

**Стратегија безбедности саобраћаја на
путевима у општини Ириг за период од
2017 – 2022 године**

Август, 2017

Садржај

1. Увод.....	3
2. Стање и тенденције у безбедности саобраћаја.....	5
2.1. Институционални оквир.....	7
2.2. Правни и стратешки оквир безбедности саобраћаја.....	8
3. Визија и мисија.....	8
4. Циљеви.....	8
5. Сарадња и носиоци активности.....	9
6. Кључне области рада.....	10
6.1. Образовне мере.....	11
6.2. Инжењерске мере.....	11
6.3. Присила (надзор над применом закона).....	12
7. Одговорност за реализацију стратегије.....	12
8. Финансирање.....	13
9. Праћење реализације, евалуација и извештавање.....	13

1. Увод

Сврха Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Ириг за период од 2017. до 2022. године (у даљем тексту: Стратегија) јесте упознавање са стањем безбедности саобраћаја у којем се налазимо сада, приказ стања безбедности саобраћаја којем тежимо и смернице којима ћемо најбрже и најлакше доћи од постојећег до жељеног стања.

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

У последњих пет година у општини Ириг, у саобраћајним незгодама просечно годишње погине 1 лице, док више од 50 људи годишње буде повређено, са тенденцијом константног раста несрећа. Општина Ириг не сме да прихвати људске и материјалне губитке у овом обиму.

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

Како би се успешно управљало стањем безбедности саобраћаја неопходна је реализација следећа три процеса:

1. Познавање и праћење постојећег стања,
2. Дефинисање жељеног стања,
3. Познавање и примена управљачких мера којима се постојеће стање приближава жељеном стању

Познавање и праћење постојећег стања подразумева периодичне анализе које обухватају прикупљање тачних података, формирање и стално ажурирање базе података о саобраћају, путу, о саобраћајним незгодама, о последицама незгода и о осталим важним обележјима безбедности саобраћаја. Узимајући у обзир актуелне политичке, економске, социјалне, културолошке и саобраћајне услове, друштво поставља циљеве, односно дефинише жељени ниво безбедности својих грађана 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.

Припрема, доношење и доследно спровођење стратешких докумената (политика, стратегија и стратешки акциони планови) је најбољи начин да се обезбеди амбијент за успешно и ефикасно политичко управљање и достизање циљева. Наиме, стратешким документима се обезбеђује политички прихватљив, стручан и добро усмераван утицај на најважније елементе саобраћајног система.

Искуства најразвијенијих земаља показују да су се позитивни резултати који су постигнути и који су се одржали у дужем временском периоду остварени тек по

успостављању снажних заштитних система и добре координације између појединих елемената овог система. Неопходно је успоставити сарадњу између корисника којима саобраћај служи да остваре неке своје потребе, оних који зарађују од саобраћаја и оних чији је задатак да се брину о саобраћају.

Административно уређење је одредило и надлежности на нивоу државе, града, општина итд.

Општина Ириг има значајна овлашћења и надлежности над територијом општине, али нема овлашћења над свим сегментима управљања саобраћајем. Општинска управа не може успешно управљати безбедношћу саобраћаја без снажне подршке регионалних јединица и државних органа (полиције, јавног предузећа "Путеви Србије", Министарства надлежног за послове саобраћаја, Агенције за безбедност саобраћаја итд.).

2. Стање и тенденције у безбедности саобраћаја

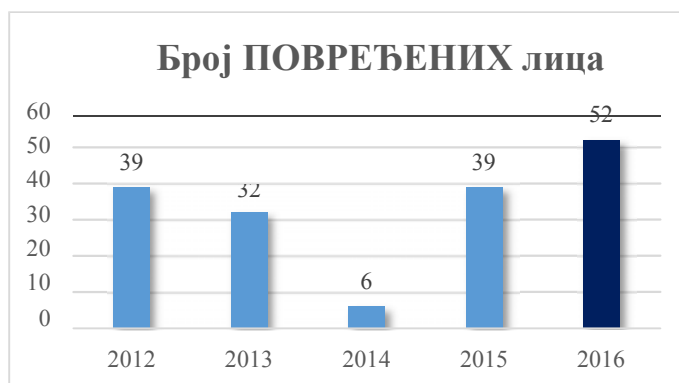
Страдање у саобраћајним незгодама је растући проблем у општини Ириг. Уколико се не предузму одговарајуће мере у побољшању стања безбедности у саобраћају процењује се да ће 2022. године у саобраћајним незгодама годишње смртно stradати око 70% више лица. Према званичним извештајима у саобраћајним незгодама највише страдају млади.

