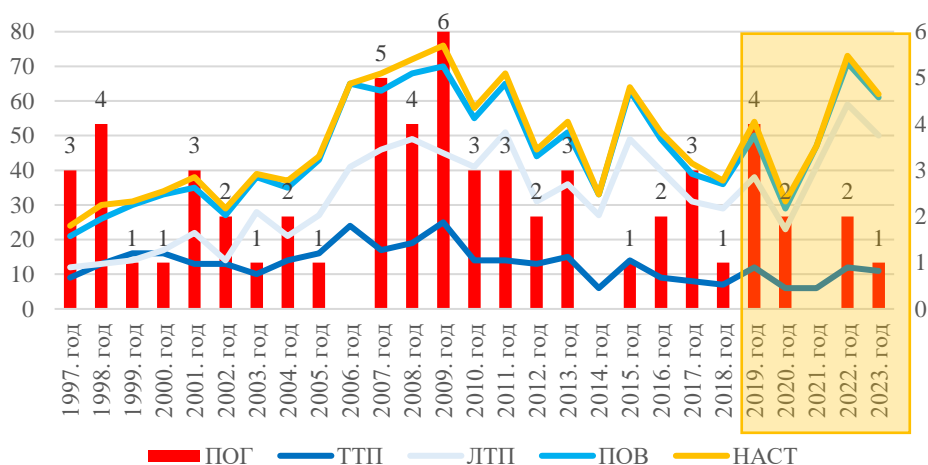
Из табеле б.1. се може видети да су се у периоду од 1997. до 2023. године, на путевима општине Александровац догодиле 2.067 саобраћајних незгода, од чега је највећи број саобраћајних незгода са материјалном штетом (1.101 саобраћајна незгода), након чега следе саобраћајне незгоде са повређеним лицима (909 саобраћајних незгода), а најмање се догодило саобраћајних незгода са погинулим лицима (57 саобраћајних незгода).

Табела б.1. Број саобраћајних незгода, за период од 1997. до 2023. године.

Година	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
1997. год	3	17	20	115	135
1998. год	4	21	25	73	98
1999. год	1	20	21	54	75
2000. год	1	29	30	65	95
2001. год	3	25	28	84	112
2002. год	2	21	23	31	54
2003. год	1	30	31	35	66
2004. год	2	26	28	51	79
2005. год	1	33	34	34	68
2006. год	0	48	48	41	89
2007. год	2	45	47	55	102
2008. год	4	48	52	70	122
2009. год	6	48	54	58	112
2010. год	3	41	44	32	76
2011. год	3	49	52	20	72
2012. год	2	33	35	18	53
2013. год	3	42	45	21	66
2014. год	0	26	26	25	51
2015. год	1	38	39	15	54
2016. год	2	34	36	18	54
2017. год	3	32	35	30	65
2018. год	1	22	23	16	39
2019. год	4	33	37	25	62
2020. год	2	24	26	23	49
2021. год	0	36	36	18	54
2022. год	2	40	42	33	75
2023. год	1	48	49	41	90
Укупно:	57	909	966	1101	2067

Са графикана б.2. се може видети да постоје осцилације у погледу последица саобраћајних незгода током периода од 1997. до 2023. године. Тренд броја последица саобраћајних незгода на подручју општине Александровац за посматрани период је у порасту.

Из табеле б.2. се може видети да је у периоду од 1997. до 2023. године, на путевима општине Александровац настрадало укупно 1.307 лица, од чега је највише њих задобило лаке телесне повреде (895 лакше телесно повређених лица), затим тешке телесне повреде (352 тешко телесно повређена лица) и смртни случајеви (60 погинулих лица).



Графикон 6.2. Број последица саобраћајних незгода, за период од 1997. до 2023. године.

Табела 6.2. Број последица саобраћајних незгода, за период од 1997. до 2023. године.

Година	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
1997. год	3	9	12	21	24
1998. год	4	13	13	26	30
1999. год	1	16	14	30	31
2000. год	1	16	17	33	34
2001. год	3	13	22	35	38
2002. год	2	13	14	27	29
2003. год	1	10	28	38	39
2004. год	2	14	21	35	37
2005. год	1	16	27	43	44
2006. год	0	24	41	65	65
2007. год	5	17	46	63	68
2008. год	4	19	49	68	72
2009. год	6	25	45	70	76
2010. год	3	14	41	55	58
2011. год	3	14	51	65	68
2012. год	2	13	31	44	46
2013. год	3	15	36	51	54
2014. год	0	6	27	33	33
2015. год	1	14	49	63	64
2016. год	2	9	40	49	51
2017. год	3	8	31	39	42
2018. год	1	7	29	36	37
2019. год	4	12	38	50	54
2020. год	2	6	23	29	31
2021. год	0	6	41	47	47
2022. год	2	12	59	71	73
2023. год	1	11	50	61	62
Укупно:	60	352	895	1247	1307



ВРЕМЕНСКА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Како би се добила адекватна анализа саобраћајних незгода потребно је приказати следеће анализе:

- према месецима у току године када су се догодиле саобраћајне незгоде;
- према данима у недељи када су се догодиле саобраћајне незгоде; и
- према часовима у току дана када су се догодиле саобраћајне незгоде.

Временском анализом саобраћајних незгода добијају се информације у ком временском периоду се дешава највише саобраћајних незгода и са каквим последицама, а према томе могу да се планирају превентивне и репресивне активности на нивоу општине. У наставку ће бити анализирани саобраћајне незгоде у времену у којем су се дешавале, за последњих пет година (за временски период од 2019. до 2023. године), са циљем да се добије квалитетнији извештај.

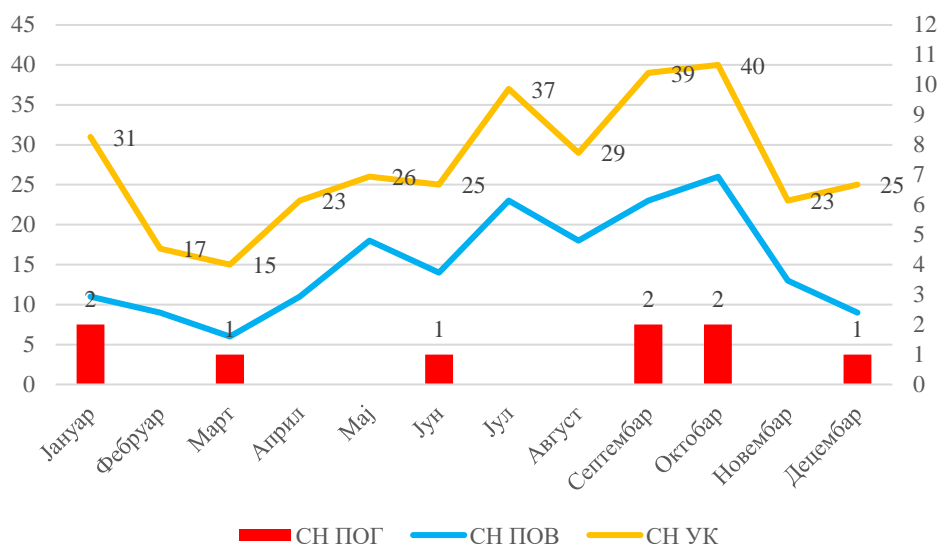
Анализа безбедности саобраћаја по месецима у току године

Када се посматра временска анализа, једна од анализа је колико саобраћајних незгода се дешавало по месецима у току године и са којим последицама. У табели 6.3. је представљена временска расподела саобраћајних незгода и њихових последица по месецима у току године за период од протеклих пет година.

Табела 6.3. Број саобраћајних незгода по месецима у току године, за временски период од 2019. 2023. године.

Месец	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАС	СН МШ	СН УК
Јануар	2	11	13	18	31
Фебруар	0	9	9	8	17
Март	1	6	7	8	15
Април	0	11	11	12	23
Мај	0	18	18	8	26
Јун	1	14	15	10	25
Јул	0	23	23	14	37
Август	0	18	18	11	29
Септембар	2	23	25	14	39
Октобар	2	26	28	12	40
Новембар	0	13	13	10	23
Децембар	1	9	10	15	25

Из табеле 6.3. се види да се највише саобраћајних незгода догодило током месеца октобра (40 саобраћајних незгода), а након чега следи месец септембар (39 саобраћајних незгода). Током посматраног периода, највише саобраћајних незгода са погинулим лицима се догодило током месеца јануара, септембра и октобра. На графикону 7.3. је приказана анализа безбедности саобраћаја по месецима у току године, за посматрани период.



Графикон 6.3. Број саобраћајних незгода по месецима у току године, за период од 2019. до 2023. године.

Анализа безбедности саобраћаја по данима у току недеље

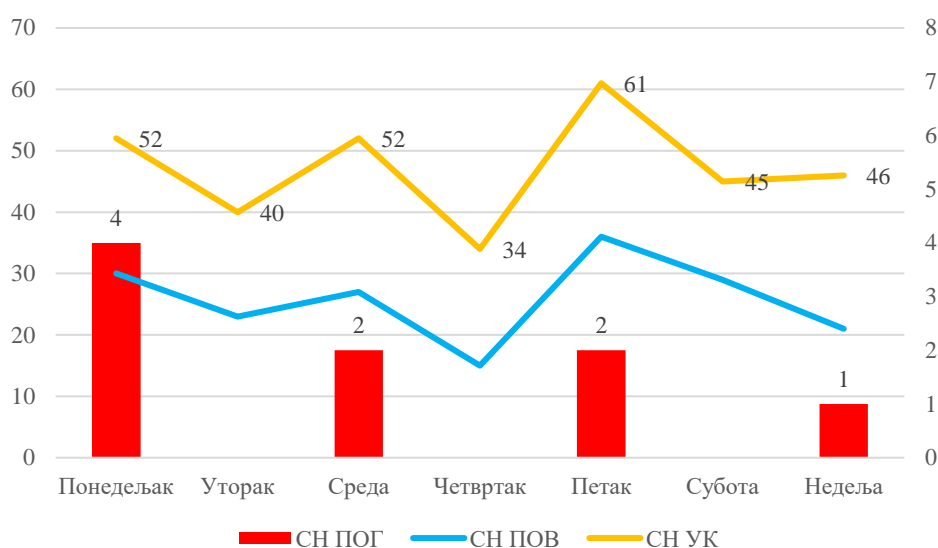
У табели 6.4. је представљен број саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода за дане у току недеље за период од протеклих пет година.

Табела 6.4. Број саобраћајних незгода по данима у току године, за временски период од 2019. 2023. године.

Дан	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАС	СН МШ	СН УК
Понедељак	4	30	34	18	52
Уторак	0	23	23	17	40
Среда	2	27	29	23	52
Четвртак	0	15	15	19	34
Петак	2	36	38	23	61
Субота	0	29	29	16	45
Недеља	1	21	22	24	46

Из табеле 6.4. се може видети да се петак издваја као дан када је било највише саобраћајних незгода. Саобраћајне незгоде са погинулим лицима су се највише догађале током понедељка. Међутим, може се видети да се радни дани издвајају као дани када је било највише саобраћајних незгода.

На графику 6.4. је приказана анализа безбедност саобраћаја по данима у току недеље. Са графика се види да је најбезбеднији дани четвртак, док је дан у којем је било највише саобраћајних незгода био петак.

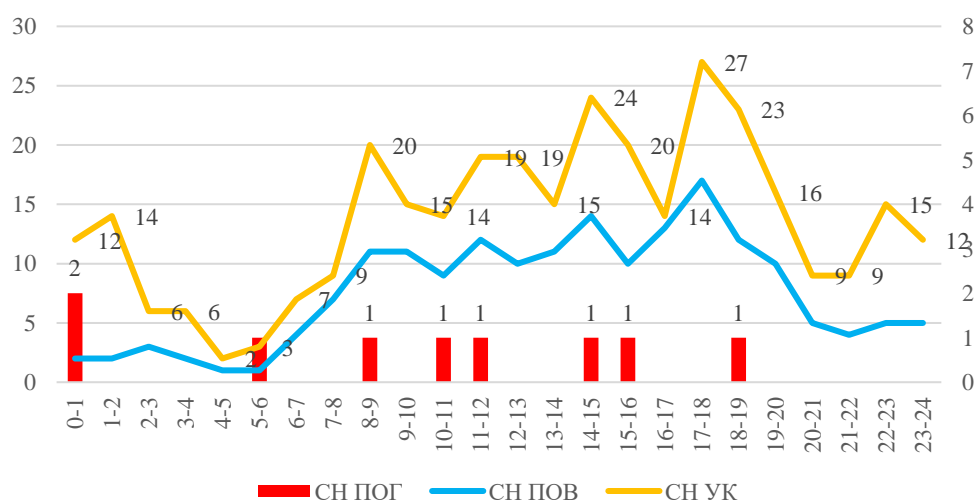


Графикон 6.4. Број саобраћајних незгода по данима у недељи, за период од 2019. до 2023. године.

Анализа безбедности саобраћаја по часовима у току дана

У табели 6.5. је представљен број саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода за часове у току дана за период од протеклих пет година. Из табеле се може видети да је највише саобраћајних незгода било у периоду од 17.00 до 18.00 часова у току дана, када је било и највише незгода са повређенима лицима. Када су у питању саобраћајне незгоде са погинулим лицима, највише саобраћајних незгода са погинулим лицима се догодило у периоду од 00.00 до 01.00 часова.

На графикону 6.5. је приказана анализа безбедност саобраћаја по часовима у току дана. Са графика се види да је најбезбеднији део дана ноћни период од 01.00 до 05.00 часова, будући да је у том периоду забележен мали број саобраћајних незгода.



Графикон 6.5. Број саобраћајних незгода по часовима у дану, за период од 2019. до 2023. године.



Табела 6.5. Број саобраћајних незгода по часовима у току дана, за период од 2019. до 2023. године.

Час	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
0-1	2	2	4	8	12
1-2	0	2	2	12	14
2-3	0	3	3	3	6
3-4	0	2	2	4	6
4-5	0	1	1	1	2
5-6	1	1	2	1	3
6-7	0	4	4	3	7
7-8	0	7	7	2	9
8-9	1	11	12	8	20
9-10	0	11	11	4	15
10-11	1	9	10	4	14
11-12	1	12	13	6	19
12-13	0	10	10	9	19
13-14	0	11	11	4	15
14-15	1	14	15	9	24
15-16	1	10	11	9	20
16-17	0	13	13	1	14
17-18	0	17	17	10	27
18-19	1	12	13	10	23
19-20	0	10	10	6	16
20-21	0	5	5	4	9
21-22	0	4	4	5	9
22-23	0	5	5	10	15
23-24	0	5	5	7	12

БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО СТАРОСНОЈ ДОБИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Поред временских анализа постојећег стања, спроведена је и анализа саобраћајних незгода и њихових последица по старосној структури учесника у саобраћају за период од 2019. до 2023. године. Када се посматра страдање учесника у саобраћају, учесници у саобраћају су подељени у четири старосне доби и то:

- деца – старосне доби од рођења до навршених 14 година живота;
- млади – старосне доби од 15 до 30 година живота;
- одрасли – старосне доби од 31 до 64 године живота; и
- стари – старосне доби преко 65 година живота.

Старосне категорије су тако дефинисане због својих специфичности. Од четири старосне категорије, само одрасли не спадају у ризичне тј. рањиве категорије учесника у саобраћају због својих психо – физичких специфичности. Важно је имати на уму да деца никада не могу да буду одговорна за своје страдање у саобраћају, с обзиром да нису свесна опасности и ризика које својим поступцима могу да изазову. Такође, деца због својих психо-физичких карактеристика лакше могу задобити **теже** телесне повреде. С друге стране, млади су жељни доказивања и често падају под утицај друштва у коме се налазе **и лако** подлежу ризичним понашањима. Када је реч о старим лицима, они су



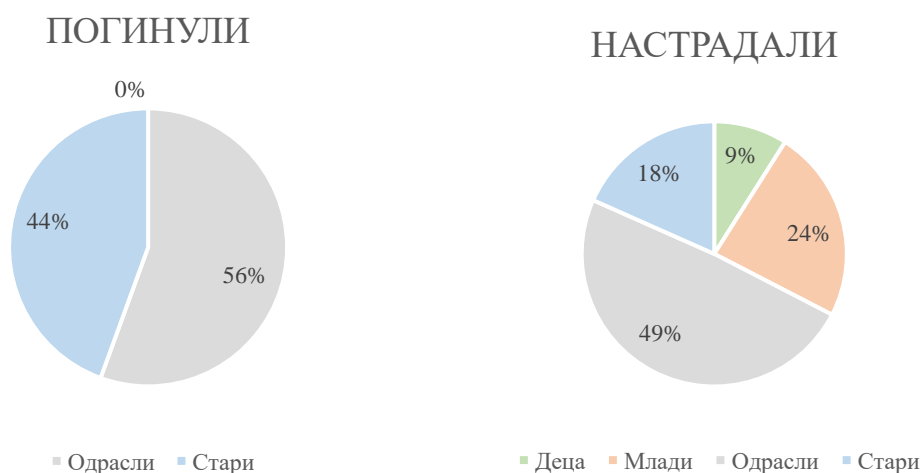
рањиви учесници у саобраћају из разлога што су им кости мање еластичне (кртије) и склоне преломима, а повреде од којих се млађи људи лакше опорављају, за њих могу да доведу до смртних случајева. Такође, стара лица се често отежано и спорије крећу, имају слабије чуло вида и слуха, као и слабију процену удаљености и брзине возила.

Страдање учесника у саобраћају по старосним категоријама је анализирано за последњих пет година на путевима општине Александровац. У табели 6.6. је приказано колико је учесника у саобраћају страдало по старосној доби на путевима општине Александровац.

Табела 6.6. Страдали учесници у саобраћају по старосној доби, за период од 2019. до 2023. године.

Старосно доба	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Деца	0	2	22	24	24
Млади	0	12	51	63	63
Одрасли	5	26	100	126	131
Стари	4	7	38	45	49

Са графикана 6.6. се види да једно лице које је погинуло у саобраћајној незгоди припада старосној групи одраслих лица. Са истог графикана се може видети и да 51% настрадалих учесника (деца, млади и стари) у саобраћају припада групи рањивих категорија учесника у саобраћају. Наведена чињеница указује на то да су саобраћајне незгоде са рањивим категоријама учесника у саобраћају чешће, односно да имају теже последице. Под наведеним чињеницама о рањивим категоријама учесника у саобраћају, мисли се на рањиве категорије учесника у саобраћају по старосној доби - млади и стара лица.



Графикон 6.6. Страдали учесници у саобраћају по старосној доби, за период од 2019. до 2023. године.

СВОЈСТВА СТРАДАЛИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

У табели 6.7. је приказано колико је учесника страдало у зависности од начина на који су учествовали у саобраћају на путевима општине Александровац за период од 2019. до

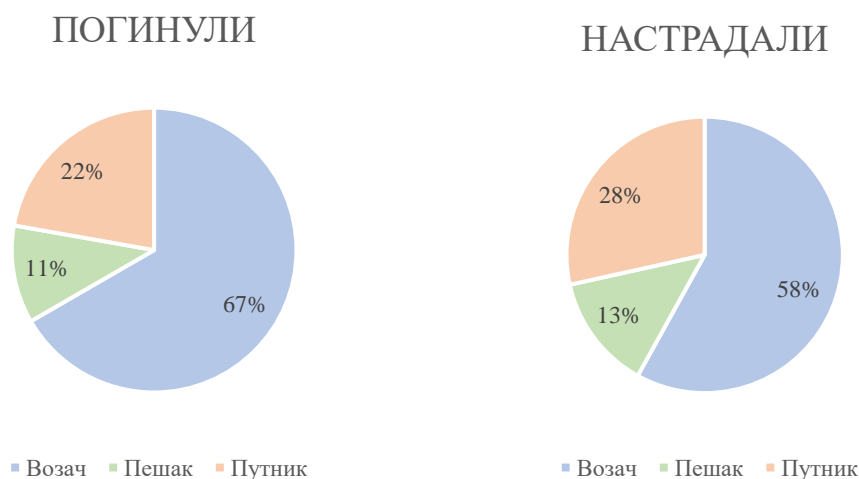


2023. године. Према табели се може закључити да је највише страдалих учесника у саобраћају страдало у својству возача (155 настрадалих лица), након чега следи учесници у саобраћају који су настрадали у својству путника (76 настрадалих лица).

