

Стратегија безбедности саобраћаја 2025-2030 Град Суботица





НАРУЧИЛАЦ: Град Суботица, Градска Управа

ИЗВРШИЛАЦ: Road Safety Design DOO

АУТОРИ:

Саша Коцић

Виолета Блажић



ПРОЈЕКТНИ ЗАДАТАК ЗА

ИЗРАДУ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ

ОПИС ПРОБЛЕМА

Тренутна истраживања показују да је највећи број насилних смрти на светском нивоу забележен у саобраћају, односно саобраћајним незгодама. Подаци указују да у саобраћајним незгодама у току једне године у свету живот изгуби око 1,35 милиона људи, док у тим незгодама тешко повређено буде преко 50 милиона људи. Саобраћајне незгоде су препознате као друштвени проблем значајних размера, јер у саобраћају најчешће страдају млади људи, као структура кључна за развој и унапређење друштва. Глобално је покренута значајна иницијатива за унапређење безбедности саобраћаја, али још увек постоји значајан број земљама у којим улагање у безбедност саобраћаја није препознато као друштвена одговорност и улагање већ искључиво као трошак.

Нарастајући обим саобраћаја и број транспортних захтева су у фокус сместиле велике људске и економске губитке који настају услед саобраћајних незгода, а Уједињене нације и Европска унија су у протеклих 15 година предузеле низ стратешких активности усмерених ка смањењу броја саобраћајних незгода. Након прве деценије безбедности саобраћаја од 2010. до 2020. године Уједињене нације су донеле Резолуцију којом се период до 2030. године проглашава Другом деценијом акције за безбедност саобраћаја, док је Светска здравствена организација је припремила Глобални план Друге деценије акције за безбедност саобраћаја.

Република Србија је препознала светске тенденције да се обрачуна са проблемом безбедности саобраћаја, па је 2015. године усвојена прва Национална стратегија безбедности саобраћаја, док је 2023. године усвојена Друга Национална Стратегија. Оваквим стратешким концептом и континуитетом Република Србија је јасно препознала и подржала усмереност ка радикалном повећању безбедности саобраћаја у Србији и тиме подржала све Глобалне и европске иницијативе у овој области. Комплетан систем безбедности саобраћаја Републике Србије је спуштен на локални ниво и практично реализован кроз рад локалних самоуправа у овој области.

Безбедност саобраћаја представља један од кључних изазова у раду локалних заједница. У светлу повећаних потреба за заштитом живота и здравља грађана, као и усклађивања са циљевима Националне Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период 2023-2030, неопходно је развити локалну Стратегију безбедности саобраћаја, а која ће обухватити специфичне изазове и прилике у области саобраћаја карактеристичне за локалну мрежу саобраћајница. овај стратешки документ има за циљ да усмери све активности локалне самоуправе на решавање приоритетних проблема безбедности саобраћаја на локалу и пружање значајног доприноса достизању националних циљева у овој области.

Наша локална самоуправа иницијативом и расположивим капацитетима жели да оствари максималан допринос остваривању Стратешких циљева Републике, а да залагањем и стручним радом на локалу пружи значајно безбедније услове за саобраћај на локалној мрежи путева.



Спровођењем Пројекта Израда Стратегије безбедности саобраћаја локална самоуправа ствара основно стратешко и Стручно окружење за системско деловање и усмеравање на најзначајније проблеме безбедности саобраћаја. Локална Стратегија јасно ће препознати кључне институције безбедности саобраћаја на локалу и доделити им област деловања и доприноса, индикаторе успешности и циљеве које је неопходно досегнути у посматраном периоду.

Акциони ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА је документ који дефинише кораке које треба предузети како би се обезбедило постизање општих и посебних циљева дефинисаних Стратегијом безбедности саобраћаја.

Наиме, Акциони план треба да препозна конкретне активности, односно мере, акције и задатке које треба предузети како би се постигли дефинисани циљеви. Такође треба да препозна одговорне субјекте безбедности саобраћаја на локалном нивоу одговорне за спровођење сваке активности.

Акционим планом за прве две године спровођења Стратегије неопходно је предвидети конкретне подактивности које ће се предузети ради обезбеђења услова да се циљеви, мере и активности Стратегије реализују, такође је потребно одредити носиоце и партнере за спровођење тих активности.

Акциони план за период од 2025. до 2027. године за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја треба да чини њен саставни део.

САДРЖАЈ ДОКУМЕНТА СТРАТЕГИЈЕ

У оквиру израде локалне стратегије за безбедност саобраћаја потребно је усмерити се на период од 2025. до 2030. године. Текст стратегије треба да буде написан у складу са свим важећим законским и подзаконским актима Републике Србије, а посебно у складу са Стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023 до 2030. године. Локална Стратегија безбедности саобраћаја својим садржајем и циљевима у потпуности треба да узме у обзир садржај и одреднице Националне Стратегије, како би се створили предуслови за реализацију националних циљева безбедности саобраћаја.

Документ локалне стратегије безбедности саобраћаја треба да буде израђен ћиричним писмом, уредно обликован и припремљен за штампу на папиру формата А4.

Документ локалне Стратегије безбедности саобраћаја треба да прати независан документ: Извод из стратегије безбедности саобраћаја. Овај документ ће обухватити одабране најзначајније делове Стратегије бити припремљен и дизајниран у форми прихватљивој широј јавности. Извођач је дужан да овај документ уреди и прилагоди тако да омогући лако информисање шире јавности о локалној Стратегији безбедности саобраћаја и буде коришћен као основно средство промовисања Стратегије и њених циљева кроз све расположиве канале информисања.

УВОД СТРАТЕГИЈЕ треба да садржи кратак осврт на глобалне и националне проблеме безбедности саобраћаја, значај стратешког и системског приступа у овој области. Увод треба да препозна повезаност локалног нивоа са националним у области безбедности саобраћаја. Уводом треба препознати очекивања која Национална стратегија ставља пред локалне самоуправе у Републици Србији.



ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ЛОКАЛУ ДО САДА треба да садржи кратак осврт на најзначајније активности безбедности саобраћаја које су спроведене на националном и локалном нивоу у Републици Србији. У овом делу треба препознати допринос унапређењу безбедности саобраћаја који је остварен кроз локални стратешки приступ.

ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА КОЈЕ СУ ИЗОСТАЛЕ НА ЛОКАЛУ ДО САДА ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ треба да садржи кратак осврт на значајније активности безбедности саобраћаја које нису спроведене на националном и локалном нивоу у Републици Србији. У овом делу треба препознати изостанак доприноса које би спроведене активности оствариле на унапређењу безбедности саобраћаја као производ националног и локалног стратешког приступа.

ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ: Праћење стања безбедности саобраћаја треба сагледати кроз четири сегмента и то:

- 1) ставови учесника у саобраћају;
- 2) индикатори безбедности саобраћаја;
- 3) саобраћајне незгоде и последице и
- 4) укупни друштвено- економски трошкови саобраћајних незгода

1)Ставови учесника у саобраћају: Формирати репрезентативни преглед анализе података ставова учесника у саобраћају на локалном и националном нивоу у оквиру препознатих најзначајнијих појединости. Преглед формирати на основу доступних података о ставовима учесника у саобраћају који обухватају предметну локалну самоуправу, као и на основу доступних репрезентативних података за национални ниво.

2) Индикатори безбедности саобраћаја: Формирати репрезентативни преглед анализе индикатора перформанси безбедности саобраћаја на локалном и националном нивоу у оквиру препознатих најзначајнијих категорија које се доследно прате. Преглед индикатора перформанси формирати на основу доступних података који обухватају предметну локалну самоуправу, као и на основу доступних репрезентативних података за национални ниво. Анализом индикатора перформанси потребно је обухватити најугроженије категорије учесника у саобраћају и понашања која највише утичу на безбедност саобраћаја.

3)Саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода: Формирати репрезентативни преглед анализе директних и индиректних показатеља безбедности саобраћаја. Анализом директних показатеља безбедности саобраћаја обухватити репрезентативни период од минимум 5 година. Анализа директних показатеља потребно је да обухвати број незгода (према тежини последица), број настрадалих (према структури последица), анализу према врсти возила, према својству учешћа и старосној категорији учесника у саобраћају. Извођач је дужан да уколико постоји потреба истакне и дуге појединости везане за анализу директних показатеља, а које могу допринети доследном сагледавању постојећег стања безбедности саобраћаја. Анализу индиректних показатеља израдити за бар један показатељ који се прати на националном нивоу и који ће омогућити поређење са другим локалним самоуправама.



4) **Укупне друштвено-економске последице саобраћајних незгода:** Формирати репрезентативни преглед анализе друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода евидентираних на територији локалне самоуправе у оквиру репрезентативног периода од минимум 5 година. За ову анализу користити методологију Европске комисије за процену укупних друштвено-економских према којој трошак једне саобраћајне незгоде са погинулим лицем износи 3.273.909,00 €, трошак једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицем износи 498.591,00 €, док трошак једне саобраћајне незгоде са лакше повређеним лицем износи 38.514,00 €. У складу са овом методологијом извршити поређење предметне локалне самоуправе са другим локалним самоуправама. Извођач је дужан да уколико постоје доступни подаци о буџету локалне самоуправе за репрезентативну годину изврши поређење трошкова са економским последицама.

КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА: На основу спроведене анализе постојећег стања потребно је сагледати и формирати преглед кључних проблема безбедности саобраћаја препознатих са предметну локалну самоуправу. Извођач је дужан да препозна и издвоји кључне проблеме безбедности саобраћаја и представи их на репрезентативан начин и то кроз истицање проблема у оквиру следећих целина (стубова безбедности саобраћаја):

- 1) Систем управљања безбедношћу саобраћаја,
- 2) Безбедни путеви,
- 3) Безбедна возила,
- 4) Безбедни учесници у саобраћају и
- 5) Деловање након саобраћајне незгоде.

1) *Систем управљања безбедношћу саобраћаја:* Кроз кратак преглед треба да омогући сагледавање функционисање и ефекат система безбедности саобраћаја на локалном нивоу. Кратак преглед треба да садржи репрезентативни осврт на стратешки оквир, правни оквир, институционални оквир, финансирање безбедности саобраћаја и комуникацију, координацију и кооперацију у области безбедности саобраћаја у оквиру система безбедности саобраћаја на предметном локалу.

2) *Безбедни путеви:* Кроз кратак преглед треба сагледати најзначајније активности из области безбедности путева које су реализоване на територији предметне локалне самоуправе, обухватом репрезентативног временског периода. У оквиру овог прегледа потребно је препознати значајне законске оквире, као и обавезе које законска регулатива предвиђа као обавезне за реализацију од стране управљача државних путева и управљача локалних путева. Извођач је дужан да препозна све обавезне алате за унапређење безбедности саобраћаја на локалној путној мрежи, али и да сагледа препоруке за примену одређених алата на мрежи локалних путева и улица.

3) *Безбедна возила:* Кроз кратак преглед треба сагледати најзначајније доступне податке који могу бити од значаја за безбедност возила на територији предметне локалне самоуправе. У складу са доступним подацима извођач је дужан да пружи репрезентативан преглед старости возног парка регистрованог на територији предметне локалне самоуправе. У кратком прегледу уколико постоји препознат податак о посебном доприносу повећању ризика од



настанка саобраћајне незгоде са учешћем поједине категорије возила извођач је дужан да репрезентативно представи ове податке. Преглед доприноса унапређења безбедности возила потребно је сагледати кроз рад техничких прегледа и саобраћајне полиције на територији предметне локалне самоуправе, уколико постоје доступни репрезентативни подаци.

4) *Безбедни учесници у саобраћају*: Кроз кратак преглед треба сагледати најзначајније доступне податке о доприносу настанку незгоде кроз фактор безбедности саобраћаја, човек (као део система фактора ЧВПО). Потребно је сагледати и на репрезентативан начин представити утицај знања и вештина појединих категорија учесника у саобраћају на директне и индиректне показатеље безбедности саобраћаја. Извођач је дужан да репрезентативним подацима представи специфичности показатеља везаним за децу и друге специфичне категорије учесника.

5) *Деловање након саобраћајне незгоде*: Кроз кратак преглед потребно је на репрезентативан начин представити реализоване активности у домену деловања након саобраћајне незгоде, за незгоде које су се догодиле на територији предметне локалне самоуправе. У оквиру прегледа потребно је размотрити могућности за унапређење овог деловања у складу са планираним активностима на нивоу Републике Србије.

КОНЦЕПТ РАЗВОЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ДОПРИНОС РАЗВОЈУ САВРЕМЕНОГ ДРУШТВА: Препознати глобалне и републичке дугорочне тенденције у развоју безбедности саобраћаја, на репрезентативан начин указати на повезаност предметне локалне самоуправе са савременим приступом који препознаје Национална стратегија и међународне институције безбедности саобраћаја.

ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА: Узети у обзир циљеве националне стратегије, као и други релевантних докумената и на основу постојећег стања и анализе проблема на територији локалне самоуправе препознати примарне циљеве у унапређењу безбедности саобраћаја. У овом поглављу потребно је дефинисати на репрезентативан начин: амбицију, мисију и визију, које својим садржајем описују специфичности предметне локалне самоуправе. Циљеве формирати кроз дефинисање:

- 1) општих циљева и
- 2) посебних циљева.

ОПШТИ ЦИЉ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА: Потребно је дефинисати и јасно формулисати опште циљеве који су директни и мерљиви. При дефинисању општих циљева посебну пажњу треба обратити на то да се формом и садржајем општи циљеви локалне стратегије могу поредити и пратити кроз реализацију циљева националне стратегије безбедности саобраћаја.

ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ: У оквиру сваког општег циља потребно је дефинисати један или више посебан их циљева. Посебни циљеви на директан и репрезентативан начин описују специфичности проблематике безбедности саобраћаја на предметној локалној самоуправи. Посебни циљеви треба да буду јасни и мерљиви и њихово остваривање треба да обезбеди остваривање општих циљева. Сваки посебан циљ треба да буде описан са бар једним индикатором успешности остваривања циља. За сваки посебан циљ потребно је предвидети



и везати скуп мера које ће обезбедити остваривање посебног циља. Свака препозната мера треба да буде описана на репрезентативан начин. Пожељно је да посебни циљеви буду јасно повезани за стуб, односно област безбедности саобраћаја у оквиру којих је предвиђено његово деловање, тј. : 1) Систем управљања безбедношћу саобраћаја, 2) Безбедни путеви, 3) Безбедна возила, 4) Безбедни учесници у саобраћају и 5) Деловање након саобраћајне незгоде.

НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА: Препознати основне принципе које је неопходно следити и поштовати при раду у области безбедности саобраћаја, а који ће осигурати формирање ефикасног система који се темељи на научним принципима и остваривим примерима добре праксе. Принципе треба представити на доследан начин и јасно препознат очекивање од поштовања ових принципа кроз унапређење међу институционалне сарадње и координације у области безбедности саобраћаја.

НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ: Препознати све чиниоце безбедности саобраћаја на локалу, као директне и непосредне чиниоце локалног система безбедности саобраћаја, али и на доследан начин препознати и описати и друге националне и-или међународне чиниоце који својим деловањем доприносе унапређењу система безбедности саобраћаја у оквиру предметне локалне самоуправе.

СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА: На доследан и репрезентативан начин препознати моделе извештавања и праћења стања безбедности саобраћаја, као и начин евалуације реализованих мера и активности и ефекта на унапређење безбедности саобраћаја.

ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ: На основу доступних података, а у складу са позитивном правном регулативом потребно је извршити процену расположивих финансијских средстава којима се могу реализовати све неопходне мере и активности на унапређењу система безбедности саобраћаја.

ЗАВРШНА ОДРЕДБА И ПРОЦЕС ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ: Неопходно је на репрезентативан начин описати поступак креирања и доношења стратегије за предметну локалну самоуправу. Завршна одредба треба да опише и основне кораке усвајања локалне стратегије безбедности саобраћаја.

РЕФЕРЕНЦЕ/ЛИТЕРАТУРА: Потребно је навести списак референци и релевантне литературе коришћене за израду предметне стратегије.

САДРЖАЈ ДОКУМЕНТА АКЦИОНОГ ПЛАНА

Општи циљ Националне Стратегије безбедности саобраћаја је смањење броја погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и достизање саобраћаја без погинуле деце у саобраћају од 2030. године у Републици Србији.

За достизање општег циља у овом документу наведени су показатељи исхода, односно показатељи успешности:

- ✓ смањење броја погинулих лица, у односу на 2019. годину,
- ✓ смањење броја тешко повређених лица, у односу на 2019. годину,



- ✓ смањење броја тешко повређене деце, у односу на 2019. годину,
- ✓ број погинуле деце у саобраћају.

Дефинисано је и да до достизања **општег** циља води пет **посебних** циљева и то:

1. Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују,
2. 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,
3. Просечна старост путничких и комерцијалних моторних возила у саобраћају испод 14 година,
4. Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја,
5. Систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност медицинског опоравка повређених у саобраћајним незгодама.

Основни предуслов за успешно спровођење и достизање постављеног општег циља Стратегије јесте, према овом документу, спровођење дефинисаних мера у оквиру сваког посебног циља.

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.

У циљу испуњења Посебног циља 2, спроводиће се мере усмерене на побољшаном планирању, пројектовању, изградњи и одржавању путева, уважавајући рањивост свих учесника у саобраћају, приступ безбедног система и захтеве аутономних возила.

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 предуслов је економски развој односно пораст БДП.

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 безбедности, 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, mopеда, 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 као и учеснике старије од 65 година. Коначно, важна је реализација мера усмерених ка возачима који су склони чињењу најтежих прекршаја, посебно насилничкој вожњи и авожњи под утицајем алкохола, дрога и психоактивних супстанци.

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 помоћ

Саставни део националне Стратегије је Акциони План у коме су препознате мере и активности које ће реализовати владине институције, институције јединице локалне самоуправе, привредни субјекти, организације цивилног друштва и други чиниоци безбедности саобраћаја.

Акциони план на локалном нивоу треба да у потпуности садржајем прати Стратегију безбедности саобраћаја на локалном нивоу као и Стратегију безбедности саобраћаја Републике Србије са Акционим планом безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2025. године.

Наиме, извршилац је у обавези да изврши детаљну идентификацију и анализу активности дефинисаних у склопу мера, а које су препознате у оквиру посебних циљева, као и у оквиру општих циљева дефинисаних важећом националном Стратегијом и Акционим планом безбедности саобраћаја. Овим стратешким документима препозната је јединица локалне самоуправе као орган који спроводи одређену активност.

Након идентификације и анализе описаних активности извршилац је у обавези да дефинише у Акционом плану подактивности које прате активности из горе наведене националне Стратегије и Акционог плана, а које одговарају постојећем стању безбедности саобраћаја на локалном нивоу.

Подактивности треба да буду усаглашене и са Законом о безбедности саобраћаја на путевима у делу који је дефинисао начин на који је могуће користити финансијска средства прикупљена од казни за прекршаје и привредне преступе предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима. Члановима 18. и 19. поменутог Закона, јединици локалне самоуправе је на располагању могућност утrophка финансијских средства за: поправљање саобраћајне инфраструктуре са становишта унапређења безбедности саобраћаја, унапређење саобраћајног образовања и васпитања, превентивно-промотивне активности у области безбедности саобраћаја, научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја, рад тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима, као и опремање јединица саобраћајне полиције које контролишу и регулишу саобраћај на путевима и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја.

Акциони план треба представити у табеларној форми која је прилагођена дефинисаним подактивностима и форми која је примењена у Акционом плану Републике Србије за период од 2023. до 2025. године.



Достављање и испорука: Извршилац је дужан да предметну стратегију са акционим планом достави у електронској форми, припремљену за штампу у боји (двострано на А4 формату), при чему припрема мора да садржи, корице, импресум са наведеним ауторима, наручиоцима и свим подацима неопходним за опис издања стратегије. Извођач је дужан да достави у електронској верзији и документ извода из стратегије са свим релевантним подацима о наручиоцу и извођачу, припремљен тако да се може јавно презентовати и дистрибуирати.



Садржај

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ	1
Општина Суботица	1
Садржај.....	12
Списак табела	14
Списак слика/графика.....	14
УВОД СТРАТЕГИЈЕ	16
ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ЛОКАЛУ ДО САДА	22
ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА КОЈЕ СУ ИЗОСТАЛЕ НА ЛОКАЛУ ДО САДА ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ	25
ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ.....	28
Ставови учесника у саобраћају	35
Индикатори безбедности саобраћаја	36
Саобраћајне незгоде и последице	37
Укупни друштвено- економски трошкови саобраћајних незгода	43
КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	46
Систем управљања безбедношћу саобраћаја.....	46
Безбедни путеви	50
.....	53
Безбедна возила	79
Безбедни учесници у саобраћају.....	82
Деловање након саобраћајне незгоде.....	84
КОНЦЕПТ РАЗВОЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ДОПРИНОС РАЗВОЈУ САВРЕМЕНОГ ДРУШТВА	88
ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	92
ОПШТИ ЦИЉ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	93
ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ.....	96



НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	101
НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ.....	103
СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА.....	104
ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ.....	110
ЗАВРШНА ОДРЕДБА И ПРОЦЕС ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ.....	111
РЕФЕРЕНЦЕ/ЛИТЕРАТУРА.....	113



Списак табела

Табела 1 Циљани тренд броја погинулих и повређених у саобраћају	94
Табела 2 Процењена финансијска средства неопходна за спровођење Стратегије.....	110

Списак слика/графика

Слика 1 КАРТА ЈАВНОГ ПОНДЕРИСАНОГ РИЗИКА СТРАДАЊА ПО ОПШТИНАМА И ГРАДОВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2023. ГОДИНЕ	23
Слика 2 Укупан број незгода по годинама на територији града	26
Слика 3 Тренд и просек броја незгода на територији града са период 2019-2023 година.....	26
Слика 4 Број незгода са материјалном штетом по годинама	28
Слика 5 Број незгода са повређеним лицима по годинама	28
Слика 6 Број незгода са погинулим лицима по годинама.....	29
Слика 7 Број лакше и теже повређених по годинама	30
Слика 8 Тренд броја Лакше и Теже повређених по годинама	30
Слика 9 Тренд укупног броја незгода	31
Слика 10 Локација на којој се појављује опасно место према просторно-временској анализи	32
Слика 11 Детаљ локације два нова опасна места код места Жедник на државном путу број 303	33
Слика 12 Детаљ локације на локалном путу поред пруге, са западне стране, од насеља Жедник ка Бачкој Тополи	33
Слика 13 Локација две нове критичне тачке на државном путу бр 100, на прилазима раскрсници са државним путем број 11	34
Слика 14 Стално опасна места на на државном путу 106 у близини насеља Бајмок, као и државном путу број 12 (Сомборски пут) на кривини на месту укрштања са железничком пругом после насеља Бајмок, ка Сомбору	34
Слика 15 Вредности свих индикатора за територију Града Суботице и Републику Србију (2023)	36
Слика 16 Расподела броја незгода по месецима за период 2015-2023.....	38
Слика 17 Расподела укупног броја незгода по данима за период 2015-2023.....	38
Слика 18 Распоред саобраћајних незгода према врсти, по данима за период 2015-2023	39
Слика 19 Укупна часовна расподела незгода за период 2015-2023	39
Слика 20 Хистограм часовне расподеле саобраћајних незгода за период 2015-2023	40
Слика 21 Локације незгода и деонице путева на којима долази до статистички значајнијег броја саобраћајних незгода	40



Слика 22 Деонице улица и путева са највећим бројем незгода.....	41
Слика 23 Кластери незгода-груписање саобраћајних незгода.....	41
Слика 24 Кластери незгода у градском језгру.....	42
Слика 25 Кластери незгода у односу на линије јавног превоза.....	42
Слика 26 Трошкови саобраћајних незгода по годинама за Град Суботица	43
Слика 27 Укупни трошкови саобраћајних незгода за Град Суботица.....	44
Слика 28 Трошкови по годинама и укупни трошкови	44
Слика 29 Уштеда на основу постизања циља смањења броја погинулих за 50%	45
Слика 30 Приоритет разматрања потреба мобилности	62
Слика 31 Формирање физички раздвојених коловозних трака са једном саобраћајном траком	62
Слика 32 Локације и пружање бициклистичких стаза	70
Слика 33 Локације саобраћајних незгода са пешацима период 2019-2023 година	75
Слика 34 Груписање саобраћајних незгода са пешацима на територији града	76
Слика 35 Груписање саобраћајних незгода са пешацима у централној зони у односу на пружање линија јавног градског превоза.....	76
Слика 36 Пример аутоматизованог система детекције прекршаја.....	Error! Bookmark not defined.
Слика 37 Даљина реакције службе хитне помоћи у року од пола сата при оптималним условима за вожњу до локације незгоде од локације службе хитне помоћи	86
Слика 38 Број повређене деце у периоду 2019-2023	95



УВОД СТРАТЕГИЈЕ

У саобраћајним незгодама годишње у свету погине приближно 1,35 милиона људи а буде повређено више од 50 милиона људи. У саобраћајним незгодама најчешће страдају млади људи, а посебно у земљама у којим улагање у безбедност саобраћаја није препознато као друштвена добит већ као трошак. Имајући у виду огромне људске и економске губитке Уједињене нације и Европска унија су у протеклих 15 година предузеле низ стратешких активности усмерених ка смањењу броја саобраћајних незгода. Уједињене нације су донеле Резолуцију којом се период до 2030. године проглашава Другом деценијом акције за безбедност саобраћаја, а Светска здравствена организација је припремила Глобални план Друге деценије акције за безбедност саобраћаја. Према бројним анализама, Европа је најбезбеднији континент у саобраћају на свету. На трагу тога, Европска унија (у даљем тексту ЕУ) је створила претпоставке за примену Оквирне политике безбедности саобраћаја до 2030. године. Кроз све међународне и европске стратешке документе провлачи се исти глобални циљ, а то је да се смањи број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године.

Уважавајући глобалне правце и успешне праксе у безбедности саобраћаја кроз припрему и усвајање Закона о безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту ЗоБС), 2009. године, наступила је четврта етапа у управљању системом безбедности саобраћаја у Републици Србији, која још увек траје. Ову етапу карактерише успостављен стабилан опадајући тренд броја погинулих у саобраћајним незгодама, док тренд повређених лица има значајне осцилације. У току 2019. године, 534 особе су изгубиле живот, док су 3.322 особе тешко повређене у саобраћајним незгодама на путевима Републике Србије. Ови показатељи су четири пута мањи у односу на 1990. годину, и двоструко мањи у односу на 2000. годину.

Оснивањем Агенције за безбедност саобраћаја (у даљем тексту Агенција) створени су услови за обједињену анализу, праћење и унапређивање система безбедности саобраћаја и успостављање и развој јединствене базе података о безбедности саобраћаја сходно примени принципа „све на једном месту”. Агенција је систем интегратор и централно чвориште који у реализацији законом утврђених надлежности повезује широк круг институција почев од ресорних министарстава Владе за унутрашње послове, саобраћај, правду, здравље, просвету, рад, трговину, свих јединица локалне самоуправе у Републици Србији, научно- образовних установа, невладиног сектора и бројних других. Током прве деценије њеног постојања успостављен је принцип финансијски самоодрживе институције која средства за рад обезбеђује из цене које плаћају корисници услуга. Висока препознатљивост Агенције као једне од најефикаснијих институција у јавном сектору потврђује се широким сетом



најразличитијих услуга према корисницима чији број премашује 550 хиљада на годишњем нивоу.

Напуштајући став да су саобраћајне незгоде нужна последица друмског саобраћаја, и прихватајући став да се саобраћајне незгоде могу спречити, Република Србија сврстала се у ред држава које не прихватају да људи страдају на њеним путевима и одлучно се боре за очување живота у саобраћају.

Некада стихијско деловање прешло је у системско управљање безбедношћу саобраћаја. Јавно мњење и доносиоци одлука у Републици Србији данас препознају проблем страдања у саобраћајним незгодама као важну друштвену и државну тему.

Гледано у времену, саобраћај у Републици Србији је све безбеднији.

Гледано у простору, Република Србија је, према јавном ризику страдања у саобраћају, још увек међу најмање безбедним државама Европе.

Тежећи да се дефинишу стратешки правци деловања у безбедности саобраћаја до 2030. године, Агенција је формирала Радну групу за израду Нацрта стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године (у даљем тексту Нацрт Стратегије), која укључује представнике 32 субјекта безбедности саобраћаја на државном и локалном нивоу: Министарство унутрашњих послова Републике Србије (Управа саобраћајне полиције- Дирекција полиције, Сектор за ванредне ситуације), Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије (Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја, Сектор за железнице и интермодални транспорт), Министарство здравља Републике Србије, Министарство трговине, туризма и телекомуникација Републике Србије, Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде Републике Србије, Министарство просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије, Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања Републике Србије, Министарство одбране Републике Србије, Министарство културе и информисања Републике Србије, Министарство државне управе и локалне самоуправе Републике Србије, Министарство омладине и спорта Републике Србије, ЈП „Путеви Србије”, Коридори Србије д.о.о., Завод за унапређивање образовања и васпитања, Завод за вредновање квалитета образовања и васпитања, Институт за јавно здравље Србије „Др Милан Јовановић Батут”, Републички фонд за здравствено осигурање, Саобраћајни факултет – Универзитет у Београду, Машински факултет – Универзитет у Београду, Факултет техничких наука - Универзитет у Новом Саду, Пољопривредни факултет - Универзитет у Новом Саду, Прекршајни суд у Београду, Прекршајни апелациони суд, Удружење осигуравача Републике Србије, Завод за хитну медицинску помоћ Нови Сад, ЈП Путеви Београда, Завод за ургентну медицину Ниш, Градски



завода за хитну медицинску помоћ Град – Београд, АМСС - Центар за моторна возила, Савет за безбедност саобраћаја - Град Краљево и ДЕКРА.

У складу са чланом 45. став 1. Закона о Влади (Службени гласник РС бр. 55/05, 71/05-исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 - УС, 72/12, 7/14 - УС, 44/14 и 30/18), Законом о планском систему Републике Србије (Службени гласник РС, бр. 30/18), чланом 11. Закона о безбедности саобраћаја на путевима (Службени гласник РС бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - УС, 55/14, 96/15 - др. закон, 9/16 - УС, 24/18, 41/18, 41/18- др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 - др. закон), Уредбе о методологији управљања јавним политикама, анализи ефеката јавних политика и прописа и садржају појединачних докумената јавних политика (Службени гласник РС, бр. 8/19), Град Суботица доприноси развоју локалне и националне Стратегије безбедности саобраћаја у складу са својим могућностима, и овом приликом израђује и усваја Стратегију и Акциони план, ради унапређења нивоа безбедности саобраћаја на територији града, и постизања циљева безбедности саобраћаја, како општих, тако и посебних циљева града.

Стратегија прати светске правце, препознаје и ослања се на светске успешне праксе у области безбедности саобраћаја, посебно: Глобалне циљеве одрживог развоја, Глобалне циљеве безбедности саобраћаја, Резолуције УН о глобалном унапређењу безбедности саобраћаја закључно са Резолуцијом од 2. септембра 2020. године којом се период од 2021. до 2030. године проглашава Другом деценијом акције за безбедност саобраћаја, Стокхолмску декларацију, Глобални план друге деценије акције за безбедност саобраћаја, Оквирну политику безбедности саобраћаја ЕУ за период 2021. до 2030. године као и Акциони план безбедности саобраћаја Западног Балкана.

Град Суботица налази се на северу Републике Србије, уз границу са Републиком Мађарском, на 46° 05' 55'' северне географске ширине и 19° 39' 47'' источне географске дужине. Просечна надморска висина Суботице је 114m, 40m изнад нивоа Тисе код Кањиже о 32m изнад нивоа Дунава код Баје. Поред Суботице пролази међународни пут Е-75. До граничног прелаза Келебија има 10km, а до Хоргоша 30km. Северно од града је плодна пешчара с виноградицама и воћњацима, а јужно земља ораница.

Данас град са околним општинама има око 150.000 становника: Мађара, Хрвата, Буњеваца, Срба и других народа. Око града је подигнуто 18 већих насеља: Бајмок, Бачки Виногради, Бачко Душаново, Биково, Вишњевац, Горњи Таванкут, Доњи Таванкут, Ђурђин, Келебија, Љутово, Мала Босна, Мишићево, Нови Жедник, Палић, Стари Жедник, Хајдуково, Чантавир и Шупљак. Град је повезан са старим летовалиштем и језером Палић¹.