На слици број 1 приказа је број погинулих лица у саобраћајним незгодама на путевима општине Ириг у периоди од 2012 – 2016. године.



Слика број 1

На слици број 2 приказан је број повређених лица у саобраћајним несрећама на путевима у општини Дољевац за период 2012 – 2016. године.



Слика број 2

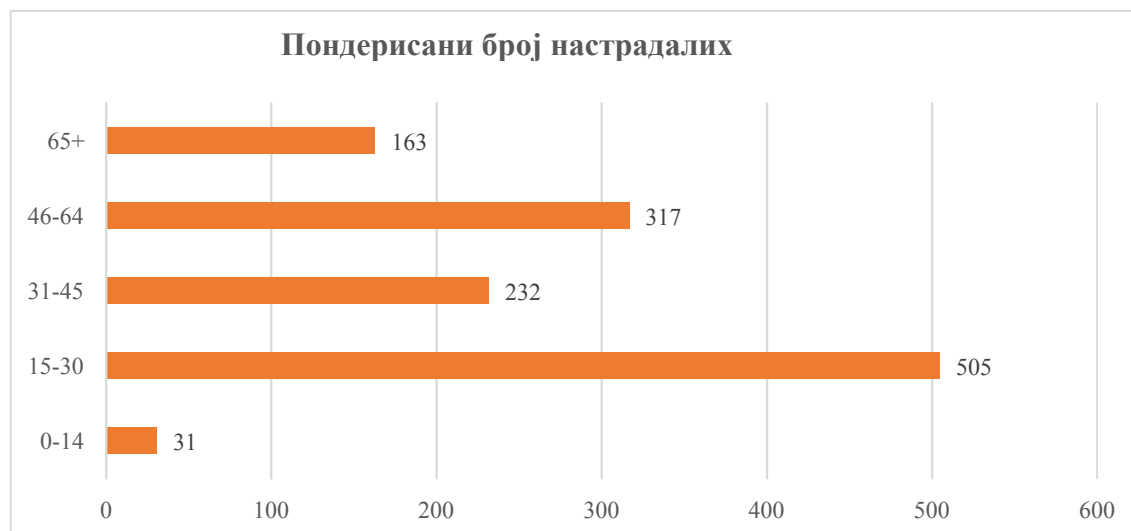
СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2012-2016. ГОДИНА

**ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА,
У ОДНОСУ НА КАТЕГОРИЈУ ВОЗИЛА И**



Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да, у односу на категорију возила и својство учешћа настрадалих у саобраћајним незгодама, највише страдају **возачи и путници у ПА**.

ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, У ОДНОСУ



Свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из **старосне групе 15-30 година (млади)**.

Најзначајнији негативни ефекти и последице саобраћаја су:

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

На основу ове Стратегије ће бити усвојен Акциони план који ће систематизовати области деловања мере и активности, а све у циљу побољшања стања у области безбедности саобраћаја.

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

2.1. Институционални оквир

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

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

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

Најважнији субјект за безбедност саобраћаја на територији општине Ириг јесте Савет за безбедност саобраћаја на путевима, које је задужено за усклађивање и координацију послова безбедности саобраћаја на локалном нивоу.

2.2. Правни и стратешки оквир безбедности саобраћаја

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

Законска регулатива која регулише област безбедности у саобраћају на путевима је:

- ❖ Устав Републике Србије
- ❖ Закон о безбедности саобраћаја на путевима
- ❖ Закон о јавним путевима
- ❖ Кривични законик
- ❖ Закон о прекршајима
- ❖ Закон о полицији
- ❖ Закон о комуналној полицији
- ❖ Закон о општем управном поступку
- ❖ Закон о обавезном осигурању у саобраћају
- ❖ Закон о ванредним ситуацијама
- ❖ Закон о здравственој заштити
- ❖ Закон о основама система образовања и васпитања
- ❖ Подзаконски акти – Правни оквир у систему безбедности саобраћаја на путевима садржи велики број подзаконских аката који су донети што на основу Закона о безбедности саобраћаја, што на основу осталих наведених закона. Основна предност оваквих аката јесте, пре свега, релативно проста процедура усвајања.

3. Визија и мисија

Узимајући у обзир европска стратешка опредељења, као и амбијент у коме се налазе општина Ириг и Србија, потребно је дефинисати визију и мисију које ће водити ка остварењу циљева на унапређењу безбедности саобраћаја и бити усаглашаване између релевантних субјеката. С обзиром да визија представља одговор на питање где идемо и на који начин, визија општине Ириг у погледу стварања услова за безбедност свих учесника у саобраћају би могла бити: „Изједначити ниво безбедности учесника у саобраћају у општини Ириг са најбезбеднијим градовима ЕУ и успоставити позитивне трендове у континуираном опадању броја погинулих и повређених у саобраћајним незгодама”.

