

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ ПРИБОЈ



ЗА ПЕРИОД ОД ОД 2019. ДО 2024. ГОДИНЕ



НАСЛОВ	Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Прибој за период од 2019. до 2024. године
ДАТУМ ОБЈАВЉАИВАЊА	Септембар 2019. године
НАРУЧИЛАЦ	Општина Прибој Савет за безбедност саобраћаја општине Прибој 12. Јануара бр. 108, 31330 Прибој
РЕЗИМЕ	<p>Општина Прибој препознала је значај и могућности стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и у вези са тим наручила израду студије чији је циљ припрема Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Прибој за период од 2019. до 2024. године. Стратегија представља кровни стратешки документ јединице локалне самоуправе у области безбедности саобраћаја, који садржи најважније елементе постојећег стања безбедности саобраћаја на подручју општине Прибој, у коме су препознати најважнији проблеми у локалној самоуправи, дефинисана мисија, визија и циљеви које је потребно достићи у периоду на који се Стратегија односи. Поред мисије, визије и дефинисаних циљева, стратешко управљање безбедности саобраћаја предвиђа и планирање реализације одређених активности, у Акционом плану за наведени период, којима се достиже постигнути циљ, односно које имају за циљ подизање нивоа безбедности саобраћаја, као и подизање свести учесника у саобраћају о правилним ставовима о безбедности саобраћаја. Квалитетно управљање безбедности саобраћаја је дефинисање жељеног стања, смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица, координација рада институција и активности које се спроводе, а све у циљу подизања нивоа безбедности саобраћаја.</p>
ИЗРАЂИВАЧ	RSTS – Road safety and traffic solutions

ЗАКОНСКИ ОСНОВ

Члан 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима

РУКОВОДИЛАЦ ПРОЈЕКТА

Драган Бјељац маст.инж.саоб

САРАДНИЦИ НА ПРОЈЕКТУ

Доц. др Будиша Костић, дипл. инж. саоб.

Фехер Саболч, маст. инж. саоб.

Игор Ивашковић, маст. инж. саоб.

Милјан Стојков, дипл. инж. саоб.

Милош Стојков, дипл. инж. саоб.

Дејан Кордић, инж. саоб.

Владимир Вукајловић, инж. саоб.

САДРЖАЈ

ПРЕДГОВОР	6
1.УВОД	8
1.1. ОПШТИНА ПРИБОЈ	8
1.2. ПРАВНИ ОКВИРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	11
1.3. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	14
2.ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ ПРИБОЈ.....	16
2.1. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПО МЕСЕЦИМА У ТОКУ ГОДИНЕ.....	18
2.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПОСМАТРАНО У ДАНИМА У ТОКУ НЕДЕЉЕ	20
2.3. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПО ЧАСОВИМА У ТОКУ ДАНА.....	22
2.4. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПРЕМА СТАРОСНОЈ ДОБИ..	25
2.5. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПО СВОЈСТВУ УЧЕСНИКА...	27
2.6. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПО КАТЕГОРИЈИ ВОЗИЛА ...	29
2.7. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У НАСЕЉУ ОДНОСНО ВАН НАСЕЉА	32
2.8. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА ПОЛУ СТРАДАЛИХ УЧЕСНИКА ..	35
2.9. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА ТИПУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	35
2.10. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА КАТЕГОРИЈИ ПУТА	38
2.11. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПОСМАТРАНА ПО МИКРОЛОКАЦИЈИ.....	39
2.12. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПО КАТЕГОРИЈИ УЧЕСНИКА.....	40
3. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	42

4.АНАЛИЗА ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ И ЊИХОВИХ СТАВОВА.....	45
4.1. БРЗИНА	48
5.ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	52
6.ЖЕЉЕНО СТАЊЕ.....	56
7.НАЧЕЛА	61
8. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА – СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	63
8.1. ПРВИ СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА.....	63
8.2. ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	64
8.3. ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА.....	64
8.4. ЧЕТВРТИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ.....	65
8.5. ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	66
9.КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ ПРИБОЈ У СПРОВОЂЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ ДО 2024. ГОДИНЕ	67
10.НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	69
11.ПРАЋЕЊЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ.....	71

ПРЕДГОВОР

Чланом 13 Закона 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.) дефинисано је да Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Националним планом.

Влада Републике Србије је, усвајањем националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима, почетком јула 2015. године, заузела одлучан став да је стање безбедности саобраћаја у држави потребно подићи на знатно виши ниво. Достижање националног циља није могуће без подизања нивоа безбедности саобраћаја на путевима локалних самоуправа. Потребно је да све или бар већина локалних самоуправа подигну ниво безбедности саобраћаја на својој територији.