Табела 6.7. Страдали учесници у саобраћају у зависности од начина учествовања у саобраћају, за период од 2019. до 2023. године.

Својства учесника у саобраћају	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Возач	6	27	122	149	155
Пешак	1	10	25	35	36
Путник	2	10	64	74	76

На графикону 6.7. је приказана структура са настрадалим учесницима у саобраћају у односу на начин на који су учествовали у саобраћају.



Графикон 6.7. Страдали учесници у саобраћају у зависности од начина учествовања у саобраћају, за период од 2019. до 2023. године.

БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ОДНОСУ НА КАТЕГОРИЈУ ВОЗИЛА

Поред осталих анализа, неопходно је анализирати и безбедност саобраћаја у односу на категорију возила која је учествовала у саобраћајној незгоди. У табели 6.8. приказане су саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода по категоријама возила за општину Александровац за период од 2019. до 2023. године.

Највише саобраћајних незгода се догодило путничким возилима и то 185 саобраћајних незгода за посматрани период од последњих пет година. Саобраћајне незгоде са погинулим лицима су се највише догађале са путничким возилом и трактором.

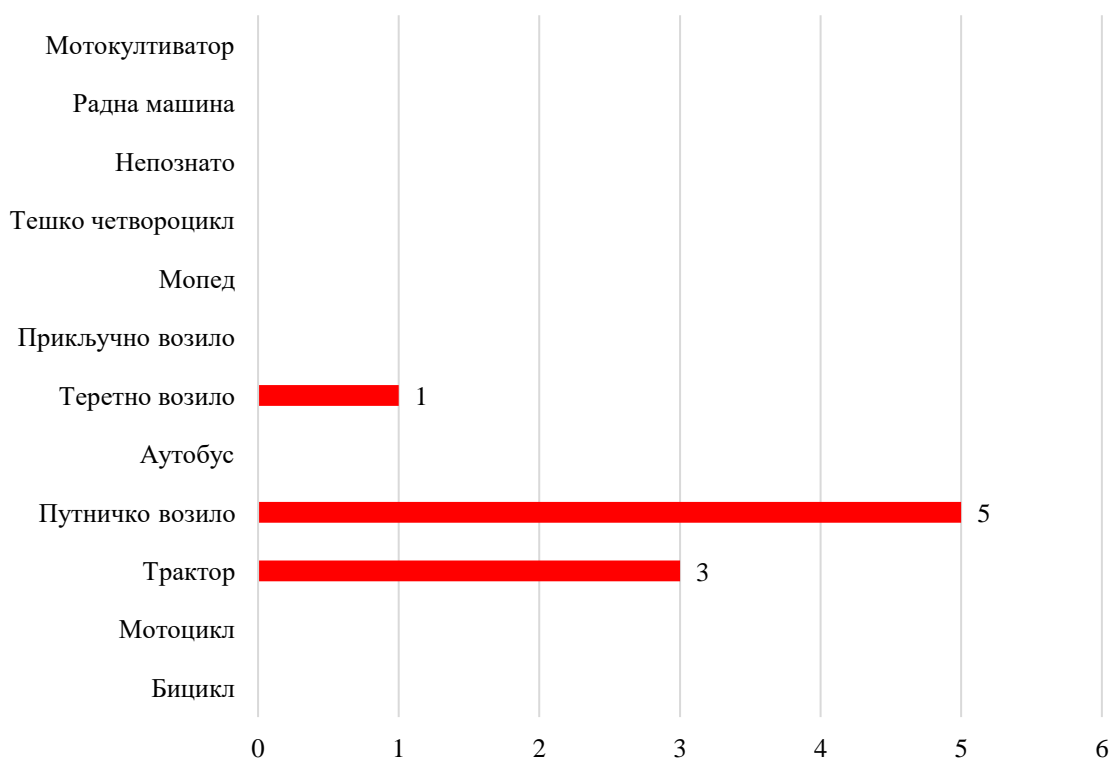
На графиконима 6.8. и 6.9. је представљено учешће категорије возила у саобраћајним незгодама са погинулима и у укупном броју саобраћајних незгода за период од последњих пет година на територији општине Александровац.



Табела 6.8. Саобраћајне незгоде по категорији возила, за период од 2019. до 2023. године.

Категорија возила	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
Бицикл	0	17	17	0	17
Мотоцикл	0	9	9	0	23
Трактор	3	11	14	9	23
Путничко возило	5	99	104	81	185
Аутобус	0	2	2	1	3
Теретно возило	1	11	12	14	26
Прикључно возило	0	4	4	10	14
Мопед	0	9	9	2	11
Тешко четвороцикл	0	1	1	0	1
Непознато	0	0	0	3	3
Радна машина	0	0	0	1	1
Мотокултиватор	0	4	4	0	4

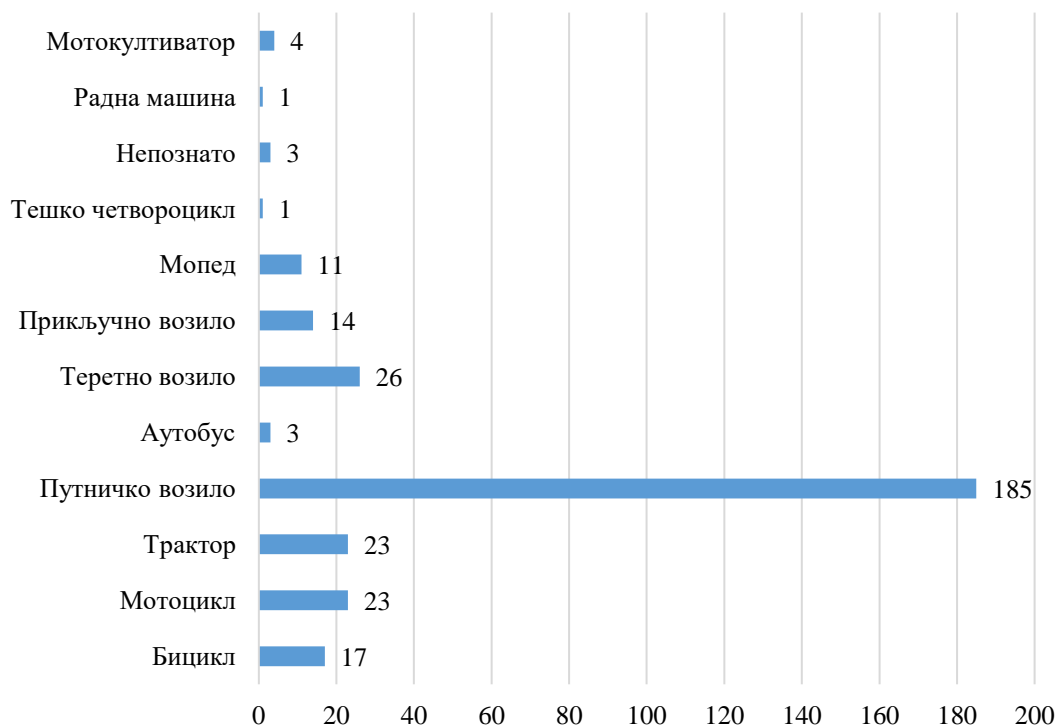
СН ПОГИНУЛИ



Графикон 6.8. Саобраћајне незгоде са погинулим по категоријама возила, за период од 2019. до 2023. године.



СН УКУПНО



Графикон 6.9. Укупан број саобраћајних незгода по категоријама возила, за период од 2019. до 2023. године.

БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА ПОЛУ УЧЕСНИКА

У наставку ће бити анализирани учесници у саобраћајним незгодама према полу. У табели 6.9. је представљено колико особа је настрадало у саобраћајним незгодама мушког, односно женског пола на путевима општине Александровац, у периоду од 2019. до 2023. године.

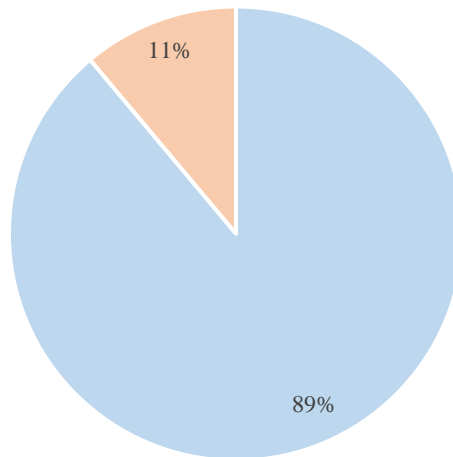
Табела 6.9. Настрадали учесници у саобраћају према полу, за период од 2019. до 2023. године.

Пол	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Мушкарци	8	31	136	167	175
Жене	1	16	78	91	92

У посматраном периоду погинула је 8 особа мушког пола, што чини 89% од укупног броја погинулих лица, док је погинула и једна особа женског пола (што чини 11% од укупног броја погинулих лица). На графикону 6.10. су приказана погинула и настрадала лица у саобраћајним незгодама према полу.

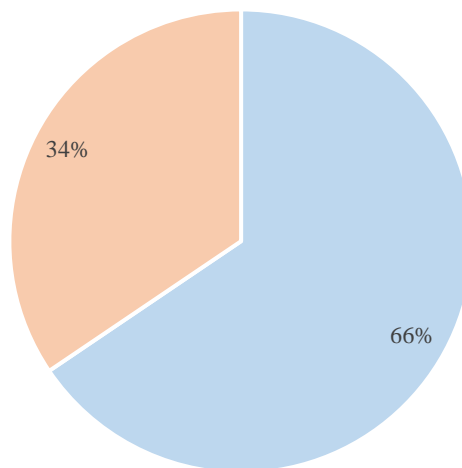


ПОГИНУЛИ



■ Мушки ■ Женски

НАСТРАДАЛИ



■ Мушки ■ Женски

Графикон 6.10. Погинула и настрадала лица у саобраћајним незгодама према полу учесника у саобраћају, за период од 2019. до 2023. године.



ПРОСТОРНА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Просторна анализа саобраћајних незгода спроведена је за период од 2019. до 2023. године. Саобраћајне незгоде које су се догађале у наведеном периоду у односу на категорију пута приказане су у табели 6.10.

Из табеле 6.10. се види да се највише саобраћајних незгода догодило на државним путевима ПА реда (152 саобраћајне незгоде). Након тога се посебно издваја локални путеви (67 саобраћајних незгода). Ови подаци су од изузетне важности за управљаче путева на државним путевима ПА реда, као и на локалним путевима и улицама, јер пружају јасан увид у стање безбедности саобраћаја и омогућавају доношење адекватних мера за унапређење безбедности саобраћаја.

На графикону 6.11. је приказано процентуално колико саобраћајних незгода се догодило на којој категорији пута, у периоду од 2019. до 2023. године. Са графикона се види да су саобраћајне незгоде које су се дешавале на локалном путу са мање тежих последица у односу на укупан број саобраћајних незгода. Важно је имати на уму да постоје четири фактора безбедности саобраћаја, а то су: Човек, Возило, Пут и Окружење пута. Због наведеног општина Александровац има потенцијал да унапреди безбедност саобраћаја на локалним путевима.

Табела 6.10. Саобраћајне незгоде по категорији пута, за период од 2019. до 2023. године.

Категорија пута ¹	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
Локални пут	2	39	41	26	67
Улица вишег реда	0	7	7	8	15
Државни пут ПА реда	5	79	84	68	152
Некатегорисани пут	1	5	6	2	8
Улица нижег реда	1	30	31	22	53
Пролазак државног пута ПА кроз насеље	1	35	36	26	62

У табели 6.11. приказан је број и последице саобраћајних незгода које су се догодиле у насељу и ван насеља за анализирани период од 2019. до 2023. године.

Табела 6.11. Саобраћајне незгоде у односу на пут у и ван насеља, за период од 2019. до 2023. године.

	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
Насеље	4	95	99	72	171
Ван насеља	5	86	91	68	159

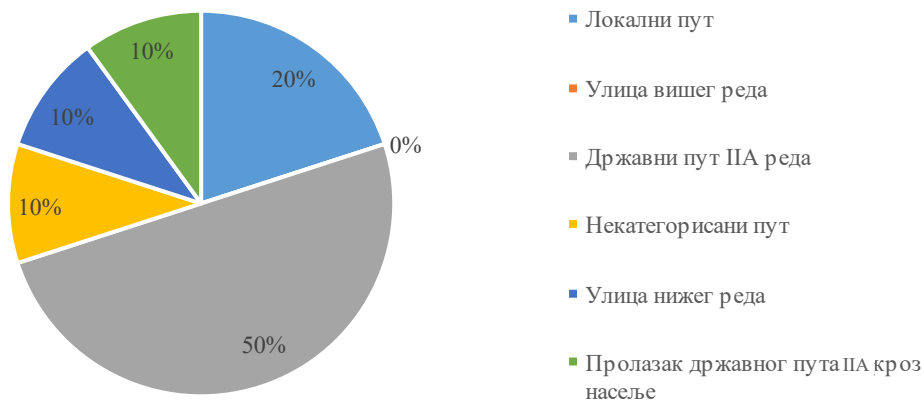
На графикону 6.12. се види да се највећи број саобраћајних незгода догодио на путевима у насељу, чак 52% од укупног броја саобраћајних незгода за период од 2019. до 2023. године. Међутим, када се погледају саобраћајне незгоде са погинулим лицима, може се

¹ Категорија пута дефинисана у оквиру Интегрисане базе података о обележјима безбедности саобраћаја <https://bazaabs.abs.gov.rs/absPortal/>

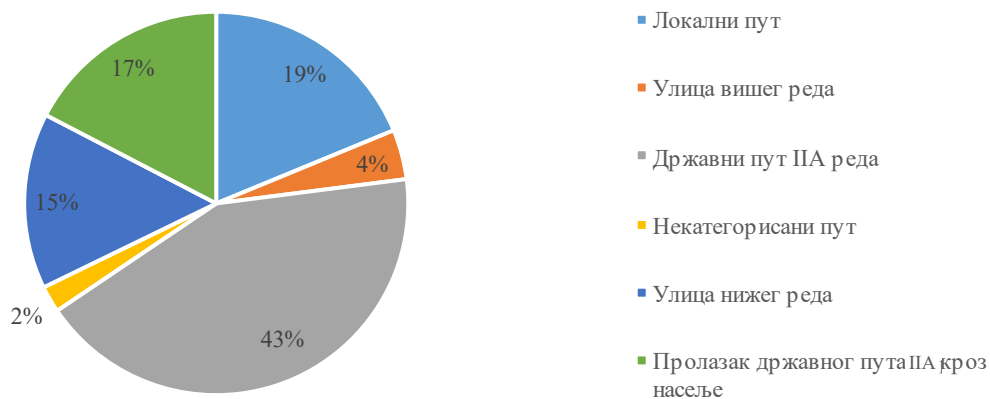


видети да се највећи број саобраћајних незгода са погинулим догодио на путевима ван насеља (56% од укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима). Овакве чињенице показују на потребу да се унапредити безбедност саобраћаја на путевима у и ван насеља.

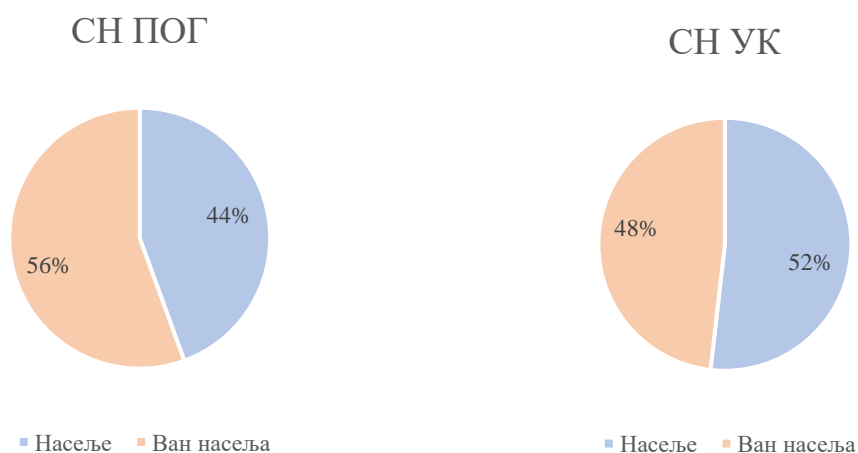
СН ПОГ



СН УК



Графикон 6.11. Процент саобраћајних незгода у зависности од категорије пута, за период од 2019. до 2023. године.

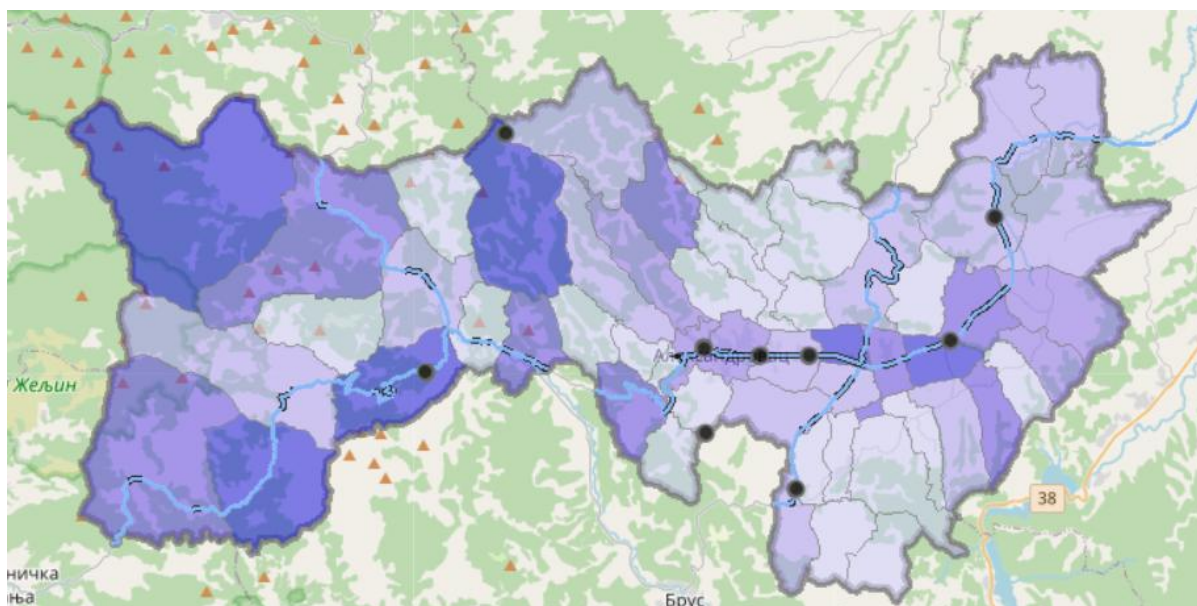


Графикон 6.12. Процент саобраћајних незгода у односу на пут у и ван насеља, за период од 2019. до 2023. године.