¹ <https://subotica.ls.gov.rs/opste-informacije/>



Месне заједнице:

1. МЗ Александрово
2. МЗ Бајмок
3. МЗ Бајнат
4. МЗ Бачки Виногради
5. МЗ Бачко Душаново
6. МЗ Биково
7. МЗ Центар I
8. МЗ Центар II
9. МЗ Центар III
10. МЗ Чантавир
11. МЗ Дудова шума
12. МЗ Ђурђин
13. МЗ Гат
14. МЗ Хајдуково
15. МЗ Келебија
16. МЗ Кер
17. МЗ Кертварош
18. МЗ Љутово
19. МЗ Макова седмица

Стратегија безбедности саобраћаја се такође ослања на План развоја АП Војводине 2023-2030. године.

Грађани су, у области економског развоја у први план ставили раст запослености и животног стандарда, у области развоја инфраструктуре саобраћајну повезаност и мобилност, а у друштвеном развоју образовање, науку, здравство и социјалну политику, подцртавши, истовремено, и изузетну важност заштите животне средине².

Како се у самом плану развоја подцртава саобраћајна повезаност и мобилност, стратегија је дефинисана са посебним фокусом на обезбеђење адекватне повезаности и мобилности, са циљем да грађани и посетиоци Суботице могу без проблема да посете сваки кутак овог лепог

² ПЛАН РАЗВОЈА АП ВОЈВОДИНЕ 2023-2030. ГОДИНЕ, Покрајински секретаријат за регионални развој, међурегионалну сарадњу и локалну самоуправу, Нови Сад, април 2023. године



града, и да истовремено немају непријатности или не доживе незгоде у саобраћају, без обзира којим саобраћајним средством учествују у саобраћају.

Као што се може видети из визије развоја Војводине:



Мноштво елемената визије развоја директно или индиректно утиче на ниво безбедности саобраћаја.

С тим у вези ова стратегија се доноси да би се уз постизање визије развоја Суботице, као дела Војводине, постигао и највиши ниво безбедности саобраћаја, уз истовремени развој транспортног и превозног система Суботице и околних месних заједница, висок степен повезаности и мобилности, и највиши ниво безбедности саобраћаја.



Што се тиче густине насељености Суботица је са 135 становника по км² Изнад републичког (89) и покрајинског (85) просека, Зрењанина(86,)испод Новог Сада (519), Ниша (427) и Крагујевца (210), те на приближном нивоу са Крушевцом (139).

Број путничких аутомобила на 1000 становника у Суботици је 319, што је скоро исто као у Крагујевцу 320 и Нишу 295.

У граду Суботици постоји 12 јавних предузећа и то:

- "Јавно предузеће за управљање путевима, урбанистичко планирање и становање"
- ЈКП "Чистоћа и зеленило"
- ЈП "Суботица-транс"
- ЈП "Палић-Лудаш"
- ЈКП "Водовод и канализација"
- ЈКП "Стадион"
- ЈКП "Суботичке пијаце"
- ЈКП "Паркинг"
- ЈКП "Погребно"
- ЈКП "Димничар"
- ЈКП "Суботицагас"
- ЈКП "Суботичка топлана"



ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ЛОКАЛУ ДО САДА

Са циљем делотворног управљања безбедношћу саобраћаја, заснованог на науци и подацима, Влада Републике Србије усвојила је Прву националну стратегију безбедности саобраћаја на путевим Републике Србије за период 2015. до 2020. година. У првој стратегији били су дефинисани следећи, врло изазовни циљеви и то:

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

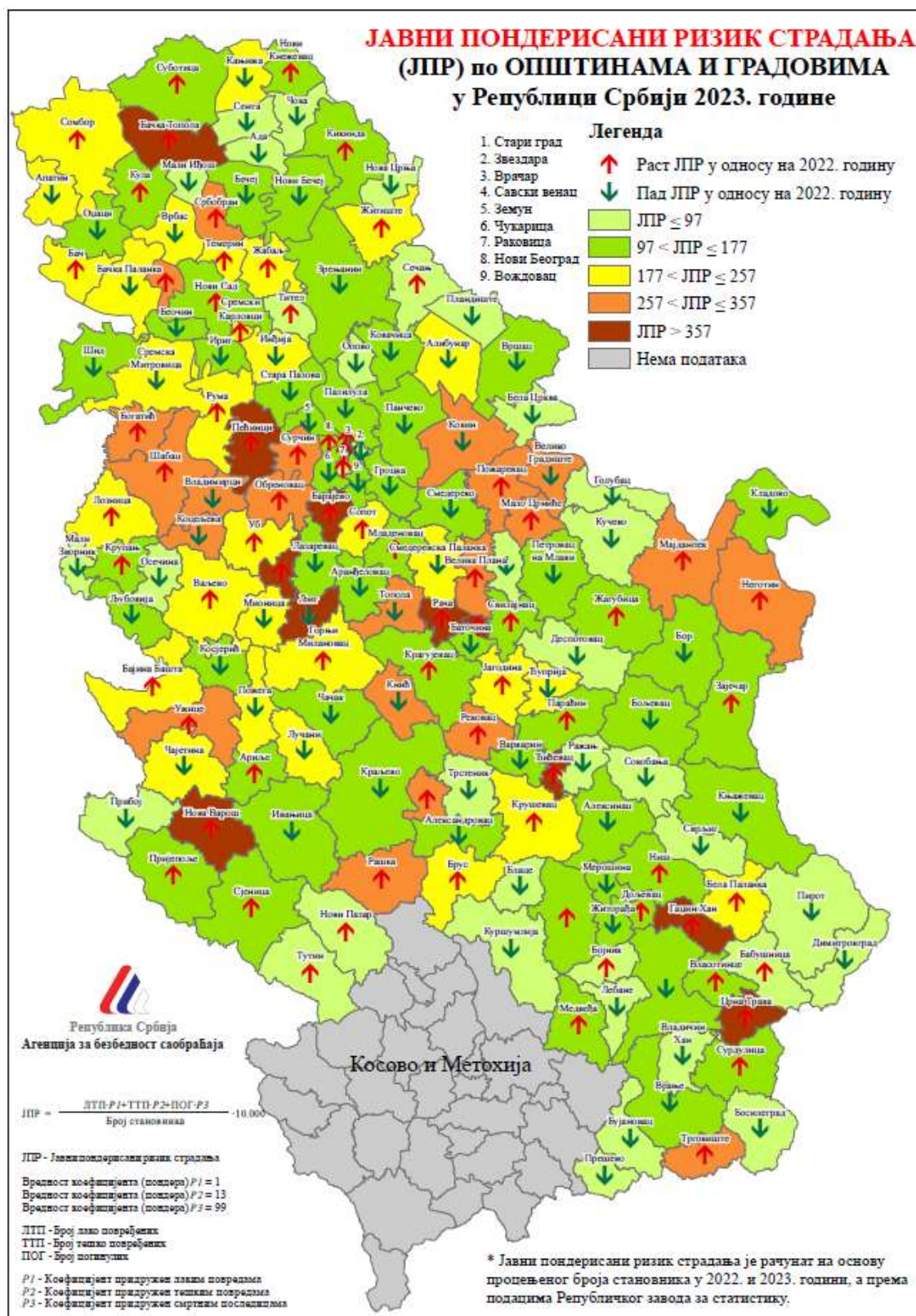
Процењено је било да ће реализацијом мера из прве националне стратегије бити спасен 2.121 живот, односно смањен број за 9.528 тешко повређених лица и тиме остварена укупна уштеда од најмање 926,6 милиона евра.

Прва национална стратегија допринела је успостављању система управљања безбедношћу саобраћаја и делимичном остварењу циљева. На трагу тога, реформисана је структура Тела за координацију послова безбедности саобраћаја Владе Републике Србије, Агенција делимично је ојачана у институционалном смислу, број градских – општинских Тела за координацију послова безбедности саобраћаја достигао је 140. Успостављена је савремена Интегрисана база података о саобраћајним незгодама и другим обележјима важним за безбедност саобраћаја на националном нивоу, као и одређен број локалних база података од значаја за безбедност саобраћаја (60) кроз пројекат који је финансирала ЕУ. Успостављено је редовно стручно усавршавање кадрова у области оспособљавања кандидата за возаче, професионалних возача, ревизора и проверавача безбедности путева, предавача у ауто-школама, предавача за несавесне возаче, оспособљавање и усавршавање надзорних органа и судија прекршајних судова у области тахографа, извршено је неколико значајних измена прописа значајних за безбедност саобраћаја и научних истраживања у области безбедности саобраћаја, започето је систематско спровођење савремених алата унапређења безбедности путне инфраструктуре. Извршено је значајно опремање саобраћајне полиције возилима и опремом.

Јавни пондерисани ризик за град Суботица припада класи ниске вредности ризика, при чему је у 2023. години дошло до повећања јавног пондерисаног ризика у односу на 2022. годину. Ова локална самоуправа је на 77. месту од 161 локалне самоуправе у Републици Србији по вредности јавног пондерисаног ризика за 2023. годину.



Слика 1 КАРТА ЈАВНОГ ПОНДЕРИСАНОГ РИЗИКА СТРАДАЊА ПО ОПШТИНАМА И ГРАДОВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2023. ГОДИНЕ





Према јавном пондерисаном ризику страдања Суботица је остварила негативан тренд у 2023. години у односу на 2022. годину.

Град Суботица и Савет за безбедност саобраћаја су једни од најактивнијих у области безбедности саобраћаја, чак штавише на 17. Међународној конференцији о безбедности саобраћаја у локалној заједници, одржаној од 13. до 16. априла у Врњачкој Бањи, Град Суботица је добио признање као најактивнија локална самоуправа у 2021. години.

По оцени стручњака, Суботица је путем Савета за безбедност саобраћаја, реализовала највише едукативних и других активности са циљем повећања безбедности саобраћаја³.

Претходне активности и стратегије су се већином фокусирале на:

- Едукацију,
- Кампање и
- Израду пројектно-техничке документације.

³ <https://www.subotica.com/vesti/suboticki-savet-za-bezbednost-saobracaja-proglasen-najaktivnijim-u-srbiji-id44043.html>



ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА КОЈЕ СУ ИЗОСТАЛЕ НА ЛОКАЛУ ДО САДА ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ

Уочени су недостаци у реализацији прве национале стратегије као што су: недоследно спровођење финансирања безбедности саобраћаја, слаба организација и управљање безбедношћу саобраћаја, недовољна свест доносиоца одлука о улагању у безбедност саобраћаја, системски недостатак одрживог планирања изградње и јачања капацитета субјеката у области безбедности саобраћаја, недовољна посвећеност појединаца и појединих субјеката, недовољна међународна сарадња и примена успешних пракси, изостанак редовних стручних анализа и извештавања о безбедности саобраћаја, неспремност да се редовно прати спровођење мера и активности и да се сагледава достизање зацртаних циљева, слаба комуникација, координација и кооперација важних субјеката итд. Нису достигнути зацртани циљеви у погледу индикатора перформанси система безбедности саобраћаја, нити циљеви у погледу смањивања броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама. Један од кључних недостатака у реализацији прве национале стратегије садржан је у недостатку посебног Закона којим би се дефинисала и додатно оснажила функција Агенције, као водеће институције у области безбедности саобраћаја.

У претходном периоду саобраћајна полиција је максимално ангажовала све своје капацитете како у контроли ученика у саобраћају тако и на спровођењу бројних превентивних активности са осталим субјектима, са чиме је јавност упозната.

Утисак је да као друштво олако прелазимо преко последица саобраћајних незгода о којима се јавност редовно и благовремено извештава, као и преко бројних упозорења и апела Министарства унутрашњих послова и других субјеката.

МУП ће наставити са превентивним активностима како би се јавности приближио проблем последица и обима страдања у саобраћају, и како би један број учесника променио ставове и понашања и преузео део личне одговорности за своју и општу безбедност.

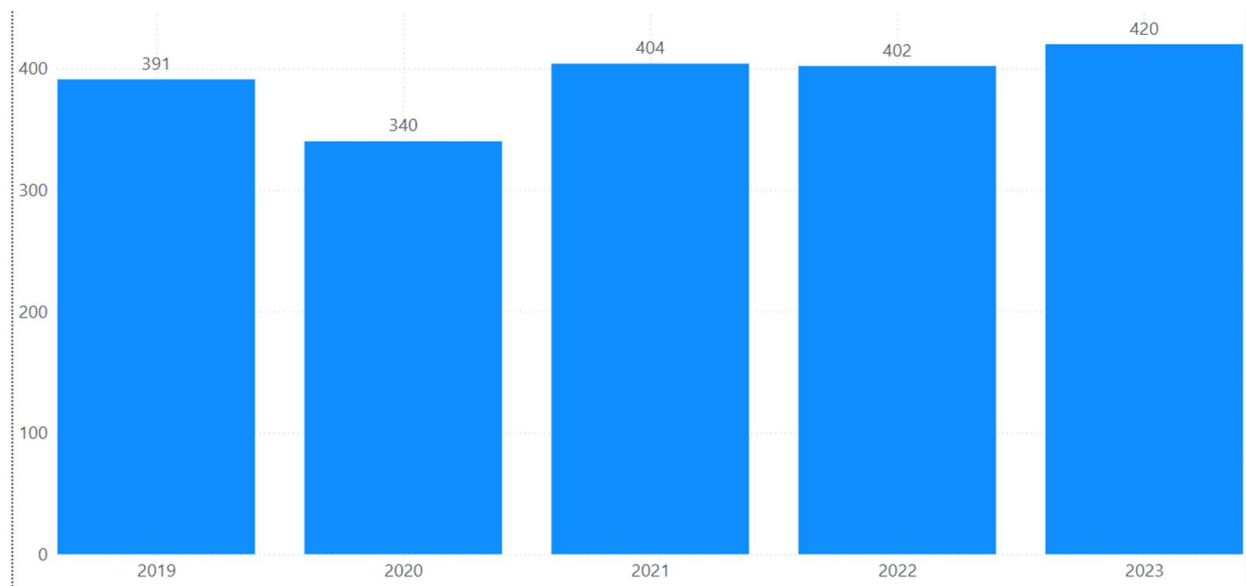
Министарство унутрашњих послова и Управа саобраћајне полиције ће бити приморани и да у процесу доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима предложе и нова ригорозна решења како би се трајно елиминисале негативне појаве и ризична понашања на нашим путевима од стране оних учесника који у томе истрајавају у оквиру постојећег система безбедности саобраћаја⁴.

⁴ <https://suboticke.rs/info/crni-vikend-na-putevima/>



Савет за безбедност саобраћаја и Град Суботица су се фокусирали на промотивне и образовне кампање, које доносе резултате, али недостаје свеобухватни систем безбедности саобраћаја.

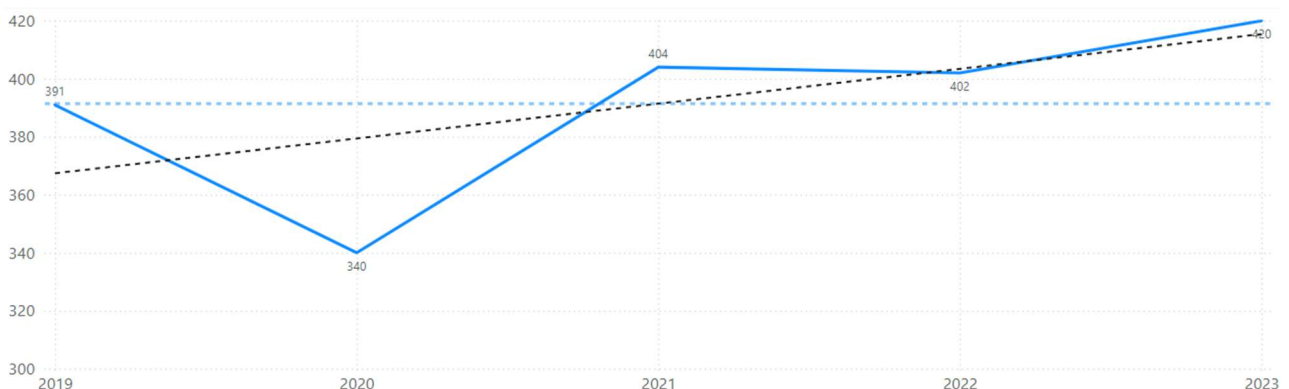
Слика 2 Укупан број незгода по годинама на територији града



Претходни подаци показују да је на територији Града Суботице број саобраћајних незгода сведен на просек од око 400 саобраћајних незгода годишње.

Како немамо тренд пада броја незгода, очигледно је да су потребне додатне активности како би се унапредило стање безбедности саобраћаја.

Слика 3 Тренд и просек броја незгода на територији града за период 2019-2023 година



Наравно, опет треба истакнути да је Суботица као град и Савет за безбедност саобраћаја показао изузетно ангажовање на унапређењу безбедности саобраћаја.

Оно што је изостало и што генерално изостаје на нивоу Републике Србије јесте потпуно интегрисана **отворена** база података о саобраћајним незгодама и интеракцији незгода са осталим елементима у саобраћају, као што су:



- Популациона политика и распored места atrakcije и генерације путовања,
- Интегрисани систем јавног превоза и мобилности (потпуни подаци о јавном превозу, локацијама аутобуских станица и стајалишта и правцима путовања корисника јавног превоза),
- Планирање и изградња како путне инфраструктуре, тако и места за становање (као пример можемо навести да се у развијеним државама уз захтев за Грађевинску дозволу обавезно прилаже и Студија анализе утицаја пројектованог објекта на капацитет и безбедност саобраћаја путне и друге инфраструктуре),
- Локације хитних служби,
- Распоред и међусобна спојеност бициклических и пешаћких стаза,
- Локације осталих елемената битних за мобилност становништва.

У суштини недостаје адекватна дигитална подлога која би омогућила реалну и брзу анализу међусобног утицаја различитих фактора и то у OPEN SOURCE форми.

Пример ове форме је:

The screenshot shows the NYC OpenData website interface. At the top, there's a navigation bar with links like Home, Data, About, Learn, and Contact Us. Below this, the 'About' tab is selected for the 'Motor Vehicle Collisions - Crashes' dataset. The page contains a description of the dataset, a 'Read more' link, and a table with dataset information. The table has columns for 'Data Collection' and 'Dataset Information'. The 'Data Collection' column shows 'Motor Vehicle Collisions' and the 'Dataset Information' column shows 'Police Department (NYPD)'. The page also indicates the dataset was last updated on October 19, 2024.

5

Због тога је неопходно формирати интеграцију капацитета кључних субјеката безбедности саобраћаја кроз електронску размену података и економичну употребу људских и материјалних ресурса, у циљу бржег и ефикаснијег остваривања права грађана, што је Програмом тела за координацију послова безбедности саобраћаја на подручју локалне самоуправе Града Суботице по другом јавном позиву за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима у 2024. години и предвиђено.

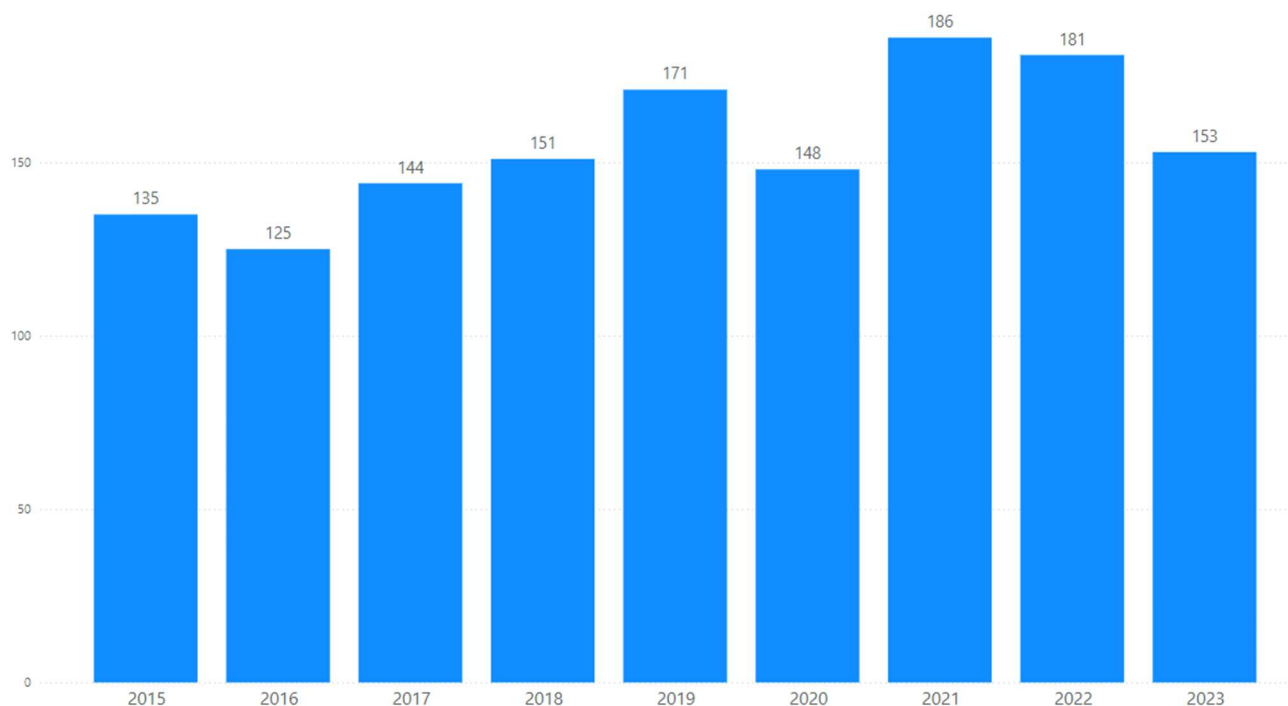
⁵ https://data.cityofnewyork.us/Public-Safety/Motor-Vehicle-Collisions-Crashes/h9gi-nx95/about_data



ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ

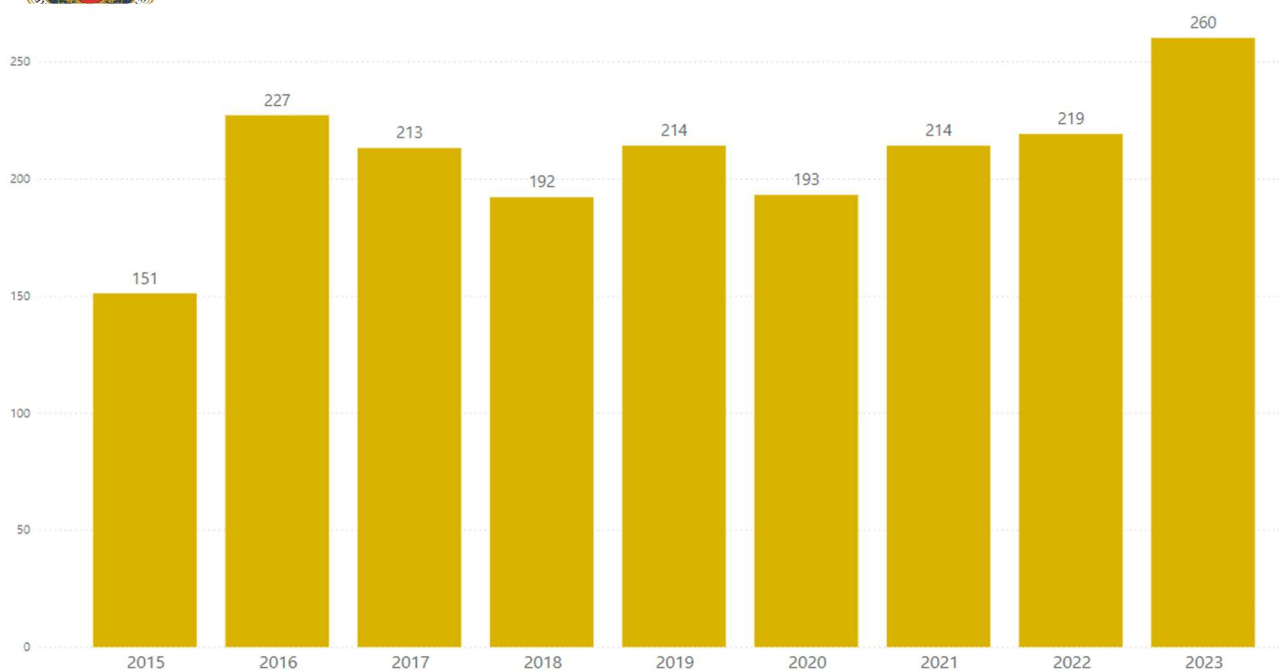
Према постојећем стању а на основу саобраћајних незгода које су се догодиле у периоду од 2015 године до 2023. године, на територији Града Суботице, број незгода се смањује за незгоде са материјалном штетом, након раста који је забележен до 2021 године:

Слика 4 Број незгода са материјалном штетом по годинама



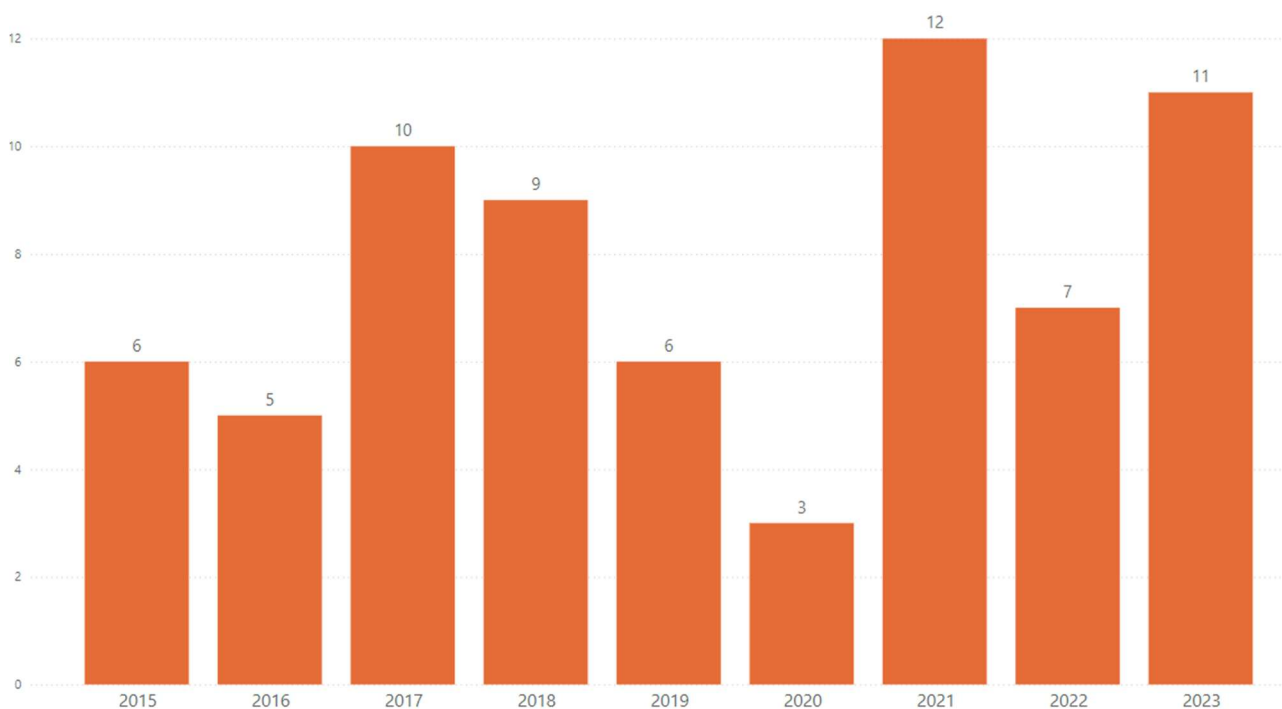
Број незгода са повређеним лицима је у порасту:

Слика 5 Број незгода са повређеним лицима по годинама



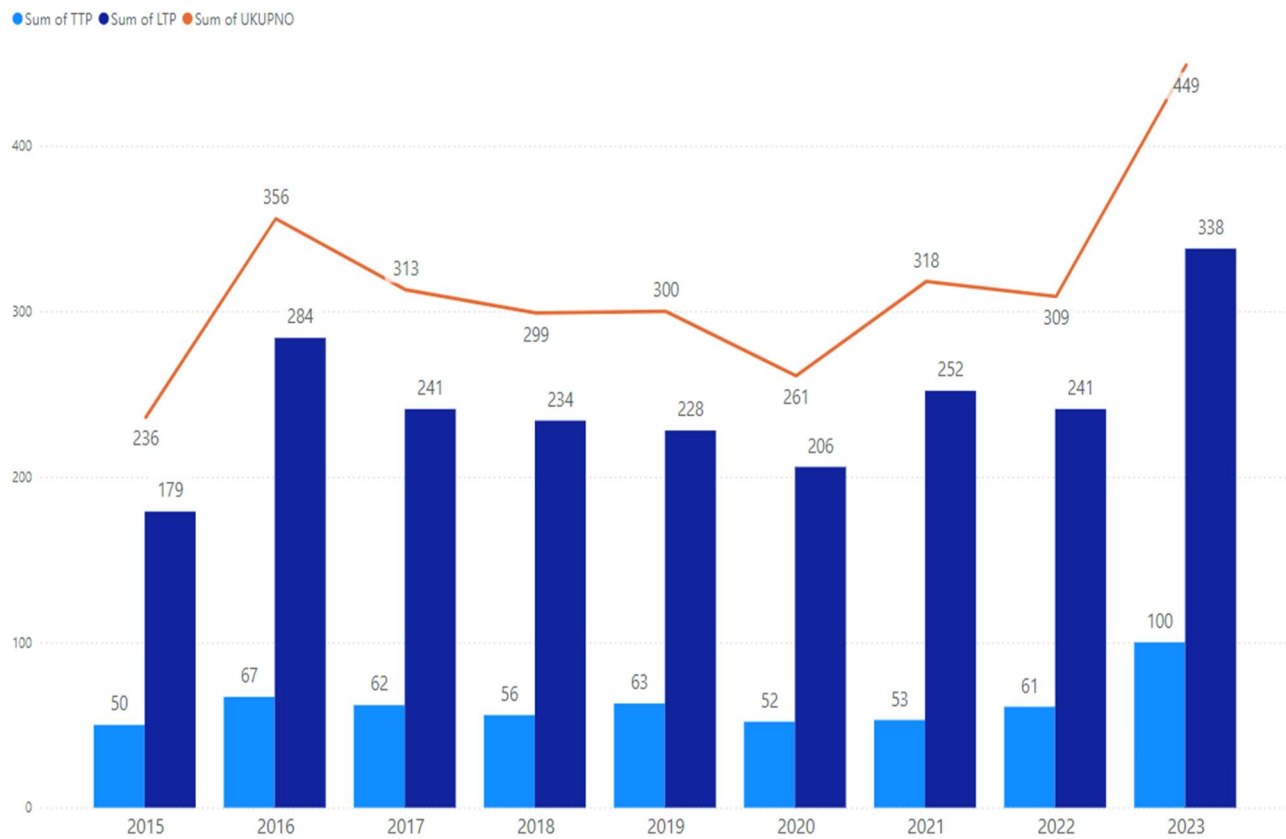
Такође и број незгода са погинулим лицима не показује значајнији тренд смањења, те осим значајнијег смањења у 2020 години остаје доста висок:

Слика 6 Број незгода са погинулим лицима по годинама

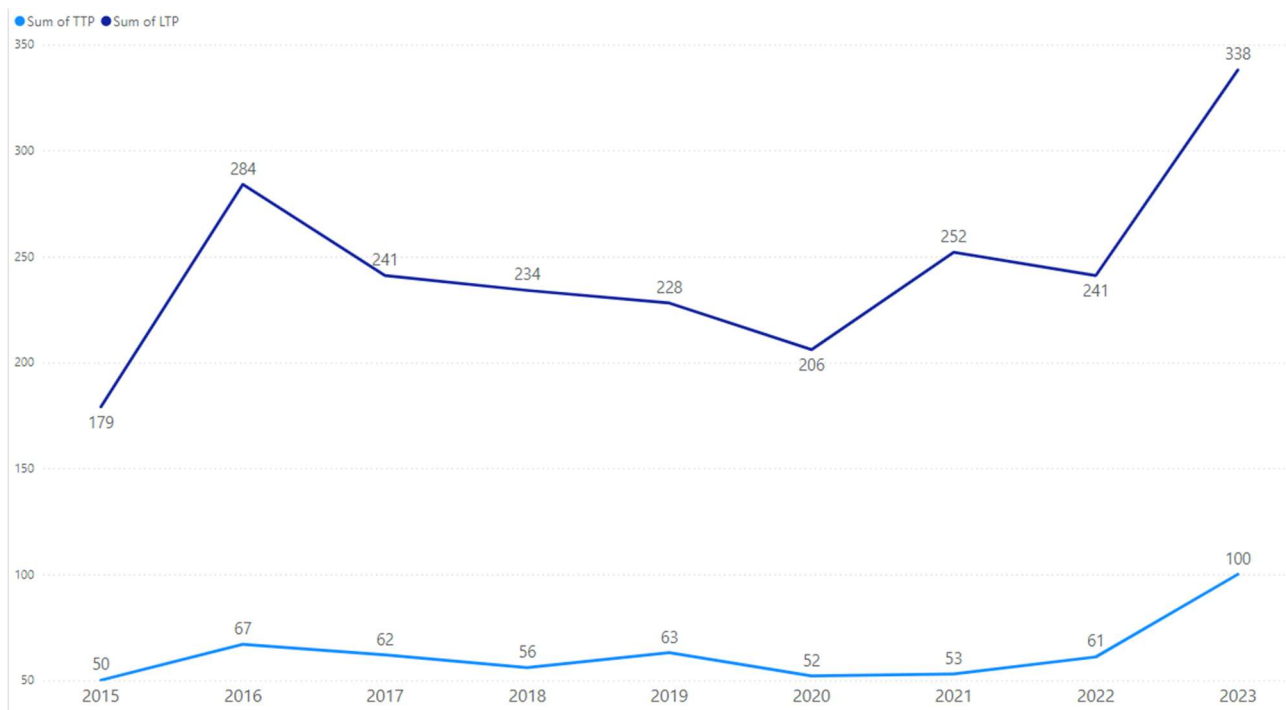




Слика 7 Број лакше и теже повређених по годинама



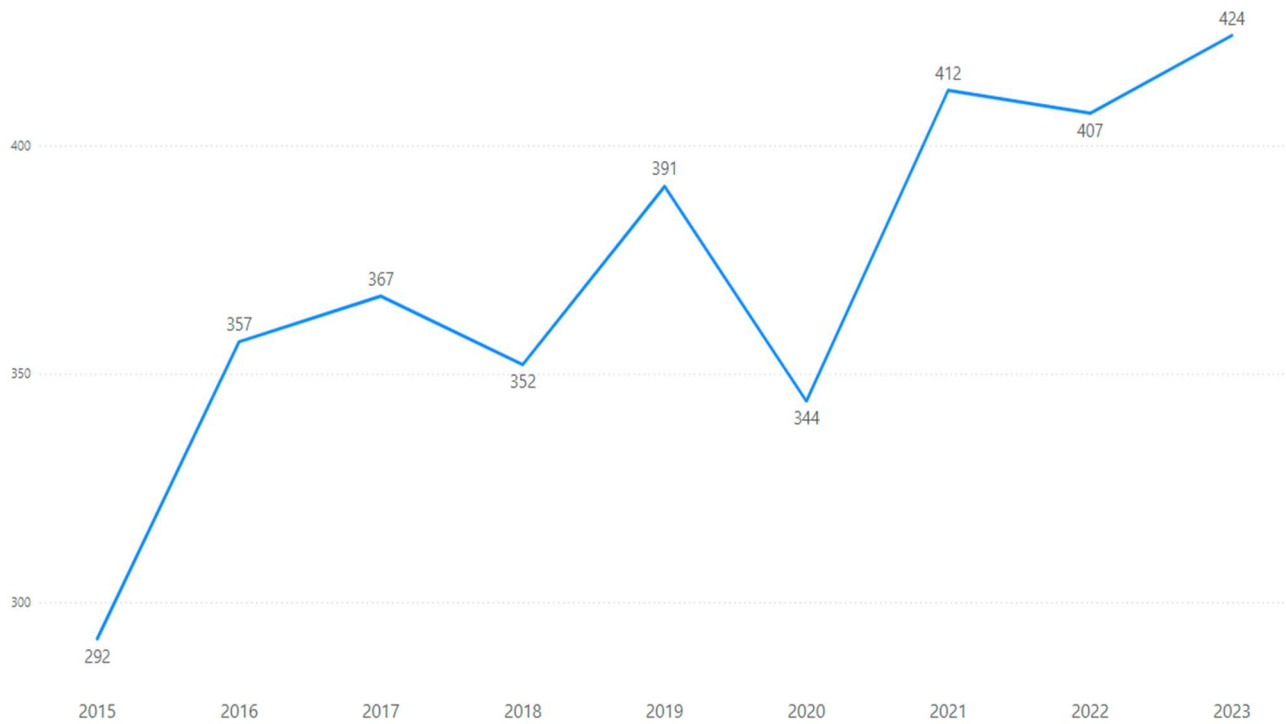
Слика 8 Тренд броја Лакше и Теже повређених по годинама





Како се из претходног графика може видети тренд броја повређених показује тренд раста, што негативно утиче на ниво безбедности саобраћаја и показује да се тежина последица полако али сигурно повећава током година.

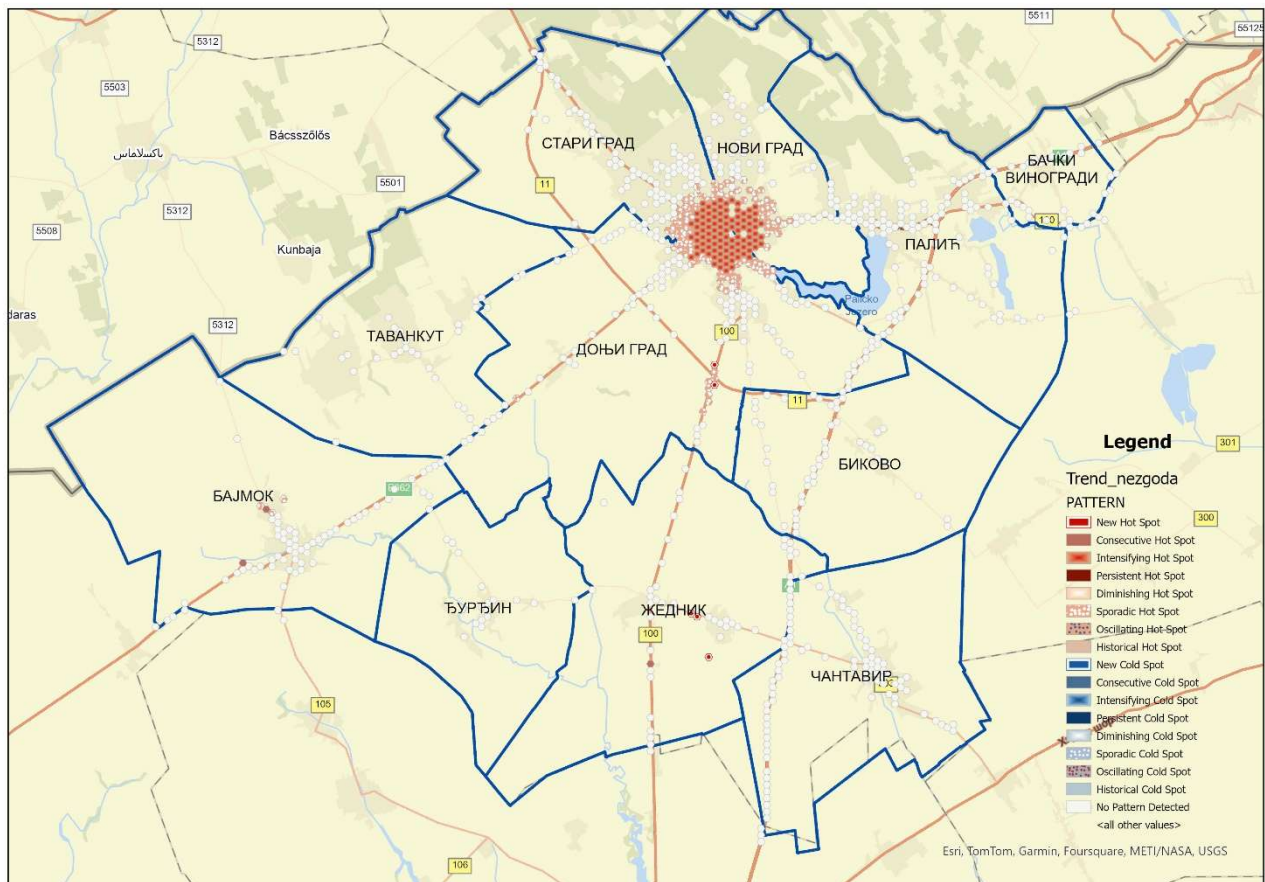
Слика 9 Тренд укупног броја незгода



На основу анализираних временских и просторних трендова уочено је:



Слика 10 Локација на којој се појављује опасно место према просторно-временској анализи



Локације које се јављају као нове критичне тачке су:

У К.О. Доњи Град:

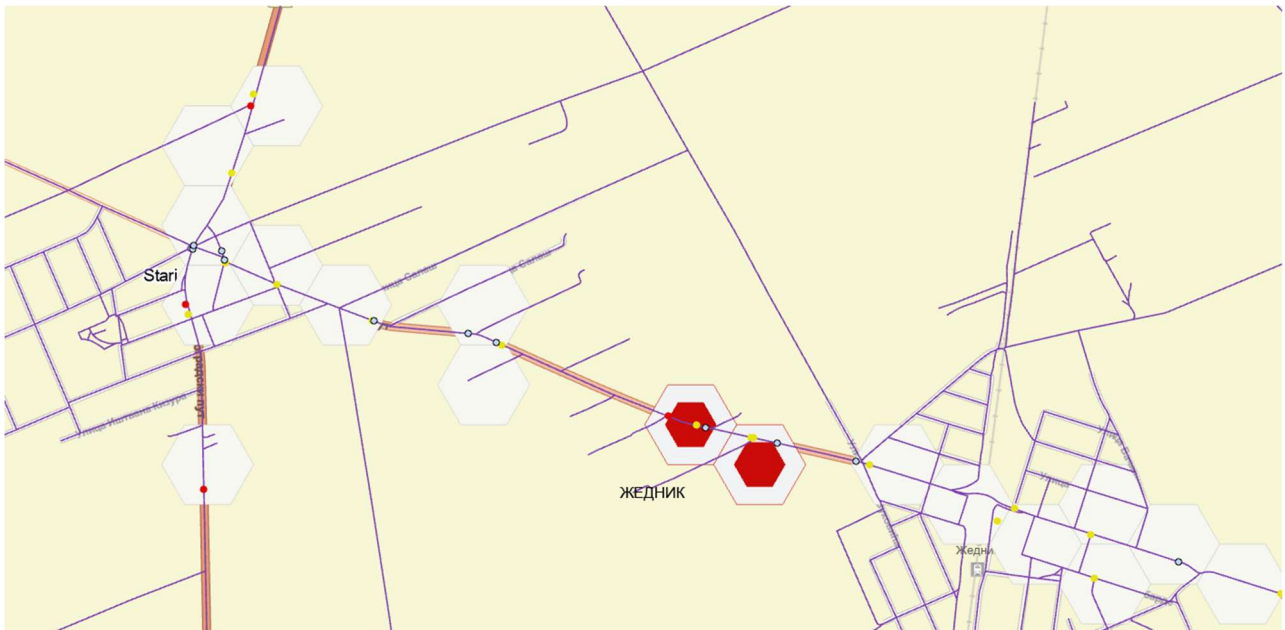
- Две критичне тачке на државном путу бр 100, на прилазима раскрсници са државним путем број 11.
- Две критичне тачке на државном путу број 303, у близини насеља Жедник.
- На локалном путу поред пруге, са западне стране, од насеља Жедник ка Бачкој Тополи.

Тренд стално опасне локације је уочен у самом градском језгру, као и на државном путу 106 у близини насеља Бајмок, као и државном путу број 12 (Сомборски пут) на кривини на месту укрштања са железничком пругом после насеља Бајмок, ка Сомбору.

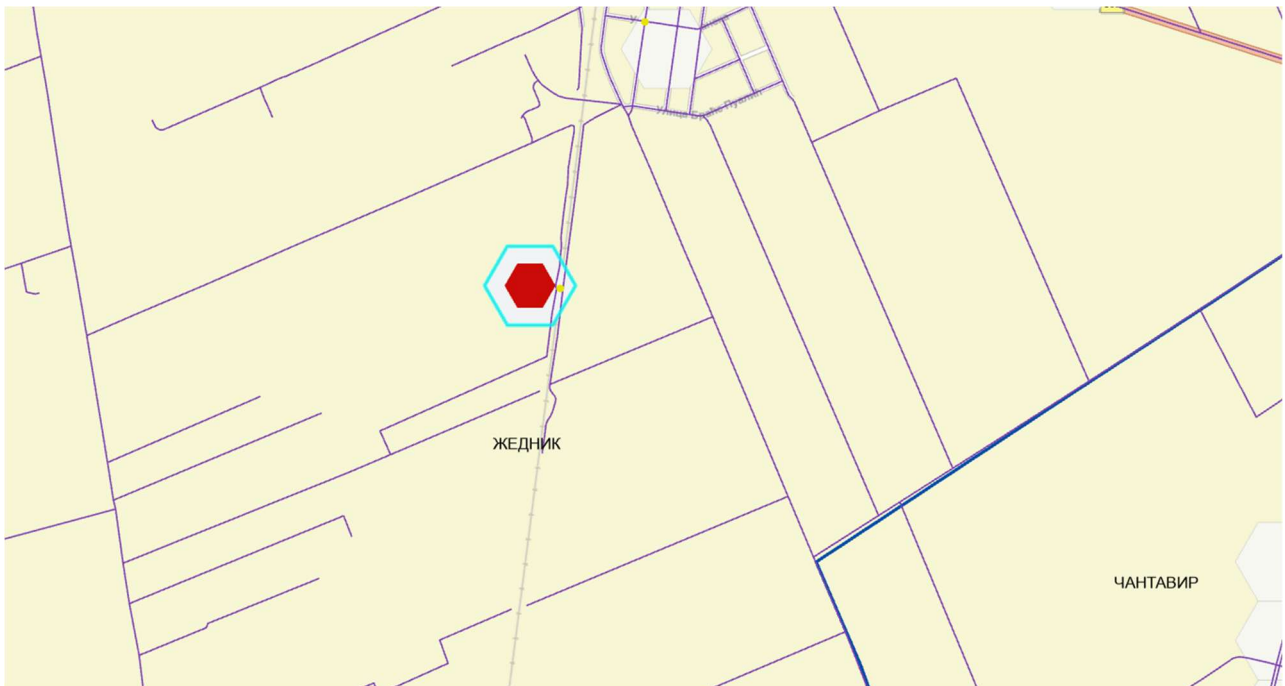
Такође, константно опасно место је на раскрсници државног пута број 100, након Жедника, са локалним путем (земљани пут) према Ђурђину и фарми.



Слика 11 Детаљ локације два нова опасна места код места Жедник на државном путу број 303

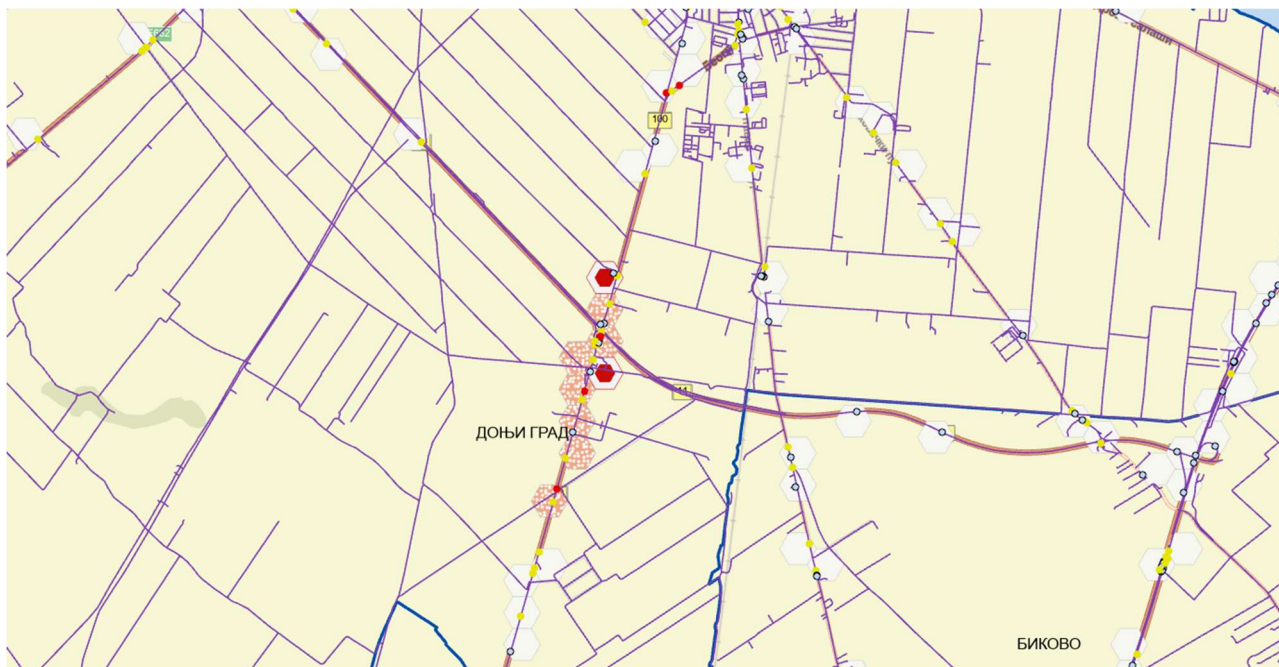


Слика 12 Детаљ локације на локалном путу поред пруге, са западне стране, од насеља Жедник ка Бачкој Тополи

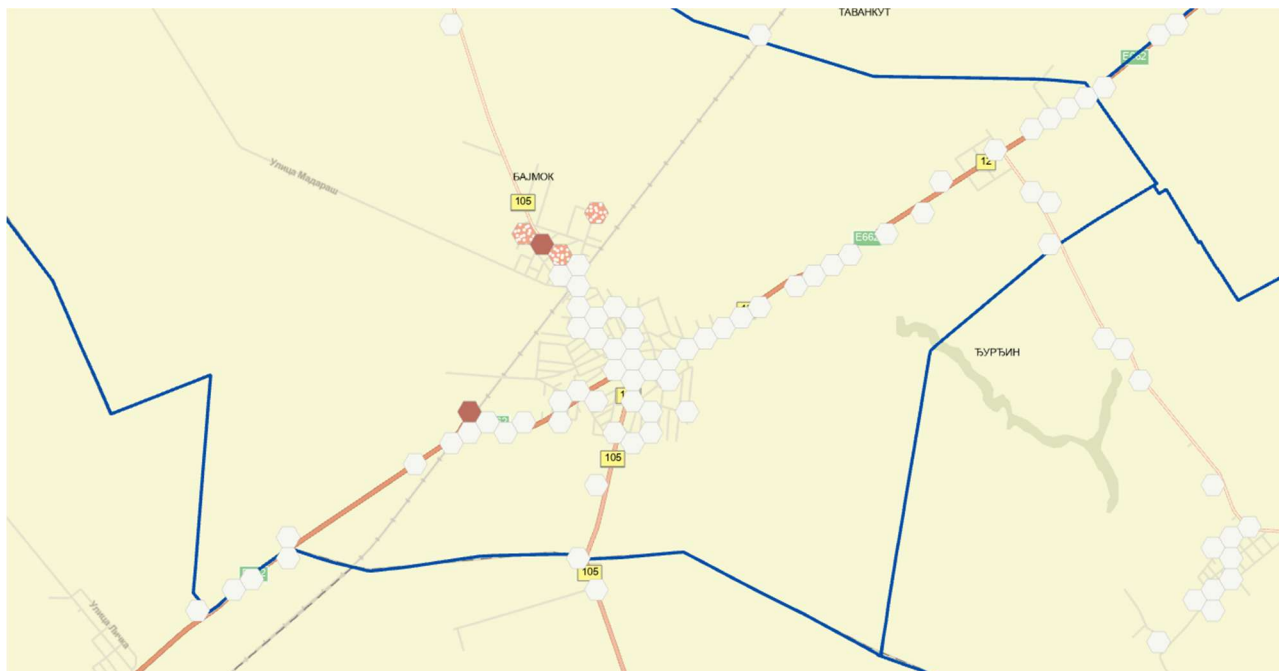




Слика 13 Локација две нове критичне тачке на државном путу бр 100, на прилазима раскрсници са државним путем број 11



Слика 14 Стално опасна места на државном путу 106 у близини насеља Бајмок, као и државном путу број 12 (Сомборски пут) на кривини на месту укрштања са железничком пругом после насеља Бајмок, ка Сомбору





Ставови учесника у саобраћају

Сагледавајући вредности индикатора безбедности саобраћаја за посматрану локалну самоуправу и поредећи их са резултатима за Републику Србију, као и са циљевима стратегије безбедности саобраћаја, кључни проблеми безбедности саобраћаја којима треба посветити пажњу на територији локалне самоуправе су:

- Коришћење мобилног телефона. На територији Суботице, индикатор коришћења мобилног телефона у путничким аутомобилима током вожње је на нивоу републичког просека. Међутим, радује тренд побољшања вредности овог индикатора за скоро 5% у односу на претходне две године.
- Употреба сигурносног појаса на предњем седишту. Вредност овог индикатора је на нивоу републичког просека и спада у категорији средњих вредности. Посебно забрињава тренд пада вредности овог индикатора и то за око 8% у задњих пет година.
- Употреба сигурносног појаса на задњем седишту. Иако је Суботица изнад републичког просека по овом индикатору, вредност овог индикатора је веома ниска и износи свега 24,3%.
- Понашање пешака. Иако су вредности индикатора о понашању пешака изнад националног просека, ове вредности спадају у категорије ниских или веома ниских вредности индикатора безбедности саобраћаја.

Овакви трендови показују да учесници у саобраћају, осим када сматрају да ће бити уочени од стране саобраћајне полиције, не поштују основна правила саобраћаја везана за употребу сигурносних појасева и забрану употребе мобилних телефона.

Позитивни резултати безбедности саобраћаја уочавају се у следећим областима:

- Коришћење заштитних система за децу. Иако спада у категорију ниских вредности индикатора, коришћење дечијих седишта у посматраној ЛС је међу 35 најбољих и за преко 10% веће у односу на национални просек.
- Коришћење заштитних каца. Вредност овог индикатора је изнад републичког просека и спада у категорији средњих вредности.



Индикатори безбедности саобраћаја

Слика 15 Вредности свих индикатора за територију Града Суботице и Републику Србију (2023)

Индикатори	Индикатори	Насеље			Ван насеља			Ауто-пут			Укупно		
		ЛС	Ранг	СРБ	ЛС	Ранг	СРБ	ЛС	Ранг	СРБ	ЛС	Ранг	СРБ
Мобилни телефон	ПА	95,3	116	96,4	95,7	96	96,1	97,8	15	96,1	96,3	89	96,3
	ТВ	94,0	61	92,3	84,0	131	90,7	90,0	26	90,2	89,3	111	91,4
	БУС	81,3	139	89,7	81,3	136	89,9	87,5	32	92,8	83,3	140	90,2
Сигурносни појас	Возачи ПА	90,7	34	84,1	86,3	114	88,3	85,8	40	91,4	87,6	90	86,9
	Сувозачи ПА	79,9	95	80,4	88,3	55	84,1	80,5	35	86,1	82,9	85	82,7
	Предње седиште ПА	86,5	62	82,7	87,1	88	86,7	83,7	41	89,3	85,8	89	85,2
	Задње седиште ПА	17,4	59	14,7	12,8	104	18,1	39,5	5	21,3	24,3	32	17,1
	Возачи ТВ	46,0	94	51,3	38,0	138	55,5	26,0	42	55,6	36,7	135	53,7
	Сувозачи ТВ	70,6	45	50,1	100,0	1	52,4	58,3	17	49,1	81,5	26	51,0
	Предње седиште ТВ	52,2	88	50,0	58,7	56	54,7	32,3	41	54,0	48,5	105	53,0
	Возачи БУС	31,3	55	22,3	53,1	26	31,9	43,8	23	40,2	42,7	37	28,7
	Сувозачи БУС	0,0	51	13,8	50,0	25	16,2	52,9	11	26,2	46,2	21	16,3
	Предње седиште БУС	28,6	52	20,1	52,0	23	28,2	46,0	18	36,6	43,7	24	25,6
Заштитни системи за децу	Дечије седиште	86,7	20	67,0	100,0	1	71,0	66,7	35	79,1	84,4	18	70,2
	Сигурносни појас	60,0	52	45,0	30,0	114	44,7	65,0	24	64,0	51,7	76	47,1
	Укупно – деца	76,0	20	56,8	72,0	33	59,2	66,0	32	72,4	71,3	33	59,7
Заштитни системи – сви у ПА		74,5	87	73,9	74,6	120	77,6	74,6	37	80,3	74,6	109	76,3
Заштитне кациге	Возачи мопеда	80,0	41	67,5	100,0	1	65,6	N/A	N/A	N/A	87,5	25	66,9
	Путници на мопедима	0,0	44	48,1	100,0	1	52,1	N/A	N/A	N/A	40,0	51	49,6
	Возачи и путници на мопедима	66,7	67	65,9	100,0	1	64,4	N/A	N/A	N/A	79,3	43	65,4
	Возачи мотоцикала	85,7	96	86,6	100,0	1	88,3	71,4	43	93,6	82,4	109	88,1
	Путници на мотоциклима	50,0	54	70,2	100,0	1	87,3	100,0	1	87,2	83,3	66	80,0
	Возача и путника на мотоциклима	77,8	105	84,8	100,0	1	88,2	77,8	41	92,9	82,6	103	87,0
	Мопедиста и мотоциклиста	70,4	97	74,6	100,0	1	78,6	77,8	41	92,9	80,8	65	77,2
	Бициклисти	0,0	51	4,3	4,5	63	11,5	N/A	N/A	N/A	1,7	79	6,4
Пешаци	% прелазака на "зелено" светло	84,6	58	83,6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	84,6	58	83,6
	% прелазака на ОПП	69,0	95	67,4	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	69,0	95	67,4
	% исправних прелазака	76,8	79	73,8	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	76,8	79	73,8
	% исправних прелазака деце	66,0	119	76,6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	66,0	119	76,6
	% прелазака без ометања	96,2	59	94,5	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	96,2	59	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



Саобраћајне незгоде и последице

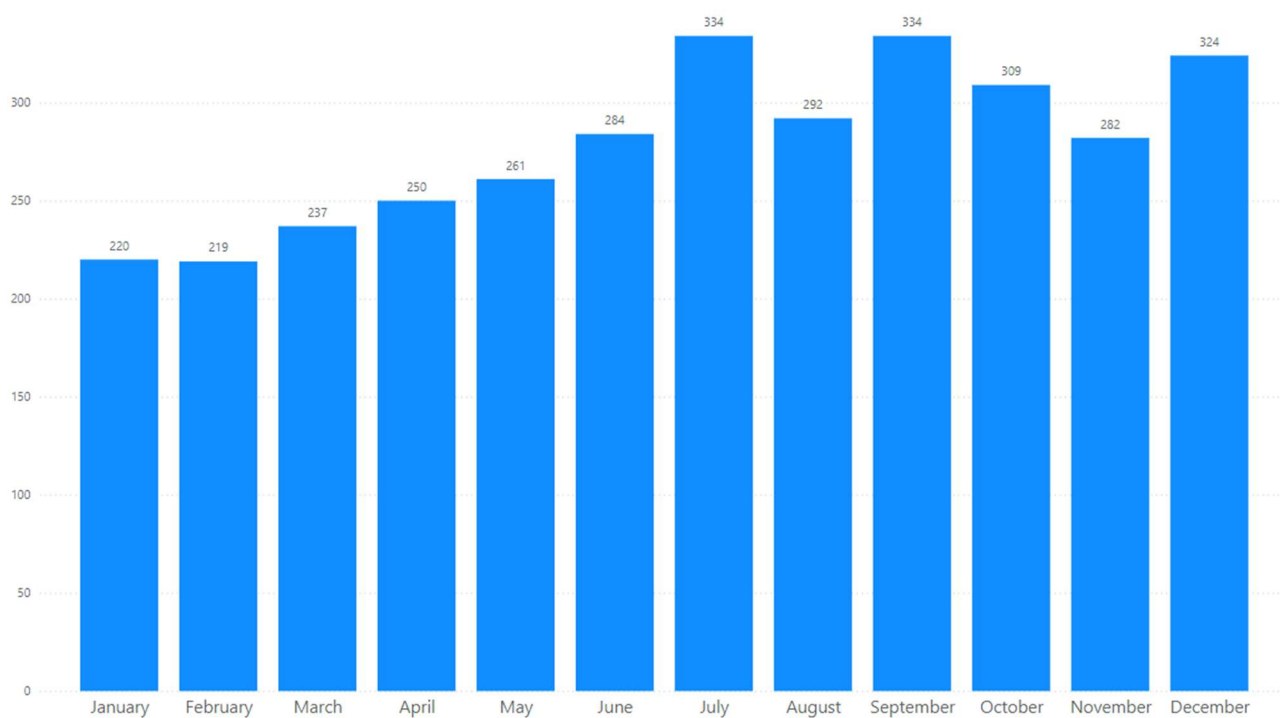
Најважније чињенице о стању безбедности саобраћаја на територији Града Суботице, у периоду од 2019. до 2023. године су:

- Догодило се укупно 1.957 саобраћајних незгода, од којих је 1.115 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 37 лица, док је теже и лакше повређено 1.530 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- Погинуло је 7 пешака, што чини 19% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 7 бициклиста, што чини 19% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинула су 4 лица на моторизованим двоточкашима, што чини 11% од укупног броја погинулих лица у СН.
- Погинуло је 18 лица у ПА, што чини 49% од укупног броја погинулих лица у СН.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор, погинуло је једно лице, што чини 3% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама где је један од учесника било теретно возило, погинуло је 17 лица, што чини 46% од укупног броја погинулих лица.
- У посматраном периоду повређено је 134 деце, а погинуле деце у саобраћајним незгодама није било. Деца су највише страдала у својству путника (65%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 8 младих. Млади чине 22% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (58%).
- У саобраћајним незгодама погинуло је 11 лица старијих од 65 година, што чини 30% од укупног броја погинулих лица. Лица старија од 65 година у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству бициклисте (43%).
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са најмање два возила – скретање или прелазак“.
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у септембру.