4. Циљеви

Основни циљ Стратегије безбедности саобраћаја општине Дољевац је смањење броја погинулих у саобраћајним незгодама, тако да у 2022. години број погинулих и повређених буде мањи за 50% у односу на 2016. годину.

Доношење стратегије треба да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2022. године који ће омогућити:

- да у саобраћају нема погинуле деце од 2022. године,

- да се преполове: годишњи број погинулих, број тешко повређене деце, број тешко повређених лица у 2022. години, у односу на 2016. годину и
- да се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2022. години, у односу на 2016. годину.

5. Сарадња и носиоци активности

Следећи концепт подељене одговорности, за безбедност саобраћаја у општини Ириг одговорност је подељена између великог броја субјекта, а како је то приказано на Слици 1.1. Приказани концепт подељене одговорности и најважнији субјекти (носиоци мера и активности) морају стално јачати сарадњу и унапређивати усаглашавање мера и активности.



Слика број 3: Приказ шеме субјеката заинтересованих за безбедност саобраћаја

Доследно вршење основних делатности и на тај начин доприношење јачању система безбедности саобраћаја су оно што се очекује од свих субјеката. Поред тога, потребно је уводити нове мере и активности, односно уводити нове процедуре безбедности саобраћаја, што захтева унапређење послова безбедности саобраћаја и запошљавање нових кадрова који би били задужени за поједине аспекте саобраћајног система.

6. Кључне области рада

Посматрајући савремена истраживања, ефикасан рад на унапређењу нивоа безбедности саобраћаја, може се остварити ако је заснован на унапређењу четири основна фактора безбедности саобраћаја, односно на унапређењу:

- Фактора ЧОВЕК (свих учесника у саобраћају);
- Фактора ПУТ;
- Фактора ВОЗИЛО;
- Фактора ОКРУЖЕЊЕ;

Иако фактор човек доприноси угрожености у саобраћају са око 93%, за остваривање оптималних резултата, неопходно је сваком од фактора посветити посебну пажњу.

Кључне области примене Стратегије општине Ириг су у директној вези са концептом 4Е, односно унапређењем следећа четири елемента у погледу безбедности саобраћаја:

- Образовања;
- Инжењерских мера;
- Присиле;
- Прве помоћи;

Конкретне мере које ће за потребе Стратегије општине Ириг бити спровођене могу се класификовати у шест следећих области:

- Институционално јачање;
- Образовне мере;
- Инжењерске мере;
- Унапређење прве помоћи и третмана повређених;
- Унапређење поштовања прописа;
- Остале мере; Институционално јачање

Узимајући у обзир развијеност заштитног система у безбедности саобраћаја, општина Ириг би у предстојећем периоду посебну пажњу требало да посвети:

- Јачању постојећих институција и њихове посвећености безбедности саобраћаја;
- Успостављању нових институција (посебно у невладином сектору);
- Сталном јачању капацитета и интегритета институција и појединаца;
- Изградњи и јачању професије и професионализма у безбедности саобраћаја;
- Унапређењу сарадње и усаглашавања (ЗК у ЗК – квалитет у координацији, квантитет у кооперацији и континуитет у комуникацији);

- Успостављање процедура унапређења безбедности саобраћаја;

6.1. Образовне мере

Спроведене анализе у општини Ириг указују на неприхватљив број настрадалих лица у саобраћају, као и на потребу за упознавањем јавности са значајем проблема страдања у саобраћају. Поред тога, суштинска потреба је унапређивање понашања возача и других учесника у саобраћају, посебно унапређивањем саобраћајног образовања и васпитања свих учесника у саобраћају. Овде је важно поменути и то да се посебна пажња мора посветити деци и младим возачима као најугроженијим, односно најризичнијим категоријама учесника у саобраћају.

С обзиром на претходно, важно је осмислити и реализовати:

- Програме унапређења саобраћајног образовања деце;
- Специјалне програме за младе возаче и возаче почетнике;
- Медијске кампање у кључним областима.

6.2. Инжењерске мере

Инжењерске мере се најједноставније могу груписати у две групе, оне које су намењене унапређењу активне и пасивне безбедности возила и оне које су намењене унапређењу активне и пасивне безбедности пута.