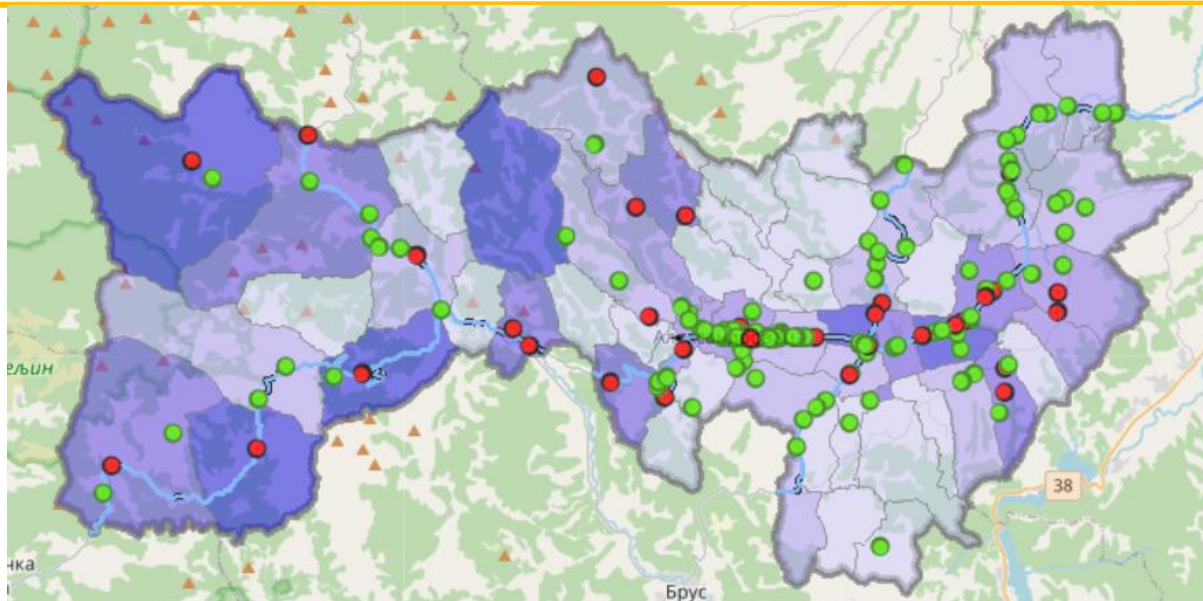
Саобраћајне незгоде које су се дешавале на путевима општине Александровац током период од 2019. до 2023. године, односно њихове локације (просторна расподела саобраћајних незгода), су приказане на сликама 6.1. до 6.3.

На слици 6.1. се види да је највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима сконцентрисан на државним путевима. Овакве саобраћајне незгоде представљају потенцијално опасно места које је потребно детаљније анализирати и идентификовати према Законској регулативи у наредном периоду.

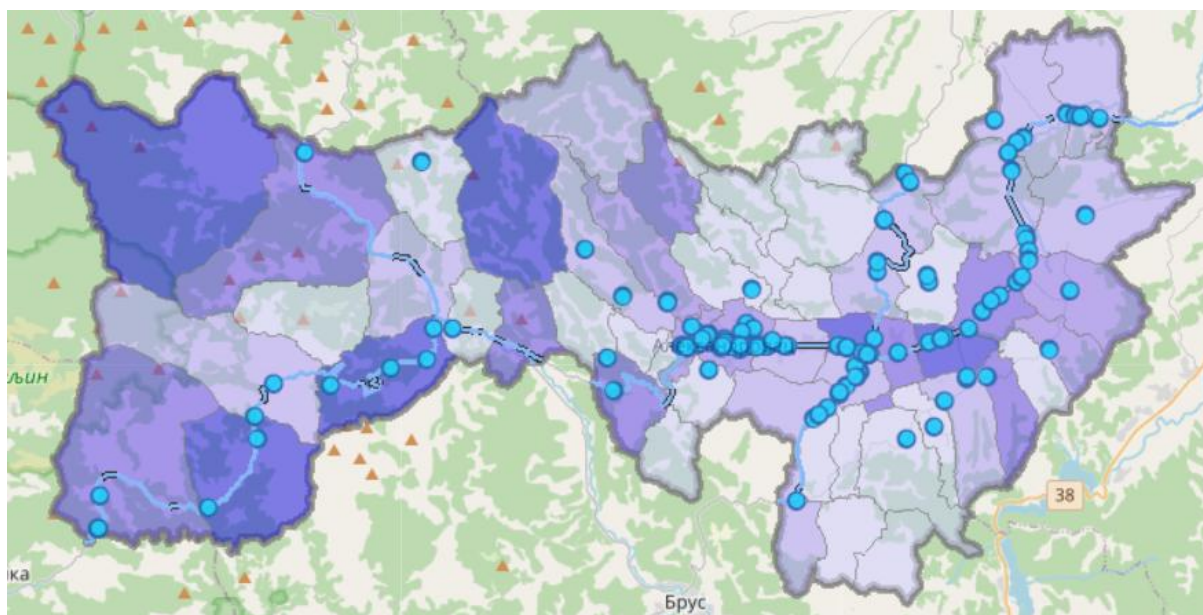
На слици 6.2. је приказана локација саобраћајне незгоде са повређеним лицима на путевима општине Александровац. Ту се види да се саобраћајна незгоде са повређеним лицима највише концентрисане на државном путу у насељу.



Слика 6.1. Просторна расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима, за период од 2019. до 2023. године.



Слика 6.2. Просторна расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима, за период од 2019. до 2023. године.



Слика 6.3. Просторна расподела саобраћајних незгода са материјалном штетом, за период од 2019. до 2023. године.



7. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Друштвено-економске последице саобраћајних незгода представљају економску вредност свих директних и индиректних последица изазваних саобраћајним незгодама. Међутим, укупне економске последице саобраћајних незгода није могуће прецизно утврдити, односно проценити и израчунати. Разлог томе јесте што се под економским последицама саобраћајних незгода подразумевају: бол и патња жртава саобраћајних незгода, губитак квалитета живота жртава саобраћајних незгода, некомпензована бол и недостатак жртве родбини, медицински трошкови, трошкови хитних служби и здравствених услуга, изгубљена продуктивност, трошкови осигурања, социјална давања, трошкови сахране, губици услед ремећења радног процеса, трошкови судских процеса, временски губици особа које нису учествовале у незгоди, и материјалне штете. Саобраћајне незгоде имају штетан утицај и на индивидуални и на друштвени ниво, што резултира трошковима услед повреда лица и оштећења имовине, повећањем времена путовања и емисијама услед загушења).

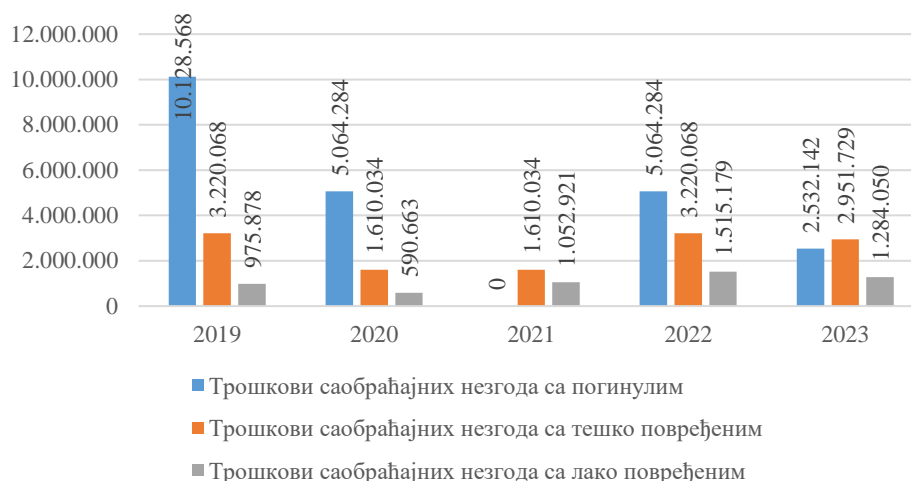
Трошкови саобраћајних незгода на годишњем нивоу износе од 1% до 3% БДП-а и достижу \$500.000.000.000. Истраживања су показала да су у Републици Србији током 2023. године, трошкови услед последица саобраћајних незгода чиниле приближно 4,85% БДП-а.

Пратећи модел прорачуна друштвено-економских последица саобраћајних незгода на основу резултата истраживања SafetyCube за Републику Србију, у табели 8.1. се налазе вредности трошкова последица саобраћајних незгода у Републици Србији.

Табела 7.1. Стандардне вредности укупних друштвено-економских последица саобраћајних незгода у републици Србији, у зависности од последица (све вредности су у €).

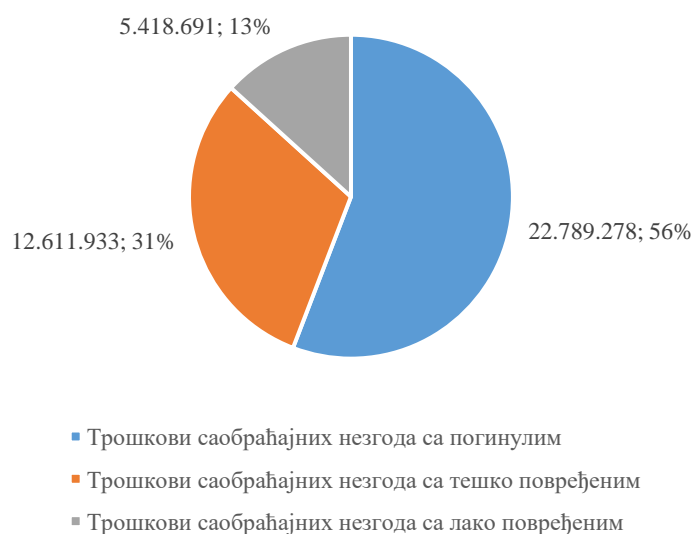
Последица	ПОГ	ТПП	ЛТП	СНПОГ	СНТПП	СНЛТП	СНМШ
Трошкови	2.532.142	268.339	25.681	2.861.308	310.532	34.854	8.435

Са графикана 7.1. се може видети да су највећи трошкови саобраћајних незгода са погинулим лицима забележени током 2019. године, када се и догодио највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима, у висини од 10.128.568€, док су највећи трошкови саобраћајних незгода са тешко телесно повређеним лицима евидентирани 2019. и 2022. године у износу од 3.220.068€. Када се ради о трошковима саобраћајних незгода са лаким телесним повредама, највиши трошкови су забележени 2022. године, у износу од 1.515.179€. Из наведеног се може закључити да трошкови саобраћајних незгода из године у године осцилују.



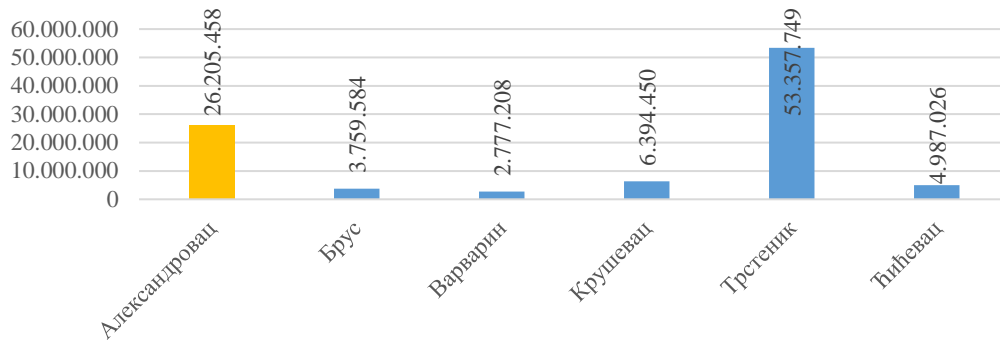
Графикон 7.1. Трошкови саобраћајних незгода за период од 2019. до 2023. године.

Анализирајући посматрани период од 2019. до 2023. године, може се уочити да 56% трошкова саобраћајних незгода чине трошкови саобраћајних незгода са погинулим лицима, док 31% чине трошкови са тешко телесно повређеним лицима (графикон 8.2.). Укупни трошкови саобраћајних незгода општине Александровац износе 40.819.902€.



Графикон 7.2. Процентуална расподела трошкова саобраћајних незгода у односу на последице.

Посматрајући територију ПУ Крушевац, општина Александровац се налази на другом месту општина које највише издвајају на трошкове саобраћајних незгода, одмах после Трстеника. Трошкови саобраћајних незгода током 2022. године на територији општине Александровац су најмање износили 26.205.458€ (графикон 8.3.).



Графикон 7.3. Укупни трошкови саобраћајних незгода на нивоу ПУ Крушевац за 2022. годину.



8. ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Индикатори перформанси 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. Индикатори најчешће описују понашање учесника у саобраћају. Савремени приступ у раду у области безбедности саобраћаја се у великој мери базира на праћењу стања и планирању активности применом индикатора перформанси безбедности саобраћаја. У последње време се веома често користе као примарни показатељи за рад и усмеравање активности саобраћајне полиције у Републици Србији.

При разматрању индикатора перформанси безбедности саобраћаја треба имати у виду да то нису саобраћајни прекршаји (откривени од стране саобраћајне полиције), већ евидентирано понашање учесника у саобраћају. Важно је истаћи да приликом прикупљања података о индикаторима не постоје утицаји других елемената на промене понашања учесника у саобраћају, попут саобраћајне полиције на путу, односно лице које прикупља податке о индикаторима не сме да утиче на промену понашања учесника у саобраћају.

Неки од индикатора обухватају пасивне елементе безбедности саобраћаја. Елементи пасивне безбедности саобраћаја имају за циљ да ублаже последице саобраћајне незгоде када се саобраћајна незгода догоди. Индикатори активне безбедности саобраћаја нам показују колико су одређени учесници у саобраћају угрожени, односно колики проценат учесника у саобраћају не поштују одређена правила и тиме себе и остале излажу угрожености у саобраћају.

Индикатори перформанси безбедности саобраћаја за општину Александровац биће приказани на основу теренског истраживања. У табели 9.1. приказани су вредности индикатора за сваки индикатор на територији општине Александровац појединачно, за 2023. годину.

Табела 9.1. Вредности свих индикатора за општину Александровац и Републику Србију, за 2023. годину.²

Индикатори	Индикатори	Насеље			Ван насеља			Укупно		
		ЛС	Ранг	СРБ	ЛС	Ранг	СРБ	ЛС	Ранг	СРБ
Мобилни телефон	ПА	94,8	129	96,4	98,7	27	96,1	96,8	68	96,3
	ТВ	92,9	70	92,3	92,0	76	90,7	92,4	77	91,4
	БУС	87,5	101	89,7	90,6	79	89,9	89,1	96	90,2
Сигурносни појас	Возачи ПА	84,8	91	84,1	90,0	74	88,3	87,4	94	86,9
	Сувозачи ПА	91,9	10	80,4	87,8	57	84,1	89,8	23	82,7
	Предње седиште ПА	87,6	49	82,7	89,1	59	86,7	88,4	56	85,2
	Задње седиште ПА	21,2	39	14,7	13,0	102	18,1	16,8	81	17,1
	Возачи ТВ	31,1	140	51,3	46,0	104	55,5	38,9	130	53,7
	Сувозачи ТВ	38,9	98	50,0	31,4	118	52,4	34,0	111	51,0
	Предње седиште ТВ	33,3	133	51,0	40,0	132	54,7	37,2	139	53,0
	Возачи БУС	18,8	75	22,3	21,9	106	31,9	20,3	99	28,7
	Сувозачи БУС	0,0	51	13,8	0,0	55	16,2	0,0	84	16,3
Заштитни системи за децу	Предње седиште БУС	13,0	93	20,1	18,9	105	28,2	15,7	111	25,6
	Дечије седиште	48,0	138	67,0	90,3	18	71,0	64,2	114	70,2
	Сигурносни појас	62,0	46	45,0	81,1	6	44,7	70,1	18	47,1
Укупно – деца		55,0	101	56,8	85,3	7	59,2	67,3	53	59,7
Заштитни системи – сви у ПА		77,7	53	73,9	79,2	67	77,6	78,4	59	76,3
Заштитне кациге	Возачи мопеда	76,9	50	67,5	50,0	99	65,6	73,3	65	66,9
	Путници на мопедима	N/A	N/A	48,1	N/A	N/A	52,1	N/A	N/A	49,6
	Возачи и путници на мопедима	76,9	47	65,9	50,0	99	64,4	73,3	64	65,4
	Возачи мотоцикала	82,4	102	86,6	75,7	112	88,3	77,8	117	88,1
	Путници на мотоциклима	N/A	N/A	70,2	90,9	69	87,3	90,9	58	80,0
	Возача и путника на мотоциклима	82,4	89	84,8	79,2	111	88,2	80,0	108	87,0
	Мопедиста и мотоциклиста	80,0	55	74,6	78,0	79	78,6	78,8	72	77,2
	Бициклисти	0,0	51	4,3	0,0	64	11,5	0,0	83	6,4
Пешаци	% прелазака на "зелено" светло	N/A	N/A	83,6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	83,6
	% прелазака на ОПП	71,6	85	67,4	N/A	N/A	N/A	71,6	85	67,4
	% исправних прелазака	71,6	101	73,8	N/A	N/A	N/A	71,6	101	73,8
	% исправних прелазака деце	46,0	153	76,6	N/A	N/A	N/A	46,0	153	76,6
	% прелазака без ометања	92,2	129	94,5	N/A	N/A	N/A	92,2	129	94,5

Легенда:

Ранг – позиција посматране локалне самоуправе у односу на остале локалне самоуправе на подручју Републике Србије према конкретном индикатору.

ЛС – локална самоуправа

СРБ – Република Србија

ПА – путнички аутомобил

ТВ – теретна возила

БУС – аутобус

ОПП – обележени пешачки прелаз

N/A – подаци/ранг не постоје или нису доступни

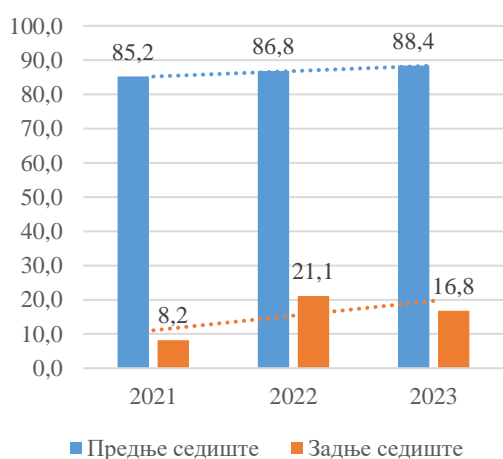
² Извештај о основним показатељима стања безбедности саобраћаја у периоду од 2019. до 2023. године – општине Александровац, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, 2023. године.