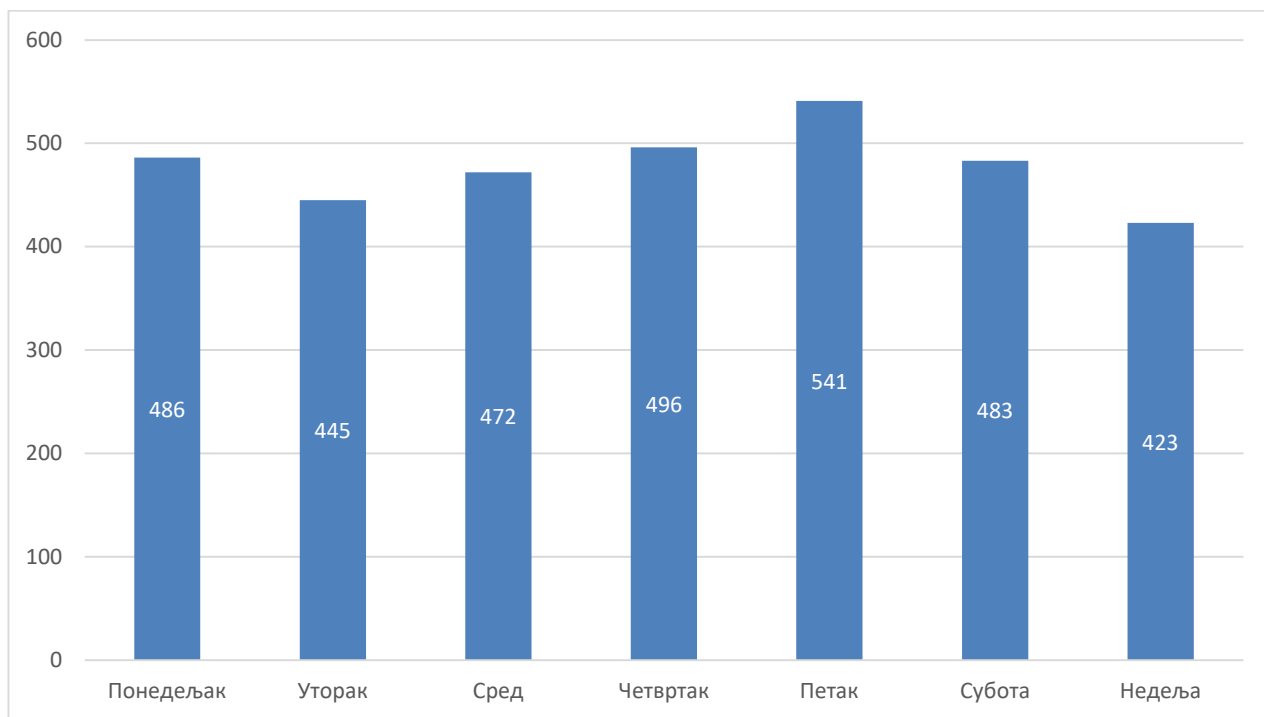
На основу података о саобраћајним незгодама у периоду од 2015. до 2023. године (узет је дужи период због недовољног броја саобраћајних незгода у периоду 2019.-2023, у смислу статистичког значаја), утврђено је следеће:



Слика 16 Расподела броја незгода по месецима за период 2015-2023

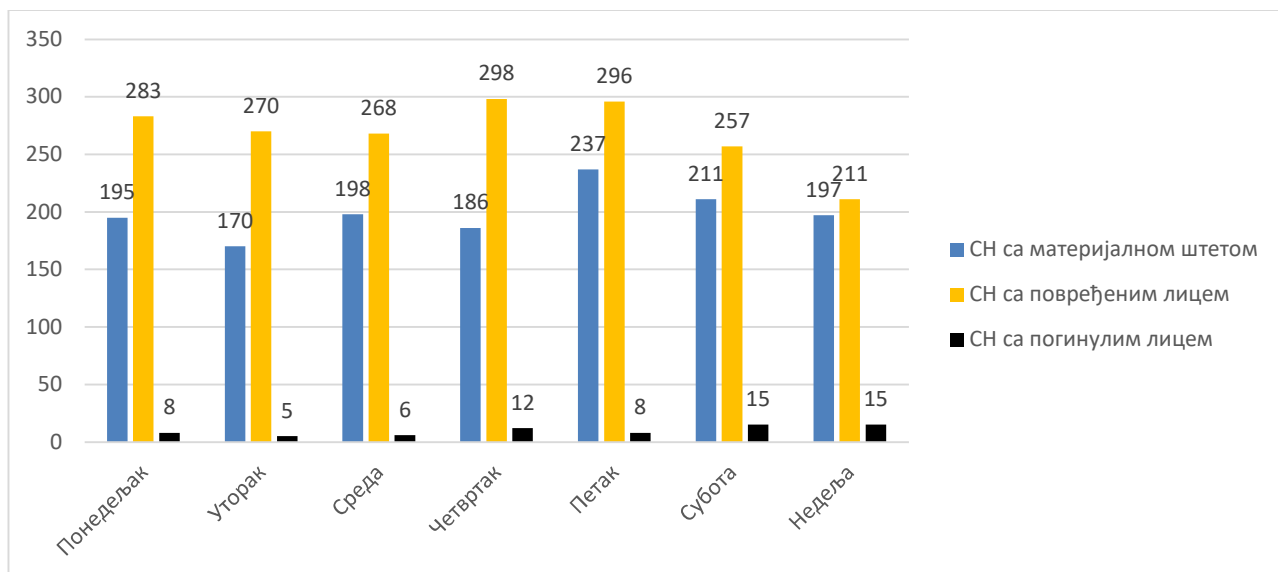


Слика 17 Расподела укупног броја незгода по данима за период 2015-2023

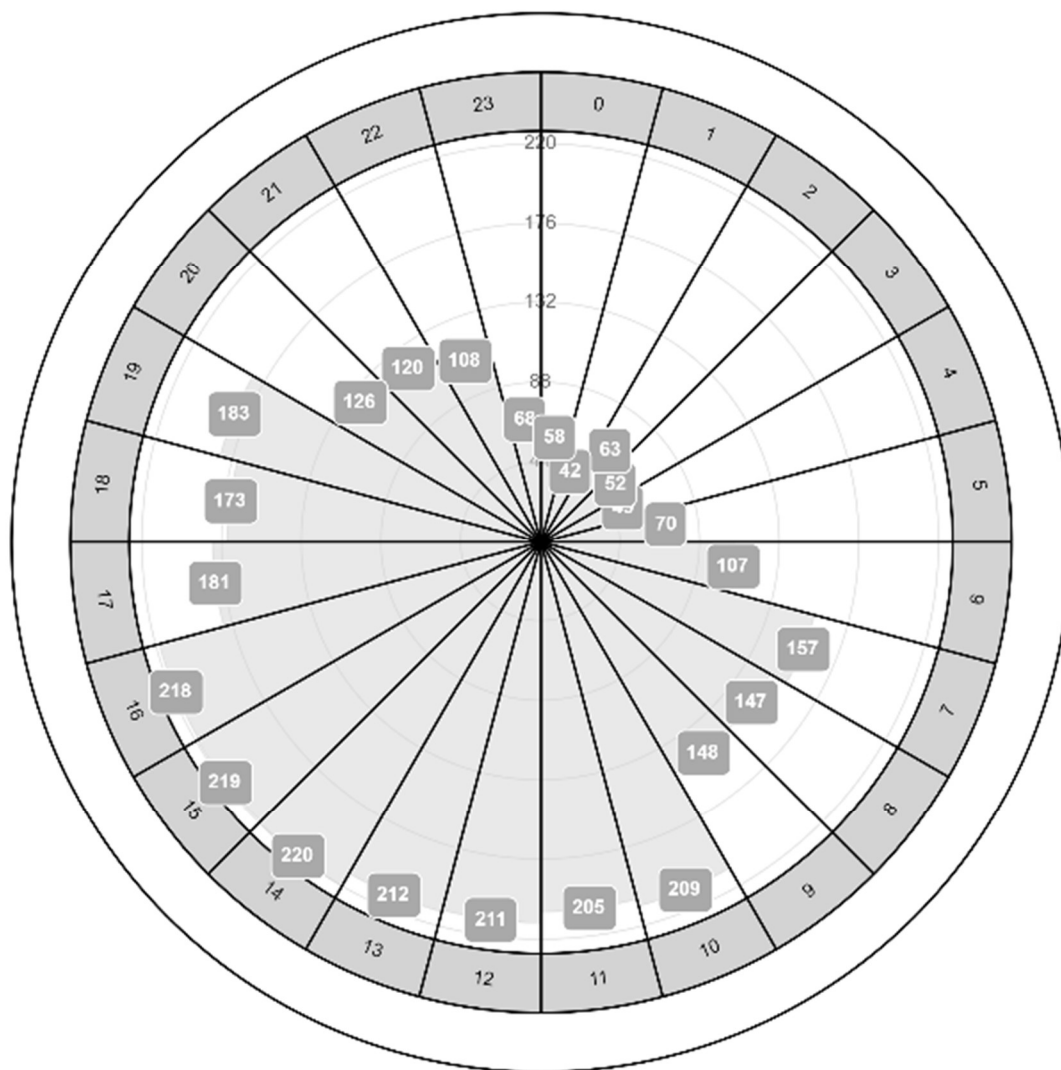




Слика 18 Распоред саобраћајних незгода према врсти, по данима за период 2015-2023



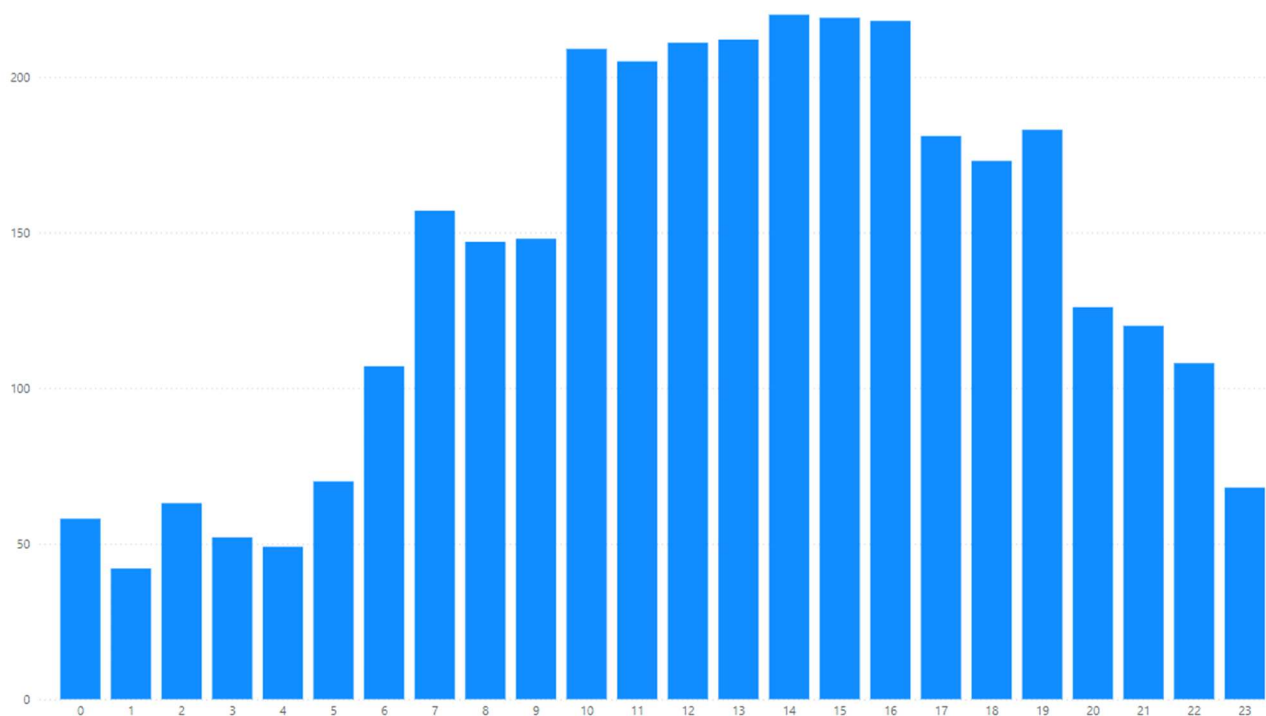
Слика 19 Укупна часовна расподела незгода за период 2015-2023





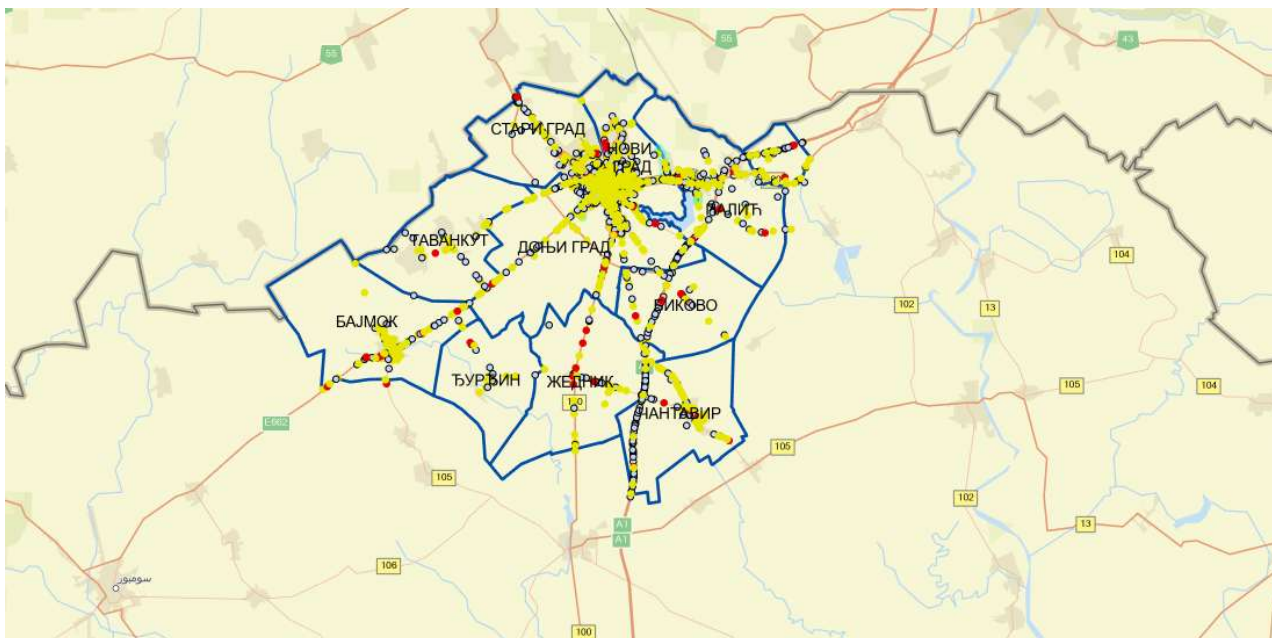
Утврђено је да се највећи број незгода догађа у периоду између 10:00 и 16:00 часова.

Слика 20 Хистограм часовне расподеле саобраћајних незгода за период 2015-2023

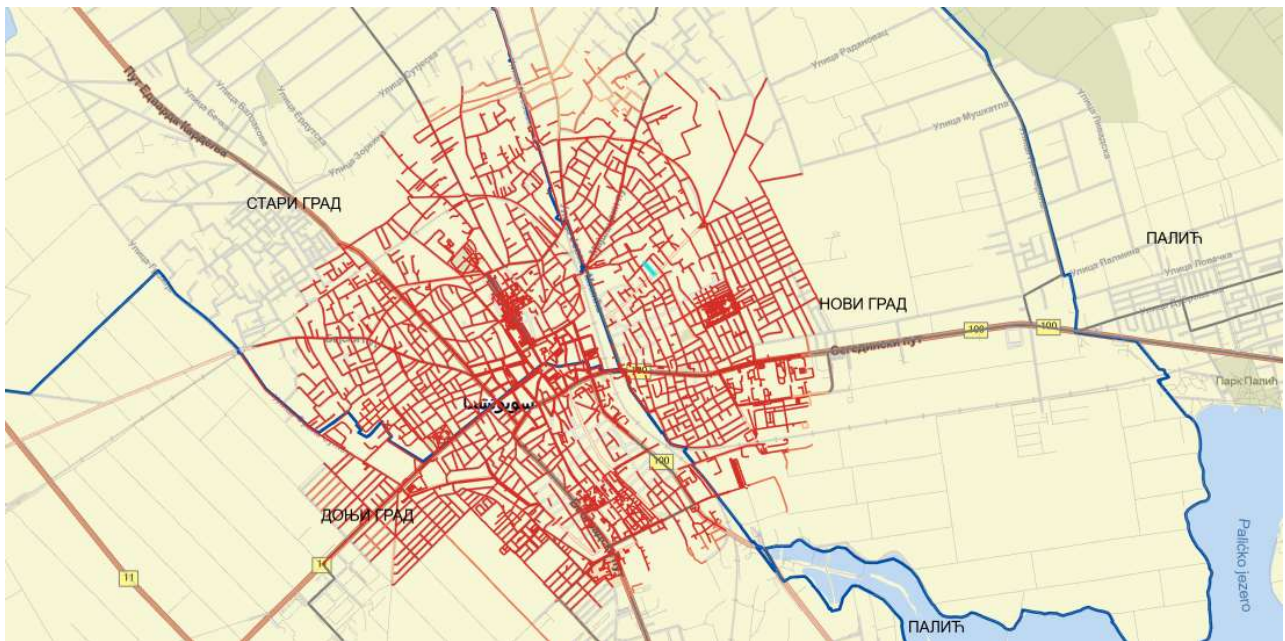


На основу незгода из наведеног периода идентификоване су најопасније деонице.

Слика 21 Локације незгода и деонице путева на којима долази до статистички значајнијег броја саобраћајних незгода

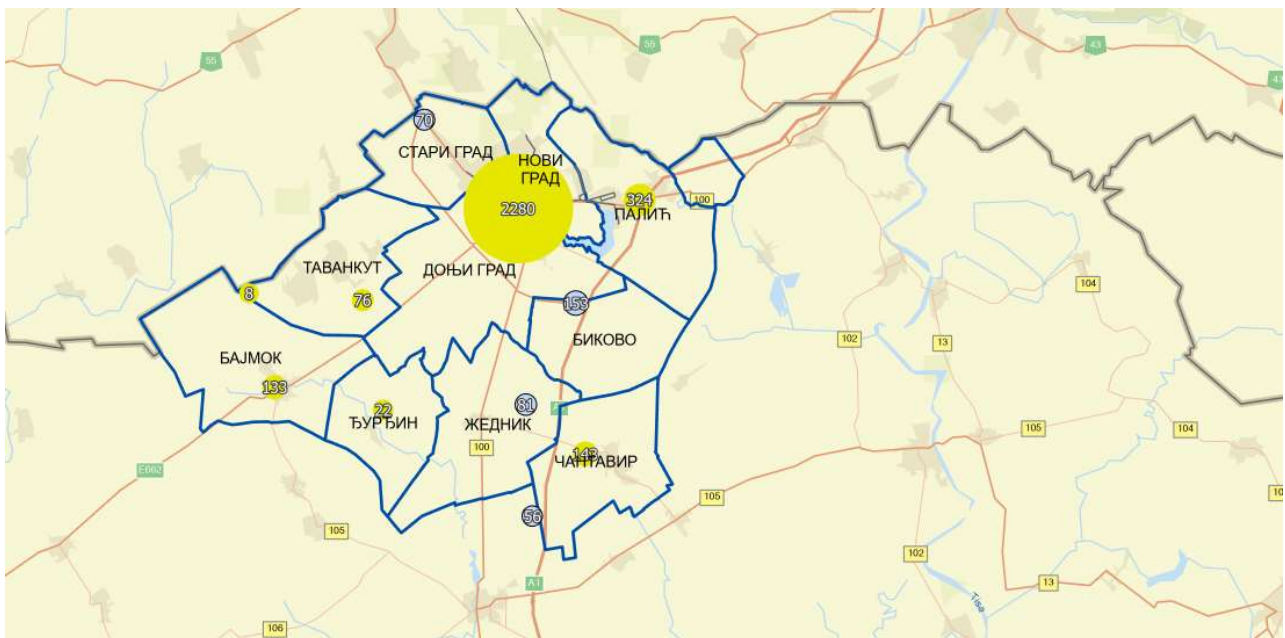


Како не бисмо морали да посебно лоцирамо сваку од деоница, ово је списак деоница са укупним бројем настрадалих лица (Погинули+Теже Повређени+Лакше Повређени)

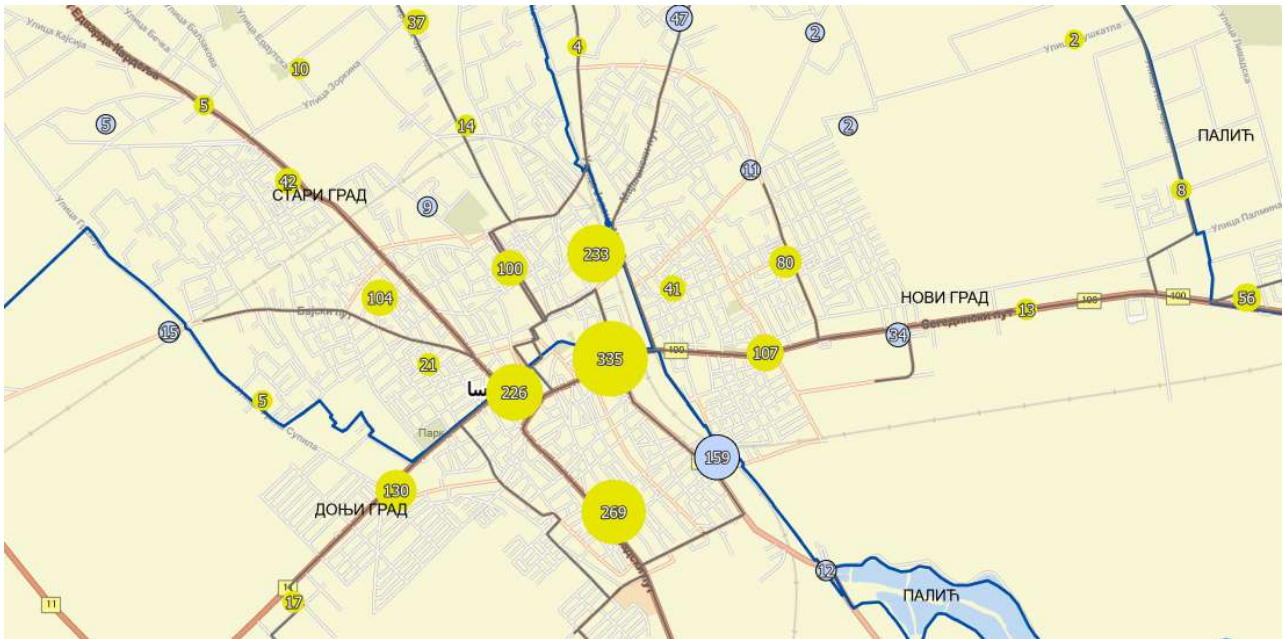


Према претходној слици, нажалост на скоро свим улицама града Суботице се у периоду од 2015 до 2023. године догодио значајан број незгода. Тако да се не може тврдити да се статистички значајно поједина улица разликује од других.

Слика 23 Кластери незгода-груписање саобраћајних незгода



Највећи број незгода се догодио у самом граду Суботица, затим следе Палић, па Биково, Бајмок, а затим остале К.О.



Упореджени су кластери незгода у односу на пружање линија јавног градског превоза и добијени су следећи резултати:

Слика 25 Кластери незгода у односу на линије јавног превоза





Укупни друштвено- економски трошкови саобраћајних незгода

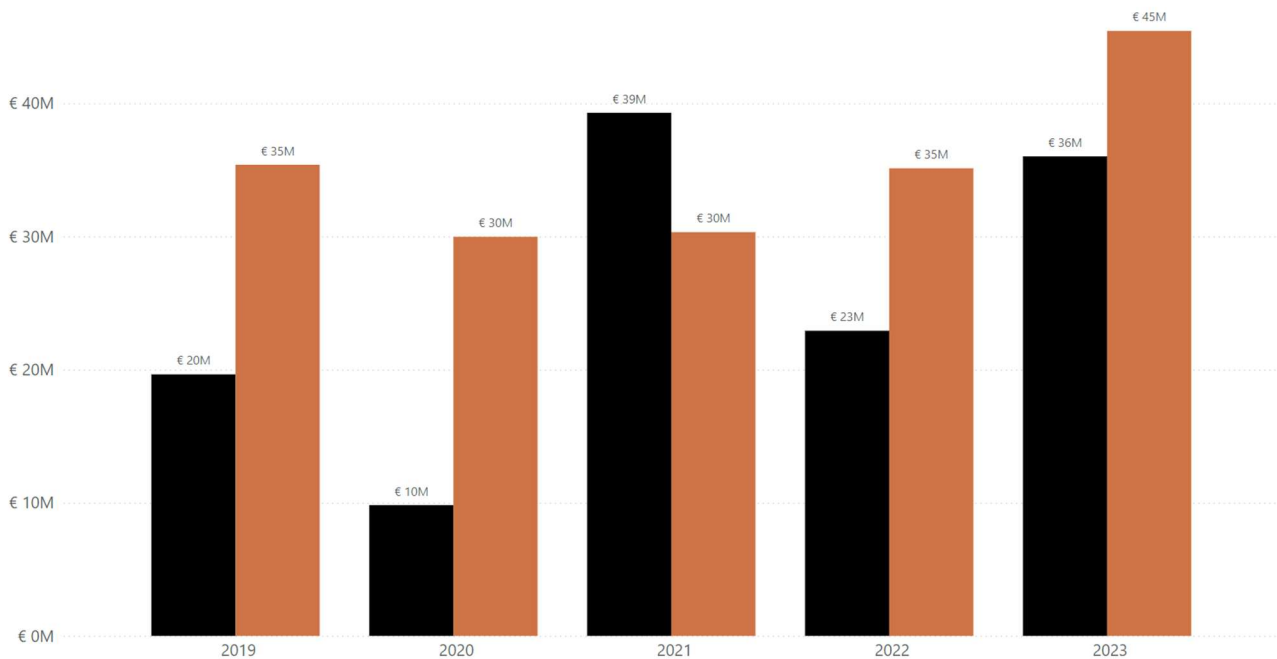
Извршена је анализа репрезентативног прегледа друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода евидентираних на територији локалне самоуправе у оквиру репрезентативног периода од минимум 5 година.

За ову анализу коришћена је методологија Европске комисије за процену укупних друштвено-економских према којој трошак једне саобраћајне незгоде са погинулим лицем износи 3.273.909,00 €, трошак једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицем износи 498.591,00 €, док трошак једне саобраћајне незгоде са лакше повређеним лицем износи 38.514,00 €.

У складу са овом методологијом извршено је и поређење Града Суботице са другим локалним самоуправама.

Слика 26 Трошкови саобраћајних незгода по годинама за Град Суботицу

Vrsta_SN ● SN sa poginulim licem ● SN sa povredjenim licem



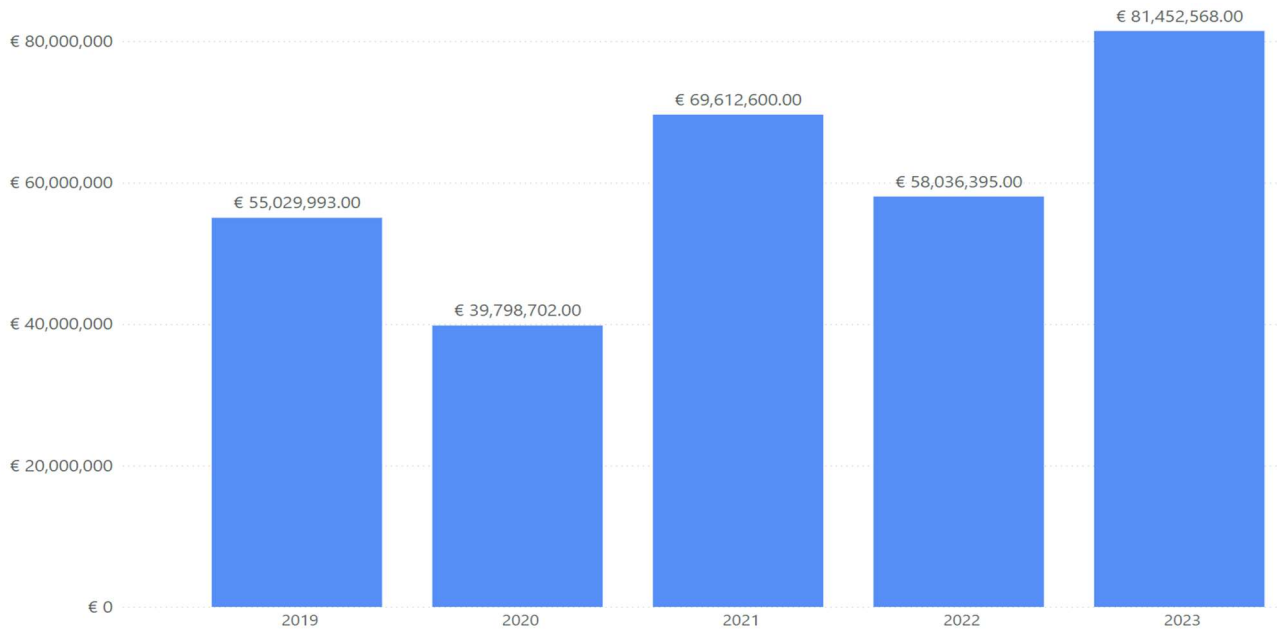
Како се може видети трошкови саобраћајних незгода се константно увећавају, и са оваквим трендом Суботица у смислу безбедности саобраћаја изгуби годишње просечно око 50 милиона еура, што је за град величине Суботице изузетно значајан губитак.

Разумљиво је да звучи безосећајно да се људско страдање и патња приказује као новчана вредност, али је приказивање трошкова значајно јер на основу тих трошкова можемо дефинисати величину потребних улагања, како бисмо адекватно проценили праве мере за унапређење безбедности саобраћаја.



Нарочито ако се узме у обзир да у самој Суботици послују фирме које се баве саобраћајем и саобраћајном сигнализацијом, па би повећано улагање у безбедност саобраћаја допринело и развоју локалне економије.

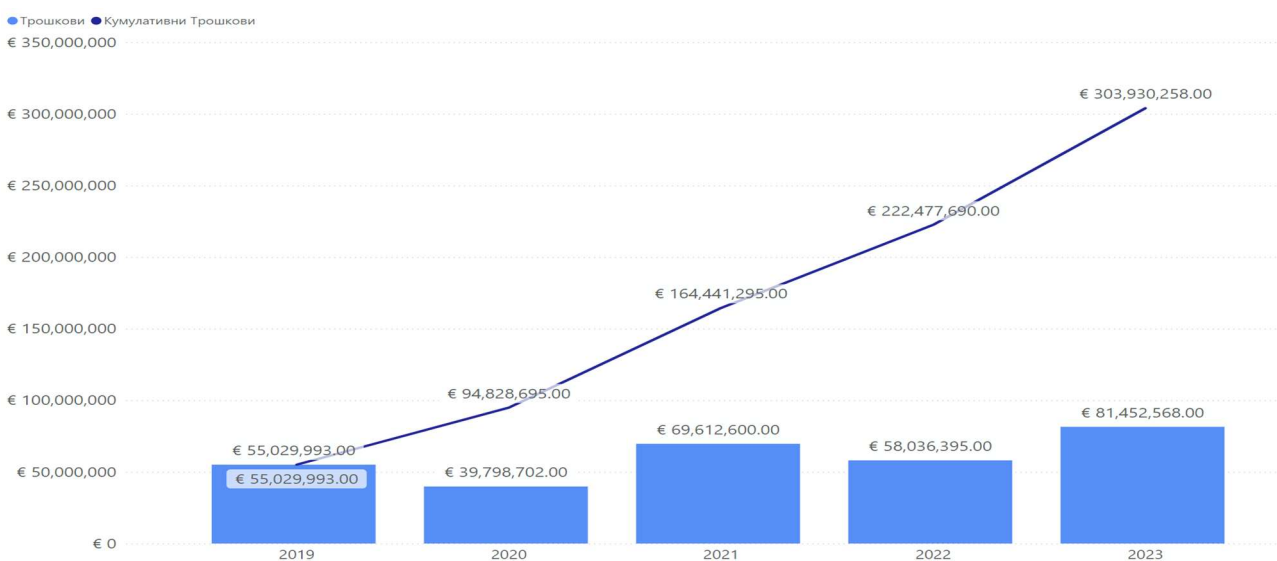
Слика 27 Укупни трошкови саобраћајних незгода за Град Суботицу



Неопходно је напоменути да овде нису узимани у обзир трошкови саобраћајних незгода са материјалном штетом јер они веома варирају и зависе од више фактора-степен оштећења, вредност возила итд.

Кад се ови подаци узму у обзир, у периоду од 2019 до 2023 године Град Суботица је изгубио € 303,930,258.00.