Предуслов за стратешко и системско управљање безбедности саобраћаја на националном нивоу је управљање безбедности саобраћаја на локалном нивоу, што је дефинисано и 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.). Закон предвиђа да јединица локалне самоуправе донесе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју, а у складу са националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима.

Саобраћајне "незгоде" нису "несреће", тј. страдање у саобраћају није случајно, већ је резултат системских грешака и нерада.

Тренд пораста броја погинулих и повређених у саобраћају може се променити добро организованим радом и спровођењем добро осмишљених и координираних мера.

Овакав приступ потребно је прихватити и промовисати на свим нивоима управљања безбедности саобраћаја, на тај начин се даје значај усвајању система и стратешким управљањем безбедности саобраћаја.

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

Најзначајнији негативни ефекти и последице саобраћаја су:

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

Јачање улоге јединице локалне самоуправе у области безбедности саобраћаја има за циљ децентрализацију управљања безбедности саобраћаја и јачање институција, организација, појединаца и стабилан извор финансирања мера безбедности саобраћаја од наплаћених новчаних казни на територији локалне самоуправе.

Поред циљева, мисија и визија стратешко управљање безбедности саобраћаја предвиђа и планирање и акције које имају за циљ подизање нивоа безбедности саобраћаја као и подизање свести учесника у саобраћају о правилним ставовима о безбедности саобраћаја. Квалитетно управљање безбедности саобраћаја је дефинисање жељеног стања, смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица, координација рада институција и активности које се спроводе, а све у циљу подизања нивоа безбедности саобраћаја.

1. УВОД

Сврха Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Прибој за период од 2019. до 2024. године јесте упознавање са стањем безбедности саобраћаја у којем се налазимо сада, стање инфраструктуре, упознавање са ставовима и понашањем учесника у саобраћају, приказ стања безбедности саобраћаја којем тежимо и смернице којима ће мо најбрже и најлакше доћи од постојећег до жељеног стања безбедности саобраћаја на путевима у општини Прибој.

Колико је безбедност саобраћаја битна тема, између осталог говори и чињеница да Уједињене нације и цео свет посвећују пажњу и регулишу услове и понашање у саобраћају. Саобраћај представља неизбежни предуслов размене добара. Другим речима, саобраћај није избор појединца и без саобраћаја се не може замислити савремено друштво.

Доношењем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Прибој пре свега препознат је проблем безбедности саобраћаја на територији општине и намера да се тај проблем решава стручно, плански, организовано, квалитетно и дугорочно, па тек онда се може рећи да је то и Законска обавеза локалне самоуправе.

Основна сврха управљања безбедношћу саобраћаја јесте смањење свих штетних последица саобраћаја, а пре свих саобраћајних незгода и настрадалих лица у саобраћајним незгодама. Одлука о доношењу Стратегије јесте пре свега друштвено- морална, хумана, законски подржана и политичка одлука носиоца власти општине.

1.1. ОПШТИНА ПРИБОЈ

Општина Прибој се налази у југозападном делу Републике Србије, између 43° 33' 59" северне географске ширине и 19° 32' 07" источне географске дужине, на тромеђи Србије, Црне Горе, Босне и Херцеговине. На северу се граничи са општином Чајетина (у дужини од 23 км), на истоку са општином Нова Варош (15.6 км), а на југоистоку са општином Пријепоље (28 км). На југу у дужини од око 27км граница општине је и државна граница са Републиком Црном Гором (општином Пљевља), а на западу у дужини од око 51 км граница општине је и државна граница са Републиком Босном и Херцеговином (општине Рудо и Чајниче). Укупна дужина границе општине Прибој је око 145 километара.

У административном погледу Прибој је општински центар са 14 месних заједница, 33 насеља и 24 катастарске општине. Према организацији републичке управе по управним окрузима припада Златиборском округу, од чијег је центра, Ужица, удаљена око 70км. Површина општине је 552 км².

Саобраћајни, копнени положај општине Прибој се везује за следеће коридоре:

1. Пруга Београд–Бар
2. Аутомобилски пут Београд - Црногорско приморје, који иде границом ове општине
3. Аутомобилски пут Ваљево – Тара – Прибој – Пљевља - Никшић
4. Пут Вишеград (Сарајево) – Прибој – Пријеполје – Сјеница - Нови Пазар

У регионалне путеве спадају деонице путева Р-114, Р-115 и Р-228.

Табела 1. Путеве у општини Прибој

Укупно	Савремени кловоз	Магистрални		Регионални		Локални	
		Свега	с.к	Свега	с.к	Свега	с.к
145	92	/	/	73	68	72	24

Пут Р-114, од границе Црне Горе (Чемерно)-Саставци-граница са БИХ (Сјеверин), целом дужином 31,8км је савременог коловоза, просечне ширине 5-6 м. Коловоз је доброг квалитета у дужини од 20,3км, средњег 9,5км и лошег 2км.