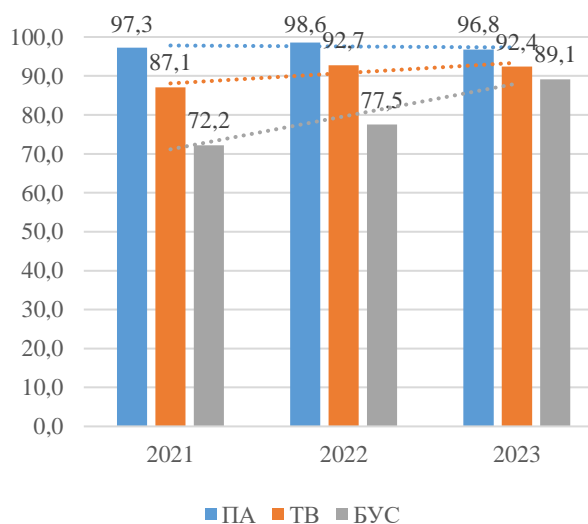
Сагледавајући вредности индикатора безбедности саобраћаја за општину Александровац и поредећи их са резултатима за Републику Србију, кључни проблеми безбедности саобраћаја којима треба посветити пажњу на територији општине су:

- Коришћење мобилног телефона. На територији општине Александровац, индикатор коришћења мобилног телефона у путничким аутомобилима током војње је на нивоу републичког просека. Забрињава тренд погоршавања вредности овог индикатора за око 2% у односу на претходну годину.
- Употреба сигурносног појаса на предњем седишту. Вредност овог индикатора је на нивоу републичког просека и спада у категорији средњих вредности. Вредност овог индикатора се није значајно мењала претходних година.
- Употреба сигурносног појаса на задњем седишту. Иако је општина Александровац на нивоу републичког просека по овом индикатору, вредност овог индикатора је веома ниска и износи свега 16,8%.
- Коришћење заштитних система за децу. Иако изнад републичког просека, вредност овог индикатора спада у категорију веома ниских вредности индикатора.
- Понашање пешака. Вредности свих посматраних индикатора који анализирају понашање пешака припадају категорији средњих, ниских и веома ниских вредности.

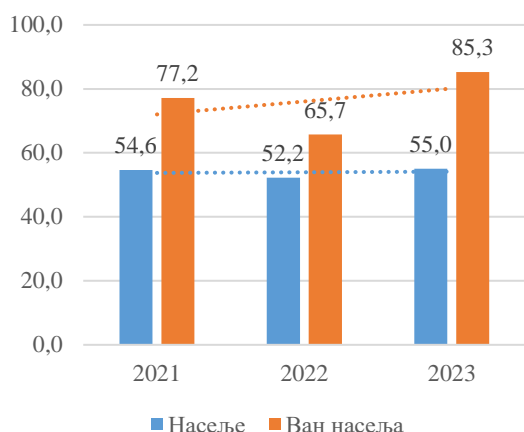
Имајући у виду идентификоване проблеме безбедности саобраћаја, којима треба посветити пажњу на територији општини Александровац, у наставку је приказана њихова детаљна анализа у периоду од 2021. до 2023. године.



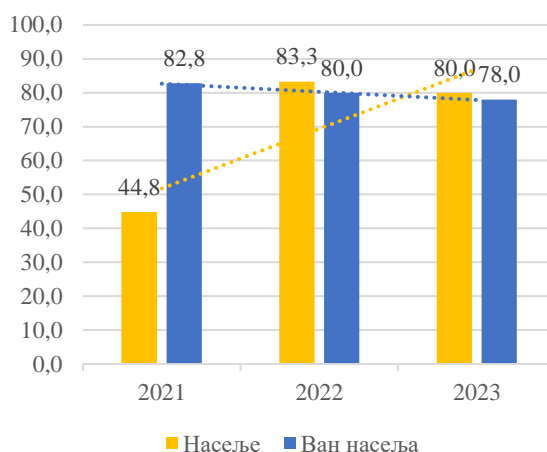
Графикон 9.1. % употребе сигурносног појаса у путничким аутомобилима



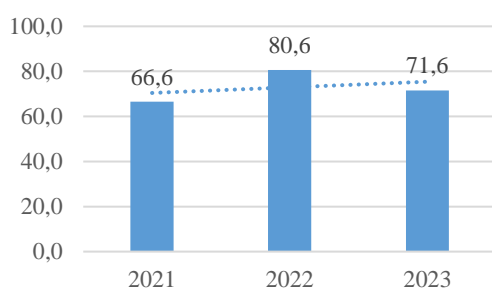
Графикон 9.2. % употребе мобилних телефона возача према категорији возила



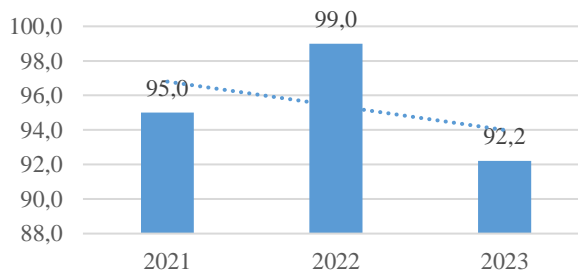
Графикон 9.3. % деце која се правилно превозе у путничким возилима (0-12 година)



Графикон 9.4. % употребе заштитне кациге моторизованих двоточкаша (мопед и мотоцикл)



Графикон 9.5. % пешака који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу

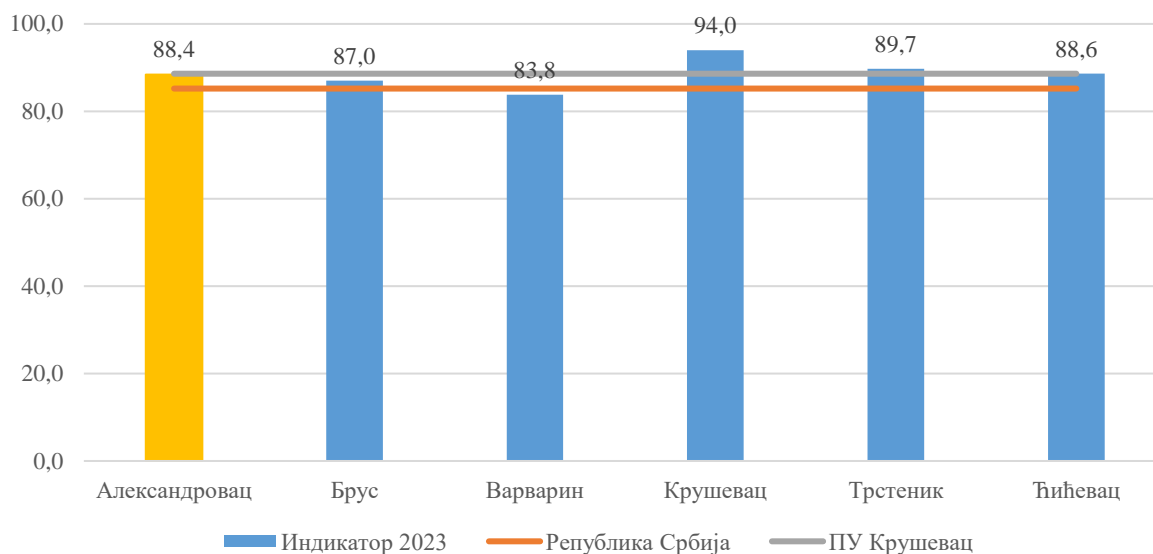


Графикон 9.6. % пешака који прелазе улицу без употребе уређаја за ометање пажње

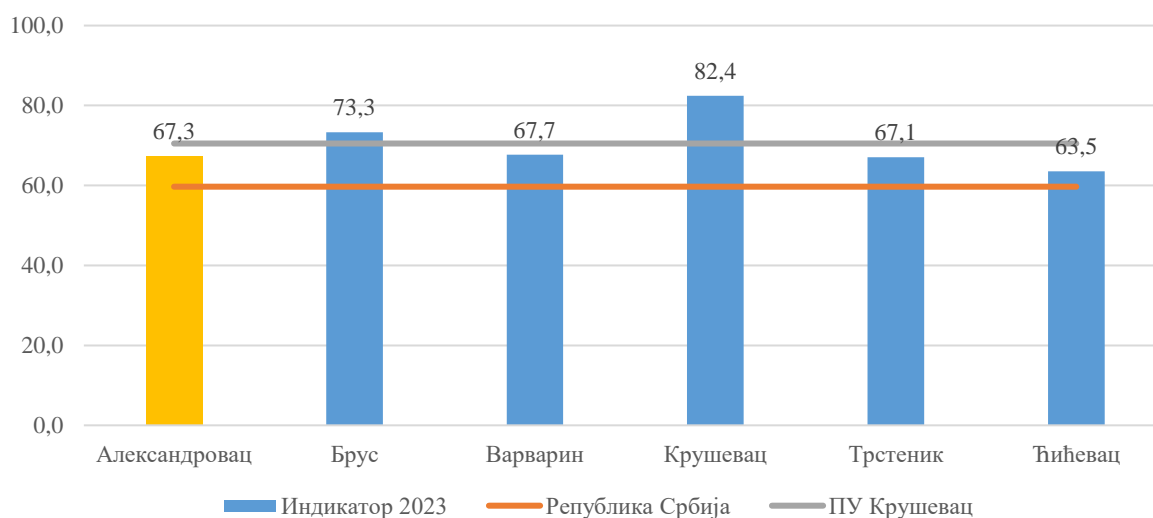
На основу спроведене анализе, може се уочити да индикатор % деца која се правилно превозе у путничким возилима (0-12), а који је препознат као област који је потребно посветити додатна пажња приликом планирања мера и активности из године у годину има константан тренд на путевима у насељу, док је на путевима ван насеља у благом порасту, али је још увек испод републичког просека.

Такође, забележена је и велики пад индикатора % употребе заштитне кациге моторизованих двоточкаша (мопед и мотоцикл) када се ради о путевима у насељу и ван насеља.

Индикатор који описује понашање пешака, а пре свега индикатор % пешака који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу, осцилује из године у годину у посматраном периоду, са трендом раста. Док су забележене осцилације индикатора % пешака који прелазе улицу без употребе уређаја за ометање пажње.



Графикон 9.7. % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима.



Графикон 9.8. % деце која се правилно превозе у путничким возилима (0-12 година)

Посматрајући измерене вредности индикатора % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима у 2023. години на нивоу полицијске управе Крушевац, општина Александровац спада у општине са бољом вредношћу овог индикатора. Поред тога, индикатор који описује употребу заштитних систем у путничким возилима, односно правилно превозење деце у саобраћају на подручју ПУ Крушевац, општина Александровац се по резултатима истраживања сврстава у четврту општину на нивоу ПУ Крушевац, али је и међу четири општине према проценту деце која се правилно превозе у путничким возилима (0-12 година) испод вредности добијених за ПУ Крушевац.



9. СТЕПЕН УГРОЖЕНОСТИ У САОБРАЋАЈУ

Утврђивање нивоа безбедности саобраћаја на неком одређеном подручју истраживања није лако мерљиво, па се из тог разлога за одређивање нивоа безбедности у саобраћају користи њено наличје, односно степен угрожености. Под степеном угрожености подразумева се ризик који прати одвијање саобраћаја, тј. опасност којој су изложени људи и имовина. Такође, степен угрожености представља могућност, вероватноћу или могућност настанка саобраћајне незгоде или другог вида угрожавања људи и имовине.

Израчунавање степена угрожености омогућава нам да утврдимо степен, односно величину опасности, разлоге њеног настајања као и одређена сазнања која ће омогућити ефикасније мере друштвене интервенције. За оцену степена угрожености у саобраћају користе се различити поступци и анализе:

- Анализа саобраћајних незгода;
- Анализа конфликта у саобраћају;
- Експертско утврђивање.

За утврђивање степена угрожености на основу анализе саобраћајних незгода, стављају се у однос саобраћајне незгоде и њихове последице са: бројем становника, бројем регистрованих моторних возила, интензитетом саобраћаја, дужином путне и уличне мреже и слично. Како би се показало стање безбедности саобраћаја у општини Александровац коришћени су релативни показатељи безбедности саобраћаја. Релативни показатељи који су коришћени у овом случају су пондерисани јавни ризик и саобраћајни ризик страдања у саобраћају.

Пондерисани јавни ризик (ЈПР) страдања у саобраћају на територији општине Александровац представља годишњи пондерисани број настрадалих лица у саобраћајним незгодама на 10.000 становника. Пондерисани саобраћајни ризик (СПР) страдања у саобраћају на територији општине Александровац представља годишњи пондерисани број настрадалих лица у саобраћајним незгодама на 10.000 регистрованих возила.

$$\text{ЈПР} = \frac{\text{ЛТП} * P_1 + \text{ТТП} * P_2 + \text{ПОГ} * P_3}{\text{Бр. становника}} * 10.000$$

Где је:

ЈПР – Јавни пондерисани ризик;

ЛТП – Лако телесно повређена лица;

ТТП – тешко телесно повређена лица;

ПОГ – Погинула лица;

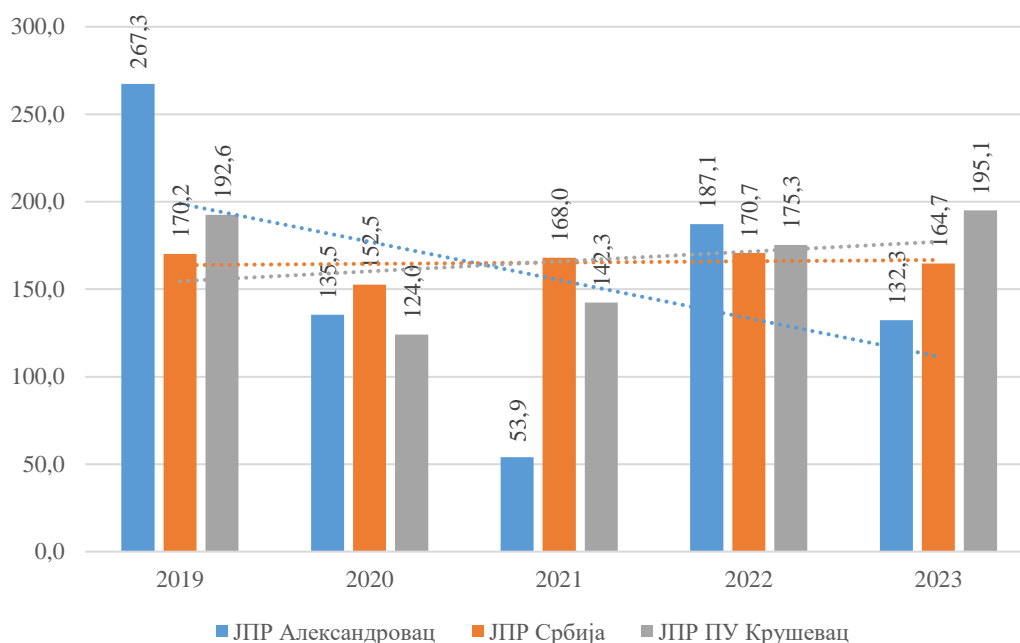
P1 – коефицијент придружен лаким телесним повредама – P1=1;

P2 – коефицијент придружен тешким телесним повредама – P2=13;

P3 – коефицијент придружен смртним последицама – P3=99.



Највиша стопа јавног пондерисаног ризика у општини Александровац је забележена 2019. године и износила је 267,3 погинулих на 10.000 становника (графикон 9.1.). Поред тога, учесници у саобраћају на територији општине Александровац су били скоро 1,5 пута више угрожени у саобраћају у односу на остале учеснике у саобраћају на територији Републике Србије. Најнижа стопа јавног пондерисаног ризика је забележена 2021. године и износила је 53,9 погинулих на 10.000 становника (графикон 9.1.). За посматрани период, средња вредност јавног пондерисаног ризика је износила 155,2 погинулих на 10.000 становника. Током целокупног посматраног периода, јавни пондерисани ризик општине Александровац је осциловао у односу на јавни пондерисани ризик на подручју ПУ Крушевац, као и Републике Србије (графикон 9.1.), али је истовремено уочен и опадајући тренд.



Графикон 9.1. Јавни пондерисани ризик страдања у саобраћајним незгодама, за период од 2019. до 2023. године.

$$\text{СПР} = \frac{\text{ЛТП} * P_1 + \text{ТТП} * P_2 + \text{ПОГ} * P_3}{\text{Бр. регистрованих возила}} * 10.000$$

Где је:

СПР – Саобраћајни пондерисани ризик;

ЛТП – Лако телесно повређена лица;

ТТП – тешко телесно повређена лица;

ПОГ – Погинула лица;

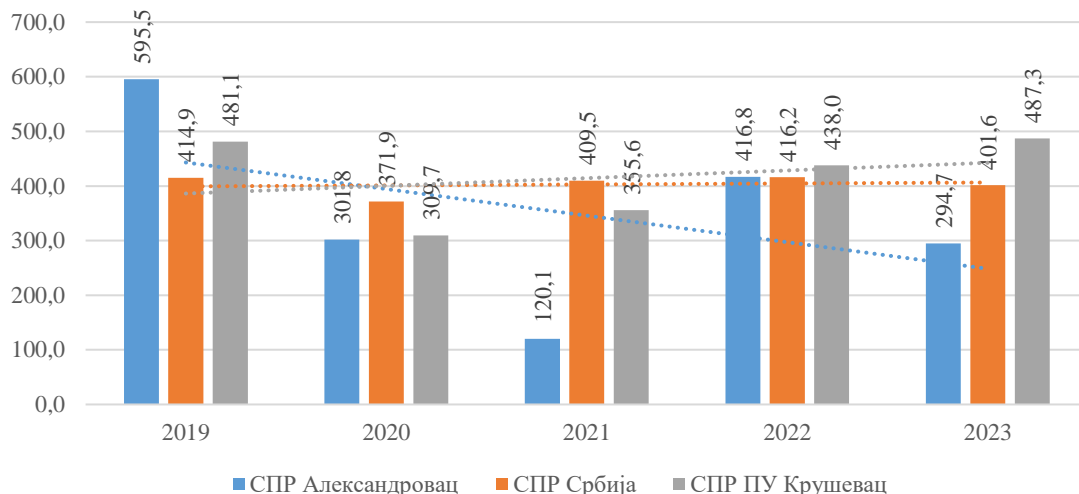
P1 – коефицијент придружен лаким телесним повредама – P1=1;

P2 – коефицијент придружен тешким телесним повредама – P2=13;

P3 – коефицијент придружен смртним последицама – P3=99.

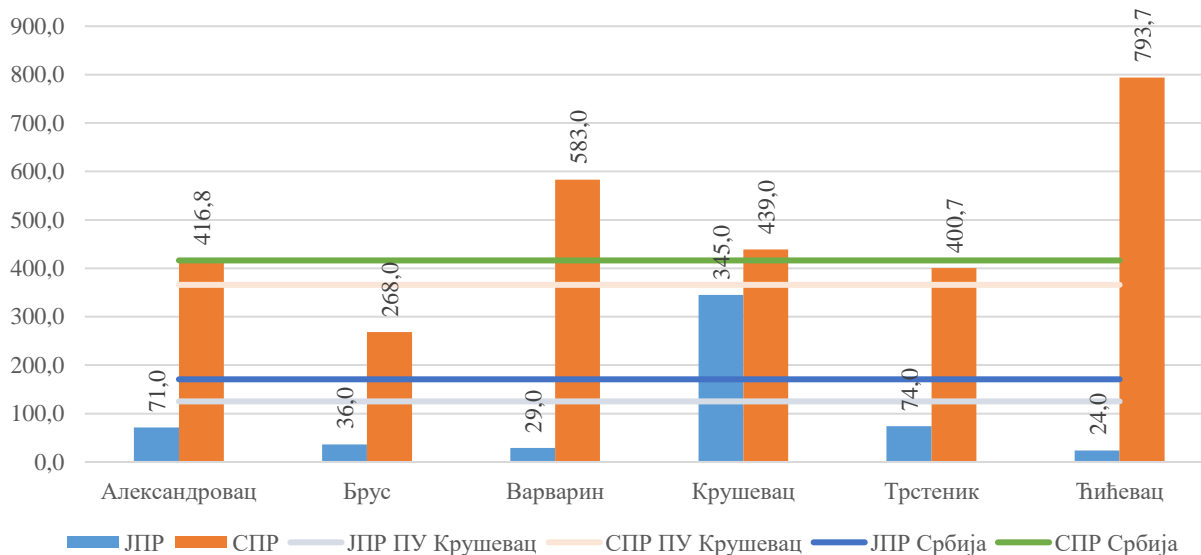
Највиша стопа саобраћајног пондерисаног ризика у општини Александровац је забележена 2019. године и износила је 595,5 погинулих на 10.000 регистрованих возила (графикон 9.2.). Најнижа стопа саобраћајног пондерисаног ризика је забележена 2021. и износила је 120,1 погинуо на 10.000 регистрованих возила (графикон 9.2.). За посматрани период, средња вредност саобраћајног пондерисаног ризика је износила

345,8 погинулих на 10.000 регистрованих возила. Током целокупног посматраног периода, саобраћајни пондерисани ризик општине Александровац је осциловао у односу на саобраћајни пондерисани ризик на подручју ПУ Крушевац, као и Републике Србије (графикон 9.2.), али је истовремено уочен и опадајући тренд.