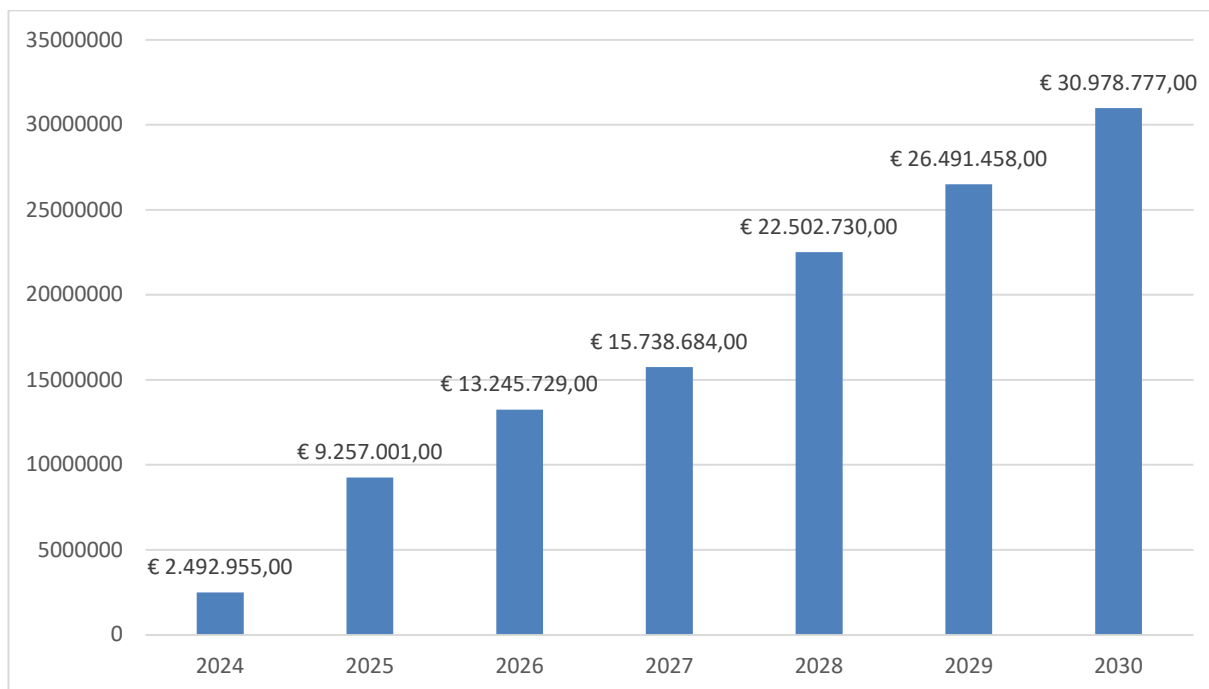
Слика 28 Трошкови по годинама и укупни трошкови





Како је циљ стратегије смањење броја погинулих за 50% до 2030. године, само са смањењем броја погинулих уштеда би за овај период била:

Слика 29 Уштеда на основу постизања циља смањења броја погинулих за 50%



Укупна уштеда 120 707 334€.

У недостатку званичне националне методологије, за прорачун трошкова саобраћајних незгода у Републици Србији у 2019. години, коришћена је методологија Европске комисије за процену укупних друштвено -економских последица саобраћајних незгода.

Према овој методологији, укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији у 2019. години износили су 4.061.943.660 евра (4,1 милијарде евра).

Како је Град Суботица према истој методологији, у току 2019. године изгубила 55 милиона еура, Град Суботица учествује са 0,013% у укупним губицима Републике Србије у смилу губитака по основу безбедности саобраћаја.



КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Систем управљања безбедношћу саобраћаја

Не тежи се краткорочним успесима, основна тежња је да се тренд смањења броја незгода настави, и да се у складу са могућностима убрза.

Град ће тежити што већој сарадњи са државним органима и институцијама и усклађивати своје акције са акцијама државних органа и институција, са додатним ангажовањем у областима карактеристичним за град.

Нарочито ће се инсистирати на едукацији деце и младих, јер реакције на појединим локацијама ће бити посматране као тактички утицај, док ће стратешки утицај остати на образовању деце и младих и општој превенцији.

Рад на повећању нивоа безбедности саобраћаја ће се посматрати као стратешко партнерство свих.

Ова стратегија наставља надоградњу већ предузетих акција, са акцијама прилагођеним новом стању и систему, као и новим трендовима у безбедности саобраћаја.

Један од циљева јесте "смањење сударне енергије" до нивоа који неће изазвати фаталне последице или тешке повреде.

План је да се основни циљеви остваре кроз:

- Побољшање постојећих путева захтева стручан и одговоран приступ у идентификацији утицајних фактора пута који узрокују или доприносе настанку саобраћајних незгода и увећању последица саобраћајних незгода, а све у циљу да се ти фактори отклоне.
- Опште је позната чињеница да фактор „човек” у систему фактора безбедности саобраћаја човек – возило – пут – окружење, има утицај на настанак саобраћајних незгода у око 95% случајева. Из тих разлога, највећи потенцијал за унапређење нивоа безбедности саобраћаја и достизање предвиђених циљева управо почива на предузимању мера и активности усмерених ка фактору „човек”. Како би био успостављен одржив систем безбедности саобраћаја неопходно је достићи опште прихваћено позитивно понашање учесника у саобраћају, засновано на знању и на позитивним ставовима.

Развој културе безбедности саобраћаја је кључан за смањење броја саобраћајних незгода и побољшање безбедности на путевима. Ево неколико важних аспеката:



- **Образовање и свест:** Едукација возача, пешака и других учесника у саобраћају о важности безбедног понашања на путевима. Кампање за подизање свести могу помоћи у промени понашања и ставова према безбедности.

- **Законодавство и спровођење закона:** Строге казне за прекршаје у саобраћају и доследно спровођење закона могу одвратити људе од ризичног понашања. Ово укључује контролу брзине, алкохола и употребе сигурносних појасева.
- **Инфраструктура:** Побољшање путне инфраструктуре, као што су боље осветљење, јаснији знаци и сигнали, и безбедније пешачке зоне, може значајно смањити ризик од незгода.
- **Технолошке иновације:** Коришћење нових технологија, као што су системи за помоћ возачу и аутоматизовани системи за управљање саобраћајем, може побољшати безбедност на путевима.
- **Културне промене:** Промена културе вожње и понашања у саобраћају кроз дугорочне иницијативе и програми који промовишу безбедност као приоритет.
- **Истраживање и анализа:** Континуирано истраживање и анализа података о саобраћајним незгодама и понашању учесника у саобраћају могу помоћи у идентификацији ризика и развоју ефикасних стратегија за побољшање безбедности.

Развијање културе безбедности саобраћаја у Граду Суботица захтева системски и свеобухватан приступ који укључује образовање, инфраструктуру, законску регулативу и јавну свест. Ево неколико корака који могу помоћи у том процесу:

1. Образовање и кампање подизања свести:

- **Школски програми:** Увести или унапредити образовање о безбедности у саобраћају у школама. Деца треба да науче основне принципе безбедног понашања у саобраћају.
- **Јавне кампање:** Организовати редовне јавне кампање путем локалних медија, социјалних мрежа и јавних догађаја које ће промовисати важност безбедности у саобраћају.
- **Рад са родитељима:** Укључити родитеље у едукацију деце о безбедности у саобраћају, пружајући им алате и знање како би могли боље да упуте своју децу.

2. Инфраструктурне мере:

- **Побољшање путне инфраструктуре:** Изградити и одржавати пешачке стазе, бициклистичке стазе и добро осветљене улице како би се осигурала сигурност свих учесника у саобраћају.
- **Постављање сигнализације:** Инсталирати адекватну саобраћајну сигнализацију, семафоре и обележене пешачке прелазе, нарочито у близини школа и на фреквентним



раскрсницама.

- **Смањење брзине:** Увести зоне са ограничењем брзине у насељеним местима, нарочито око школа и у центру града.

3. Спровођење закона и контроле:

- **Појачана контрола:** Повећати присуство полиције на кључним тачкама у граду, нарочито у зонама са већом фреквенцијом саобраћајних несрећа.
- **Строжа казнена политика:** Применити оштре мере за прекршаје који угрожавају безбедност, као што су прекорачење брзине, вожња под дејством алкохола и непрописно прелазак улица.
- **Промовисање употребе сигурносних појасева и дечијих седишта:** Системски контролисати и кажњавати непоштовање ових правила.

4. Ангажовање локалне заједнице:

- **Сарадња са невладиним организацијама:** Сарађивати са организацијама које се баве безбедношћу у саобраћају како би се организовали едукативни програми и кампање.
- **Укључивање грађана:** Подстаћи грађане да пријављују саобраћајне проблеме и предлажу решења, нпр. кроз јавне састанке или електронске платформе.
- **Млади као амбасадори безбедности:** Укључити младе у промоцију безбедности у саобраћају кроз волонтерске активности и такмичења.

5. Мониторинг и евалуација:

- **Пратити резултате:** Редовно пратити статистике саобраћајних несрећа и анализирати узроке како би се предузеле одговарајуће мере.
- **Прилагођавање стратегија:** На основу резултата мониторинга, прилагођавати стратегије за побољшање безбедности у саобраћају.

Интеграцијом ових мера, Град Суботица може значајно унапредити културу безбедности саобраћаја и смањити број саобраћајних несрећа, доприносећи сигурнијем окружењу за све грађане.

Пре него што се кључне акције идентификују и спроведу неопходно је укључити све институције и факторе од којих се захтева учешће у акцијама, како би се утврдиле стварне могућности тих институција да учествују у акцијама.

- Саветовање о безбедности саобраћаја за органе и институције на територији града.
- Јавне консултације, са анкетама за становнике града у вези са проблемима које они идентификују као најзначајније у безбедности саобраћаја
- Директне консултације са органима државне управе и институцијама задуженим за државне путеве који пролазе кроз град.



Као неки од основно предложених елемената на којима би се требало фокусирати су:

- Одржив и ефикасан систем БС уз примену савремених технологија и алата у процесу препознавања приоритета деловања и процене ефеката мера
- Обука деце и младих у области безбедности саобраћаја у сарадњи са школским установама
- Рационализација ограничења брзине и сигнализације на путевима
- Анализа опасних места и ревизија безбедности саобраћаја на путевима
- Подршка саобраћајној полицији у опремању јединица возилима, мотоциклима и опремом
- Одржавање путне мреже
- Формирање портала безбедности саобраћаја на сајту Града Суботице на коме би грађани могли да пријаве евентуалне проблеме
- Формирање налога Града Суботице на социјалним мрежама за директне комуникације са грађанима

Основни елементи овог процеса су дефинисани у циљу идентификације адекватних циљева, јер безбедност саобраћаја је жива ствар која се може значајно променити са унапређењем технологије.

Стална сарадња између свих чинилаца безбедности саобраћаја у граду је кључна за унапређење безбедности саобраћаја и приступ кооперације више чинилаца је најзначајнији за постизање дугорочних циљева.

Приступ безбедног система:

Човек — без обзира колико су добро обучени и образовани у вези са безбедним учешћем у саобраћају, људи греше и путни систем треба да се формира као систем који може да опрости туђе грешке.

Крхкост људског организма — капацитет људског организма да поднесе силу пре теже повреде или смртог исхода се мора уврстити у основну анализу система.

Опраштајући системи — путеви, возила и брзине којима се учесници у саобраћају крећу требају да буду дефинисани и изграђени на начин да могу да опросте људску грешку. На пример косине у насипу изводити у мањем нагибу како би сам пут допринео безбедности саобраћаја и услед људске грешке и сл.

Град Суботица, као и остале општине и градови у Републици Србији није достигла систем потпуно интегрисаног и развијеног система управљања безбедношћу саобраћаја.



Joш увек није успостављен функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују.

Систем безбедности саобраћаја умногоме зависи од међусобног поверења учесника у саобраћају и институција, истраживања у свету показују да усаглашена грађевинска решења са адекватном и одржаваном хоризонталном и вертикалном сигнализацијом утичу на повишени ниво поштовања прописа од стране учесника у саобраћају.

Безбедни путеви

Како смо претходно утврдили да се највећи број незгода догађа у градском језгру, неопходно је утврдити адекватне мере за унапређење нивоа безбедности саобраћаја на овим улицама, нарочито у смислу формирања самоопраштајућих путева и улица.

Незгоде у току радног времена су учестале са развојем економије и већим радним анагажовањем становника.

Радне организације би требало да дефинишу адекватне мере за унапређење нивоа безбедности саобраћаја при коришћењу фирминих возила.

Град би требао да захтева константну примену мера и кампања у оквирима фирми са темама образовања возача.

Такође, превоз терета се може вршити као обављање јавног превоза терета и превоз терета за сопствене потребе. На основу праћења и анализе стања у овој области инспекцијског надзора, саобраћајна инспекција процењује да је ризик средњи у области јавног превоза терета и у области превоза терета за сопствене потребе. Сходно процењеном ризику редовне инспекцијске контроле у овој области ће се вршити једном недељно током целе године, по пријавама и по службеној дужности. Посебна пажња контроли превоза терета ће се посветити у периоду септембар-новембар када је интензивнији превоз и када ће се поред редовних контрола по потреби вршити и ванредне контроле. Редовне контроле ће се вршити у радно време током целе године, док ће ванредне контроле у назначеним критичним периодима бити вршене по потреби и ван редовног радног времена у поподневним односно вечерњим часовима и викендом. Предмет ових контрола ће бити субјекти који су регистровани за обављање јавног превоза терета који буду затечени у обављању јавног превоза на територији града и субјекти који су регистровани за превоз терета за сопствене потребе. Инспекцијски надзор ће се спроводити на свим јавним путевима на територији града.

У надлежности саобраћајне инспекције је и надзор над спровођењем Закона о путевима и Одлуке о општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима.

У пословима контроле инспектор ће предузимати следеће мере:



- забрањивати или обустављати извршење радова на јавним путевима који се изводе противно прописима,
- наређивати отклањање недостатака на путевима који угрожавају безбедност саобраћаја,
- наређивати обустављање радова који се изводе у непосредној близини путева, а који могу довести у питање безбедност саобраћаја,
- наређивати рушење објеката, односно уклањање инсталација изграђених, односно постављених у заштитном појасу пута,
- наређивати рушење или уклањање објеката, материјала, ограда, дрвећа и растиња изграђених, остављених или подигнутих противно Закону о јавним путевима и Одлуке о општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима,
- наређивати и предузимати мере за обезбеђење пута и по потреби предложити органу надлежном за техничко регулисање саобраћаја забрану саобраћаја или саобраћаја за одређене врсте возила, на општинском путу, његовом делу или путном објекту,
- контрола ванредног превоза (мерење осовинског оптерећења, укупне масе и димензија возила),
- предузимати и друге мере и радње за које су овлашћени прописима.

Контроле ће се вршити по службеној дужности и по пријавама странака.

Посебна пажња у раду се посвећује пријавама месних заједница и грађана који као странке учествују у поступку и пружају потребну подршку.

Посматрајући контроле са временског аспекта инспектор ће у појединим временским периодима посебну пажњу посветити појединим врстама контроле и то:

- Контрола стања дрвећа, живица, траве и растиња и других засада поред путева које ће се вршити у периоду април – август тј. у периоду пуне вегетације.
- Контрола зимског одржавања путева и улица ће се вршити у периоду од 15. новембра до 15. марта.
- Контрола стања коловоза пута (оштећења коловоза) ће се вршити континуирано у току целе године, а посебна пажња ће се посветити у периоду Мај –Септембар због извођења радова на санацији оштећења коловоза.
- Контрола постављања рекламних табли, паноа и сл. на јавном путу , односно поред тог пута вршиће се у периоду април-јул и у периоду септембар-октобар.



Локалне управе нису најчешће адекватно опремљене за обезбеђење радова које изводе на путевима, те у вези с тим, често долази до загушења у саобраћају, па интервенције локалних служби врло често изазивају негодовање, па чак и директан протест грађана.

Због тога је неопходно да град усвоји ТЕХНИЧКО УПУТСТВО ЗА ОЗНАЧАВАЊЕ ЗОНА РАДОВА НА ОДРЖАВАЊУ ДРЖАВНИХ ПУТЕВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ као упутство које треба применити и приликом радова на локалним путевима, те с тим у вези и адекватно планирати и спроводити обезбеђење зона радова.

- Такође, истраживања показују да радови на путу, поред тога што и сами представљају ризична места на путној мрежи, формирају уједно и ризик за безбедност саобраћаја, јер компликују вожњу и повећавају нервозу учесника у саобраћају, што може довести до грешака у понашању возача, па чак и до кршења правила, како би возачи надокнадили изгубљено време проведено у редовима или колонама на прилазима и кроз зоне радова.
- Локације на којима се изводе радови морају бити ефикасно планиране и обавезно означене на сајту Града Суботице, слично као и на сајту ЈП Пuteва Србије, а локална средства јавног информисања треба да обавештавају о зонама извођења радова.
- Градска управа, приликом издавања дозволе за радове би требало да од извођача или инвеститора обавезно захтева Пројекат привремене саобраћајне сигнализације, који ће адекватно дефинисати обезбеђење саме зоне радова, као и њен утицај и однос са евентуално суседним зонама радова.
- И наравно, обавезно обавештавање учесника у саобраћају о значају радова и интервенција на путној мрежи је од изузетне важности јер на тај начин учесници у саобраћају не виде радове само као сметњу, већ и разумеју због чега је та сметња неопходна.

Како би се осигурале примене најбоље светске праксе, а које ће бити дефинисане у посебним циљевима ове стратегије, а у складу са Стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије, као и у складу са ЗАКОНОМ о путевима "Службени гласник РС", бр. 41 од 31. маја 2018, 95 од 8. децембра 2018 - др. закон, 92 од 27. октобра 2023 - др. Закон, ПРАВИЛНИКОМ о начину спровођења ревизије и провере и саставу стручног тима за спровођење ревизије и провере "Службени гласник РС", број 52 од 22. јула 2019. и наравно ЗАКОНОМ о безбедности саобраћаја на путевима "Службени гласник РС", бр. 41 од 2. јуна 2009, 53 од 29. јула 2010, 101 од 30. децембра 2011, 32 од 8. априла 2013 - УС, 55 од 23. маја 2014, 96 од 26. новембра 2015 - др. закон, 9 од 5. фебруара 2016 - УС, 24 од 26. марта 2018, 41 од 31. маја 2018, 41 од



31. маја 2018 - др. закон, 87 од 13. новембра 2018, 23 од 29. марта 2019, 128 од 26. октобра 2020 - др. закон, 76 од 7. септембра 2023. је дефинисана:

Обавезна анализа безбедности саобраћаја за све пројекте изградње и одржавања локалне путне мреже



Поред основне анализе утицаја пројекта на безбедност саобраћаја, неопходно је да се анализа безбедности саобраћаја изврши за све пројекте изградње, одржавања и реконструкције путева; ова анализа је потребно да се изврши од стране мултидисциплинарног тима, који је независан од пројектанта. Анализа безбедности саобраћаја треба да узме у обзир све могуће кориснике пута (учеснике у саобраћају), укључи и анализу људског фактора (коришћење путева у време пољопривредних радова од стране пољопривредних машина, локалне прославе и манифестације итд.).

Основа за спровођење анализе безбедности саобраћаја је Правилник о процени утицаја пута на безбедност саобраћаја, као и Правилник о начину спровођења ревизије и провере и саставу стручног тима за спровођење ревизије и провере.

Ревизија се спроводи за све пројекте изградње новог пута и за пројекте реконструкције постојећег пута, у свим фазама пројектовања, и то за:

- 1) Идејни пројекат;
- 2) Пројекат за грађевинску дозволу;
- 3) Пројекат за извођење и
- 4) Пројекат изведеног објекта – непосредно пре пуштања у експлоатацију и после пуштања у експлоатацију.

Ревизија се спроводи пре техничке контроле пројекта за грађевинску дозволу, односно пре стручне контроле идејних пројекта од стране Републичке ревизионе комисије.

Извештај о ревизији чини саставни део документације за техничку контролу пројекта за грађевинску дозволу, односно стручну контролу идејних пројекта.

Уколико у претходној фази пројекта није вршена ревизија, врши се комбинована ревизија за тренутну и претходну фазу пројектовања.

Комбинована ревизија се изводи у тренутној фази пројектовања, а пре давања сагласности наручиоца на предложено пројектно решење.



За потребе комбиноване ревизије, поред извештаја о ревизији, сачињава се и међуизвештај о ревизији.

Међуизвештај о ревизији садржи све делове као и извештај о ревизији и служи као основа за усвајање коначног пројектног решења у тренутној фази пројектовања.

Стручни тим за ревизију је дужан да:

- 1) стручно, савесно и детаљно изврши ревизију, у складу са законом, овим правилником, стеченим знањем, искуством и најбољом праксом безбедности саобраћаја;
- 2) анализира све делове пројектне документације са аспекта свих учесника у саобраћају (путничка возила, теретна возила, аутобуси, мотоциклисти, пешаци, бициклисти, јахачи, тераоци стоке); посебну пажњу стручни тим ће посветити рањивим учесницима као што су млади, стари и особе са посебним потребама;
- 3) састави извештај о ревизији и достави га наручиоцу ревизије;
- 4) провери да ли су, и како су биле узете у обзир препоруке стручног тима ревизора у претходним фазама пројектовања;
- 5) идентификује неправилности у пројекту пута које могу допринети настанку саобраћајних незгода или увећати последице саобраћајних незгода на путу;
- 6) за установљене неправилности, предложи мере унапређења (препоруке) и
- 7) процени цену коштања спровођења препорука и очекиване ефекте спроведених мера.

Провера се односи на путеве и улице у експлоатацији и спроводе се са циљем провере елемената постојећег пута са аспекта безбедности саобраћаја на путу, могућег утицаја радова на путевима на безбедност саобраћаја, као и спречавања саобраћајних незгода и њихових последица.

Провере могу бити:

- 1) периодичне провере и
- 2) циљане провере.

Наручилац провере ће обезбедити да се приоритетно примене нискобуџетне и високо ефикасне мере на путевима са ниским нивоом безбедности саобраћаја.

Стручни тим за проверу анализира идентификоване опасности и даје препоруке за унапређење које се, првенствено односе на одржавање пута, у циљу смањивања ризика саобраћајних незгода, односно смањивања њихових последица.

Према подацима из развијених земаља анализа безбедности саобраћаја и провера безбедности саобраћаја доприноси од 10% до 60% смањењу броја саобраћајних незгода.

За потребе вршења анализе безбедности саобраћаја за све пројекте изградње и одржавања локалне путне мреже Град Суботица треба да на годишњем нивоу спроведе јавну набавку за



услуге вршења наведених анализа како би се адекватно спровеле законске и правилске одредбе или да у оквиру тендера за пројектовање локалних путева и улица обавезно захтева као апсолутно обавезан део документације и наведене анализе.



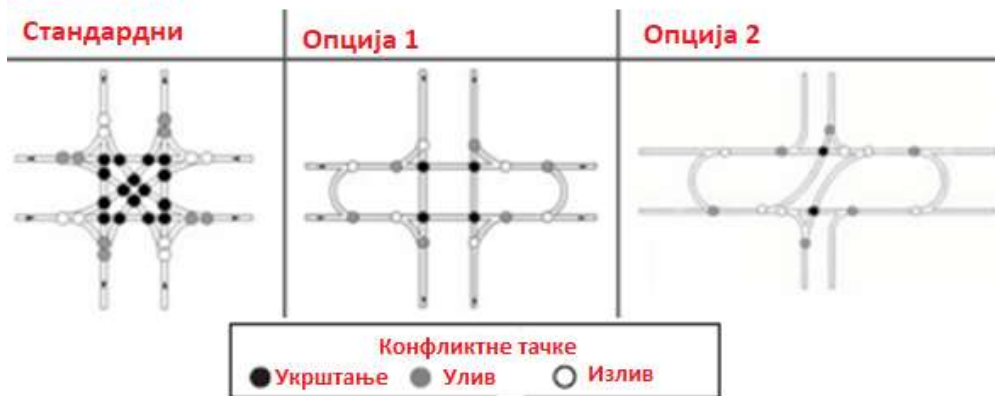
Смањивање броја раскрсница са левим скретањем



Путна инфраструктура захтева одржавање и унапређење у складу са повећањем саобраћајног оптерећења.

Број конфликтних тачака на путној инфраструктури се експоненцијално повећава са бројем раскрсница на којима је дозвољено скретање у лево.

Нови системи формирања раскрсница и вођења саобраћаја могу да смање број конфликтних тачака за 50%



Као што се може видети број конфликтних тачака се умногоме смањује.

Мере које се примењују су грађевинске мере и мере регулисања саобраћаја које могу бити:

-Редуковани прелаз полукружним окретањем Restricted Crossing U-turn (RCUT)

Ова мера модификује лево скретање на путу нижег ранга тако што возила скрећу у десно и затим на погодном месту врше полукружно окретање како би наставили у жељеном правцу, ова мера је погодна за путеве и улице које имају физичко раздвајање саобраћајних трака.

Ова мера може бити алтернатива и семафоризацији.

-Полукружно окретање на централном острву Median U-turn (MUT)

Ова мера се користи на свим прилазима, на улицама и путевима на којима је могуће формирати физичко раздвајање коловозних трака. Возила настављају право кроз раскрсницу и на првом погодном месту врше полукружно окретање.

Применом ових мера, на пример у Сједињеним Америчким Државама је постигнуто смањење броја саобраћајних незгода у левом скретању на раскрсници од 54%.

Ова мера захтева значајније инвестиције, али је дугорочна мера и уједно је много јефтинија од семафоризације раскрснице или претварања раскрснице у кружну раскрсницу.



Мера захтева израду грађевинског пројекта и пројекта саобраћајне сигнализације, као и спровођење кампања и едукације становништва јер није често коришћена на нашим просторима, али је изузетно прилагодљива, са великим користима за мању цену улагања и доноси велика побољшања, како у смислу безбедности саобраћаја, тако и у смислу повећања капацитета раскрсница без значајнијих инвестиција.

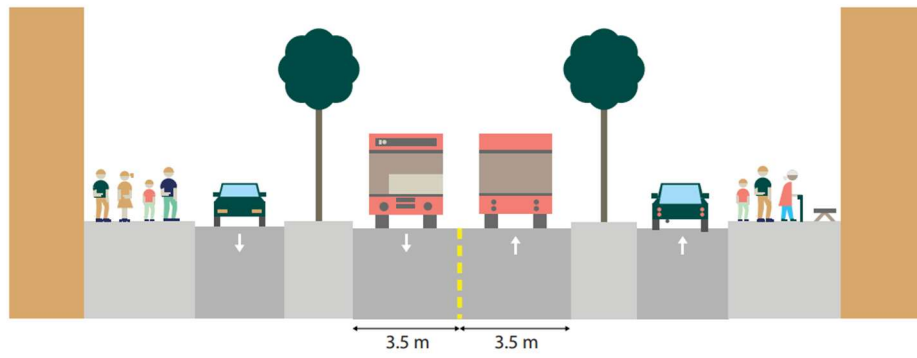
Регулација и управљање стационарним саобраћајем је веома важна за укупну безбедност саобраћаја па је потребно предвидети израду студије стационарног саобраћаја за потребе имплементације зонирања и наплате паркирања.

Како путна инфраструктура представља основни елемент за смањење оптерећења саобраћајног система, неопходно је исту унапређивати како би се олакшало кретање учесника у саобраћају а у исто време смањити време проведено на путу, повећањем капацитета путне мреже.

У вези с тим, у периоду примене ове стратегије неопходно је:

- Израдити студију и планирати што више улица са једносмерним саобраћајем,
- Формирати у градском језгру што више улица са коловозним застором од бехатона уместо од асфалта (пример улица Браће Радић),
- Формирање паркинг система на улицама који ће утицати на смањење брзине возила приликом кретања кроз центар града,
- Развој јавног градског превоза са циљем да се градско језгро што више растерети од путничких аутомобила,
- Формирање улица са физичким раздвајањем коловоза, без обзира на број трака-формирати улице са разделим острвима са коловозним тракама са по једном саобраћајном траком, није обавезно формирање булевара са физички раздвојеним коловозним тракама,
- Формирати улице са централним тракама само за возила јавног превоза







Системска примена више јефтинијих мера на раскрсницама регулисаним СТОП знаком



Ова мера подразумева следеће:

На улици на којој је постављен СТОП знак

Нестандардни саобраћајни знак постављен као "капија ефекат"-са обе стране пута, који упозорава учеснике у саобраћају да наилазе на раскрсницу на којој су дужни да се зауставе и пропусте возила која се крећу путем са којим се укршта

Двоструки СТОП знак (постављен и лево и десно)

Одређивање адекватне локације СТОП линије у односу на линију прегледности

Уклањање вегетације, паркираних возила и осталих елемената које редукују прегледност

На улици са правом првенства пролаза-постављање знака I-27 до I-29.3 (зависно од ситуације) са обе стране пута (лево и десно). Централне делове града формирати по принципу заједничког простора са ограничењем брзине на 10km/h.





Контрола приступа артеријским саобраћајницама



Број саобраћајних незгода и њихове последице су нарочито значајне на местима где се улице нижег ранга укрштају или уливају на артеријске саобраћајнице.

Како су артеријске саобраћајнице обично са већим капацитетом и већим брзинама, укључивање или пресецање са прикључних путева најчешће подразумева конфликт између возила које се креће артеријском саобраћајницом.

Како смо претходно навели, лева скретања представљају проблем, јер формирају више конфликтних тачака, те је с тога неопходно умањење ових конфликтних тачака, укидањем укрштања са путевима нижег ранга који ће пресецати артеријску саобраћајницу и формирањем прикључака са само десним скретањем на артеријску саобраћајницу, док се укрштања могу формирати као кружне раскрснице на местима на којима је могуће формирати исте.



У вези са овом мером се могу користити и мере дефинисане у смањивању броја раскрсница са левим скретањем.

Тако да није обавезно користити кружне раскрснице, иако су кружне раскрснице решење које се препоручује, али ћемо о кружним раскрсницама говорити као о потпуно посебној мери за унапређење нивоа безбедности саобраћаја.

Успешна мера контроле приступа артеријским саобраћајницама подразумева како повећање нивоа безбедности саобраћаја, тако и повећање капацитета укупне мреже, јер се смањивањем конфликта левих скретања повећава капацитет саме саобраћајнице.



Ова мера подразумева значајније инвестиције, јер је препоручено физичко раздвајање коловозних трака на артеријској саобраћајници.

Међутим, како је Град Суботица испресецана државним путевима који су уједно и артеријске саобраћајнице за Град Суботица тако да се ова мера спроводи у сарадњи са ЈП Путевима Србије, тако да би у смислу инвестиције Град Суботица инвестирала у изradу пројекта (грађевинског и саобраћајног) код пројектантске куће која поседује тзв. Велику лиценцу-како би пројекат био одобрен од стране ЈП Пuteва Србије а сама инвестиција у изградњу или реконструкцију би најчешће била на терет државе.

Најчешће оправдање које се за овакве случајеве добија јесте да није могуће формирати две саобраћајне траке, тј. због физичког ограничења није могуће дефинисати булеварски тип саобраћајнице и самим тим се врло брзо одустаје од оваквих пројеката.

У суштини, светска пракса показује да није неопходно увек имати две саобраћајне траке за кретање у једном смеру како би се формирала саобраћајница са физички раздвојеним коловозним тракама, чак штавише, препоручује се формирање физички раздвојених коловозних трака са по једном саобраћајном траком, јер се постижу како захтеви безбедности саобраћаја тако и захтеви капацитета.

Основни приступ укупном пројектовању путева, улица и уопште јавних простора треба да се заснива на следећем:

1. Учесници у саобраћају имају највише користи од једноставних и очигледних решења,
2. Добро пројектовање захтева висок ниво знања на свим нивоима рада и пројекта,
3. Добро пројектована улица, пут или јавни простор је лак за изградњу, управљање и коришћење,
4. Користити најбољу праксу и увек оставити простора за иновације,
5. Добра сарадња свих чинилаца мобилности доводи до постизања најбољих резултата на улици.

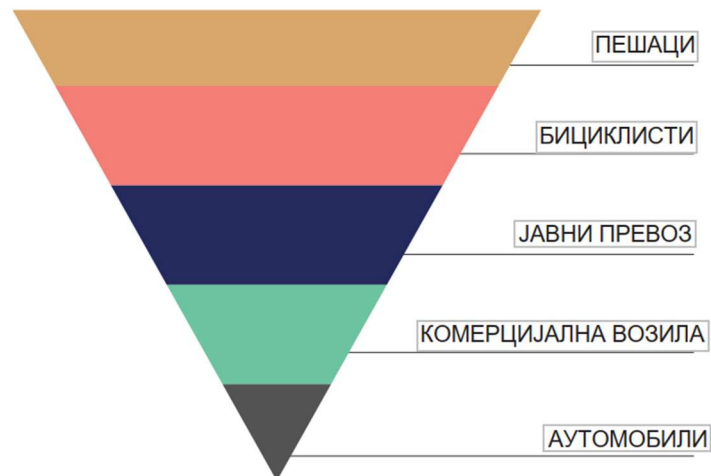
Суботица, као најсевернији град у Србији и као град који може својом лепотом и стилем бити раме уз раме са градовима северне Европе треба да примени принципе пројектовања и одржавања улица из градова као што су Амстердам, Осло и Виљнус.