Општина Ириг би у наредном периоду значајну пажњу и одговарајућа финансијска средства морало да усмери на унапређење нивоа безбедности путева. У том смислу, неопходно је:

- Припремити методологију и одговарајућа упутства на основу којих ће увести савремене алате и процедуре унапређења безбедности путева у фази планирања, пројектовања, изградње и одржавања (обавезе из члана 156 ЗоБС), а у складу са надлежностима;
- Преиспитати и унапредити постојеће подзаконске акте, упутства и стандарде у области путева,
- Градити нове и реконструисати постојеће улице тако да се подстиче немоторизовани саобраћај и смањује ризик страдања рањивих учесника у саобраћају,
- Уводити интелигентне транспортне системе (ИТС) у циљу унапређења проточности и безбедности саобраћаја, а посебно видео – надзор и елементе аутоматске контроле саобраћаја итд.

Унапређење прве помоћи и третмана повређених

Сва светска истраживања показују да благовремено пружена помоћ повређеном у саобраћају може спасити живот. У том погледу битно је унапређење третмана и предузимање мера које се односе на унапређење функционисања и ефикасности система пружања хитне помоћи и благовременог збрињавања настрадалих у саобраћајним

незгодама. У складу са тим, а уз сагласност са здравственим установама и професионалцима - појединцима, потребно је разрадити:

- Акциони план за унапређење ефикасности професионалног пружања прве помоћи у случају настанка саобраћајне незгоде;
- Медијске кампање у циљу промовисања правилног поступања у случају саобраћајне незгоде;
- Концепт јединственог броја за све хитне службе.

6.3. Присила (надзор над применом закона)

Све системске мере морају бити праћене принудом, како би се сви учесници у саобраћају уклопили у шаблон цивилизованог понашања. Унапређење мера спровођења закона и доследна присила могу позитивно утицати на смањење броја и последица саобраћајних незгода. Позитиван учинак квалитетне примене закона се брзо може уочити на оним, лако препознатљивим недозвољеним понашањима као што су: брза возња, возња под утицајем алкохола, некоришћење сигурносних појасева и заштитних кацига и сл.

Добро планирана и усмеравана принуда у области саобраћаја има за циљ повећање субјективног ризика код учесника у саобраћају и стварање осећаја да ће прекршај бити откривен и санкционисан, што значајно унапређује понашање учесника у саобраћају и поштовање закона. Општина Ириг мора да подстакне израду посебне стратегије саобраћајно полицијске принуде и да усаглашава план активности саобраћајне полиције у циљу добре полицијске подршке Стратегији безбедности саобраћаја. Посебно би требало планирати и координирано спроводити:

- Активности за смањење броја учесника у саобраћају који прекорачују дозвољену брзину;
- Активности за смањење броја учесника у саобраћају под утицајем алкохола;
- Активности за повећање употребе сигурносних појасева, кацига и заштитних седишта за децу у возилима;

Наведене активности би требало да омогуће да сви учесници у саобраћају поштују прописе и да сви прекршиоци буду у кратком року кажњени у складу са законом. Само доследно спровођење закона и једнак однос према свим учесницима у саобраћају даће јавну снагу и морални кредибилитет за спровођење осталих мера из ове стратегије.

7. Одговорност за реализацију стратегије

Претходно наведени, бројни субјекти би требало да буду одговорни за реализацију мера из ове Стратегије, а у складу са њиховим овлашћењима и надлежностима, односно у складу са конкретним задужењима из стратешких докумената.

8. Финансирање

Финансирање за потребе спровођења мера из ове Стратегије мора бити у складу са прописима, а у погледу извора финансирања (буџет, казне, поклони, прилози и остали приходи), расподеле, намене и начина трошења средстава. Веома је важно да се у почетном периоду спровођења Стратегије повећају материјална средства за институционално јачање, успостављање и добро спровођење Стратегије, како из буџета, тако и из других извора. Посебно је важно истаћи значајан ниво средстава који потичу од наплаћених казни и усмеравање ових средстава у складу са ЗБС. Поред ових средстава, општина Ириг ће из буџета општине, обезбедити одговарајућа финансијска средства за подршку овој стратегији безбедности саобраћаја. Закон предвиђа да се наведена средства могу користити према програму који доноси општинско веће, на предлог Савета за безбедност саобраћаја на путевима, а у складу са дефинисаним приоритетима у овој стратегији и програмима коришћења наменских средстава. Један од начина за финансирање и спровођење мера и активности из ове Стратегије може бити и такозвано П-П-П ("Public Private Partnership"- Јавно Приватно Партнерство).

9. Праћење реализације, евалуација и извештавање

У првој фази примене Стратегије безбедности саобраћаја, образован је Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ириг, који би требало да у будућности активно прати и помаже доношење, спровођење и евентуално унапређивање појединих делова Стратегије.

СКУПШТИНА ОПШТИНЕ

Број: 01-011-33/2017

Датум: 25.08.2017.

ПРЕДСЕДНИК
ВЛАДИСЛАВ ИЛКИЋ