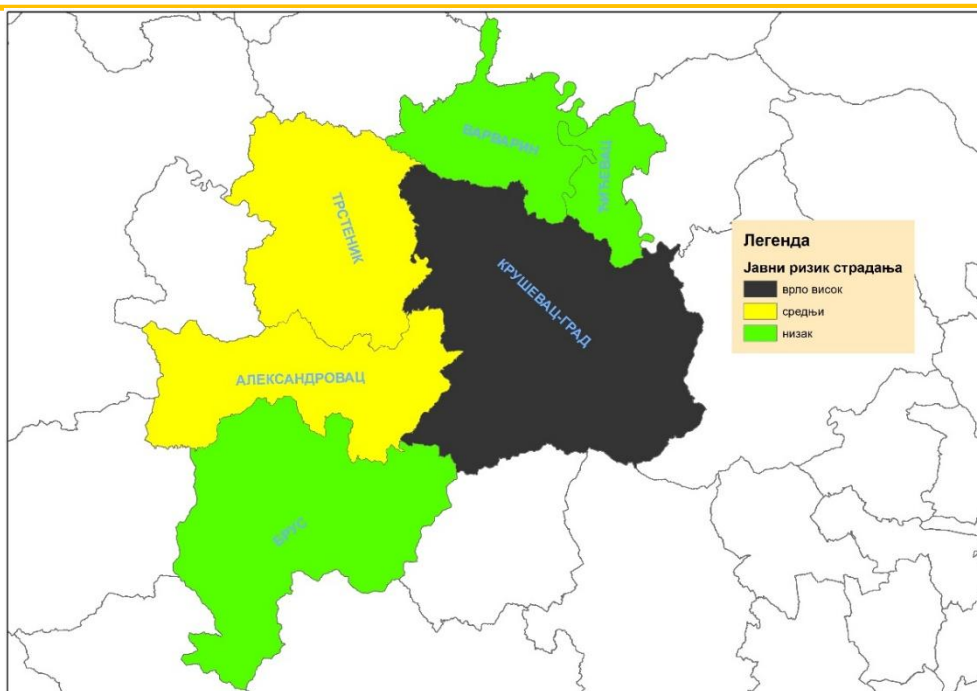


Графикон 9.2. Саобраћајни пондерисани ризик страдања у саобраћајним незгодама, за период од 2019. до 2023. године.

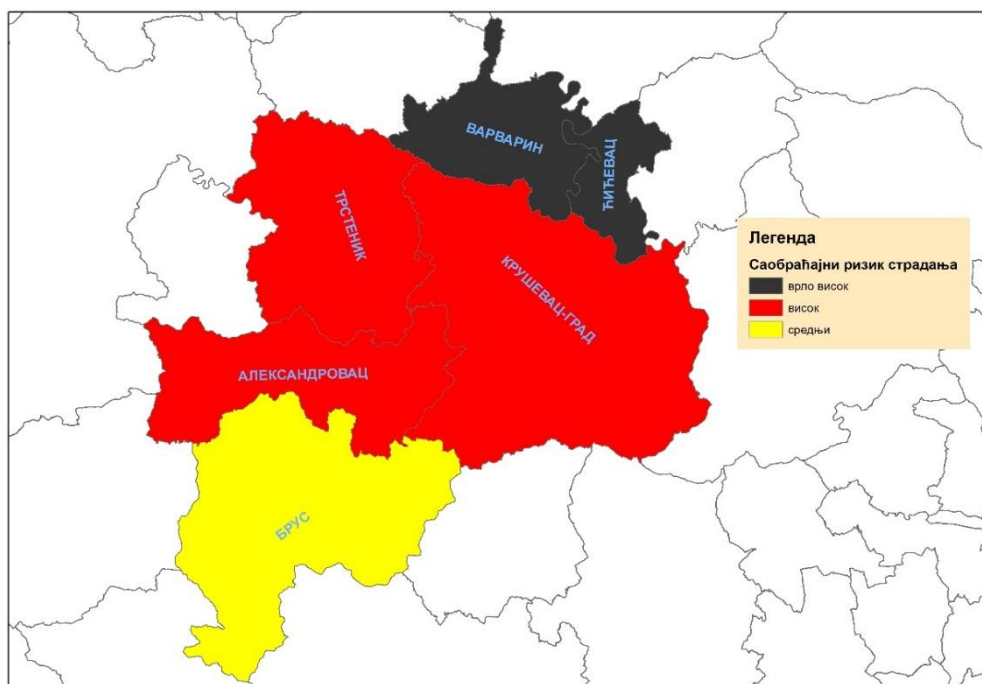
Посматрајући подручје ПУ Крушевац, где поред општина Александровац припада још 5 општина, може се уочити да општина Александровац има висок ризик страдања учесника у саобраћају, који је у нивоу вредности републичког просека за 2022. годину (графикон 9.3.).



Графикон 9.3. Упоредна анализа јавног пондерисаног и саобраћајног пондерисаног ризика страдања у саобраћају у односу на ПУ Крушевац и Републику Србију, током 2022. године.



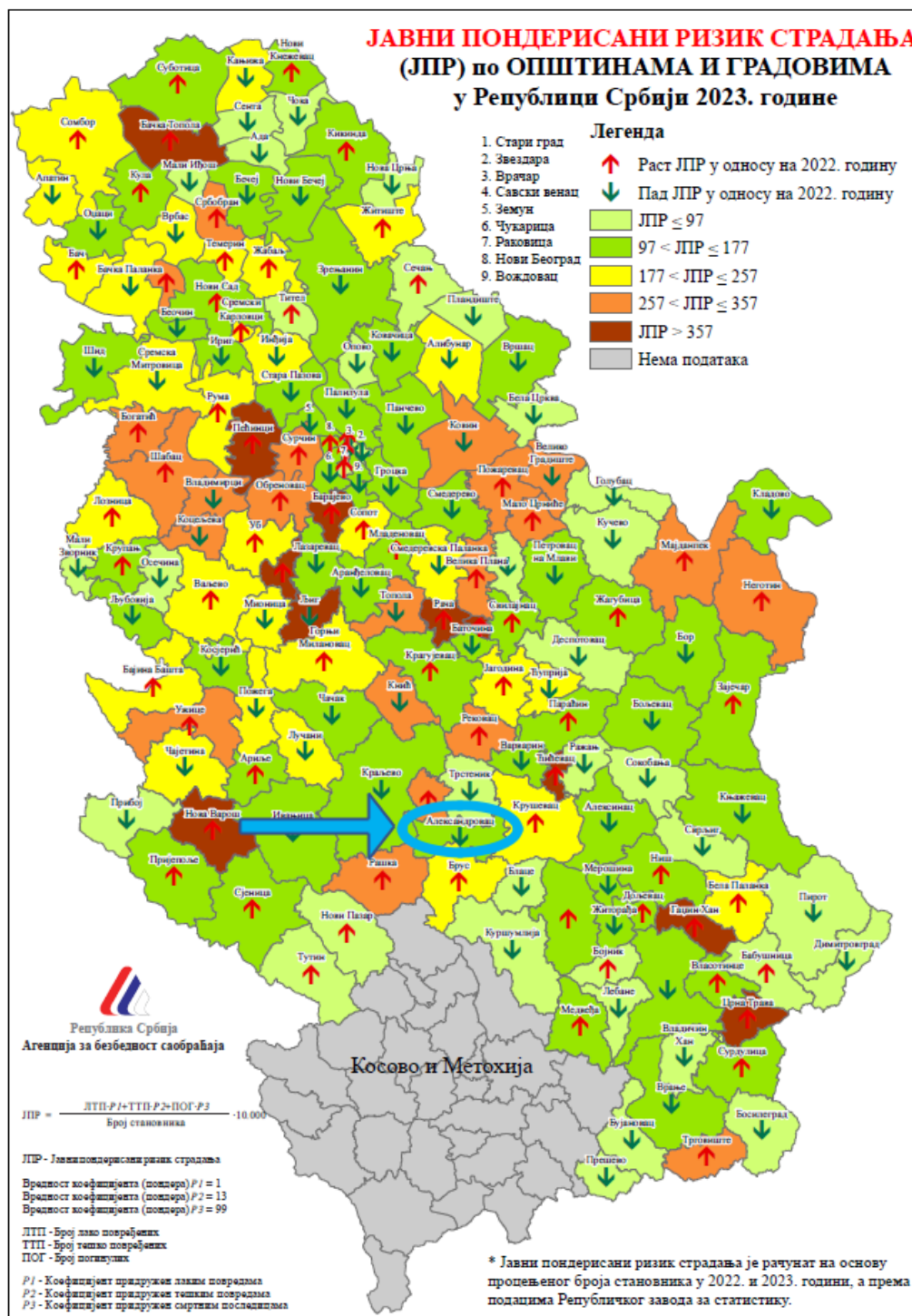
Слика 9.1. Картографски приказ јавног пондерисаног ризика страдања у саобраћајним незгодама за 2022. годину, на територији ПУ Крушевац.



Слика 9.2. Картографски приказ саобраћајног пондерисаног ризика страдања у саобраћајним незгодама за 2022. годину, на територији ПУ Крушевац.

На карти испод, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2023. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (погинули, тешко повређени и лако повређени) током 2023. године и броја становника за сваку локалну самоуправу. Вредности јавног пондерисаног ризика су подељене у 5 класа.

Јавни пондерисани ризик за општину Александровац припада класи ниске вредности ризика, при чему је у 2023. години дошло до смањења јавног пондерисаног ризика у односу на 2022. годину. Ова локална самоуправа је на 58. месту од 161 локалне самоуправе у Републици Србији по вредности јавног пондерисаног ризика за 2023. годину.



Слика 9.3. Картографски приказ јавног пондерисаног ризика страдања у саобраћајним незгодама, на територији Републике Србије у 2023. години



10. ДЕФИНИСАЊЕ ЖЕЉЕНОГ СТАЊА

Жељено стање безбедности саобраћаја је дефинисано амбицијом, мисијом, визијом и циљевима. Циљеви се односе на: унапређење система безбедности саобраћаја, унапређење ставова и свести значајних за безбедност саобраћаја, унапређење понашања у саобраћају и смањивање броја повређених и погинулих лица у саобраћајним незгодама. Дефинисани су коначни циљеви (шта се жели постићи на крају периода важења Стратегије) и као пролазни циљеви (циљеви по годинама одређују брзину и начин достизања коначних циљева).

Амбиција

Бити међу првих десет најуспешнијих локалних самоуправа у области безбедности саобраћаја у Републици Србији, односно локална самоуправа која бележи најмањи јавни и саобраћајни ризик страдања на путевима у Републици Србији.

Мисија

Успоставити стабилан систем безбедности саобраћаја у општини Александровац који ће омогућити безбедан приступ и одрживу мобилност свих учесника у саобраћају, уз минималне штетне последице саобраћајних незгода.

Визија

Друмски саобраћај без погинулих лица, са знатно мање повређених лица и са знатно мањим трошковима саобраћајних незгода.

Циљеви у погледу последица саобраћајних незгода

Доношење Стратегије треба да омогући успостављање система управљања безбедношћу саобраћаја до 2030. године и да омогући следеће:

- да нема погинулих учесника у саобраћају на територији општине Александровац;
- да се број тешко телесно повређених у саобраћајним незгодама преполови у односи на 2021. годину;
- да се број лакше телесно повређених у саобраћајним незгодама преполови у односи на 2021. годину;
- да нема погинуле и повређене деце у саобраћајним незгодама на путевима општине Александровац.

Графикони од 9.1, до 9.4 приказују вредности индикатора безбедности саобраћаја, а у поређењу са вредностима приказаним на овим графиконима, треба тежити достизању циљева безбедности у саобраћају кроз унапређење примене сигурносних мера и подизање свести учесника у саобраћају.



Циљеви у погледу понашања учесника у саобраћају

Највећи потенцијал за смањивање страдања у саобраћају лежи у унапређењу понашања учесника у саобраћају. Зато је веома значајно да се квантификују циљеви у погледу индикатора, и то:

- да % употребе мобилних телефона током војње на путевима општине Александровац у 2030. години, за возаче свих категорија возила (путничка, теретна возила и аутобусе) буде највише 2%;
- да % употребе заштитне кациге моторизованих двоточкаша (мопед и мотоцикл) на путевима општине Александровац у 2030. години износи најмање 100%;
- да % употребе сигурносног појаса у путничким аутомобилима на путевима општине Александровац у 2030. години, на предњим седиштима износи најмање 96%, док на задњим седиштима износи најмање 85%;
- да % деце која се правилно превозе у путничким возилима (0-12 година) на путевима општине Александровац у 2030. години у насељу и ван насеља износи најмање 96%;
- да % пешака који прописно прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу на путевима општине Александровац у 2030. години износи најмање 90%; и
- да % деце пешака која прописно прелазе коловоз на путевима општине Александровац у 2030. години износи најмање 95%.



11. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА

Препознајући важност проблема и потребу да се реагује, владе држава из целог света једногласно су на Генералној скупштини УН усвојиле Резолуцију 74/299 за другу Деценију акција за безбедност у друмском саобраћају за период од 2021. до 2030. године, са јасно постављеним циљем смањења броја погинулих и повређених учесника у саобраћају за најмање 50% у том периоду.

Уједињене нације су у документу Глобални план Деценије акција безбедности саобраћаја за период од 2021. до 2030. године, који је припремила Светска здравствена организација и Регионалне комисије Уједињених нација, у сарадњи са партнерима из Удружења Уједињених нација за безбедност у друмском саобраћају (United Nations Road Safety Collaboration), определиле шест кључних праваца деловања у оквиру којих је задржано пет кључних области рада (стубова) дефинисани претходном Деценијом чији период важења је био од 2011. до 2020. године.

Нови план описује које су све акције неопходне за остваривање циља. План је намењен вишим креаторима политика, а треба да послужи као основа за развој Националних и локалних планова и циљева. На самом почетку друге Деценије акција за безбедност у друмском саобраћају, на Владама држава и глобалним заинтересованим странама је доношење одлуке да ли желе наставити на исти начин као до сада, у нади да ће то бити довољно да смање број погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама, или ће се одлучити за храбре и одлучније акције и кораке у промени политике досадашње борбе, примењујући алате и знања стечена током претходне Деценије акција за промену курса.

Глобални план представља опис акција неопходних за постизање циља смањења броја погинулих за 50% и позива Владе држава и чиниоце система на локалном нивоу да уз помоћ заинтересованих страна спроведу интегрисани **приступ безбедног система**. Приступ безбедног система представља кључну карактеристику Деценије и заснован је на претпоставци да је друмски транспорт сложен систем, а безбедност најважнија компонента истог. Дакле, приступ безбедном систему:

- предвиђа и прилагођава људске грешке;
- подразумева пројектовање путева који ограничавају силе судара на нивое који су у границама људске толеранције како би се спречила смрт или тешке телесне повреде у саобраћајним незгодама;
- мотивише оне који пројектују и одржавају путеве и управљају безбедношћу путева;
- предвиђа поделу одговорности за безбедност са учесницима у саобраћају, тако да се, у случају саобраћајне незгоде, правни пропусти траже у целом систему, уместо да се за одговорност именују возачи или други учесници у саобраћају;



- посвећен је проактивном и континуираном унапређењу путева тако да цео систем буде безбедан, а не само локације на којима је у последње време евидентиране саобраћајне незгоде; и
- полази од основне претпоставке да саобраћај треба да произведе нула смртних случајева или тешких телесних повреда, као и да безбедност не треба да угрожавају други фактори као што су трошкови или жеља за бржим стицањем на локације.

ПРЕПОРУЧЕНЕ АКЦИЈЕ ЗА ПОДСТИЦАЊЕ МУЛТИМОДАЛНОГ ТРАНСПОРТА И ПЛАНИРАЊА КОРИШЋЕЊА ЗЕМЉИШТА

- Спровођење политика које промовишу компактно урбанистичко пројектовање.
- Спровођење политика које смањују брзине и дају приоритет потребама пешака, бициклиста и корисника јавног превоза.
- Промовисати развој оријентисан на транзит како би се урбани и комерцијални развој концентрисали око чворова масовног транзита.
- Демотивисати коришћење приватних возила у урбаним срединама са великом густином насељености постављањем ограничења за кориснике моторних возила и обезбедити алтернативе које су доступне, безбедне и једноставне за коришћење, као што су пешачење, вожња бициклом, аутобуси и трамваји.
- Обезбедити интермодалну повезаност између транзита и шеме дељења бицикала на главним транзитним станицама и направити везе за путовања бициклима и пешачка путовања која смањују укупно време путовања.
- Изградити (или реконструисати постојеће) инфраструктурну мрежу како би немоторизовани начини путовања постали једнако безбедни као и моторизовани.

ПРЕПОРУЧЕНЕ АКЦИЈЕ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

- Извршити ревизију и ажурирање локалних стандарда пројектовања који узимају у обзир функцију путева и потребе свих учесника у саобраћају, као и за специфичне зоне (успорени саобраћај, пешачка зона, зона 30 и сл.).
- Навести технички стандард и циљну оцену у звездицама за све пројекте повезане са сваким учесником у саобраћају, као и жељени стандард безбедности на тој локацији.
- Спровести инфраструктурне мере које обезбеђују логичну и интуитивну усклађеност са жељеном брзином (нпр. 30km/h урбани центри или зоне у којима се очекује повећано присуство пешака, а који су лоцирани у насељима; $\leq 80\text{km/h}$ путеви ван насеља).
- Извршити ревизије безбедности саобраћаја на свим деоницама нових путева (претходна студија оправданости, све до извођачког пројекта) и комплетне процене помоћу независних и акредитованих ревизора како би се осигурао минимални стандард од три звездице или више за све учеснике у саобраћају.
- Спровести мапирање ризика на деоницама (где су подаци о деоницама познати) и проактивне процене безбедности и контроле на циљној мрежи са фокусом на потребе релевантних учесника у саобраћају.
- Поставити циљ перформанси безбедности за сваког учесника у саобраћају на основу резултата контроле са јасним мерљивим показатељима на нивоу пута (нпр.



обезбеђење тротоара у насељима, смањење брзине у посебним зонама кретања пешака и сл.).

- Спровести независну оцену утицаја пута на настанак саобраћајне незгоде са погинулим учесницима у саобраћају, као и спровођење мера и активности са циљем унапређења путне инфраструктуре на оним местима где се независном оценом утврди утицај пута на настанак саобраћајне незгоде.

ПРЕПОРУЧЕНЕ АКЦИЈЕ ЗА ВЕЋУ БЕЗБЕДНОСТ ВОЗИЛА

Захтевати у вези усклађивања безбедносних стандарда за нова и половна моторна возила, сигурносне појасеве, системе за заштиту деце и кациге за мотоциклисте, укључујући:

- тачке ослоња ISOFIX система за заштиту деце за учвршћивање система за заштиту деце директно на оквир возила да би се спречило неправилно коришћење система за заштиту деце у возилу;
- кациге за мотоциклисте и мопедисте хомологоване према међународним усклађеним стандардима.