Основни принципи ових градова су: фокус на јавни превоз и бициклички саобраћај, као и кретање пешака, овим би се потпуно обезбедила уједначеност архитектонских и грађевинских елемената Суботице, са елементима мобилности у Суботици.

Основни принципи, и распоред приоритета за мобилност у граду Суботица треба да буду по следећем:



Слика 30 Приоритет разматрања потреба мобилности



Наравно, ово не значи запостављање путничких аутомобила и кад год је могуће њима треба дозволити несметан саобраћаја, како би допринели повећању мобилности.

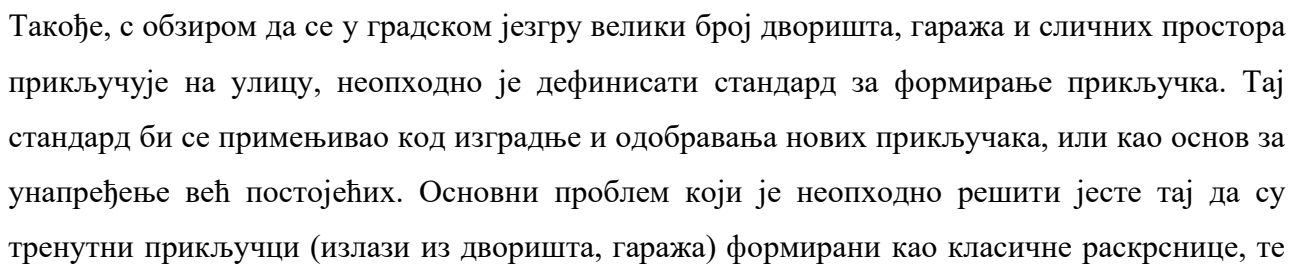
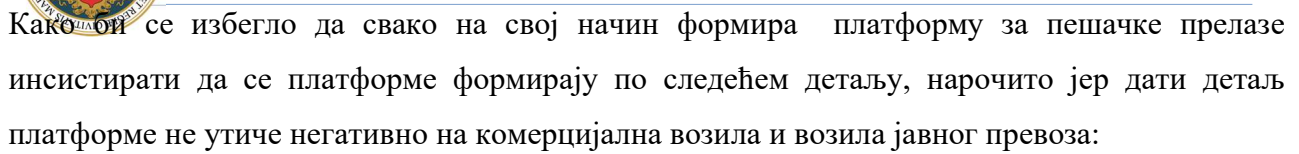
Али је такође неопходно увек размотрити могућност физичког раздвајања саобраћајних трака.

Слика 31 Формирање физички раздвојених коловозних трака са једном саобраћајном траком⁶



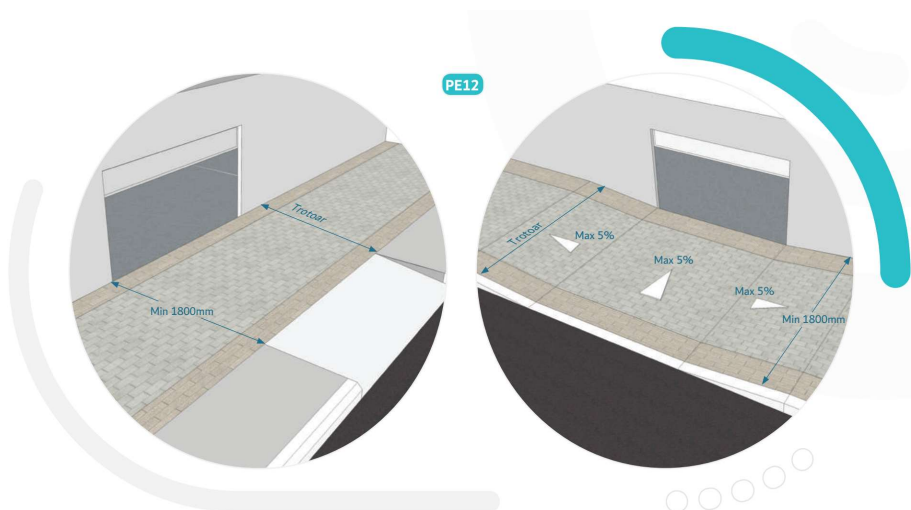
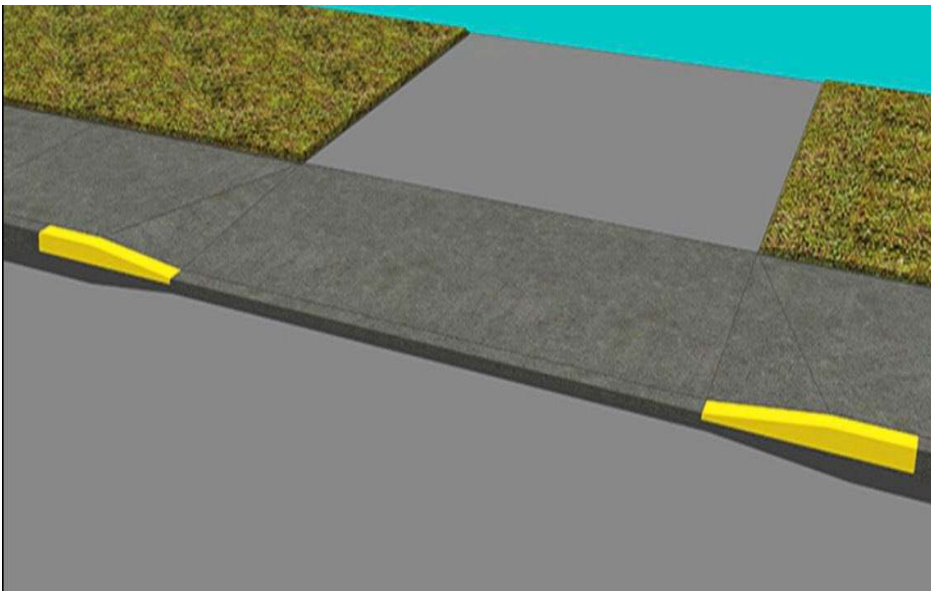
Како би се правилно дефинисало првенство пролаза, чак и у случају кад нема саобраћајних знакова, на прилазним саобраћајницама артеријској саобраћајници обавезно поставити уздигнуте пешачке прелазе.

⁶ <https://irap.kontainer.com/folder/314456/file/4492801>





неповољно утичу како на саобраћај возила, тако и на саобраћај пешака и бициклиста, јер доводе до честих и наглих прекида у континуалном пешачком или бициклическом току. Због тога је неопходно усвојити следеће примере формирања прикључака:





Кружне раскрснице

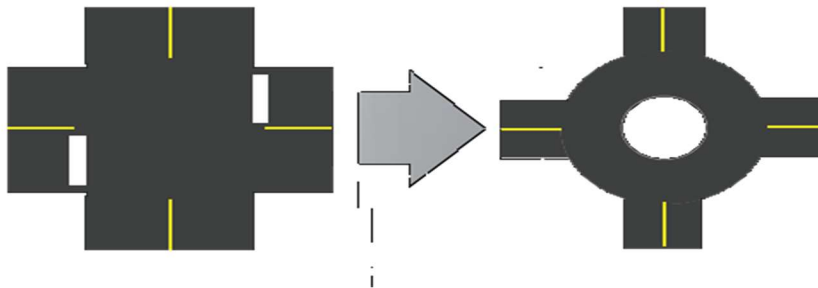


Практично на било ком месту на коме има простора за формирање кружне раскрснице препоручено је да се иста и изгради.

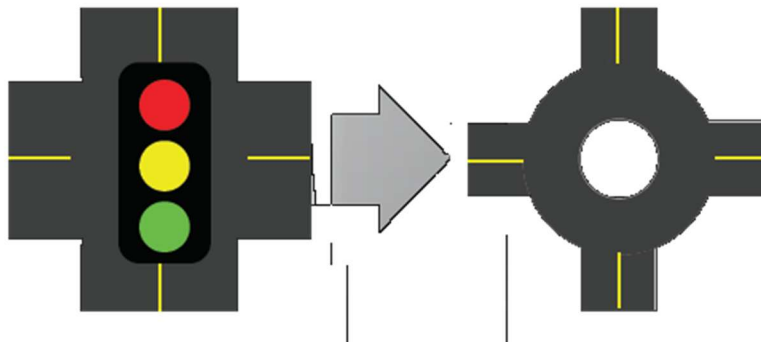
Кружне раскрснице су погодне и за комбинације са другим мерама.

Наравно, с обзиром да подразумевају грађевинску интервенцију подразумевају и значајније инвестиције.

Међутим, с обзиром на користи које се добијају формирањем кружних раскрсница и то:



Формирање кружне раскрснице из крстасте раскрснице доноси смањење од 82% у броју саобраћајних незгода.



Реконструкција семафоризоване раскрснице у кружну раскрсницу доноси смањење од 78% у броју саобраћајних незгода на локацији.

Значај кружних раскрсница се огледа не само у смањењу броја конфликтних тачака, јер стандардно укрштање са дозвољеним левим скретањима у просеку има 32 конфликтне тачке, а кружна раскрсница има 8, већ и у смиривању саобраћаја-смањењем брзине, променом геометрије пута, тако да се на свим улазима у насеље најбоље формирати кружну раскрсницу како би учесници у саобраћају били и геометријом пута упозорени да улазе у насељено место.



Наравно, само формирање кружних раскрсница није довољно и неопходно је адекватно означити хоризонталну сигнализацију и поставити вертикалну сигнализацију, што најчешће у Републици Србији, осим у већим градовима није случај, па због тога може доћи до забуне. Како је већ споменуто у делу Систем управљања безбедношћу саобраћаја, успостављање и адекватно планирање одржавања катастра саобраћајне сигнализације са означавањем и редовним обнављањем хоризонталне, и адекватним постављањем вертикалне сигнализације би умногоме допринело поштовању саобраћајних прописа од стране учесника у саобраћају, јер уредан и одржаван систем ствара утисак добре организације и адекватне примене како превентивних, тако и репресивних мера, самим тим се учесници у саобраћају понашају много одговорније и тиме се умањује ризик од настанка саобраћајних незгода, а самим тим се умногоме умањују последице саобраћајних незгода.

Бирање локација за формирање кружних раскрсница треба да прати принципе:

- Кружне раскрснице са једном саобраћајном траком у кружном току
 - Уколико има довољно простора
 - За повезивање два релативно оптерећена саобраћајна тока
 - До 25.000 возила на дан на главном правцу (24h)
 - Унутар градског језгра-са приоритетом за бициклисте
 - Изван градског језгра-обавезно приоритет за возила
- Кружне раскрснице са две саобраћајне траке у кружном току већ имају добро дефинисане принципе у Р. Србији
- Турбо кружне раскрснице
 - За путеве са потребом високог нивоа капацитета
 - До 25.000 возила на дан на главном правцу (24h)





Наравно, све ове мере, у духу Система управљања безбедношћу саобраћаја, морају бити комбиноване са мерама контроле саобраћаја.

Квалитет хоризонталне и вертикалне сигнализације је неопходно одржавати на високом нивоу, јер овакви недостаци умногоме умањују ниво поштовања саобраћајних прописа од стране учесника у саобраћају.



Повећање / изградња пешачких и бициклистичких капацитета и формирање пешачких острва



Практично сви пешачки прелази би требало бити формирани као пешачка острва.

У предложеним мерама, као што ће се видети, мере за успоравање као што су "лежећи полицајци" нису предложене.

Уместо лежећих полицајаца за смањење брзине кретања возила је много боља мера успостављање пешачких острва, која такође представљају физички препреку, али смањење брзине се постиже тиме што се возачи приморавају да промене линију кретања свог возила, уместо грубом физичком препреком као што је принудни успоривач брзине.

Пример формирања пешачког острва је дат на следећој слици:



Као што се може видети ова мера не захтева значајније инвестиције.

Истраживања у свету показују да примена ове мере смањује број саобраћајних незгода са пешацима на пешачким прелазима за 56%.

Суботица је у географском смислу одлична за формирање и промоцију бициклистичког саобраћаја.

Суботица је такође град који има изузетно повољан географски положај и карактеристике за промоцију и повећање бициклистичког саобраћаја.



Бицикл је у Суботици одавно веома раширено превозно средство. Користи се за све намене: одлазак и повратак у школу и са посла, рекреативно, спортски, за разоноду, за превоз лакших терета... Ову популарност створило је више разлога: град је равничарски и нема ни један облик терена који би био посебно захтеван за вожњу бицикла; бицикл је у ранијем периоду, од краја Другог светског рата све до шире аутомобилизације од половине 70-их година био престижно и истовремено приступачно превозно средство; различити друштвени трендови покренути еколошким идејама од 80-их година подстичу вожњу бицикла. Свакако је за популарност бицикла у Суботици од посебног значаја што је у граду од Другог светског рата до 2000. године постојала фабрика бицикала која је производила стандардне моделе и учинила их приступачним.

Популарност бицикла је била подстицана и у ранијим периодима, током цветања урбанистичког функционализма 70-их и 80-их година, између осталог изградњом бициклистичких стаза. У Суботици на територији града као насеља постоји око 22,5 км улица дуж којих су изграђене самосталне бициклистичке стазе или заједничке бициклистичко-пешачке стазе, а на територији града као административне јединице још око 15,3 км стаза којед уж путева настављају заједничке бициклистичко-пешачке стазе до неких насеља ближих граду. Све стазе се налазе дуж градских саобраћајница првог реда или магистралних путева и њихов најважнији допринос јесте повећање безбедности саобраћаја на путевима раздвајањем различитих врста возила.

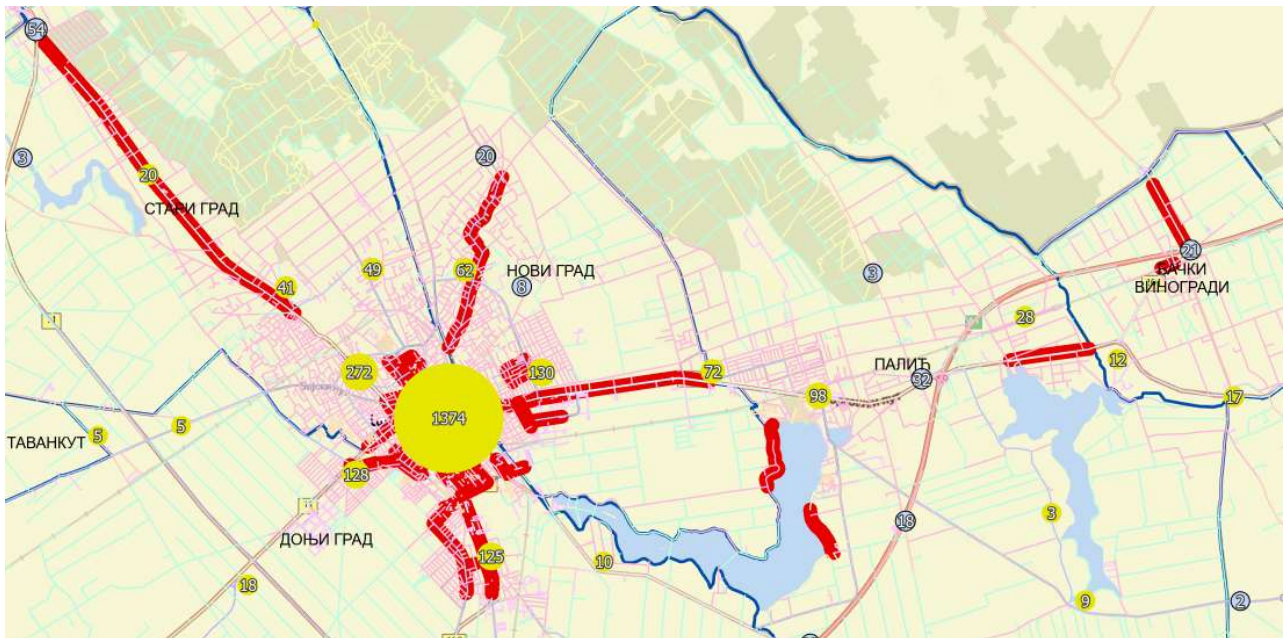
Бициклистичке стазе у Суботици нису повезане у мрежу, већ су скуп радијалних праваца кретања. Посматрано према правцу непрекидног праволинијског кретања у односу на центар града, овај скуп чини шест бициклистичких стаза:

1. Правац исток – Дуж ул. Максима Горког и Сегединског пута до излаза из града, дужина око 3 км.
– Додатак овој стази је стаза дуж Ђорђа ул. Натошевића и Магнетних поља, дужина око 1,2 км.
2. Правац југозапад – Дуж ул. Штросмајерова, Матка Вуковића, Трг жртава фашизма и Сомборски пут, дужине око 2,2 км.¹
3. Правац југ – Дуж ул. Браће Радић, Блашка Рајића и Београдски пут, дужина око 4 км.
4. Правац југоисток – Дуж ул. Ђуре Ђаковића, Трг Лазара Нешића и Сенћански пут, дужина око 2,1 км.
5. Правац североисток – Дуж ул. Јована Микића и Мајшански пут, дужина око 4,8 км.
6. Правац северозапад – Дуж ул. Карађорђевог пута и Едварда Кардеља до излаза из града, дужина око 4,6 км.



- Додатак овој стази је стаза дуж ул. Зрињског и Франкопана, дужина око 400 м.
- Бициклистичке стазе ван градског насеља А) Продужетак стазе правац исток
- Од излаза из града (ул. Ђевђелијска) до ул. Зеленгорске на Палићу, дужина око 4,3 км.
 - Од улице Кањишки пут на Палићу до петље Суботица север (Родино гнездо), дужина око 2,2 км.
 - Од петље Суботица север (Родино гнездо) преко Хајдукова до улаза у Бачке Винограде, дужина око 4,1 км.
- Б) Продужетак стазе правац северозапад
- Од излаза из града (ул. 15. Августа) до краја насеља Келебија код ергеле Мајур, дужина око 4,7 км⁷.

Слика 32 Локације и пружање бициклистичких стаза



Због овога је неопходно за територију Града Суботица, као и околних припремити и дефинисати Стратегију, Идејни Пројекат и Пројекат за Грађевинску дозволу за формирање комплетног система бициклистичког саобраћаја који би повезао све делове града адекватним бициклистичким стазама и омогућио да се смањи присуство аутомобила на улицама а да све атракције путовања буду приступачне бициклом.

Ова Стратегија развоја бициклистичких стаза треба да буде обједињена-компатибилна са стратегијом развоја јавног превоза, како би бициклизам и јавни превоз омогућили несметану

⁷ BICIKLISTIČKE STAZE U SUBOTICI, Rasprostriranje, stanje, potrebe, podrška, Pera Marković, jul 2023. <https://www.cekor.org/index/page/lg/sr/id/732>



дневну мобилност на територији Суботице, а како би аутомобил све више постао "викенд" превозно средство за путовања на даље и мање приступачне дестинације.

Наравно, овде треба узети у обзир да је аутомобил све више и средство престижа, па се могу применити мере сличне мерама у другим развијеним градовима, где пример Европе није адекватан јер не сагледава правилно потребе људи за истицањем свог престижа кроз "парадирање" аутомобилима.

Правилан и веома ефективан приступ би био приступ из Дубаија (Уједињени Арапски Емирати) где би се вожња и паркирање аутомобила у екстра зонама града посебно регулисало и наплаћивало по неколико десетина пута скупље, уз дефинисање нивоа аутомобила који може бити паркиран или вожен кроз "екстра" зоне.

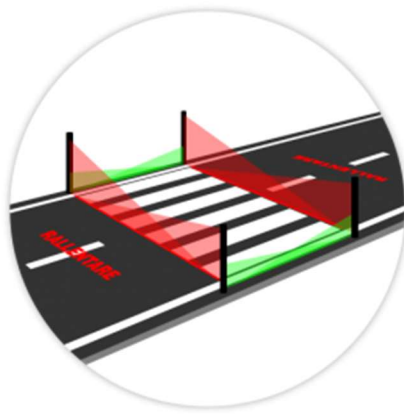


Напредни семафори за пешаке

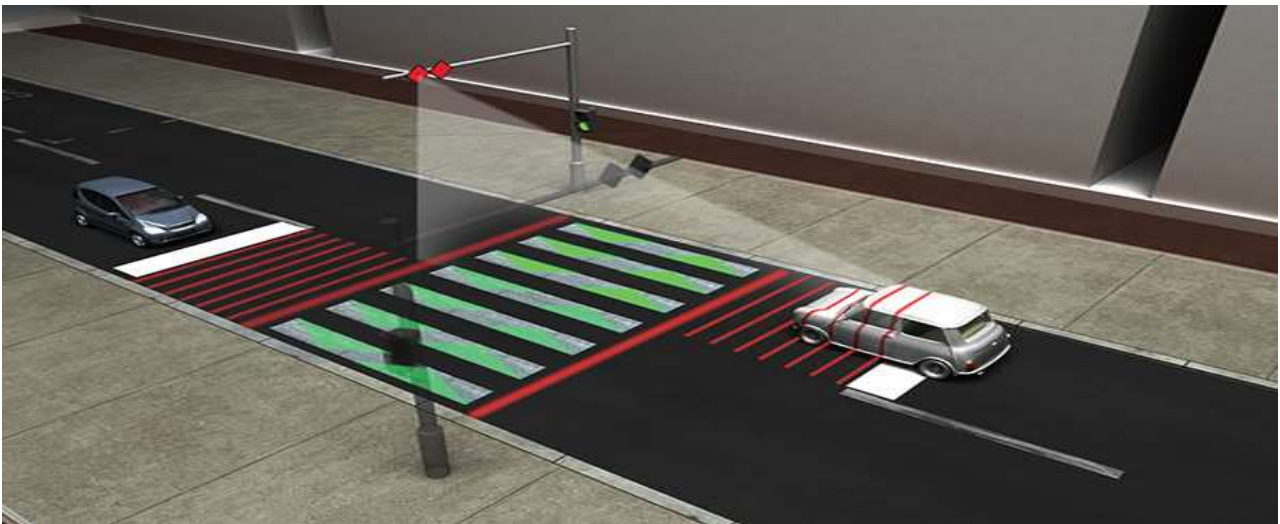


Како су пешаци на коловозу најугроженији потребно је успоставити модерније мере за регулисање саобраћаја и упозоравање возача на наилазак на семафоризовани пешачки прелаз. Једна од мера је постављање додатних црвених светала (најјефтинија мера) до модерних пешачких прелаза као што су:

Ласерска светла за пешаке и возила која формирају "обојени зид".



Додатно обојени пешачки прелази:

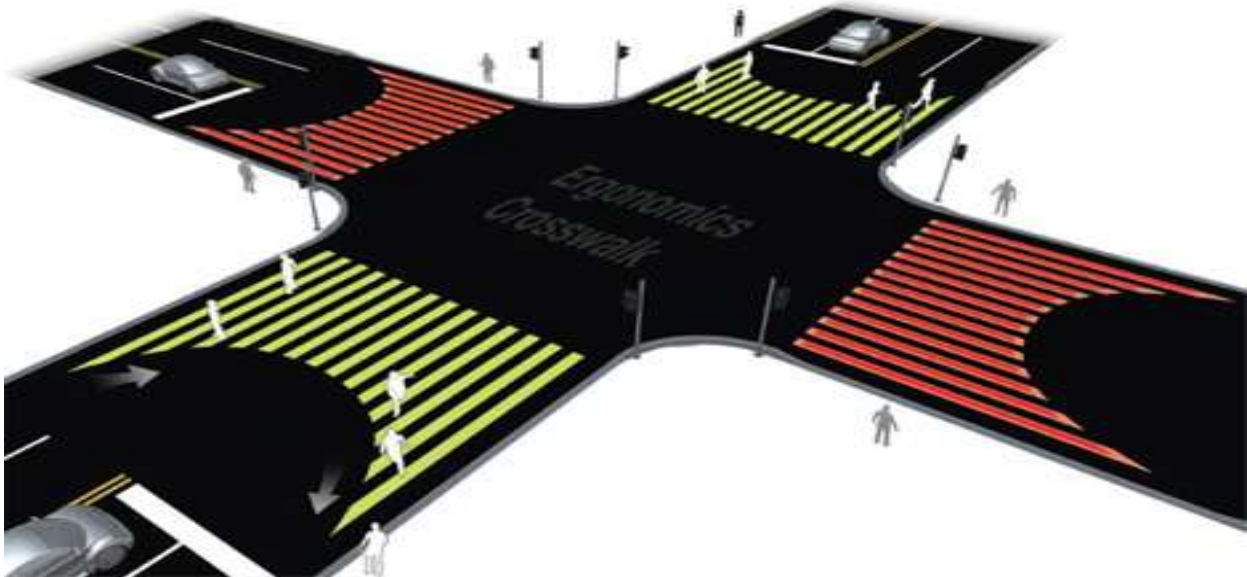


Напредни пешачки прелази су изузетно значајни у зонама школа, местима на којима се очекује велики број пешака и местима на којима је уочен велики број незгода или конфликта између пешака и возила.



Ови предлози су нарочито значајни за Суботицу јер у Суботици постоје фирме које производе и развијају семафоре (називи фирми се не наводе како би се избегло рекламирање, што није предмет ове Стратегије).

И друге мере које се могу применити, као што су ергономски дефинисан пешачки прелаз:





Реконфигурација хоризонталне сигнализације



Највећи проблем безбедности саобраћаја у урбаним деловима јесте вожња у тзв. Аутопилот стању. То стање је карактерисано тиме да се возачи који стално возе истим улицама навикавају на стање тих улица и почињу да возе по сећању, то јест без обраћања пажње, тако да се крећу улицом као да су под утицајем алкохола или да користе мобилни телефон.

Тај систем аутопилота се амортизује честим променама конфигурације улице.

Како би грађевинске мере биле изузетно скупе, промена конфигурације улице се може извршити променом конфигурације хоризонталне сигнализације, с обзиром да се иста занавља сваких 6 месеци. Мере које се могу применити су само ограничене габаритом саме улице.

Најчешће се примењују мере формирања шикана, затим означавања цик-цак линије на средини и ивицама коловоза како би се визуелно смањио габарит улице.

Такође, мера која се може применити јесте смањивање ширине саобраћајних трака повећањем ширине уздужних ознака.

Што се тиче реконфигурисања хоризонталне саобраћајне сигнализације нарочито је значајно правилно и адекватно утврдити потребе за паркирањем.

На жалост, у Републици Србији се најчешће паркирање не сагледава у току пројектовања инфраструктурних објеката, објеката за становање или објеката који могу бити потенцијалне локације генерације или атракције путовања и самим тим проблеми са паркирањем значајно утичу на умањење нивоа безбедности саобраћаја, јер паркирана возила смањују прегледност, представљају препреку или се укључују у саобраћај тиме утичући на саобраћајни ток.

Због тога је неопходно да ЈП Паркинг спроведе поступак набавке Пројекта паркирања на територији Града Суботице.



Формирање зона заједничке мобилности



Следећа мера смањења ефеката аутопилота јесте мера "заједничког простора".

Ова мера подразумева потпуно уклањање саобраћајних знакова и хоризонталних ознака са коловоза и тротоара.

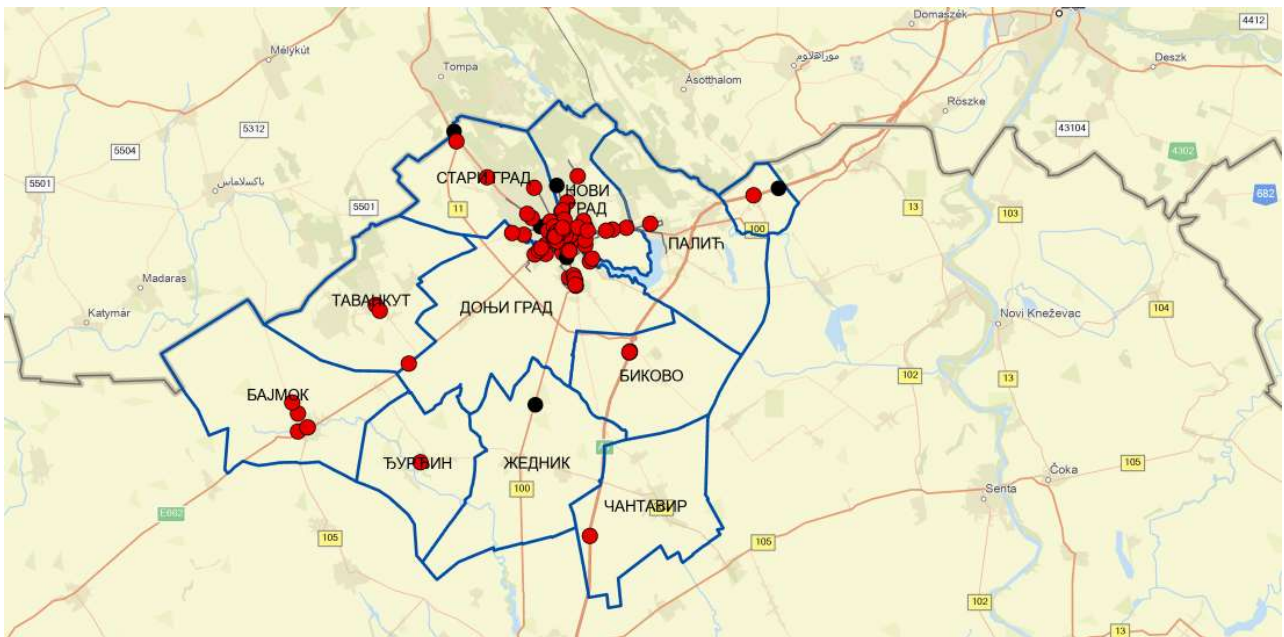
На овај начин се формира систем саобраћаја у коме возачи, пешаци, бициклисти и други учесници у саобраћају морају да поступају по општим правилима безбедности саобраћаја.

Ова мера је не само физичка колико и психолошка, јер се њоме постиже и формирање потребе за едукацијом учесника у саобраћају.

Како се, након полагања возачког испита нико не упушта у читање законских одредби о безбедности саобраћаја, осим ако не мора да поново полаже за дозволу. На тај начин постоје учесници у саобраћају који нису упознати да је Закон о безбедности саобраћаја из 1974. године већ неколико пута промењен. Ова мера захтева посебну студију, како би се одредила адекватна локација и спровела адекватна едукација.

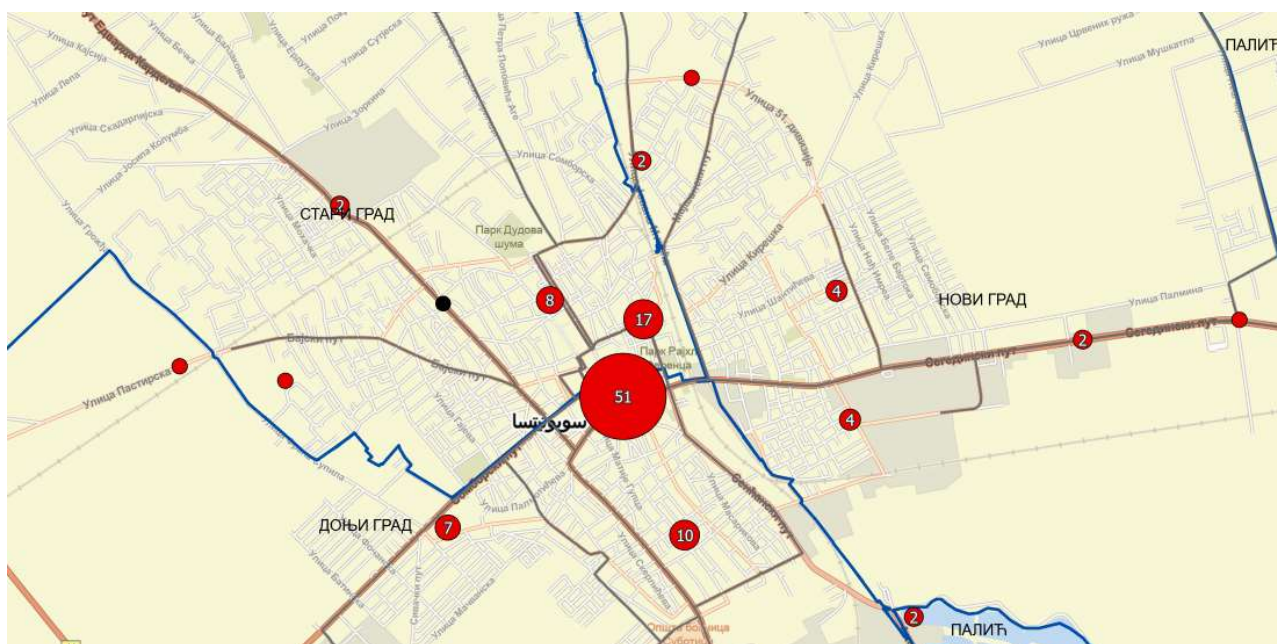
Град Суботица је већ формирао градско језгро и део језера Палић као зоне заједничке мобилности, а неопходно је даље радити на унапређењу градског језгра и формирања већих и повезаних зона заједничке мобилности или заједничког простора за возила и пешаке.