ПРЕПОРУЧЕНЕ РАДЊЕ ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕСТВОВАЊЕ У САОБРАЋАЈУ

Доношење и спровођење програма за унапређење безбедности саобраћаја:

- Успоставити појачану контролу вредности концентрације алкохола у крви ради спречавања вожње са смањеним психофизичким карактеристикама (вожња под дејством алкохола и дрога) са посебним акцентом на почетнике и на професионалне возаче.
- Успоставити појачану контролу употребе заштитних система (сигурносни појасеви, системи за заштиту деце и кациге за двоточкаше).
- Успоставити појачану контролу употребе електронских уређаја (телефона, таблета, навигација, мултимедија) током вожње.
- Успоставити радне групе у оквиру локалних тела за спровођење превентивних активности.
- Обезбедити информације и едукацију о саобраћајним правилима.

Путна инфраструктура треба да узима у обзир потребе свих учесника у саобраћају и да је пројектована тако да омогући безбедно понашање, укључујући:

- Јасну саобраћајну сигнализацију и ознаке на путу које дају праве и недвосмислене информације возачу;
- Коришћење кружних раскрсница и средстава за смиривање саобраћаја као што су вештачке избочине и препреке;
- Физичко раздвајање учесника у саобраћају укључујући коришћење заштићених бициклических стаза и зона само за пешаке.

ПРЕПОРУЧЕНЕ АКЦИЈЕ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ ОДГОВОРА НАКОН НЕЗГОДА

Обезбедити систем за активирање одговора након саобраћајне незгоде:



- Јединствени телефонски број за хитне случајеве са локалном покривеношћу.
- Координациони механизам за диспечерски одговор (ватрогасна бригада, полиција, хитна помоћ).
- Изградња капацитета за реаговање међу нестручним лицима (немедицинским особљем) – обезбедити основну обуку (прве помоћи) за нестручна лица као што су возачи таксија и јавног превоза, полиција, ватрогасне бригаде итд.

Ојачати стручну медицинску негу:

- Успоставити регистре траума у здравственим установама како би се прикупиле информације о узроку повреда и клиничким интервенцијама.
- Изградити капацитете пред-болничке, болничке и рехабилитационе неге/услуга и успоставити основни пакет услуга хитне помоћи за сваки ниво здравственог система.
- Обезбедити услуге опоравка и рехабилитације у циљу спречавања трајних инвалидитета.

Стратегија, у свим својим деловима, подржава приступ безбедног система (енгл. Safe System Approach) и следеће принципе: 1. принцип, Поштовање и спровођење свих међународних докумената који се могу повезати са безбедношћу саобраћаја; 2. принцип, Нити смрт, нити тешке телесне повреде у виду инвалидитета нису прихватљиви у саобраћају, тј. не постоји ниједна вредност у саобраћају којом се могу оправдати смрт или тешке повреде у виду инвалидитета у саобраћају; 3. принцип, Људски је грешити и људи ће увек грешити у саобраћају; 4. принцип, Постоји граница људске толеранције на силу, после које човек задобија тешке повреде или гине; Систем треба да буде такав да се не никад прелази ова граница; 5. принцип Подељене одговорности - за саобраћајне незгоде су одговорни креатори система (да креирају безбедан систем, укључујући и прописе) и учесници (да поштују прописана правила учешћа у саобраћају), 6. принцип Проширене одговорности – поред правне, треба редовно анализирати и ванправну одговорност: стручну, моралну и политичку одговорност за безбедност саобраћаја; 7. принцип, Систем треба да опрашта грешке – у случају отказа или грешке једног елемента система, остали елементи система треба да спрече смрт и тешку повреду; 8. принцип Превентивног деловања – редовно и систематски, у континуитету се спроводе прописане процедуре откривања и отклањања (смањивања) ризика у саобраћају, а сваку саобраћајну незгоду са озбиљним последицама користити за учење и унапређење система; 9. принцип, Безбедности саобраћаја заснована на подацима – прикупљање, систематизовање и аутоматска обрада података (о изложености, ставовима, самопријављеном понашању, индикаторима безбедности саобраћаја, саобраћајним незгодама и њиховим последицама) су основа за стручно планирање и спровођење оптималних мера у циљу унапређења безбедности саобраћаја; принцип, Безбедност саобраћаја заснована на науци – знање у безбедности саобраћаја је скупо и плаћа се жртвама у саобраћајним незгодама; систематско вршење трансфера знања, креирање нових знања, ширење знања из области безбедности саобраћаја, а посебно у вези доказаних и успешних иницијатива, обезбедиће примену најбољих знања и искустава у Републици Србији; 11. принцип Редовна комуникација између субјеката безбедности саобраћаја – успостављати и одржавати канале редовне размене информација између субјеката, у оквиру заједничких мултисекторских тела и редовних



састанака и комуникација; 12. принцип Вертикална и хоризонтална координација (усаглашавање) у раду субјеката и појединаца – Хоризонтална координација - субјекти на истом нивоу (држава, јединица локалне самоуправе) усаглашавају своје активности на извршавању заједничких задатака и достизању јединствених циљева безбедности 56 саобраћаја. Вертикална координација - надлежне државне институције (министарства и др.) обезбеђују координирано спровођење мера и активности на свим нивоима; 13. принцип Кооперације (сарадње) између субјеката безбедности саобраћаја – сви субјекти који су укључени у поједине активности сарађују и заједнички раде на реализацији задатака и достизању циљева. Носилац активности ради у циљу укључивања свих субјеката који могу помоћи извршењу задатака и ради на унапређењу посвећености и сарадње, како би се добили оптимални резултати, уз што мање улагање ресурса.



11.1. Циљеви безбедности саобраћаја

Посебни циљеви

Пут ка постизању свеобухватног циља унапређења безбедности саобраћаја дефинисан је кроз пет посебних циљева, при чему је сваки од њих фокусиран на специфичан аспект система безбедности саобраћаја. наведени циљеви представљају кључне стратешке правце деловања, који ће у даљем тексту бити детаљно разрађени и описани. Њихова реализација захтева свеобухватан, координисан и мултидисциплинарни приступ, у којем свака компонента система игра кључну улогу у остваривању крајњег резултата.

Фокусирање на различите аспекте безбедности омогућава развој циљаних мера и активности које заједно доприносе свеукупном унапређењу безбедности у саобраћају. Успех овог процеса зависи од ефикасне сарадње свих релевантних актера – од институција и стручњака, до локалне заједнице и појединаца. Такође, интегрисање најбољих пракси, савремених технологија и научних истраживања представља основу за дугорочну и одрживу безбедност у саобраћају. Сваки од посебних циљева служи као водич за дефинисање конкретних активности, које су усмерене на решавање приоритетних проблема и осигуравање систематичног напретка у овој области.

Кључ за успешно спровођење и реализацију циљева Стратегије лежи у успостављању функционалног и одрживог система управљања безбедношћу саобраћаја на територији општине Александровац. Ефикасност овог система директно зависи од доследне примене мера и активности унутар стратешког, правног, институционалног и финансијског оквира. Поред тога, изузетно је важно успоставити снажну вертикалну и хоризонталну координацију између свих релевантних актера, као и подстицати блиску сарадњу између институција, организација и локалне заједнице. Само кроз интегрисан приступ, који осигурава синергију између свих укључених субјеката, могуће је постићи ефикасну имплементацију и дугорочне резултате у побољшању безбедности саобраћаја. На Слици 11.1. приказани су посебни циљеви према националној Стратегији за безбедност саобраћаја, који дефинишу кључне правце деловања у области безбедности саобраћаја, у складу са стратешким документом на националном нивоу.



Општи циљ: смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године

Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују

Планирање, пројектовање, изградња и одржавање путева, тако да се најмање 75% путовања обавља путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја, у складу са приступом безбедног система и захтевима аутономних возила

Просечна старост путничких и комерцијалних моторних возила у саобраћају испод 14 година

Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја

Систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност медицинског опоравка повређених у саобраћајним незгодама

Слика 11.1. Посебни циљеви према националној Стратегији за безбедност саобраћаја

11.1.1. Систем управљања безбедношћу саобраћаја

У наставку је приказан Систем управљања безбедношћу саобраћаја у локалној самоуправи Александровац, који обухвата организацију, одговорности и механизме за имплементацију мера безбедности саобраћаја. Овај систем је осмишљен у складу са националним стратешким оквиром, али је прилагођен локалним специфичностима, потребама и изазовима.

Посебни циљ 1

Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2023)	Циљна вредност
Степен усаглашености и примене Стратегије безбедности саобраћаја општине Александровац са националном стратегијом и са најбољим праксама и прихваћеним стратешким документима УН и ЕУ.	Није мерено	(2025) 6 (2027) 8 (2030) 10



(Експертска оцена, 1-10)		
Степен усаглашености и примене локалних прописа ускладу са науком и најбољом праксом. (Експертска оцена, 1-10)	Није мерено	(2025) 7 (2027) 8 (2030) 9
Капацитет субјеката безбедности саобраћаја заредовно, посвећено и систематично вршење послове безбедности саобраћаја (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2025) 7 (2027) 8 (2030) 9
Квалитет комуникације, кооперације и координације између субјеката безбедности саобраћаја. (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2025) 7 (2027) 8 (2030) 9

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 1

У циљу испуњења Посебног циља 1, спроводиће се мере усмерене на унапређење стратешког, правног, финансијског и институционалног оквира, као и мере унапређења комуникација, координације и кооперације у области безбедности саобраћаја.

МЕРА 1.1. Унапређење стратешког оквира безбедности саобраћаја

Општина Александровац ће систематски пратити националне и европске документе у области безбедности саобраћаја, усвајајући најбоље праксе у својим стратешким документима. Овај процес укључује континуирано праћење, избор и превођење релевантних докумената, промоцију смерница и сарадњу са националним и међународним институцијама, научним институтима и организацијама које се баве безбедношћу саобраћаја. Редовно ће се спроводити анализа усклађености локалних стратегија са доказано успешним праксама из света, као и организација годишњих конференција за процену напретка и размену искустава. Уз стручне посете и учешће у значајним конференцијама, овај приступ ће омогућити примену доказаних мера које побољшавају безбедност саобраћаја и подизање капацитета за остварење постављених циљева.

МЕРА 1.2. Унапређење прописа у безбедности саобраћаја

У складу са науком и потребама, ефикасно ће се доносити, унапређивати и спроводити општинске одлуке и правилници општине Александровац значајни за безбедност саобраћаја, како би се створио оптимални правни оквир за управљање безбедношћу саобраћаја. Посебно ће се анализирати постојеће општинске одлуке и правилници које се односе на учеснике у саобраћају, у погледу употребе возила,



односно превозних средстава микромобилности. Како би се унапредио процес планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева, у складу са високим стандардима безбедности саобраћаја и како би се одређене неусклађености прописа отклониле неопходно је спровести унапређење прописа, који су у директној вези са безбедношћу путне инфраструктуре. Посебно је неопходно прописе усклађивати са прихваћеним републичким прописима и директивама из области безбедности путне инфраструктуре.

МЕРА 1.3. Јачање капацитета и интегритета институција и појединаца у области безбедности саобраћаја

Перманентно ће се разматрати и унапређивати капацитет, интегритет и рад субјеката безбедности саобраћаја. У складу са образовним и другим потребама унапређиваће се систем регрутовања нових и стручног усавршавања постојећих кадрова у области безбедности саобраћаја, а све у циљу јачања капацитета и интегритета појединаца и институција у безбедности саобраћаја. Како би се обезбедило спровођење предвиђених активности и достизање високог стандарда безбедности путне инфраструктуре ојачаће се капацитети институција које се баве безбедношћу путном инфраструктуром, кроз формирање, односно јачање одговарајућих организационих јединица, сектора и одељења за безбедност путне инфраструктуре и кроз запошљавање и усавршавање довољног броја стручних лица за бављење пословима безбедности саобраћаја на путевима. Даље, како би се обезбедио виши ниво поштовања прописа од стране учесника у саобраћају, ојачаће се капацитети институција које чине систем принуде, а посебно капацитети саобраћајне полиције кроз увећање броја полицијских службеника, а посебно службеника на пословима непосредне контроле саобраћаја. Са аспекта јачања капацитета полицијских службеника саобраћајне полиције неопходно је константно вршити унапређење техничке опремљености и едукације.

МЕРА 1.4. Унапређење комуникације, координације и кооперације у безбедности саобраћаја

Успоставиће се канали комуникације, а посебно електронске размене података, као и процедуре редовног извештавања, у циљу оптималне координације и кооперације субјеката у безбедности саобраћаја. Успостављање канала комуникације и процедуре редовног извештавања подразумева одржавање редовних седница Савета за безбедност саобраћаја општине Александровац, припрема и реализација заједничког плана активности, унапређење кооперације субјеката безбедности саобраћаја у заједничку реализацију активности, унапређење вертикалне координације између државних и локалних субјеката безбедности саобраћаја и активно укључивање у реализацију националних превентивних и других активности. Унапређење знања, ставова и понашања учесника у саобраћају, односно достизање предвиђених циљева није могуће остварити уколико не буде постигнута међуинституционална комуникација, кооперација и координација.

Мере:

Показатељ(и) на нивоу мере:



Мера 1.1.: Унапређење стратешког оквира безбедности саобраћаја	Усвајање и доношење стратегије и акционих планова у складу са националном стратегијом и акционим планом
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 500.000 РСД
Мера 1.2. Унапређење прописа у безбедности саобраћаја	Степен усаглашености и примене прописа у складу са науком и најбољом праксом.. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Број унапређених општинских одлука и правилника, у погледу безбедности путне инфраструктуре. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 3)
	Процент унапређених општинских одлука и правилника, у погледу безбедности возила и микромобилности. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 3)
	Процент унапређених осталих општинских одлука и правилника у погледу законских и подзаконских аката у безбедности саобраћаја.
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 300.000 РСД
Мера 1.3. Унапређење финансирања безбедности саобраћаја	Процент средстава која се користе за унапређење безбедности саобраћаја, у односу на укупна средства која су по ЗоБС-у опредељена за безбедност саобраћаја општини Александровац. (почетна вредност 2023: 0%, циљна вредност 2030: 50%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: Није потребно издвојити додатна финансијска средства



<p>Мера 1.4. Јачање капацитета и интегритета институција и појединаца у области безбедности саобраћаја</p>	<p>Процент субјеката безбедности саобраћаја у општини Александровац који имају потребан капацитет и интегритет (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 95%)</p>
	<p>Процент надлежних запослених и чланова савета који сваке године упућују надлежне запослене и чланове савета за безбедност саобраћаја на стручна усавршавања у области безбедности саобраћаја (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 95%)</p>
	<p>Процент повећања полицијских службеника саобраћајне полиције, на пословима непосредне контроле саобраћаја (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 50%)</p>
	<p>Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције (почетна вредност 2023: није мерено циљна вредност 2030: 100%)</p>
	<p>Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац</p>
	<p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 2 милиона РСД</p>
<p>Мера 1.5. Унапређење комуникације, координације и кооперације у безбедности саобраћаја</p>	<p>Оцена нивоа комуникације, координације и кооперације субјеката безбедности саобраћаја који омогућава функционалан систем безбедности саобраћаја (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 9)</p>
	<p>Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац</p>
	<p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 300.000 РСД</p>



11.1.2. Безбеднији путеви

Остваривање циља безбеднијих путева подразумева унапређење инфраструктуре саобраћајница, како би се смањио ризик од саобраћајних незгода и ублажиле последице у случају њиховог настанка.

Посебни циљ 2

Унапређено планирање, пројектовање, изградња и одржавање путева, тако да се најмање 75% путовања обавља путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја, у складу са приступом безбедног система и захтевима аутономних возила

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2023)	Циљна вредност
Процент km од укупне дужине путева у општини Александровац, који задовољава најстрожије захтеве безбедности саобраћаја, односно на којима је мапирањем ризика утврђена оцена безбедности од 60% и више. (Према Извештајима Управљача државних и локалних путева)	Није мерено	(2025) 10% (2027) 20% (2030) 50%
Степен планираних, пројектованих, изграђених и одржаваних општинских путева и улица, уз потпуно уважавање рањивости свих учесника у саобраћају и уз примену концепта самобјашњавајућих и опраштајућих путева. (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2025) 2 (2027) 5 (2030) 6
Процент дужине државних путева и улица прилагођених кретању аутоматизованих возила у односу на укупну дужину путне мреже. (Према Извештајима Управљача државних)	Није мерено	(2025) 0% (2027) 10% (2030) 20%

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 2

У оквиру реализације Посебног циља 2, биће спроведене свеобухватне мере усмерене на унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путне инфраструктуре, уз посебан нагласак на интегрисање потреба свих учесника у саобраћају, укључујући рањиве групе попут пешака, бициклиста и особа са инвалидитетом. Ове мере ће бити засноване на приступу безбедног система који подразумева елиминацију грешака кроз самобјашњавајуће и опраштајуће путеве, као и унапређење инфраструктуре како би се задовољили захтеви савремене технологије, укључујући аутономна возила.



МЕРА 2.1. Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева

Нови путеви ће бити планирани, пројектовани и изграђени уз потпуну примену свих алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре. Постојећи путеви ће бити одржавани тако да се на њима обезбеди висок стандард безбедности саобраћаја. Ово подразумева да ће се редовно спроводити сви прописани алати унапређења безбедности путне инфраструктуре и биће примењени сви прихваћени предлози мера, уз уважавање рањивости свих учесника у саобраћају, приступа безбедног система и будућих захтева аутоматизованих возила. Овако обезбеђеним високим стандардом безбедности путне инфраструктуре очекује се мањи ризик страдања у саобраћају. Обезбеђење високог стандарда безбедности путне инфраструктуре ће бити потпомогнуто промоцијом примене алата и разменом искустава на домаћим и међународним конференцијама и другим скуповима, редовним надзором над спровођењем алата и применом предложених мера побољшања, као и праћењем ефеката примене мера и доследном применом савременог концепта подељене одговорности.

МЕРА 2.2. Унапређење процеса праћења утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута

Доследно ће се спроводити алати, који имају за циљ препознавање утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута. С тим у вези, редовно ће се пратити и анализирати утицајни фактори и спроводиће се редовне и периодичне обуке надлежних субјеката за прецизније препознавање и дефинисање утицајних фактора. У складу са националном методологијом и успостављеним системом Дубинских анализа саобраћајних незгода, формираће се квалитетне базе података о утицајним факторима настанка саобраћајних незгода. Анализом овако прикупљених података о саобраћајним незгодама ће се створити услови за квалитетну процену околности које доводе до настанка саобраћајних незгода, односно створиће се услови за уочавање кључних проблема и предлагање ефикасних мера за спречавање настанка саобраћајних незгода, односно смањење страдања у друмском саобраћају.

МЕРА 2.3. Јачање капацитета институција и појединаца у области безбедности путне инфраструктуре

Како би се обезбедило спровођење предвиђених активности и достизање високог стандарда безбедности путне инфраструктуре ојачаће се капацитети институција које се баве безбедношћу путне инфраструктуре, кроз запошљавање и усавршавање довољног броја стручних лица за бављење пословима безбедности саобраћаја на путевима, спровођење и по потреби, унапређење програма обука и стручних усавршавања ревизора и проверивача, као и спровођење периодичних стручних усавршавања запослених у управљачима путева. На тај начин ће се створити могућности за потпуном применом алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре, односно управљањем безбедношћу путне инфраструктуре.