Слика 33 Локације саобраћајних незгода са пешацима период 2019-2023 година

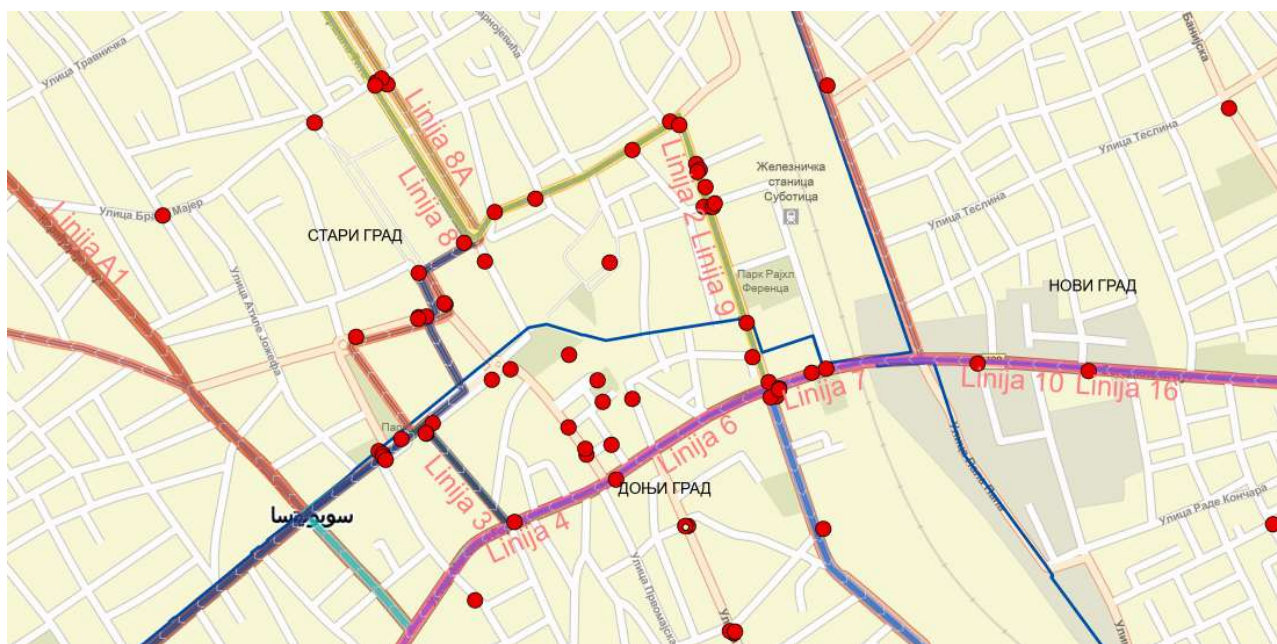




Слика 34 Груписање саобраћајних незгода са пешацима на територији града

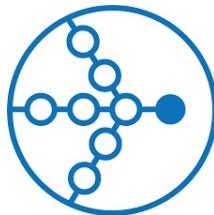


Слика 35 Груписање саобраћајних незгода са пешацима у централној зони у односу на пружање линија јавног градског превоза



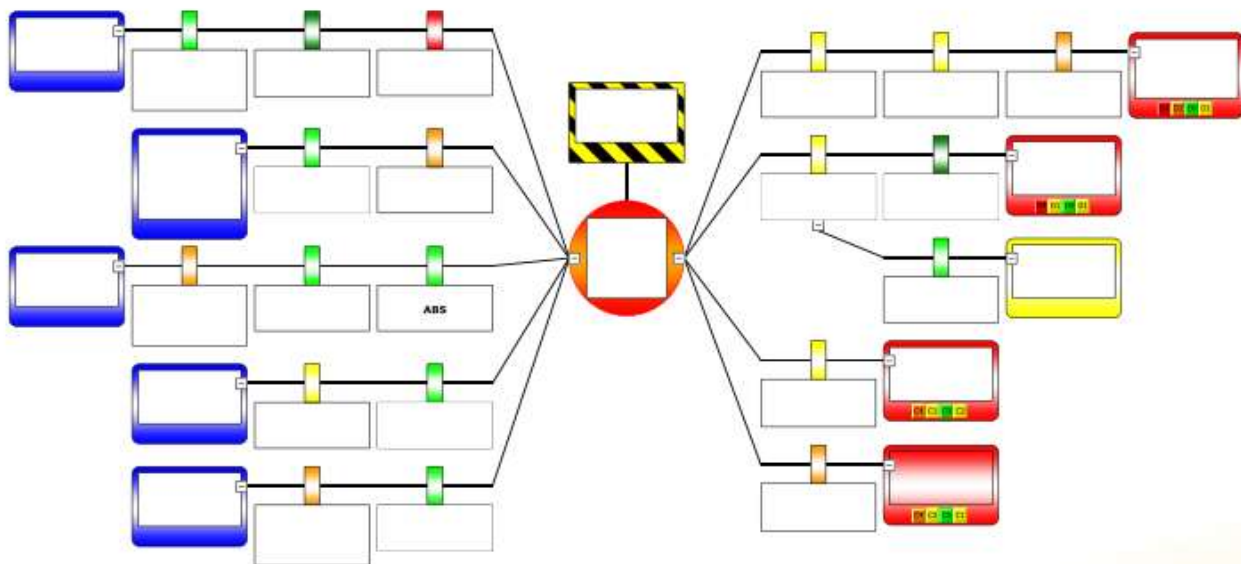


Обавезна анализа саобраћајних незгода са настрадалим лицима ради утврђивања утицаја пута и околине на настанак саобраћајне незгоде



Свака саобраћајна незгода са погинулим лицима се мора истражити, не у судском смислу ради утврђивања одговорности учесника, већ у смислу утицаја планираних мера.

Ради лакшег утврђивања пропуста, надлежни у градској управи Суботица би требало да примене графички метод утврђивања узрока настанка саобраћајне незгоде, као што је на слици:



Црно-жути квадрат представља радњу која је довела до опасности.

Црвени круг представља нежељени догађај.

Плави квадрати представљају утицаје који су допринели настанку незгоде.

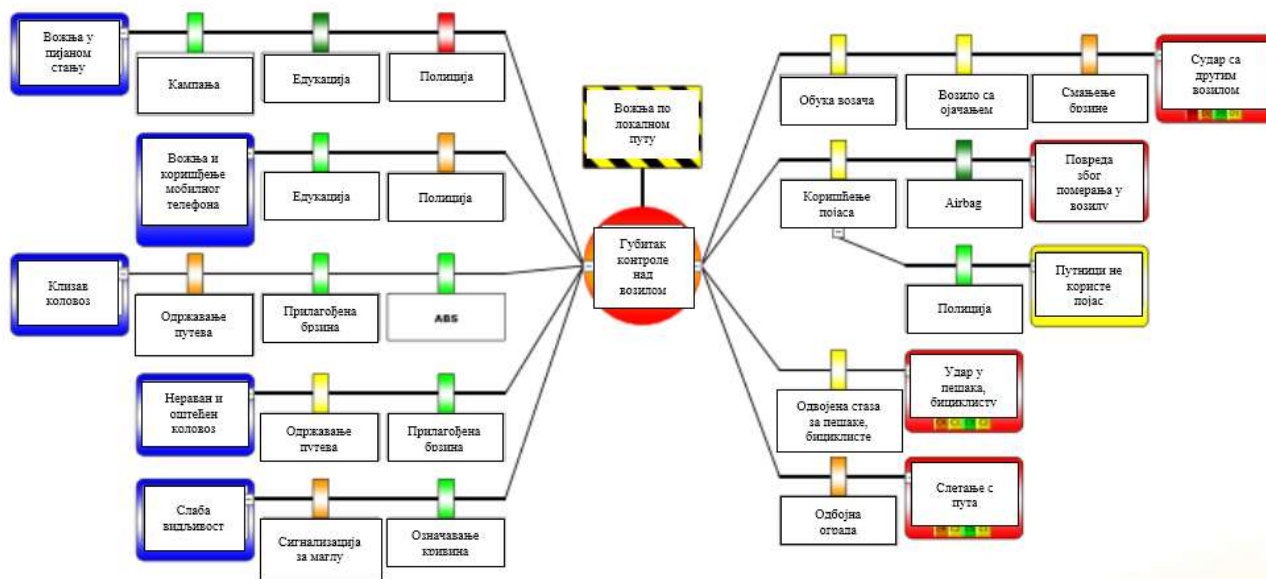
Црвени квадрати представљају последице до којих је дошло, као и могуће последице до којих је могло да дође, уколико адекватне мере не би биле примењене.

Квадрати на линијама представљају мере које су требале бити примењене, а због нечега нису биле ефективне или нису биле примењене.

На овај начин се утврђује које су најчешће мере које немају ефекта, а које мере највише доприносе повећању нивоа безбедности саобраћаја.



Као илустративни пример можемо узети следеће:





Безбедна возила

У Републици Србији је, 2020. године, било регистровано 2.560.000 моторних возила, од чега 2.134.000 путничких возила, 255.904 теретних возила, 9.900 аутобуса и осталих. У периоду од 2011. до 2020. године, број путничких возила је повећан за 29%, а степен моторизације се повећао са 232 на 314 ПА/1000 становника, односно за око 35%. У Европској унији је, у 2019. години, степен моторизације био 569 ПА/1000 становника. У наредном периоду треба очекивати да ће се степен моторизације значајно повећати.

Просечна старост регистрованих путничких возила у Републици Србији је била 17,3 година у 2020. години

На крају 2020. године просечна старост регистрованих путничких возила у Републици Србији је била 17,3 година и ова старост се повећава. Наиме, у 2018. износила је 16,4 године, а у 2016. години била је 15,6 година. Просечна старост путничких возила у земљама ЕУ, у 2019 години, била је 11,5 година (кретала се у распону од 16 година у Румунији, до 6,5 година у Луксембургу).

У Републици Србији, путничка возила млађи од 6 година чине само 7% возног парка (у ЕУ, око 44%), док путничка возила старија од 10 година чине 76% возног парка (у ЕУ око 35%). Чак 36% путничких возила је старије од 15 година. Додатно, постоје значајне разлике у квалитету и старости возног парка у различитим регионима, тако да је, у појединим регионима, просечна старост путничких возила преко 20 година. Возила са оваквом старосном структуром немају савремене пакете опреме која доприноси смањивању ризика и последица саобраћајних незгода.

Старост возила је обележје возила које је веома повезано са настанком и тежином последица саобраћајних незгода. Критична граница старости возила после које значајно расту последице незгода је 15 година⁶. С обзиром на просечну старост возила у Републици Србији од преко 16 година, старост возила је најзначајније обележје возила које доприноси ризику и последицама саобраћајних незгода.

Посебан проблем представљају старост и стање трактора. Од пописаних око 450.000 трактора, регистровано је само 188.000. Око 95% трактора су старији од 10 година, док је преко 86% трактора старије од 20 година. Ово захтева дефинисање додатних мера и активности за унапређење безбедности трактора.

Велика старост возила указује на малу примену нових технологија на возилима која се увозе и која су у употреби у Републици Србији. Куповна моћ грађана умногоме утиче на просечну старост возног парка, а самим тим и присутност релативно застарелих технологија.



Провера саобразности возила пре пуштања у саобраћај подразумева поступак којим се утврђује да ли предметно возило испуњава прописане услове који важе у Републици Србији и односи се на моторна и прикључна возила која се појединачно или серијски производе или преправљају, као и на њихове уређаје, склопове и опрему. Државни орган који је одговоран за предметну област је Агенција, а део послова поверен је овлашћеним организацијама. Национални законски оквир за управљање безбедношћу возила и за проверу саобразности возила пре пуштања у саобраћај тренутно чине: ЗоБС и подзаконски акти. Примењују се и важећи УН Правилници и технички стандарди из области возила прихваћени од стране Републике Србије.

Периодична контрола техничке исправности возила је највише унапређена у последњих пет година као најзначајнија мера унапређења безбедности возила у саобраћају. Периодични технички прегледи су важни и за праћење општег стања возног парка Републике Србије. Надлежне институције (МГСИ, МУП и Агенција) су значајно унапредице процес и поступак обавезне контроле техничке исправности возила током 2021. године.

Ниска техничка култура доводи до занемаривања редовног одржавања возила, а нарочито у погледу система који утичу на безбедност саобраћаја. Посебно велики проблем ствара и црно тржишта нових нехомологованих и половних резервних делова.

Држава има ограничене могућности да утиче на обнову возног парка. Безбедносна својства возила и напредни системи безбедности прате еколошка својства, емисионе нивое и декарбонизација возила. Подстицајне мере које држава током претходне две године даје за еколошки напредна возила имају позитиван утицај на унапређење безбедносних карактеристика возила, али је проблем у превеликом обухваћеном ценовном оквиру.

На основу наведеног, кључни проблем безбедности возила у Републици Србији је старост возила. Мале су могућности унапређења система редовног техничког прегледа возила, али нису исцрпљене могућности мотивације (субвенција) за обнову возног парка и контроле возила на путу, у реалним условима вожње.

У 2030. години се може очекивати не мање од 3.000.000 возила у Републици Србији. Уколико се не предузму никакве мере може се очекивати увећање просечне старости возила на око 20 година.

Због претходно наведеног Град Суботица ће фокусирати своју пажњу на:

- спровођење кампања на подизању свести о потреби исправности светлосне сигнализације и неопходности прописаног обележавања возила,
- учестала контрола техничке исправности возила, посебно у погледу светлосне сигнализације и обележавања,



- ефикасно санкционисање власника и возача технички неисправних возила, посебно у погледу светлосне сигнализације и обележавања.
- у сарадњи са органима саобраћајне полиције спроводити кампање превентивног и репресивног прегледа техничке исправности возила.



Безбедни учесници у саобраћају

Опште је позната чињеница да фактор „човек” у систему фактора безбедности саобраћаја човек – возило – пут – окружење, има утицај на настанак саобраћајних незгода у око 95% случајева. Из тих разлога, највећи потенцијал за унапређење нивоа безбедности саобраћаја и достизање предвиђених циљева управо почива на предузимању мера и активности усмерених ка фактору „човек”. Како би био успостављен одржив систем безбедности саобраћаја неопходно је достићи опште прихваћено позитивно понашање учесника у саобраћају, засновано на знању и на позитивним ставовима.

Опште је позната чињеница да фактор „човек” у систему фактора безбедности саобраћаја човек – возило – пут – окружење, има утицај на настанак саобраћајних незгода у око 95% случајева. Из тих разлога, највећи потенцијал за унапређење нивоа безбедности саобраћаја и достизање предвиђених циљева управо почива на предузимању мера и активности усмерених ка фактору „човек”. Како би био успостављен одржив систем безбедности саобраћаја неопходно је достићи опште прихваћено позитивно понашање учесника у саобраћају, засновано на знању и на позитивним ставовима.

У претходном периоду, према истраживањима понашања учесника у саобраћају спроведених од стране Агенције, забележен је позитиван тренд када је реч о унапређењу понашања учесника у саобраћају. Наиме, мерења индикатора безбедности саобраћаја указују на то да све већи број учесника у саобраћају користи заштитне системе, док се проценат прекорачења брзине смањује. Ипак, достигнути резултати на пољу индикатора безбедности саобраћаја у нашим оквирима су још увек далеко од резултата најразвијенијих земаља Европе.

Искуства најразвијенијих земаља Европе указују да се унапређење понашања учесника у саобраћају може остварити оптималним балансом саобраћајног образовања и васпитања, кампања и одговарајуће принуде. Дакле, уклапање понашања учесника у саобраћају у шаблон безбедног и одговорног понашања у саобраћају оптимално се остварује преношењем знања и развијањем позитивних ставова о безбедном учешћу у саобраћају, као и принудом у случају одступања од жељеног понашања, која мора задовољити превентивне, васпитне и репресивне аспекте.

Како би претходно наведени предуслови могли бити испуњени неопходно је постојање одговарајуће законске регулативе. У претходном периоду дошло је до значајног унапређења законске регулативе, пре свега ЗоБС, ЗоПрек, Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, као и других релеватних закона везаних за безбедност учесника у саобраћају. Ипак, нови изазови намећу потребу нормативног регулисања употребе возила, односно превозних средстава микромобилности, обавезне употребе заштитних кацага



за све двочкаше, као и опреме за повећање уочљивости у условима смањене видљивости, промене старосних граница за (младе) професионалне возаче, унапређење система управљања брзинама возила, увођења интермедијарних (нових, додатних) мера за возаче којима се изричу казни поени, као и мера унапређења понашања возача којима је одузета возачка дозвола. Када је реч о вожњи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци, није креиран ефикасан модел елиминације повратника код којих вожња под утицајем алкохола и психоактивних супстанци представља здравствени проблем, па је неопходно упућивање на лечење у одговарајуће установе, а потом интензиван рад на социјализацији и уклапању у безбедан начин понашања у саобраћају.

Истраживања спроведена у претходном периоду указују на недостатак знања и вештина значајних за безбедно учешће у саобраћаја, а посебно код деце и младих учесника у саобраћају. У претходном периоду поједине ЈЛС су, у оквиру активности на унапређењу нивоа безбедности саобраћаја, имплементирале системе аутоматске детекције прекршаја. На овај начин се повећава субјективни ризик учесника у саобраћају да ће њихов прекршај бити ажурно идентификован и санкционисан. С обзиром на то, неопходно је подржати и охрабрити ЈЛС у погледу увођења, односно повећања покривености мреже путева и улица системима аутоматске детекције.

У претходном периоду интензивирале су активности везане за примену друштвеног маркетинга, односно кампања усмерених на развијање знања, ставова и понашања у саобраћају. Ипак, потенцијал друштвеног маркетинга није довољно искоришћен. Наиме, изостала је одговарајућа друштвена подршка и координација у спровођењу ових кампања.

Како би се унапредило понашање учесника у саобраћају Град Суботица је потребно да уради следеће:

- 1) Спровођење васпитно образовних активности у предшколској установи, основним школама и средњој школи,
- 2) Спровођење едукативних кампања ка учесницима у саобраћају,
- 3) Ефикасно санкционисање учесника у саобраћају који се небезбедно понашају.

Мере у подручју деловања ка унапређењу безбедности учесника у саобраћају су:

- 4) Едукација руководиоца васпитно образовних установа, као и едукација васпитача, учитеља, наставника и професора за саобраћајно образовање и васпитање деце и младих,
- 5) Акције и кампање усмерене ка саобраћајном образовању и васпитању деце и младих,
- 6) Спровођење превентивних активности за употребу сигурносних појасева на



- предњим и задњим седиштима, за употребу дејјих седишта, против непрописне употребе мобилних телефона током вожње, против недозвољене брзине и вожње под дејством алкохола/наркотика,
- 7) Подршка репресивним активностима за употребу сигурносних појасева на предњим и задњим седиштима, за употребу дејјих седишта, против непрописне употребе мобилних телефона током вожње, против недозвољене брзине и вожње под дејством алкохола/наркотика,
 - 8) Подршка спровођењу хитног прекршајног поступка и упућивања на издржавање затворске казне лица осуђених за насилничку вожњу,
 - 9) Спровођење превентивних кампања за повећање безбедности тракториста.

Деловање након саобраћајне незгоде

Хитне службе које делују након саобраћајне незгоде јесу: полиција, ватрогасно-спасилачке јединице (ВСЈ), преболничка хитна медицинска помоћ (ПХМП) и болничка хитна медицинска помоћ (БХМП). Полиција и ВСЈ јесу централизоване службе у саставу Министарства унутрашњих послова, хијерархијски организоване по принципу субординације. Установе које пружају ПХМП јесу специјализовани заводи и домови здравља.

Установе које пружају ПХМП организоване су на територијалном принципу, њихова надлежност за деловање јесте на територији ЈЛС. На територијама општина са мање од 25.000 становника не постоји служба хитне медицинске помоћи (ХМП), већ здравствено особље службе опште медицине које, по потреби, указује ХМП повређенима у саобраћајној незгоди. Јединице ПХМП по правилу не пружају помоћ повређенима у саобраћајним незгодама на територији друге установе, чак и када су ближи месту незгоде. Изузетак су саобраћајне незгоде са већим бројем повређених када надлежна установа тражи помоћ суседних установа. Хеликоптерска хитна медицинска помоћ није успостављена као редовна служба.

Процедуре деловања хитних служби након саобраћајних незгода генерално не постоје, уз поједине изузетке попут прописане полицијске процедуре за обезбеђење места саобраћајне незгоде и вршења увиђаја саобраћајних незгода. Међу установама које пружају ХМП процедура углавном нема или су неписане. Постојеће писане и неписане процедуре нису уједначене, како међу установама, тако и међу запосленима у установи. Број установа које имају процедуру деловања након масовних саобраћајних незгода је занемарљив.



Јединице полиције и ВСЈ присутне су у свим ЈЛС, с тим да су на територији Београда и седишта полицијских управа бројније. Ван седишта полицијских управа ВСЈ махом сачињавају два припадника у смени, а у неким јединицама само један припадник. Домови здравља на већини територије имају најчешће једну екипу (80% ДЗ) или две екипе (16% ДЗ) за пружање ХМП. Од укупно 147 домова здравља, 71 уопште нема службу ХМП. Највећи део путне мреже обезбеђен је са по само једном јединицом ПХМП, док велики део територије не омогућава да укупно време одзива буде краће од 8, односно 15 минута.

Систем заједничке обуке и вежби са припадницима других хитних служби не постоји. Сви припадници саобраћајне полиције пролазе основни курс, а поједини и курс за вршење увиђаја саобраћајних незгода. Припадници ВСЈ пролазе курс за техничке интервенције у саобраћају, али због ограниченог капацитета додатног курса и релативног скорог уврштавања деловања у саобраћају у основни курс, само мањи део припадника ВСЈ је стручно обучен за техничке интервенције у саобраћају. Свега 31% лекара у службама које пружају ПХМП су специјализирали ургентну медицину или анестезиологију. У домовима здравља који немају службу ХМП укупан проценат лекара који су прошли додатну обуку за збрињавање ургентних стања у саобраћају је изузетно мали. Ниво обучености и увежбаности за садејство са осталим припадницима хитних служби, као и обученост и увежбаност за поступање у масовним саобраћајним незгодама и посебним условима (тунели, неприступачни терени и сл.) је на веома ниском нивоу.

Припадници саобраћајне полиције имају релативно континуирано снабдевање возилима и опремом неопходном за деловање након саобраћајних незгода. ВСЈ је, у претходном периоду, снабдевена значајним бројем возила, опреме и алата, али због непостојања континуираног снабдевања у ранијем периоду, још увек велики број јединица нема посебне алате за техничке интервенције у саобраћају (око 15%) или има застареле алате са недовољним силама сечења за ослобађање повређених из оштећених возила. Приметан је значајан недостатак лаких возила за техничке интервенције (пик-ап ватрогасна возила) са погоном на свим точковима која могу развити веће брзине ради доласка на лице места. ПХМП највећи недостатак опреме има у средствима везе (свега 8% има радио везу) и у информационој опреми за пријем и евиденцију позива о саобраћајној незгоди. У појединим установама ПХМП просечна старост возила је преко 10 година, са пређених више од 800.000 km. Приметан је општи недостатак личне опреме за припаднике ПХМП, осим у погледу униформи које има највећи број установа. Мотоцикл за ХМП има само једна установа у Републици Србији, а возила за ХМП са погоном на свим точковима има мали број ПХМП. У болничким пријемима уочава се недостатак опреме за збрињавање деце. У свим службама недостаје опрема за идентификацију

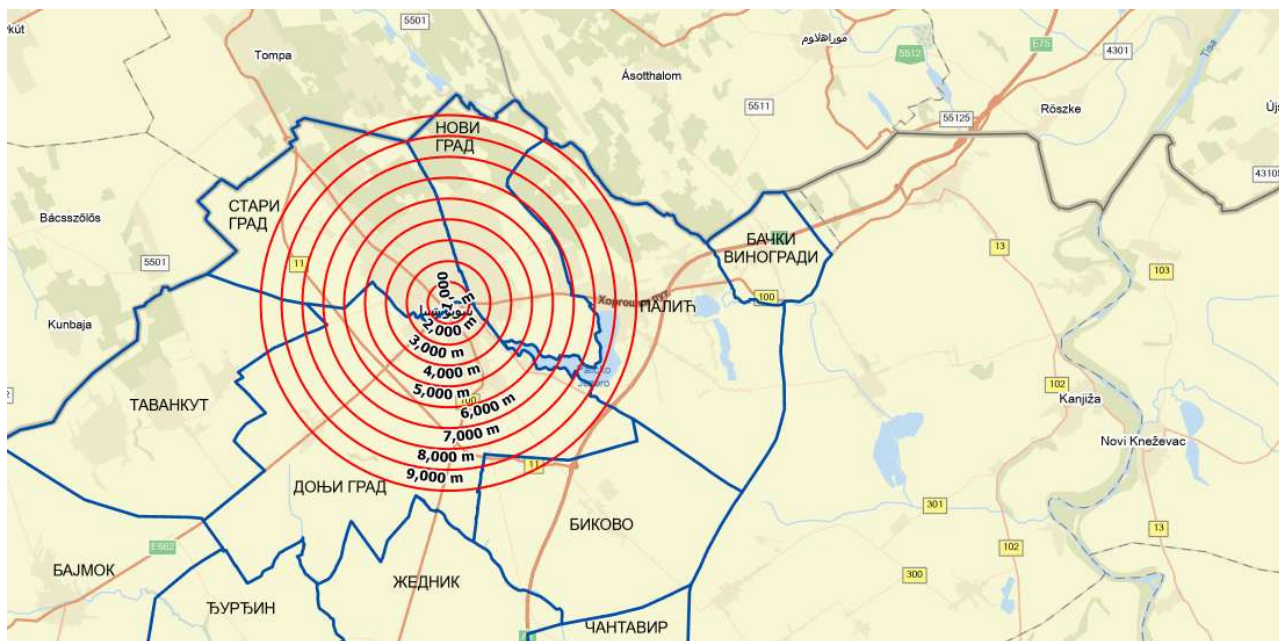


географске позиције позиваоца, ИТ опреме за заједничку комуникацију и размену информација у центрима и возилима, опреме за пријем eCall сигнала и др. Такође, учача се недостатак опреме за деловање у масовним саобраћајним незгодама.

С обзиром на то да не постоји јединствена база података о временима одзива при деловању хитних служби у саобраћају, већ се подаци односе на све позиве првог реда хитности (у којима су саобраћајне незгоде само један део), није могуће донети закључак о просечном времену одзива у случају саобраћајних незгода.

Осим тога, готово све установе имају систем евидентирања доласка екипе ХМП на лице места, тако што сам лекар уписује време у евиденцију. Ниво размене информација, међусобно професионално разумевање, и усклађеност деловања хитних служби на веома су ниском нивоу. Пре свега због непостојања савременог система брзе и једновремене размене информација, због непостојања заједничких (усклађених) процедура рада и због недостатка заједничких обука и практичних вежби. Наведени недостаци нарочито долазе до изражаја при деловању након масовних саобраћајних незгода.

Слика 36 Даљина реакције службе хитне помоћи у року од пола сата при оптималним условима за вожњу до локације незгоде од локације службе хитне помоћи



Служба хитне помоћи у Суботици је на адреси Петефи Шандора 24, У служби ради 23 лекара, од тога 8 специјалиста ургентне медицине а 4 лекара је на специјализацији из ургентне медицине. Број медицинских техничара је 35, од тога 6 струковна медицинска техничара, а возача санитетских возила је 32. Служба располаже са 15 санитетских возила типа Цитроен,



Peugeot, Фиат и Renault као и два возила типа путничког комби возила за превоз пацијената за дијализу. Једно возило у просеку годишње прелази око 36.000 километара⁸.

Основне смернице у подручју унапређења деловања након саобраћајне незгоде су:

- 1) успостављање пуне координације деловања свих хитних служби након саобраћајне незгоде,
- 2) обука и опремање хитних служби за деловање на аутопуту и у тунелима,
- 3) обука и опремање хитних служби за обележавање лица места саобраћајне незгоде и упозоравање осталих учесника у саобраћају,
- 4) убрзање размене информација о саобраћајној незгоди између хитних служби.

Према ситуацији приказаној на слици служба хитне помоћи Суботица треба да развије још додатних локација са којих ће моћи да интервенише.

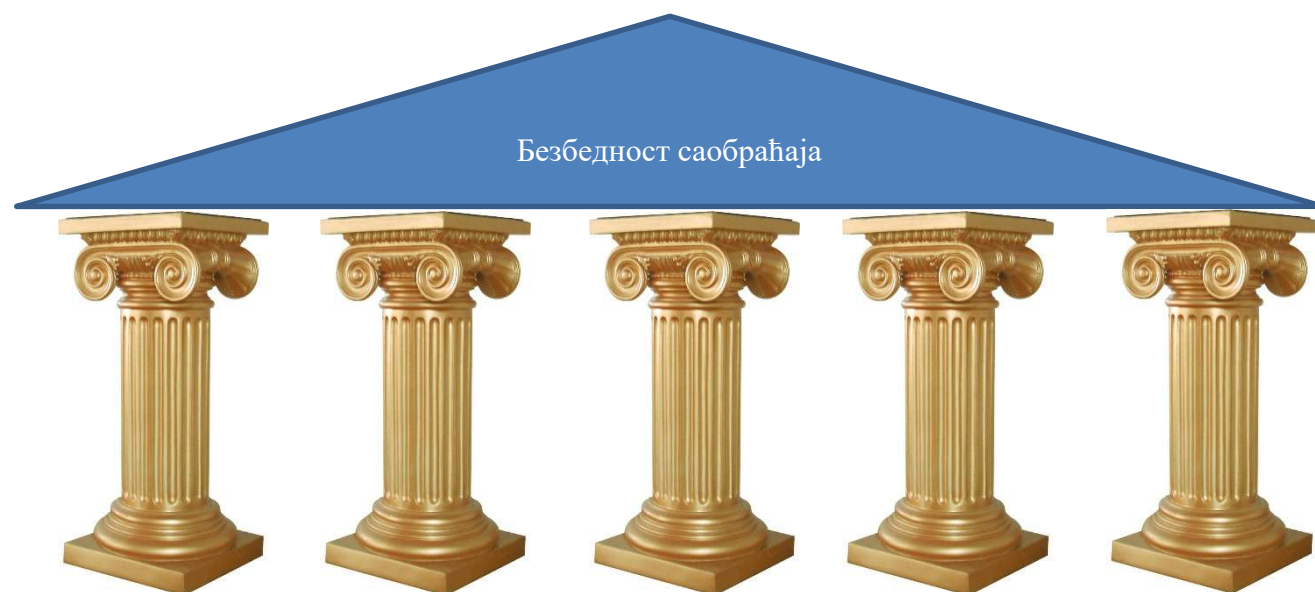
На слици је приказана даљина од 10 километара ваздушном линијом, што је у просеку пола сата у оптималним условима за вожњу, али је неопходно посебно идентификовати локације интервенција, како везано за опште интервенције, тако и за интервенције везане за саобраћајне незгоде и на основу тога формирати још најмање 6 локација службе хитне помоћи за територију Града Суботице до 2030 године.

⁸ <https://www.domzdravlja.org.rs/sluzba-hitne-medicinske-pomoci>



КОНЦЕПТ РАЗВОЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ДОПРИНОС РАЗВОЈУ САВРЕМЕНОГ ДРУШТВА

Прихватајући препоруке Организације Уједињених нација изражене у документу Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2021 који је сачинила Светска здравствена организација, у Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије определено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја:



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



Највећи успеси у свету, Европи, као и Србији су постигнути кроз промену понашања појединца и самом ставу учесника у саобраћају према безбедности саобраћаја.

На националном нивоу, препознате су институције и организације од значаја за квалитетно функционисање система безбедности саобраћаја у Републици Србији:

- Влада,
- Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
- Министарство надлежно за послове саобраћаја,
- Министарство надлежно за послове образовања,
- Министарство надлежно за послове здравља,
- Министарство надлежно за унутрашње послове,
- Агенција за безбедност саобраћаја,
- локално тело за координацију безбедности саобраћаја,
- орган надлежан за инспекцијски надзор из области безбедности саобраћаја,
- управљач пута,
- суд,
- јавни тужилац,
- средства јавног информисања, односно оглашавања,
- научна, образовна, односно васпитана установа,
- удружење из области безбедности саобраћаја на путевима,
- лице које обавља привредну делатност из области, односно у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, итд.

Грађани Републике Србије, као и становници Града Суботице заслужују само речи хвале у њиховој посвећености безбедности саобраћаја.

Али, наравно у сваком понашању има и проблема, као и честе појаве уљуљканости у постигнути успех.

Постигнути ниво саобраћајне културе се мора даље надограђивати и промовисати, сами становници треба да буду што више укључени и заинтересовани за повећање нивоа безбедности саобраћаја, уз, наравно, адекватне анализе њихових жалби и предлога од стране стручних лица.



Стратегија безбедности саобраћаја у граду Суботици може да обухвати низ мера и активности усмерених на побољшање безбедности учесника у саобраћају и смањење броја саобраћајних незгода. Ево кључних елемената који могу бити укључени у такву стратегију:

1. Анализа постојећег стања

- Спровођење детаљне анализе постојећих података о саобраћајним незгодама.
- Идентификација најопаснијих локација и критичних тачака у граду.

2. Едукација и кампање подизања свести

- Организација едукативних програма за возаче, пешаке и друге учеснике у саобраћају.
- Покретање кампања за подизање свести о значају безбедности у саобраћају.
- Рад са школама на едукацији деце о саобраћајним правилима.

3. Инфраструктурна побољшања

- Постављање саобраћајне сигнализације на критичним тачкама.
- Изградња кружних токова, пешачких прелаза и успоривача брзине.
- Побољшање осветљења на саобраћајницама, посебно у зонама са високим ризиком.

4. Контрола и примена закона

- Повећање присуства полиције на кључним саобраћајницама.
- Спровођење редовних контрола брзине и других прекршаја.
- Строжа примена закона о безбедности саобраћаја, укључујући казне за прекршиоце.

5. Сарадња са локалном заједницом

- Укључивање грађана у процес планирања и спровођења мера безбедности.
- Рад са локалним НВО и удружењима на иницијативама за побољшање безбедности.

6. Мониторинг и евалуација

- Стално праћење и анализа ефеката спроведених мера.
- Ревидирање стратегије на основу нових података и искустава.

7. Финансирање и ресурси

- Обезбеђивање довољних финансијских средстава за реализацију планираних



активности.

- Унапређење капацитета људских ресурса за спровођење стратегије.
- Применом овакве стратегије, Град Суботица може значајно смањити број саобраћајних незгода и повећати безбедност свих учесника у саобраћају.

Основни носиоци активности безбедности саобраћаја су:

Градоначелник Града Суботице и Градско веће представљају извршне органе града. Улога градоначелника огледа се, поред заступања и представљања града, и у располагању буџетом и потписивању нормативних аката. Градско веће представља спону између Скупштине града и Градске управе чији је задатак усвајање и предлагање одлука и аката које доноси Скупштина града.

На челу Градске управе је начелник који руководи овим органом и на тај начин утиче на саму организацију функционисања града према одлукама и актима које доноси Скупштина града. Поред носиоца мера и активности субјекти који својим деловањем могу значајно унапредити безбедност саобраћаја су:

- Јавна предузећа као што су:
 - ЈП за управљање путевима, урбанистичко планирање и становање Суботица
 - Дом здравља Суботица
 - Предшколска установа „Наша Радост“
 - Јавно-комунално предузеће Паркинг
- превозници путника;
- полиција-саобраћајна полиција;
- Осигурања;
- Ауто-школе.



ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Адекватне акције, према подацима из Европске уније доносе повраћај уложених средстава у односу 1:3, тј. за сваки уложени динар у област безбедности саобраћаја утврђено је да се добија повраћај тј. уштеда од 3 динара.

Визија Суботице, према Плану развоја Града Суботица 2022-2032. године је:

Визија града Суботице Суботица 2032. године је европски град по мери грађанки и грађанина, привлачна туристичка дестинација у који се долази да се ужива у природи, архитектури, доброј храни, обичајима. Град, који је омогућио свим грађанима инфраструктуру за модеран живот, где су најзначајније вредности знање и мултикултуралност, са ефикасним службама и употребом модерних технологија. Мирно место за породични живот, студентски центар који привлачи младе из околине. Има свој универзитет, јаку и активно стимулисану културну сцену, снажну економију и изобиље модерних послова који иду уз развој ИТ сектора. Град који размишља зелено, са развојним капацитетом усклађеног са темпом и динамиком раста броја становника, где је сачувана стара архитектура из периода сецесије и обновљене грађевине су заштитни знак Суботице⁹.

Ово је такође веома значајно, јер безбедност саобраћаја представља и значајан трошак за сваку град, иако се не осликава у самом буџету града.

Али незгоде захтевају значајна ангажовања, самим тим и трошкове институција, а наравно и сама материјална штета се директно прелива на грађане који морају да поправе возила и сл. умањујући тиме њихову куповну моћ.

Циљеви се деле на Опште и Посебне циљеве, у складу са Стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије.

Основни предуслов за успешно спровођење и достизање постављених циљева Стратегије, јесте **ФУНКЦИОНАЛАН СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА** у Републици Србији, а самим тим и **ФУНКЦИОНАЛАН СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА** у Граду Суботици. Функционалност овог система у највећој мери зависи од спровођења мера и активности из стратешког, правног, институционалног и

⁹ https://www.planrazvojaapv.rs/wp-content/uploads/2023/10/Plan_razvoja_Subotica.pdf



финансијског оквира, као и вертикалне и хоризонталне координације и кооперације између кључних субјеката

Систем безбедности саобраћаја је интегрални део добробити становника и посетилаца Града Суботице и као такав мора бити препознат као изузетно значајан. Тим пре што се у оквиру система безбедности саобраћаја могу препознати и утицаји на планирање и изградњу инфраструктуре, побољшање животног стандарда, а наравно и на запошљавање људи у Граду Суботици.

Утицај Стратегије безбедности саобраћаја се очекује у:

- Планирању инфраструктуре и инфраструктурних пројеката у граду ,
- Интегрисању мобилности и безбедности саобраћаја у путну и инфраструктурну мрежу,
- Повећање осећања безбедности и сигурности учесника у саобраћају,
- Олакшавање транспорта, мобилности и паркирања за све учеснике у саобраћају,
- Финансијску стабилност и одрживост,
- Одрживост путне мреже,
- Адекватне реакције након настанка саобраћајне незгоде.

ОПШТИ ЦИЉ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Кроз све међународне и европске стратешке документе провлачи се исти глобални циљ, а то је да се смањи број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године

Република Србија је усвајањем стратегије безбедности саобраћаја поставила следеће циљеве:

АМБИЦИЈА

Бити међу 10 најбезбеднијих земаља Европе, према вредностима јавног ризика смрти и јавног ризика тешких повреда у друмском саобраћају.

МИСИЈА

Систем безбедности друмског саобраћаја који омогућава безбедан приступ и одрживу мобилност свих учесника у саобраћају, уз минималне штетне последице.

ВИЗИЈА

Друмски саобраћај без погинулих и без тешко повређених лица у саобраћају.

У складу са наведеним, Град Суботица дефинише:

АМБИЦИЈУ ГРАДА СУБОТИЦЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Бити најбезбеднији град Републике Србије, према вредностима јавног ризика смрти и јавног ризика тешких повреда у друмском саобраћају.

МИСИЈУ ГРАДА СУБОТИЦЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА



Систем безбедности друмског саобраћаја који омогућава безбедан приступ и одрживу мобилност свих учесника у саобраћају, уз минималне штетне последице, и развој економије, туризма и привреде Града Суботице.

ВИЗИЈУ ГРАДА СУБОТИЦЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Друмски саобраћај без погинулих и без тешко повређених лица у саобраћају, на територији Града Суботице.

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.

Према подацима и тренутном стању, циљ је, иако то звучи мало бескрупулозно, јесте да на територији Града Суботице, буде највише 1 погинуло лице у саобраћају.

Овај циљ се поставља јер ипак треба узети у обзир да је саобраћај врло често испуњен случајностима, које би могле довести, услед несрећног сплета околности до настанка најтежих последица. Те се стога може рећи да је циљ Града Суботице ниво безбедности саобраћаја без погинулих у саобраћају, а у најгорем случају са једним погинулим лицем у саобраћају.

Табела 1 Циљани тренд броја погинулих и повређених у саобраћају

		ПОГ	ТПП	ПОГ ДЕЦА	ТПП ДЕЦА
РЕПЕРНО СТАЊЕ	2019. год.	9	63	0	3
ТРЕНУТНО СТАЊЕ	2023. год.	6	80	0	8
ЦИЉ	2030. год.	4	31	0	1

Што се тиче деце, Града Суботица увек има за циљ да нити једно дете не погине у саобраћају, а такође се овом стратегијом поставља циљ да до 2030. године нема ни повређене деце у саобраћају.



Слика 1. Број повређене деце у периоду 2019-2023





ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ

Општи циљ: смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле и повређене деце у саобраћају од 2030. године. Који треба остварити кроз остваривање посебних циљева:

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

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



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.

Показатељ успешности:

Број планираних, пројектованих, изграђених и одржаваних општинским путева и улица, уз потпуно уважавање рањивости свих учесника у саобраћају и уз примену концепта самобјашњавајућих и опраштајућих путева. Пројектованих уз потпуну примену свих савремених мера	(год 2025) 25 (год 2027) 45 (год 2030) 80
Формирање "дигиталног близанца" Града Суботице са приказом свих зграда, путева, улица, уличног мобилијара и инфраструктуре, на основу којег би се одређивао значај и адекватност пројеката развоја. Ово је већ дефинисано у Пројекту унапређења и интеграције капацитета кључних субјеката безбедности саобраћаја кроз електронску размену података и економичну употребу људских и материјалних ресурса, у циљу бржег и ефикаснијег остваривања права грађана	(год 2025) 25% (год 2027) 100% (год 2030) 100%
Број новоформираних кружних раскрсница	(год 2025) 10 (год 2027) 25 (год 2030) 45
Проценат формираних и означених зона школа на територији Града	(год 2025) 30% (год 2027) 50% (год 2030) 100%
Проценат покривености и доступности града бициклистичким стазама	(год 2025) 30% (год 2027) 50% (год 2030) 100%
Проценат новоформираних линија јавног градског превоза са покривеношћу градских локација јавним превозом са удаљеношћу стајалишта јавног градског превоза максимално 5 минута од места становања и места путовања у оквиру града	(год 2025) 20% (год 2027) 70% (год 2030) 100%



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

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Проценат возача путничких аутомобила којима је прихватљиво да, у току вожње, не користе сигурносни појас (Извештај МУП Станица Суботица)	31,3%	(2025) 20%
		(2027) 15%
		(2030) 10%
Проценат путника у путничким аутомобилима којима је прихватљиво да, у току вожње, не користе сигурносни појас на задњем седишту	74,9%	(2025) 60%
		(2027) 40%
		(2030) 20%
Проценат возача mopеда/мотоцикла којима је прихватљиво да у току вожње не користе заштитну кацигу (Извештај МУП-Станица Суботица)	37,6%	(2025) 30%
		(2027) 20%
		(2030) 10%
Проценат возача путничких аутомобила којима је прихватљиво да прекорачују ограничење брзине у насељу (Извештај МУП-Станица Суботица)	53,0%	(2025) 40%
		(2027) 30%
		(2030) 20%
Проценат возача којима је прихватљиво да возе и после конзумирања алкохола (Извештај МУП-Станица Суботица)	19,4%	(2025) 9%
		(2027) 6%
		(2030) 3%
Проценат возача којима је прихватљиво да, у току вожње, користе мобилни телефон који држе у руци (Извештај МУП-Станица Суботица)	47,7%	(2025) 40%
		(2027) 20%
		(2030) 10%
Проценат путника на предњем седишту путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас (Извештај МУП-Станица Суботица)	84,3%	(2025) 90%
		(2027) 93%
		(2030) 96%



Проценат путника на задњем седишту путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас (Извештај МУП-Станица Суботица)	19,1%	(2025) 35%
		(2027) 60%
		(2030) 85%
Проценат деце која у путничким аутомобилима правилно користе одговарајуће системе заштите	48,7%	(2025) 65%
		(2027) 80%
		(2030) 96%
Проценат мотоциклиста и мопедиста који правилно користе заштитне кациге (Извештај МУП-Станица Суботица)	79,3%	(2025) 90%
		(2027) 93%
		(2030) 96%
Проценат возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине у насељу (Извештај МУП-Станица Суботица)	51,0%	(2025) 45%
		(2027) 35%
		(2030) 25%
Проценат возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине у насељу за више од 10 km/h (Извештај МУП-Станица Суботица)	16,6%	(2025) 13%
		(2027) 9%
		(2030) 5%
Проценат возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине ван насеља за више од 10 km/h (Извештај МУП-Станица Суботица)	10,9%	(2025) 9%
		(2027) 7%
		(2030) 5%
Број возача у саобраћајним незгодама који су управљали возило под утицајем алкохола (Извештај МУП)	4.1	(2025) 3800
		(2027) 3400
		(2030) 3100
Проценат возача у саобраћајном току који управљају возилом под утицајем алкохола (Извештај МУП-Станица Суботица)	0,63 %	(2025) 0,5%
		(2027) 0,4%
		(2030) 0,3%



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

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Број станица хитне помоћи на територији Града Суботице	1	2 (2026)
		4 (2028)
		6 (2030)



НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Образовање

Сви учесници у саобраћају треба да присуствују барем једној кампањи у области безбедности саобраћаја како би се подигао ниво свести у смислу адекватног и безбедног понашања, поштовања прописа и унапређења понашања учесника у саобраћају, као и уочавања непримереног понашања и неодобравања истог.

Образовање

- Победити са моралним аргументима
- Уобличити и усмерити мишљење
- Формирати подршку заједнице за мере контроле



Промена става

Инжењерске мере

Мере за пројектовање безбеднијих путева и улица, уз спровођење адекватних акција за унапређење одржавања путне инфраструктуре.

У оквиру ове стратегије су наведене конкретне локације на којима је потребно спровести грађевинске и инвестиционе мере, што не ограничава додатне мере и инвестиције на другим локацијама које нису наведене у овој Стратегији.

Контрола учесника у саобраћају

Подршка акцијама саобраћајне полиције и набавка адекватне опреме за саобраћајну полицију.

Политичка подршка

Све политичке странке и опције у граду се морају сложити у области безбедности саобраћаја, угрожавања безбедности грађана у саобраћају не сме бити део политичке борбе.

Подршка јавности

Јавност подржава напоре за повећање безбедности саобраћаја и град треба да што више утиче на формирање позитивног става и мишљења везаног за активности у области безбедности саобраћаја.

Као и формирање негативног става у односу на небезбедно понашање учесника у саобраћају, кроз сталне и фокусиране кампање у области безбедности саобраћаја.



Примена стратегије

Овај документ је само основа за спровођење мера и активности, најзначајнији ефекти ће се остварити кроз стварну примену мера из акционог плана.

Сарадња

Само сарадњом између свих чинилаца безбедности саобраћаја у граду ће се постићи имплементација предложених мера и остваривање циљева стратегије.

Подршка медија

Сви медији-штампани, ТВ, радио и они присутни на социјалним мрежама треба да допринесу формирању позитивне атмосфере и подршци мера у области безбедности саобраћаја.

Извори финансирања

Небезбедно понашање учесника у саобраћају треба да финансира кампање и остале активности у циљу подизања нивоа безбедности саобраћаја.



НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Потенцијални чиниоци система безбедности саобраћаја препознати на територији града Суботице су следећи субјекти¹⁰:

1. Скупштина Града Суботице;
2. Градоначелник Суботице;
3. Тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима;
4. Секретаријат за комуналне послове, енергетику и саобраћај;
5. Полицијска управа Суботица;
6. МУП – ватрогасна јединица Суботица;
7. Хитна помоћ;
8. Јавно предузеће за управљање путевима, урбанистичко планирање и становање;
9. ЈКП „Чистоћа и зеленило“;
10. ЈП „Суботица-транс“;
11. ЈКП „Водовод и канализација“;
12. ЈКП „Паркинг“ Суботица;
13. Установе образовања и васпитања на територији града Суботице;
14. Основни суд у Суботици;
15. Медији на територији града Суботице;
16. Црвени крст Суботица;
17. Дом здравља Суботица;
18. Градско удружење пензионера Суботице;
19. Удружење особа са инвалидитетом Суботице;
20. Туристичка организација Суботице;
21. Канцеларија за младе Суботице;
22. Правна лица за вршење техничких прегледа возила на територији града Суботице;
23. Ауто-школе које функционишу на територији града Суботице;
24. АМСС који функционише на територији града Суботице;
25. Спортски клубови.

¹⁰ ODLUKA O USVAJANJU STRATEGIJE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA GRADA SUBOTICE ZA PERIOD 2018 – 2020. GODINE I AKCIONOG PLANA ZA SPROVOĐENJE STRATEGIJE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA GRADA SUBOTICE ZA PERIOD 2018-2020. GODINE



СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА



Особље управљача пута мора бити константно упознато са постојећом законском регулативом у области безбедности саобраћаја, као и константно унапређење њиховог знања у области безбедности саобраћаја и утицаја пута на безбедност саобраћаја.

Мере које се спроводе у свету су применљиве и у Србији, тј. Граду Суботица, али особље управљача пута најчешће нема времена да се само посвети истраживању савремених мера у области безбедности саобраћаја, те је у вези с тим неопходно да се обука и тренинг особља спроводи на централизованом нивоу и планира у оквиру активности Градске управе и управљача пута.

Праћење реализације мера и активности које су предвиђене Стратегијом подразумева да се на годишњем нивоу прати степен реализације мера и активности дефинисаних Акционим планом. Градска управа надлежна за послове саобраћаја ће у року од 120 дана по истеку сваке календарске године од дана усвајања стратегије и акционог плана, припремити извештај о резултатима спровођења акционог плана путем Јединственог информационог система за планирање, праћење спровођења, координацију јавних политика и извештавање, којим администрира Републички секретаријат за јавне политике.

У оквиру редовног праћења, извештавања и евалуације, Градска управа надлежна за послове саобраћаја ће након три године спровођења стратегије извршити анализу адекватности Стратегије и Акционог плана.

Као пример семинара и услова за обуку кадрова за анализу безбедности саобраћаја, следи извод са сајта Агенције за безбедност саобраћаја као најбољег примера спровођења обуке, који се може применити и за Град Суботица:

Агенција за безбедност саобраћаја организује, односно спроводи програме стручног оспособљавања за полагање стручног испита за ревизора, односно проверавача и програме стручног усавршавања знања за ревизора, односно проверавача.

Агенција може овластити правно лице које испуњава прописане услове да спроводи програме стручног оспособљавања и усавршавања знања за полагање стручног испита и испита провере знања за ревизора, односно проверавача.

Правно лице мора да испуњава услове:



- да има сагласност надлежног органа на наставни план и програм;
- у погледу наставног кадра, простора, опреме и наставних средстава за стручно оспособљавање кандидата.

Стручно оспособљавање за полагање стручног испита за ревизора, односно проверавача и стручно усавршавање за полагање испита провере знања за ревизора, односно проверавача, спроводи се према Програму стручног оспособљавања и програму обавезних облика стручног усавршавања за полагање стручног испита и испита провере знања за ревизора, односно проверавача, датом у Прилогу 1 ПРАВИЛНИКА о програму стручног оспособљавања и усавршавања знања, начину полагања стручног испита и испита за проверу знања и садржини и изгледу лиценце за ревизора, односно проверавача („Службени гласник РС”, бр. 71/19).

Услови за правно лице у погледу наставног кадра су:

- да има у радном односу на неодређено време са најмање 50% радног времена, најмање два доктора техничких наука из научне области безбедност друмског саобраћаја, односно из научне области путеви грађевинске струке, који имају искуство на пословима израде пројеката безбедности друмског саобраћаја и објављене радове на тему унапређења безбедности путева;
- да доктори наука из тачке 1) овог става имају практично искуство у спровођењу ревизије пројеката пута и провере безбедности саобраћаја на путу;
- да најмање један доктор наука из тачке 1) овог става поседује лиценцу одговорног пројектанта саобраћаја и саобраћајне сигнализације, односно одговорног пројектанта саобраћајница, издату од стране надлежног органа у Републици Србији;
- да најмање један доктор наука из тачке 1) овог става поседује наставно или научно звање;
- да доктори наука из тачке 1) овог става имају практично искуство предавача;
- да лица из тачке 1) овог става нису правноснажно осуђивана за кривична дела која их чине недостојним за обављање послова обуке, а нарочито: тешка дела против безбедности јавног саобраћаја на путевима, преваре у осигурању, из група против живота и тела, против полне слободе, против привреде, из групе против здравља људи а у вези са опојним дрогама, против правног саобраћаја, против државних органа и против службене дужности, у последњих пет година.

Агенција или правно лице које спроводи програм стручног оспособљавања лица за полагање стручног испита за ревизора, односно проверавача и усавршавање лица за полагање испита провере знања за ревизора, односно проверавача, за предавача наставног плана и програма, поред



доктора наука из става 1. овог члана ангажује и друге лиценциране ревизоре са практичним искуством у ревизији пројеката пута и провераваче са практичним искуством у провери безбедности саобраћаја на путу.

Услови за правно лице у погледу простора, опреме и наставних средстава за стручно оспособљавање кандидата су:

- да простор за спровођење програма садржи опремљену просторију за обуку у власништву правног лица или узету у закуп за потребе правног лица, за оспособљавање, односно усавршавање највише 30 кандидата, која мора да има:
- радну површину од најмање 80 m², са ширином од најмање 8 m и то: радну површину по кандидату од најмање 2–2,5 m² и радну површину за предавача од најмање 20 m²;
- висину од најмање 2,5 m;
- школску таблу и друга аудиовизуелна наставна средства (бела табла за писање са одговарајућим маркерима и механизмом за окретање блокова папира, компјутер, LCD пројектор и платно или монитор одговарајуће величине) за приказивање текста и цртежа;
- ормаре за наставни прибор, опрему и документацију;
- радне столове, школске клупе са столицама или столице са појединачним постолјима за писање, које одговарају мерама одраслих, а чији распоред омогућава несметан приступ кандидатима, односно предавачу;
- клима уређај и природно проветравање просторија;
- обезбеђено грејање;
- обезбеђен противпожарни апарат или други систем за гашење пожара;
- природно осветљење, а извори вештачког осветљења у учионици се постављају тако да омогућавају равномерно простирање светлости;
- да простор за спровођење програма садржи просторију за административне послове у власништву или узету у закуп за потребе правног лица. Површина ове просторије мора бити најмање 15 m² која не улази у радну површину просторије за обуку, а налази се у њеној непосредној близини. Просторија за административне послове садржи огласну таблу на видном месту, са информацијама о: дозволи за рад правног лица, пословима које обавља правно лице, радном времену, ценовнику услуга које пружа правно лице, предавачима програма стручног оспособљавања, односно усавршавања;
- да простор за спровођење програма садржи најмање један тоалет који има најмање по један одвојен санитарни чвор за жене и мушкарце са умиваоником или са претпросторијом у којој



се налази умиваоник, хигијенски одржаван и уредан, у непосредној близини просторије за обуку, са топлем водом, средством за прање руку и убрусом;

- да правно лице има одговарајућу информациону опрему која омогућава ефикасно повезивање правног лица са Агенцијом, ради достављања прописаних података у базу података Агенције, и то:
 - одговарајући рачунар за приступ односно коришћење апликације Агенције;
 - скенер;
 - штампач;
 - читач картица са одговарајућим софтвером за читавање података из личне карте;
 - да правно лице има одговарајућу опрему за реализацију обуке ревизије и провере безбедности пута на терену.

Испуњеност прописаних услова у погледу наставног плана и програма

Агенција за безбедност саобраћаја ће правном лицу издати сагласност на предложени наставни план и програм уколико је испуњен услов из члана 4. ПРАВИЛНИК о програму стручног оспособљавања и усавршавања знања, начину полагања стручног испита и испита за проверу знања и садржини и изгледу лиценце за ревизора, односно проверавача („Службени гласник РС”, бр. 71/19).

Испуњеност прописаних услова у погледу наставног кадра, простора, опреме и наставних средстава за стручно оспособљавање кандидата

Испуњеност прописаних услова у погледу наставног кадра правно лице доказује достављањем следећих доказа:

- копија Уговора о раду, копије диплома или уверења о дипломирању/докторирању, потврде послодаваца код којих је лице стекло тражено искуство, укључујући референц листу лица за које се достављају докази;
- потврда правног лица о учешћу у ревизији пројеката пута и провери безбедности саобраћаја на путу, укључујући и референц листу лица за које се достављају докази, заједно са потврдама спроведених ревизија/провера које су издате од стране правног лица за кога су вршене ревизије/провере или код којих је лице било ангажовано;
- копија лиценци одговорног пројектанта;
- потврда/одлука о избору у наставно или научно звање издата од стране високошколске установе или надлежног министарства;
- потврде правног лица код кога је стечено искуство предавача;



- потврда из надлежног МУП-а.

Испуњеност услова у погледу простора, опреме и наставних средстава, поред утврђивања изласком на терен представника Агенције, правно лице доказује достављањем следећих доказа:

- доказ о власништву или Предуговор о закупу просторија (који покрива период реализације стручног оспособљавања, односно усавршавања);
- потписана и оверена изјава понуђача да поседује одговарајућу опрему и наставна средства из става 2. овог члана;
- потписана и оверена пописна листа опреме и наставних средстава или уговор о закупу/уговор о лизингу, или копија рачуна/фактуре или неки други доказ на основу којег се на несумњив начин може утврдити да понуђач располаже опремом и наставним средствима из става 2. овог члана.

Подношење захтева од стране правног лица

Правно лице подноси Агенцији за безбедност саобраћаја захтев за утврђивање испуњености услова за спровођење програма стручног оспособљавања за полагање стручног испита за ревизора, односно проверавача, односно захтев за утврђивање испуњености услова за спровођење програма стручног усавршавања знања за ревизора, односно проверавача. Захтев за утврђивање испуњености услова треба најмање да садржи податке:

- назив правног лица, адресу, матични број и шифру претежне делатности;
- адресу на којој се налазе просторије за обуку, уколико се седиште правног лица и просторија за обуку налазе на различитим локацијама;
- контакт податке правног лица (број телефона, адреса електронске поште);
- о пословима правног лица за које се подноси захтев;
- о наставном кадру правног лица за спровођење стручног оспособљавања и усавршавања кандидата;
- о просторијама правног лица, опреми и наставним средствима за стручно оспособљавање и усавршававање кандидата;
- о информационој опреми.

Град Суботица мора да организује редовне анализе безбедности саобраћаја на годишњем нивоу, у сарадњи с Агенцијом за безбедност саобраћаја, да редовно прикупља податке о активностима хитних служби и служби интервенција, као и о жалбама грађана у погледу саобраћаја и утицајних фактора на ниво безбедности саобраћаја.

Град Суботица треба да формира базу података о:



-
- Путевима и улицама на територији града,
 - Инфраструктурним објектима од значаја за генерацију и атракцију путовања,
 - Паркинг просторима,
 - Туристичким атракцијама,
 - Мрежи јавног саобраћаја,
 - Мрежи бициклистичких и пешачких стаза,
 - Саобраћајним незгодама са анализом утицајних фактора на настанак незгоде на територији града Суботица.



ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

Табела 2 Процењена финансијска средства неопходна за спровођење Стратегије

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
ПОСЕБНИ ЦИЉ 1						
Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују	20	30	30	40	50	60
ПОСЕБНИ ЦИЉ 2						
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	150	50	80	80	100	120
ПОСЕБНИ ЦИЉ 3						
Просечна старост путничких и комерцијалних моторних возила у саобраћају испод 14 година	2	2	2	2	4	5
ПОСЕБНИ ЦИЉ 4						
Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја	3	3	3	3	4	4
ПОСЕБНИ ЦИЉ 5						
Систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност медицинског опоравка повређених у саобраћајним незгодама	20	20	20	20	20	15
ТОТАЛ ПО ГОДИНАМА (у милионима РСД)	195	105	135	145	178	204



ЗАВРШНА ОДРЕДБА И ПРОЦЕС ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ

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;
10. 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 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.

Ову стратегију објавити на интернет страници Града Суботице, у року од седам дана од дана усвајања.



РЕФЕРЕНЦЕ/ЛИТЕРАТУРА

1. Национална стратегија сигурности саобраћаја Србије 2023-2025,
https://www.abs.gov.rs/static/uploads/15117_strategija-bezbednosti-saobracaja-2023-2030.pdf
2. Стратегија безбедности саобраћаја Београда 2017-2020 - [Microsoft Word - BG_Road Safety Strategy \(bgsaobracaj.rs\)](#)
3. Управљање безбедношћу саобраћајне инфраструктуре у Србији – презентација Оливера Стевић Леденчан, [IREF \(unece.org\)](http://www.iref.org)
4. Акциони план безбедности саобраћаја 2023-2025,
https://www.abs.gov.rs/static/uploads/15116_akcioni-plan-bezbednosti-saobracaja-2023-2025.pdf
5. Benoit Matsha-Carpentier/ IFRC (1998). The World Disaster Report, retrieved from: <http://www.ifrc.org/en/publications-and-reports/world-disasters-report/wdr1993-1999/>,
6. Hagenzieker, M. P., Commandeur, J. J., & Bijleveld, F. D. (2014). The history of road safety research: A quantitative approach. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 25, 150-162, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2013.10.004>.
7. Липовац, К, Д. Јовановић и М. Нешић (2019). Основе безбедности саобраћаја, Криминалистичко полицијски универзитет, Београд.
8. Lipovac, K. Ross, A. and Tesic, M. (2014). Road safety management at the national level: the case study of the Republic of Srpska and Serbia. ICTTE, 27-28 November 2014, Belgrade.
9. Mehdizadeh, M., Shariat-Mohaymany, A., & Nordfjaern, T. (2019). Driver behaviour and crash involvement among professional taxi and truck drivers: Light passenger cars versus heavy goods vehicles. Transportation research part F: Traffic Psychology and Behaviour, 62, 86-98.
10. Norton, P. (2015). Four Paradigms: Traffic Safety in the Twentieth-Century United States. Technology and Culture 56(2), 319-334. doi:10.1353/tech.2015.0065.
11. Thomas R. Menzies, Jr. (2007). Building the Road Safety Profession in the Public Sector. Special Report 289. Transportation research board, Washington DC. Retrieved from: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr289.pdf>.
12. Vis, M. A. (2005). State-of-the-art Report on Road Safety Performance Indicators. Deliverable D3.1. <http://erso.swov.nl/safetynet/fixed/WP3/Deliverable%20wp%203.1%20state%20of%20the%20art.pdf>,
13. DaCoTA (2012) Road Safety Management, Deliverable 4.8p of the EC FP7 project DaCoTA. Retrieved from:



http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/pdf/safety_issues/policy_issues/06-road_safety_management_en.pdf,

14. EU: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Next steps towards ‘Vision Zero’: EU road safety policy framework 2021-2030, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/261629>,
15. EU Strategic Action Plan on Road Safety, Anex 1 to the Communication from the Commission, Europe on the move Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean, https://eurlex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-1aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF,
16. Transport Community: Road Safety Action Plan for Western Balkan, <https://www.transport-community.org/wpcontent/uploads/2020/04/Road-Safety-Action-Plan.pdf>.