МЕРА 2.4. Унапређење безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насељена места општине Александровац

Посебно небезбедне локације на мрежи путева су проласци државних путева кроз насељена места општине Александровац, па ће се спровести адекватне анализе и за високо ризичне проласке државних путева кроз насеља ће се припремити пројекти побољшања безбедности саобраћаја, а мере, предвиђене тим пројектима, ће бити изведене, уз сагласност државног управљача путева. Посебно ће се обратити пажња када је у питању пролазак државних путева кроз насеља водити рачуна о потребама рањивих учесника у саобраћају, првенствено пешака и бициклиста и уредиће се зоне школа које се налазе на државним путевима. Једно од решења за побољшање безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеља представљају обилазнице, па ће се спровести анализа оправданости изградње обилазница и за оправдане обилазнице припремиће се одговарајући пројекти који ће бити изведени. Управљачи општинских путева и улица ће пролазити програме који третирају област безбедности путне инфраструктуре, а који су развијани у научнообразовним институцијама и стручним организацијама.

МЕРА 2.5. Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама општине Александровац

Спровешће се детаљна анализа угрожености рањивих учесника у саобраћају и за све зоне школа и друге угрожене локације, за које се утврди већи ризик страдања по рањиве учеснике у саобраћају, припремиће се пројекти побољшања безбедности саобраћаја, а локације ће бити третиране адекватним мерама и активностима из тих пројеката, све у циљу побољшања безбедности саобраћаја за угрожене категорије учесника у саобраћају.

Мере:	Показатељ(и) на нивоу мере:
Мера 2.1. Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева	Процент саобраћајних незгодама са погинулим лицима, у којима је пут имао утицај на настанак и последице саобраћајних незгода на основу независних оцена. (почетна вредност 2023: процењено 0%, циљна вредност 2030: 0%)
	Процент примене сваког од алата за унапређење безбедности државних путева, који пролазе кроз општину Александровац, уз уважавање рањивости свих учесника у саобраћају, уз примену концепта самобјашњавајућих и опраштајућих путева и уз уважавање приступа безбедног система. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 90%)
	Степен примене сваког од алата за унапређење безбедности општинских путева и улица, уз уважавање рањивости свих учесника у саобраћају, уз примену концепта самобјашњавајућих и опраштајућих путева и уз



	уважавање приступа безбедног система. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 50%)
	Степен примене прихваћених препорука из извештаја сваког од прописаних алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре на општинским путевима и улицама и проласцима државних путева кроз насеље. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 75%)
	Процент реализације редовног надзора над спровођењем сваког од алата и применом предложених мера побољшања за унапређење безбедности путне инфраструктуре. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 50% за све путеве и улице)
	Процент праћења ефеката примене мера за унапређење безбедности локалних путева и улица. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 50%)
	Оцена квалитета техничког регулисање саобраћаја на путу за време извођења послова одржавања пута (зона радова) (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 9 милиона РСД
Мера 2.2. Унапређење процеса праћења утицајних фактора на настанак саобраћајних незгодаса посебним освртом на утицај пута	Процент саобраћајних незгода са погинулим лицима за које је припремљен извештај о независној оцени утицаја пута на настанак и последице тих незгода. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 100% за све путеве и улице)
	Процент саобраћајних незгода са погинулим лицима за које је припремљен извештај о дубинској анализи саобраћајних незгода. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)
	Оцена квалитета праћења и анализе утицајних фактора. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Број похађања стручних усавршавања полицијских службеника, чланова савета за безбедност саобраћаја, који обављају послове увиђаја и осветљавања саобраћајних незгода за прецизније препознавање и



	<p>дефинисање утицајних фактора. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 1 сваке године)</p> <p>Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац</p> <p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1,5 милиона РСД</p>
<p>Мера 2.3. Јачање капацитета институција и појединаца у области безбедности путне инфраструктуре</p>	<p>Процент субјеката безбедности саобраћаја који имају потребан капацитет и интегритет у области безбедности путне инфраструктуре. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 95%)</p> <p>Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац</p> <p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 300,000 РСД</p>
<p>Мера 2.4. Унапређење безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насељена места општине Александровац</p>	<p>Број спроведених студија идентификације небезбедних пролазака државних путева кроз насеље, уз сарадњу са државним управљачем пута. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 1 студија сваке пет године)</p> <p>Процент припремљених пројеката побољшања безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеље у односу на број идентификованих небезбедних пролазака државних путева кроз насеље, уз сарадњу са државним управљачем пута. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)</p> <p>Процент изведених пројеката побољшања безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеље у односу на укупан број припремљених пројеката, уз сарадњу са државним управљачем пута. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)</p> <p>Процент спроведених пројеката регулисања саобраћаја за пролазак државног пута кроз насеље. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)</p> <p>Институција задужена за праћење реализације мере: Управљачи локалних и државних путева</p> <p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 23 милиона РСД</p>
	<p>Број спроведених студија идентификације локација повећаног ризика страдања рањивих учесника у</p>



<p>Мера 2.5. Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама</p>	<p>саобраћају, са акцентом на зоне школа. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 1 студија сваке пет године)</p>
	<p>Процент припремљених пројеката побољшања безбедности саобраћаја за утврђене локације повећане угрожености рањивих учесника у саобраћају, са акцентом на зоне школа. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)</p>
	<p>Процент изведених пројеката побољшања безбедности саобраћаја за утврђене локације повећане угрожености рањивих учесника у саобраћају, са акцентом на зоне школа. (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)</p>
	<p>Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац</p>
	<p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 3 милиона РСД</p>



11.1.3. Безбедна возила

Посебни циљ 3

Обновљен и у погледу безбедносних својстава унапређен возни парк

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2023)	Циљна вредност
<p>Просечна старост возног парка путничких и комерцијалних возила у саобраћају</p> <p>(Према извештајима МУП и АБС)</p>	<p>Није мерено (у ПУ Крушевац просечна старост возила 2022. године износи 17,5 година)</p>	<p>(2025) 17,5 (2027) 15,5 (2030) 14</p>
<p>Процент нових возила у возном парку оцењених бројем EURONCAP звездица једнаким или изнад дефинисане границе (4 звездице).</p> <p>(Према истраживањима АБС)</p>	<p>Није мерено</p>	<p>(2025) 30% (2027) 50% (2030) 80%</p>
<p>Процент саобраћајних незгода са тешко повређеним лицима, у којима је возило имало утицај на настанак и последице саобраћајних незгода.</p> <p>(Према Извештајима МУП и научно – истраживачких установа)</p>	<p>Није мерено</p>	<p>(2025) 20% (2027) 10% (2030) 5%</p>
<p>Ниво одржавања техничке исправности возила у складу са стандардима произвођача и правилницима.</p> <p>(Експертска оцена, 1- 10)</p>	<p>Није мерено</p>	<p>(2025) 5 (2027) 7 (2030) 8</p>
<p>Процент возила која користе алтернативна горива и/или електрични погон.</p> <p>(Извештај МУП)</p>	<p>Није мерено</p>	<p>(2025) 5% (2027) 15% (2030) 25%</p>
<p>Процент технички исправних возила на техничким прегледима.</p> <p>(Према Извештајима МУП)</p>	<p>Није мерено</p>	<p>(2025) 80% (2027) 90% (2030) 95%</p>
<p>Процент технички исправних возила на путу у реалним условима експлоатације - вожње</p> <p>(Према Извештајима МУП)</p>	<p>Није мерено</p>	<p>(2025) 80% (2027) 90% (2030) 95%</p>



Мере и индикатори за постизање Посебног циља 3

Да би се обезбедило испуњење Посебног циља 3, спроводиће се мере усмерене на унапређењу система приступа возила јавном саобраћају као и унапређење емисионих стандарда који обезбеђују и унапређење безбедносних стандарда. Такође ће се унапредити систем одржавања и систем контроле техничке исправности возила и то путничких, комерцијалних возила и трактора. Посебно ће се дефинисати подстицајне мере за набавку нових возила, како појединаца тако возила у власништву привредних друштава и јавног сектора. За достизање овог посебног циља најважнији предусловје економски развој.

МЕРА 3.1. Унапређење безбедносних својстава возила

Унапређење безбедносних својстава возила обезбедиће се кроз обнову возног парка новим возилима (у складу са EURONCAP системом вредновања) и употребљаваним возилима из емисионих стандарда EURO 5 и EURO 6 који су опремљени савременим системима који помажу возачу да до незгоде не дође али и са системима који смањују последице саобраћајних незгода. Ово ће омогућити да се смањи број саобраћајних незгода где је возило узрок настанка незгоде, као и да се значајно смање последице саобраћајних незгода.

МЕРА 3.2. Унапређење система одржавања возила, надоградње безбедносних система комерцијалних возила и трактора и контроле техничке исправности возила

Имајући у виду да обнова возног парка зависи од социјално - економских оквира део возног парка старијих годишта која не могу бити замењена морају да буду одржавани на начин да своје техничке карактеристике одржавају на безбедносно прихватљивом нивоу тј. да не долази до отказа у реалним условима вожње. За комерцијална возила и тракторе биће омогућено унапређење постојећих система доградњом недостајућих како активних тако и пасивних подсистема. Систем обавезне периодичне техничке контроле исправности возила унапређиваће се у складу са прописима, искуствима и међународном праксом и анализом стања исправности возила на основу доступних података и истраживања. Систем ванредне (неочекиване) контроле мора се значајно унапредити када су у питању комерцијална возила.

МЕРА 3.3. Јачање капацитета институција и интегритет појединаца у области управљања безбедности возила

Како би се обезбедили услови за реализација свих мера у области безбедности возила неопходно је унапређивати капацитете организација и појединаца у области безбедности возила (станица техничких прегледа, и слично). Код организација обезбедиће се јачање одговарајућих организационих јединица за безбедност возила. Нставни планови и програми обука ће бити у складу са потребама управљања безбедношћу возила, техничким знањима и вештинама која област возила захтева.

МЕРА 3.4. Унапређење система стимулација, фискалних подстицаја, субвенције и других погодности

Утврдиће се начин и критеријум стимулација набавке возила високих емисионих стандарда и високих безбедносних стандарда за појединце. Из основних принципа да небезбедност плаћа безбедност посебно ће се дефинисати начини стимулација обнове



возних паркова јавних предузећа и локалних институција, али и обједињених набавки привредних система, комуналних предузећа, превозника, такси удружења а све у циљу унапређења безбедносних својстава возила и мотивације за обнову возних паркова. Посебно ће се дефинисати начин стимулације за доградњу система активне безбедности и заштитних система на комерцијалним возилима и тракторима.

МЕРА 3.5. Дефинисање услова за безбедно учешће возила микромобилности

Урбана мобилност све више заступа употребу возила микромобилности у јавном саобраћају. Са циљем смањења броја саобраћајних незгода, саобраћајних гужви, загађења ваздуха, буке, ограничења броја паркинг места, примениће се прописи који ће уредити област возила микромобилности, као што су услови за приступ јавном саобраћају.

Мере:	Показатељ(и) на нивоу мере:
Мера 3.1. Унапређење безбедносних својстава возила	Процент возила од 0 до 2 године старости (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 10%)
	Процент возила од 3 до 10 године старости (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 35%)
	Процент возила од 11 до 15 године старости (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 20%)
	Процент возила од 16 до 20 године старости (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 15%)
	Процент возила старијих од 20 година (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 5%)
	Процент саобраћајних незгода са погинулим лицима, у којим је возило узрок настанка саобраћајне незгоде (почетна вредност 2023: 0%, циљна вредност 2030: 0%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: МУП и Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 500,000 РСД
Мера 3.2. Унапређење система одржавања возила, надоградње безбедносних система комерцијалних возила и трактора и контроле техничке исправности возила	Број спроведених активности на унапређењу система одржавања возила (почетна вредност 2023: 0, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Успостављен систем доградње недостајућих активних и пасивних подсистема за комерцијална возила и тракторе (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере:



	Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 300,000 РСД
Мера 3.3. Јачање капацитета институција и интегритет појединаца у области управљања безбедности возила	Број похађања програма стручних усавршавања руководилаца и контролора на техничким прегледима (почетна вредност 2023: 0, циљна вредност 2030: 1 сваке године)
	Успостављен систем стручне експертизе (вештачења) возила која су учествовала у саобраћајним незгода са погинулим лицима (почетна вредност 2023: не, циљна вредност 2030: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 200,000 РСД
Мера 3.4. Унапређење система стимулација, фискалних подстицаја, субвенције и других погодности	Успостављен систем погодности за набавку возила на е-погон, алтернативна горива и EURO 6 (почетна вредност 2023: не, циљна вредност 2030: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 2 милиона РСД



11.1.4. Безбедни учесници у саобраћају

Посебни циљ 4 Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја		
Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2023)	Циљна вредност
Ниво стечених неопходних знања из области безбедности саобраћаја по нивоима (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2025) 4 предшколско 4 основно 4 средње 6 ауто-школе 4 возачи (2027) 7предшколско 7 основно 7средње 8ауто-школе 7 возачи (2030) 9 предшколско 9 основно 9 средње 9 ауто-школе 9 возачи
Процент возача путничких аутомобила који у току вожње користе сигурносни појас. (Извештај АБС)	87,4%	(2025) 90% (2027) 94% (2030) 96%
Процент путника у путничким аутомобилима који у току вожње користе сигурносни појас на задњем седишту (Извештај АБС)	16,8%	(2025) 20% (2027) 30% (2030) 50%
Процент возача mopеда/мотоцикла који у току вожње користе заштитну кацигу (Извештај АБС)	73,3%	(2025) 80% (2027) 85% (2030) 90%
Процент возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине у насељу за више од 10 km/h (Извештај АБС)	Није мерено	(2025) 45% (2027) 30% (2030) 10%
Процент возача који у току вожње користе мобилни телефон који држе у руци (Извештај АБС)	-	(2025) 3% (2027) 2% (2030) 1%



Процент деце која у путничким аутомобилима правилно користе одговарајуће системе заштите (Извештај АБС)	67,3%	(2025) 70% (2027) 80% (2030) 90%
Процент исправних прелазака улице за пешаке. (Извештај АБС)	71,6%	(2025) 75% (2027) 85% (2030) 95%
Процент исправних прелазака улице за децу пешаке. (Извештај АБС)	46%	(2025) 55% (2027) 80% (2030) 95%
Процент возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине ван насеља за више од 10 km/h (Извештај АБС)		(2025) 20% (2027) 15% (2030) 10%
Број возача у саобраћајним незгодама који су управљали возило под утицајем алкохола (Извештај МУП)	-	(2025) 1 (2027) 0 (2030) 0
Процент возача у саобраћајном току који управљају возилом под утицајем алкохола (Извештај АБС)	-	(2025) 5% (2027) 2% (2030) 0%

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 4

У циљу испуњења Посебног циља 4, неопходна је реализација и доследна примена свих мера и активности које су предвиђене за претходно наведене посебне циљеве. Наиме, унапређење знања, ставова и понашања учесника у саобраћају не остварује се само мерама конкретно усмереним ка учеснику, већ и управљачким мерама (унапређење система безбедности саобраћаја), као и мерама које обухватају и факторе пут и возило. У стратешком смислу мере је неопходно усмерити ка возачима и путницима путничких аутомобила као најугроженијим категоријама, а потом рањивим учесницима у саобраћају (пешацима, возачима бицикала, мопеда, мотоцикала), возачима трактора и професионалним возачима, односно возачима комерцијалних возила. Поред тога, посматрајући старост учесника у саобраћају, пажња мора бити усмерена на децу и учеснике у саобраћају старије од 65 година. Коначно, важна је реализација мера усмерених ка возачима који су склони чињењу најтежих прекршаја, посебно насилничкој вожњи и вожњи под утицајем алкохола, дрога и психоактивних супстанци.

МЕРА 4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања

У циљу успостављања система саобраћајног образовања и васпитања неопходна је примена мера и активности које ће омогућити да свако лице, сагласно старости и начину на који учествује у саобраћају (пешак, возач, путник), пре започињања активног учешћа у саобраћају стекне одговарајућа знања и вештине, као и да развије позитивне ставове везано за безбедност саобраћаја. Наиме, висок ниво знања, односно вештина, као и развијени позитивни ставови директно су сразмерни позитивном моделу понашања свих учесника у саобраћају (деце, учитеља наставника, професора, родитеља, и др.). С обзиром на претходно, важно је предузети активности на унапређењу постојећег локалног система саобраћајног образовања и васпитања на



свим нивоима, почев од предшколских установа, преко основних и средњих школа, обука у ауто-школама до усавршавања постојећих возача.

МЕРА 4.2. Унапређење и интензивирање превентивно пропагандног деловања

Како би безбедност учесника у саобраћају била подигнута на највиши ниво, и достигнути постављени стратешки циљеви, неопходно је унапређење превентивно пропагандног деловања у безбедности саобраћаја, односно перманентна и доследна примена друштвеног маркетинга. Наиме, друштвено одговорне кампање у безбедности саобраћаја које су засноване на научној и стручној основи, уз политичку, медијску, институционалну, а посебно подршку полиције, представљају доказано средство којим се успешно унапређује и у позитивном смислу мењају знање, понашање и ставови учесника у саобраћају.

МЕРА 4.3. Унапређење система принуде

Како би се сви учесници у саобраћају уклопили у систем безбедног понашања у саобраћају, заснованог на знањима и позитивно изграђеним ставовима, неопходан је баланс између реализације мера усмерених ка унапређењу знања и вештина, са једне и мера принуде, са друге стране. Мере принуде омогућавају да мањи број учесника у саобраћају склоних чињењу саобраћајних деликата, применом одговарајућих санкција које имају и васпитни и превентивни карактер промене постојећи став, односно понашање. У том погледу, неопходно је мерама принуде повећати осећај (субјективни ризик) сваког учесника у саобраћају да ће евентуални прекршај бити брзо откривен, јасно документован, а потом и брзо санкционисан, а што се између осталог може остварити унапређењем система, одржавањем и унапређењем постојећих и постављањем нових система за аутоматску детекцију прекршаја.

МЕРА 4.4. Праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају

За успешно достизање пролазних (годишњих) и коначних циљева Стратегије неопходна је реализација мера везаних за праћење резултата, односно периодично (на годишњем нивоу) утврђивање постојећег стања и оцене стања безбедности саобраћаја. У ту сврху, неопходна је реализација пројеката усмерених ка мерењу индикатора безбедности саобраћаја везаних за заштитне системе (сигурносни појасеви, седишта за децу, заштитне кациге и сл.), индикатора везаних за поштовање ограничења брзине, вожњу под дејством алкохола и понашање рањивих учесника у саобраћају, те пројекте идентификације најугрожаванијих индикатора безбедности саобраћаја. Поред тога, важно је реализовати пројекте усмерене ка утврђивању ставова учесника у саобраћају и пројекте оцене (нивоа) безбедности саобраћаја, како би се током периода спровођења Стратегије поједине активности могле фокусирати, односно интензивирати. Коначно, периодичне процене нивоа знања на одабраном узорку учесника у саобраћају, могу такође указати на специфичне проблеме ка којима би требало усмерити активности.

Мере:	Показатељ(и) на нивоу мере:
	Оцена квалитета рада са децом предшколског узраста на тему безбедности у саобраћају



Мера 4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања	(почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Оцена квалитета рада са децом у основним школама на тему безбедности саобраћаја (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Оцена квалитета рада са децом у средњим школама на тему безбедности саобраћаја (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Оцена квалитета система на нивоу ауто-школа (са посебним освртом на знања и вештине возача мотоцикала и професионалних возача комерцијалних возила) (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Оцена квалитета система на нивоу постојећих возача, са посебним освртом на рањиве категорије учесника у саобраћају (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 2 милиона РСД
Мера 4.2. Унапређење и интензивирање	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања возача путничких аутомобила (почетна вредност 2023: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања пешака (почетна вредност 2023: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања возача бицикла



превентивно пропагандног деловања	(почетна вредност 2023: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 у пет година)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања микромобилности (почетна вредност 2023: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 у пет година)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања моторизованих двоточкаша (почетна вредност 2023: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 у три година)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања возача трактора (почетна вредност 2023: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања возача комерцијалних возила (почетна вредност 2023: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 у две година)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средства за реализацију мере: 6 милиона РСД
Мера 4.3. Унапређење мера принуде	Оцена квалитета система принуде (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 7)
	Процент увећања броја јединица аутоматског откривања и документовања прекршаја у саобраћају (почетна вредност 2023: 0%, циљна вредност 2030: 10% сваке године)
	Процент увећања броја откривених прекршаја системима за аутоматску детекцију прекршаја (почетна вредност 2023: 0, циљна вредност 2030: 50%)
	Процент увећања укупног броја откривених прекршаја



	(почетна вредност 2023: 0% циљна вредност 2030: 80%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: МУП
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 4 милиона РСД
Мера 4.4. Праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају	Број пројеката везаних за мерење индикатора понашања учесника у саобраћају на локалном нивоу (почетна вредност 2023: 0, циљна вредност 2030: најмање 1 у пет година)
	Број пројеката везаних за мерење индикатора ставова учесника у саобраћају на локалном нивоу (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке треће године)
	Број пројеката везаних за оцену нивоа знања учесника у саобраћају на локалном нивоу (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке четврте године)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 3 милиона РСД



11.1.5. Деловање након саобраћајне незгоде

Посебни циљ 5		
Систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност здравственог опоравка повређених у саобраћајним незгодама		
Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2023)	Циљна вредност
Укупно време одзива преболничке хитне медицинске помоћи (од настанка саобраћајне незгоде до доласка на место незгоде) * урбано подручје Александровца/ рурално подручје, у минутима (Извештај ИЈЗ Батут)	Није мерено	(2025) 6/20* (2027) 6/17 (2030) 5/15
Укупно време одзива ВСЈ (од настанка саобраћајне незгоде до доласка на место незгоде) * урбано подручје Александровца/ рурално подручје, у минутима (Извештај МУП)	Није мерено	(2025) 14/28* (2027) 12/24 (2030) 10/20
Ниво неопходних знања и вештина свих припадника свих хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде (Експертска оцена 1-10)	Није мерено	(2025) 4 (2027) 7 (2030) 8
Ниво увежбаности и усаглашености свих хитних служби за координирано збрињавање, спасавање и прихват већег броја повређених (масовне саобраћајне незгоде). (Експертска оцена 1-10)	Није мерено	(2025) 1 (2027) 5 (2030) 8
Ниво оспособљености лица за поступање на лицу места саобраћајне незгоде и пружање прве помоћи (Експертска оцена 1-10)	Није мерено	(2025) 3 (2027) 5 (2030) 7

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 5

У циљу испуњења Посебног циља 5 спроводиће се мере усмерене на унапређењу брзине, квалитета и капацитета свих хитних служби које делују након саобраћајне незгоде – полиције, ватрогасно спасилачких јединица, преболничке и болничке хитне медицинске помоћи.



МЕРА 5.1. Успостављање савременог квалитетног комуникационог система

Мера подразумева повезивање на ТЕТРА радио уређаје за потребе диспечера и мобилних екипа ДЗ Александровац ради успостављања система који омогућава квалитетну једновремену гласовну комуникацију међу свим хитним службама на територији Александровац (ПС Крушевац) путем ТЕТРА радио везе.

МЕРА 5.2. Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде

Мера подразумева набавку најмање 2 погодна возила годишње, ради непрекидног заједничког обучавања и увежбавања припадника хитних служби за деловање у саобраћајним незгодама, ради најмање две заједничке вежбе годишње.

МЕРА 5.3. Успостављање база података о дејствима хитних служби након саобраћајне незгоде

Мера подразумева успостављање посебних база података у свим хитним службама које садрже битне податке о дејству након сваке саобраћајне незгоде, укључујући систем аутоматског бележења реакционих времена путем ГПС позиционирање јединица хитних служби.

МЕРА 5.4. Опремање хитних служби опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајне незгоде

Мера подразумева опремање хитних служби опремом која омогућава брз долазак на лице места, брз превоз повређених, квалитетно спасавање и збрињавање, обезбеђење лица места на потребном нивоу, квалитетно вршење увиђаја, и личну безбедност припадника хитних служби, што укључује и ватрогасно спасилачко возило највеће дозвољене масе до 3,5 тоне, са погоном на свим точковима, и ниским тежиштем са водом за гашење и комплетом развалног алата велике силе, санитарско возило ХМП, заштитну одећу високе видљивости, заштитне шлемове и заштитну обућу за припаднике ХМП, медицинску и техничку опрему за збрињавање деце и одраслих повређених у саобраћајној незгоди.

МЕРА 5.5. Успостављање система за лаичку помоћ повређенима у саобраћајним незгодама

Мера подразумева обуку и оспособљавање лица за указивање прве помоћи и поступање на лицу места саобраћајне незгоде до доласка првих екипа хитних



служби, на подручјима удаљеним од Александровца, на којима екипе хитних служби не могу доћи за мање од 15 минута, а нарочито дуж државних путева.

Мере:	Показатељ(и) на нивоу мере:
МЕРА 5.1. Успостављање савременог квалитетног комуникационог система	Набавка ТЕТРА радио уређаја за потребе диспечера и мобилних екипа ДЗ Александровац и успостављање система ТЕТРА радио везе између свих хитних служби (почетна вредност 2023: 0%, циљна вредност 2025: 100%)
	Успостављен информациони систем који омогућава квалитетну видео везу и брзо слање и пријем података између хитних служби, односно јединица хитних служби, као и успостављање система који омогућује поуздан пријем дојаве о саобраћајној незгоди (ГПС позиционирање позиваоца, еCall систем, итд.) (почетна вредност 2023: не, циљна вредност 2025: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 2 милион РСД
МЕРА 5.2. Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде	Хитне служби најмање два пута реализују заједничке вежбе (почетна вредност 2023: не, циљна вредност 2025: два пута годишње)
	Заједничка обука и увежбавање свих хитних служби општине Александровац у националном тренинг центру (почетна вредност 2023: не, циљна вредност 2026: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 500.000 РСД
МЕРА 5.3. Успостављање база података о дејствима	Број хитних служби које су успоставиле посебне базе података на територији општине Александровац (почетна вредност 2023: 0, циљна вредност 2025: 3)
	Успостављена јединствена база података о дејствима хитних служби на територији општине Александровац



хитних служби након саобраћајне незгоде	(почетна вредност 2023: не, циљна вредност 2025: да
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1 милион РСД
МЕРА 5.4. Опремање хитних служби опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајне незгоде	Процент јединица хитних служби које су опремљене прописаном опремом (почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 2 милиона РСД
МЕРА 5.5. Успостављање повољног окружења за лаичку помоћ повређенима у саобраћајним незгодама	Процент обучених, оспособљених и увежбаних лица за поступање на лицу места саобраћајне незгоде и пружање прве помоћи (почетна вредност 2021: 0% (150), циљна вредност 2030: 600% (900))
	Институција задужена за праћење реализације мере: Савет за безбедност саобраћаја општине Александровац
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 600.000 РСД



Планиране и реализоване мере за унапређење безбедности саобраћаја

На основу постојећих пројеката и издате документације органа надлежних за техничко регулисање саобраћаја и извођење радова, дефинисани су следећи пројекти и мере за унапређење безбедности саобраћаја, који би требали да се реализују:

- Пројекат саобраћаја и саобраћајне сигнализације на државним путевима ПА реда број 207, 208 и 211 за одсеке кроз насеља на територији општине Александровац који је саставни део решења Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре бр. 344 – 11 – 4994/2022 – 03 од 10.11.2022. год.
- Пројекат саобраћаја и саобраћајне сигнализације на локалним путевима и улицама на територији општине Александровац, који је саставни део решења Општинске управе општине Александровац бр. 344 – 144/2023 – 05 од 26.12.2023. год;
- Обједињен Пројекат саобраћаја и саобраћајне сигнализације у зони школа на државном путу ПА реда број 207: Основне школе "Иво Лола Рибар", у улици Крушевачкој, на почетној стационажи 52 + 800; Средње школе "Свети Трифун", у улици Крушевачкој, на почетној стационажи 52 + 260; Основне школе "Аца Алексић", у улици Јаше Петровића, на почетној стационажи 0 + 000, у Александровцу, који је саставни део решења Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре бр. 344 – 08 – 81229/2018 – 03 од 05.09.2018. год.
- Пројекат побољшања безбедности саобраћаја на државном путу ПА реда број 207 у зони Основне школе у насељеном месту **Плоча**, општина Александровац, на стационажи км 26 + 714 до 26 + 300, који је саставни део решења о одобрењу за извођење радова РОП – АЛК – 3905 – ИСАЊ – 2/2019
- Пројекат побољшања безбедности саобраћаја на државном путу ПА реда број 208, у зони Основне школе у насељеном месту **Плеш**, општина Александровац, од стационаже км 28 + 400 до км 28 + 700, који је саставни део решења о одобрењу за извођење радова РОП – АЛК – 26751 – ИСАЊ – 2/2019

Мере планиране наведеним пројектима делимично су реализоване кроз редовно одржавање саобраћајне сигнализације. Ипак, значајан део утврђеног режима саобраћаја није спроведен због недовољних финансијских средстава за ову намену.



12. ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ СТРАТЕГИЈЕ И ДОСТИГНУТИХ ЦИЉЕВА

Савремени приступ управљања безбедношћу саобраћаја подразумева активности усмерене ка праћењу стања безбедности саобраћаја, као и дефинисању и примени мера и активности усмерених ка унапређењу нивоа безбедности 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. Иначе, један од важних подзаконских обавеза Савета јесте да непрекидно прати и предлаже мере за унапређење безбедности саобраћаја на путевима на подручју јединице локалне самоуправе, на основу података о обележјима значајним за безбедност саобраћаја.

У складу са подзаконским обавезама („Савет континуирано анализира стање безбедности саобраћаја, показатеље безбедности саобраћаја (индикаторе) и ставове учесника у саобраћају на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе и на седницама Савета предлаже одређене мере и активности. Приликом предлагања мера и активности, чланови савета треба да препознају угрожене категорије учесника у саобраћају и активности усмере на унапређење безбедности најугроженијих категорија учесника у саобраћају.“), треба напоменути да је једнако важан да приликом предлагања сваке мера и активности Савет узима у обзир донете стратешке документе, односно Националну и локалну Стратегију безбедности саобраћаја на путевима, Акциони план безбедности саобраћаја на путевима и активности Агенције на националном нивоу.

Извештавање о стању безбедности саобраћаја на путевима је саставни део праћења стања безбедности саобраћаја на путевима на подручју јединице локалне самоуправе. Уз праћење безбедности саобраћаја, као саставни део, важно је доносити извештај о стању безбедности саобраћаја у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима. Ближу структуру извештаја уређује Правилник о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима. Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима треба да укаже на тренутно стање безбедности саобраћаја на подручју јединице локалне самоуправе са јасно издвојеним проблемима, најважнијим реализованим активностима и активностима које је потребно реализовати у наредном периоду са циљем унапређења безбедности саобраћаја на путевима. Посебно треба истаћи да кроз извештај савет мора анализирати и пратити достизање претходно дефинисаних циљева (циљеви у складу са Стратегијом безбедности саобраћаја јединице локалне самоуправе, односно националном стратегијом уколико локална стратегија није донета).



У циљу што ефикаснијег достизања циљева, неопходно је успоставити процес стручног праћења реализације мера и активности које предвиђа ова Стратегија и периодичне (годишње) анализе достизања пролазних циљева. На основу стручног сагледавања ефеката појединих мера, по потреби ће се унапређивати планиране, односно додавати нове мере и активности. Изузетно, у оправданим случајевима, могли би се преиспитивати и кориговати зацртани циљеви.

Поред наведеног, веома је важно спроводити бенчмаркинг институција и организација са аспекта безбедности саобраћаја. Приступ заснован на бенчмаркингу треба да допринесе стабилном унапређењу безбедности саобраћаја по узору на најбоља практична искуства.



13. ЗАКЉУЧАК

Стратегија безбедности саобраћаја општине Александровац за период од 2025. до 2030. године представља свеобухватан документ који пружа јасан оквир за унапређење безбедности саобраћаја на локалном нивоу. Утемељена на националној Стратегији безбедности саобраћаја, овај документ је прилагођен специфичним потребама и условима општине Александровац, са циљем да се значајно смањи број саобраћајних незгода и њихових последица.

Систематским приступом, стратегија дефинише кључне циљеве, приоритете и мере које ће омогућити одржив напредак у области безбедности саобраћаја. Посебан акценат је стављен на координацију и сарадњу свих релевантних актера, као и на ангажовање локалне заједнице у примени предложених активности.

У складу са дефинисаним циљевима, ова анализа је пружила детаљан увид у кључне факторе који утичу на безбедност саобраћаја, с посебним фокусом на изазове који постоје на локалном нивоу. Идентификоване стратешке мере за унапређење безбедности саобраћаја обухватају неколико критичних аспеката који захтевају даљу пажњу и системско деловање.

Један од основних закључака јесте потреба за детаљним мапирањем ризика на путној мрежи, као и спровођење независне оцене утицаја пута на настанак саобраћајних незгода. Ове мере су од посебног значаја за управљаче пута, јер омогућавају усмеравање интервенција на најкритичније деонице.

Анализа је показала да значајан проценат саобраћајних незгода настаје на трасама државних путева, као и приликом њиховог проласка кроз насеља. Ова чињеница указује на неопходност додатних мера заштите у овим зонама, као што су побољшање инфраструктурних решења, унапређење сигнализације и спровођење мера контроле брзине.

Посебна пажња мора бити посвећена ризичним категоријама учесника у саобраћају, укључујући пешаке, бициклисте и децу, који су највише изложени ризику у урбаним и приградским зонама. Спровођење едукативних програма, подизање свести и примена савремених технолошких решења у саобраћају могу значајно допринети смањењу броја незгода и њихових последица.

Конкретни предлози мера за унапређење безбедности саобраћаја дефинисани су у Акционом плану безбедности саобраћаја општине Александровац за период 2025–2026. године. Овај документ представља оперативни оквир за спровођење кључних активности усмерених на смањење броја саобраћајних незгода, повећање безбедности учесника у саобраћају и унапређење саобраћајне инфраструктуре. Предложене мере укључују приоритизацију критичних локација, унапређење система управљања саобраћајем, постављање додатних безбедносних елемената на путевима, као и јачање сарадње између локалних институција, полиције и стручних организација.



Закључно, неопходно је континуирано унапређивати стратешки приступ безбедности саобраћаја, уз координацију свих релевантних актера, како би се створили одрживи и ефикасни механизми за смањење ризика на путевима, са посебним освртом на локалне путеве и урбана подручја. Стратегија безбедности саобраћаја и Акциони план безбедности саобраћаја општине Александровац 2025–2026. године представља значајан корак ка остварењу ових циљева, са конкретним мерама које ће допринети побољшању безбедности и смањењу броја саобраћајних незгода у наредном периоду.

Стратегија је осмишљена као полазна основа за дугорочно унапређење безбедности саобраћаја у општини Александровац, са јасним циљем да се допринесе очувању живота и побољшању квалитета живота свих учесника у саобраћају. Уз доследну примену предложених мера, општина ће имати снажан алат за стварање безбеднијег и одрживијег саобраћајног окружења.



14. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Агенција за безбедност саобраћаја. (2022). Локалне самоуправе. Доступно на дан 17.09.2022. <https://www.abs.gov.rs/sr/lokalne-samouprave>.
- [2] Вујанић, М., Липовац, К., Јовановић, С., Милојевић, Д. (2009). Коментар Закона о безбедности саобраћаја на путевима.
- [3] Закон о безбедности саобраћаја на путевима. (2009). Службени гласник Републике Србије број 41/2009.
- [4] Закон о безбедности саобраћаја на путевима. (2020). Службени гласник Републике Србије број 128/2020.
- [5] Закон о здравственој заштити. (2019). Службени гласник Републике Србије број 25/2019.
- [6] Закон о локалној самоуправи. (2021). Службени гласник Републике Србије број 111/2021.
- [7] Закон о обавезном осигурању у саобраћају. (2013). Службени гласник Републике Србије број 7/2013.
- [8] Закон о општем управном поступку. (2018). Службени гласник Републике Србије број 95/2018.
- [9] Закон о основама система образовања и васпитања. (2021). Службени гласник Републике Србије број 129/2021.
- [10] Закон о полицији. (2018). Службени гласник Републике Србије број 87/2018.
- [11] Закон о прекршајима. (2019). Службени гласник Републике Србије број 91/2019.
- [12] Закон о путевима. (2018). Службени гласник Републике Србије број 95/2018.
- [13] Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама. (2018). Службени гласник Републике Србије број 87/2018.
- [14] Кривични законик. (2019). Службени гласник Републике Србије број 35/2019.
- [15] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја, ЈП Службени лист СРЈ, Београд.
- [16] Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М., (2014). Основе безбедности саобраћаја, Београд.
- [17] Петровић, А. (2021). Ефекти примене законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији. Докторска дисертација - Универзитет Привредна академија у Новом Саду.
- [18] Правилник о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима. (2021). Службени гласник Републике Србије број 64/2021.
- [19] Правилник о техничком прегледу возила. (2022). Службени гласник Републике Србије број 62/2022.
- [20] Републички завод за статистику. (2021). Општине и региони у Републици Србији. ISSN 2217-7981.
- [21] Report on traffic safety in Republic of Serbia. (2019). Improving The Traffic Safety In The Western Balkan Countries Through Curriculum Innovation and Development of Undergraduate and Master Studies/TRAFSAF.



- [22] Устав Републике Србије. (2021). Службени гласни Републике Србије број 115/2021.
- [23] World Health Organization. (2022). Global plan for the decade of action for road safety 2021-2030.
- [24] Advice about local road safety strategies. London, Department for Transport, 2009
- [25] Cities on the move: a world bank urban transport strategy review. Washington, d.c., the world bank, 2002
- [26] European status report on road safety: towards safer roads and healthier transport choices. Copenhagen, who regional office for Europe, 2009
- [27] Global plan for the decade of action for road safety 2011-2020. United nations
- [28] Halving the number of road accident victims in the eu by 2010: a shared responsibility. European commission, directorate- general for energy and transport
- [29] International road safety strategy. Pri, 2000
- [30] Lacroix, j., Silcock, d (2002). Urban road safety, sustainable transport: a sourcebook for policy-makers in developing cities. Bmz
- [31] National strategic road safety plans: code of good practice. Pri, 2000
- [32] Preventing road traffic injury: a public health perspective for Europe. Who, 2004
- [33] Proposed regional road safety strategy: information and discussion about the draft of the rrs. Seeto
- [34] Resolution adopted by the general assembly, 60/05. Improving global road safety, united nations, general assembly, sixtieth session, agenda item 60, 2005
- [35] Road traffic injury prevention: training manual. Who, 2006
- [36] Saving 20.000 lives on our roads: a shared responsibility. European commission, 2003
- [37] Crash cost estimates for European countries, deliverable 3.2 of the H2020 project SafetyCube