Пут Р-115, од границе општине Нова Варош-пут Р-228-Прибој-Увац, савременог је коловоза дужине 19,2км, просечне ширине 6-7м. Коловоз је доброг квалитета у дужини 8,1км а средњег 11,1км.

Део регионалног пута Р-228, од границе општине Нова Варош-Кратово-Прибојска Бања-Јармовац, повезује општину Прибој са суседном општином Новом Вароши и даље са општином Ариље. Дужина пута износи 12,7км, а ширине од 5-6м.

Велики значај за сеоско подручје имају локални путеви: Саставци – Црнуговићи – Забрњица – Крајчиновићи - Кукуровићи; Сјеверин – Забрђе - Стрмац; Прибој – Црнузи – Милијеш - Прибојска Голеша; Саставци - Касидоли; Брана (Р-115) – Калафати - Мажићи; Кратово - Јелача и Кратово (Р-228)-Брезна.

У дужини од 25км, на територији општине пролази електрифицирана пруга Београд-Бар, која је сврстана у пруге првог реда, са дозвољеним

осовинским оптерећењем од 20 т. Од ње се одваја индустријски колосек до индустријске зоне у Прибоју. Густина железничке мреже износи свега 4,25км/100км². На прузи постоје три станице: Рача, Прибој И Потпећ (Прибојска Бања).

Када се разматра просечна старост аутомобила, разматра се шире подручје од саме општине Прибој из разлога дневних миграција и транзитних путева, како би се добила реалнија слика постојећег стања. Возила ће се разматрати за целу Полицијску управу Пријепоље, где спада Прибој и Нова Ваворош.

Просечна старост возног парка, као и путничких аутомобила на подручју полицијске управе је 19,8 година, што одговара ниској вредност. Аутомобила млађих од 6 година у Пријепољу има само 1,2%, док је 94,9% путничких аутомобила старије од 10 година.

Комерцијална возила на подручју полицијске управе чине 10,6% возног парка, тако да је вредност индикатора ниска. Класи врло високе вредности индикатора на подручју полицијске управе припада индикатор % учешћа мотоцикала и мопеда, с обзиром на мало учешће двоточкаша у возном парку од 0,6%.

Табела 2. Вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези возила у полицијској управи

Индикатори	
Просечна старост свих возила возног парка	19,8
Просечна старост путничких аутомобила	19,8
% путничких аутомобила млађих од 6 година	1,2
% путничких аутомобила старијих од 10 година	94,9
% комерцијалних возила у возном парку	10,6
% мотоцикала и мопеда у возном парку	0,6
Безбедоносне карактеристике возног парка	48,6

Број становника општине Прибој, по попису из 2011. године, износио је 27.133, од чега 13.410 мушкараца и 13.723 жена. Број домаћинстава је 2011. године достигао број од 11.431, док је укупан број станова 2011. године износио 9.035.

У општини Прибој је 2007. било 12.643 радно активног становништва, од чега је 6.533 било запослено (од тога 41,4% су жене), док је незапослених било 6.110 (од тога су 49,3% биле жене). Од запослених 4.581 становника су радили у привреди, а 1.952 становника су радили у ванпривредним делатностима.

У општини је 2007. било 188 новорођенчади а умрлих 315, што даје негативни природни прираштај од -127. До 1991. Општина је имала позитиван природни прираштај. Исте године склопљено је 151 брак, а разведено их је 24.

Прибој је 2007. године посетило 4.270 туриста (од тога 1.017 страних) који су остварили 17.396 дана ноћења (од тога су странци ноћили 5076 дана).

Табела 3. Број домаћинстава и станова у општини Прибој:

	1971.	1981.	1991.	2002.
Број домаћинстава	7498	9019	10283	10443
Број станова	6974	8278	10165	10187

1.2. ПРАВНИ ОКВИРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Управљање безбедности саобраћаја не може се одржати без подршке институција и организација које могу да дају свој допринос подизању нивоа безбедности саобраћаја. Овакав приступ може да се примени и на локалну заједницу. У Републици Србији институције које могу да допринесу унапређењу безбедности саобраћаја су следеће:

- Председник Републике Србије
- Влада Републике Србије
- Министарство надлежно за послове саобраћаја
- Министарство надлежно за послове образовања
- Министарство надлежно за послове здравља
- Министарство надлежно за унутрашње послове
- Агенција за безбедност саобраћаја (Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима)
- Локално тело за координацију безбедности саобраћаја
- Орган надлежан за инспекцијске послове из области саобраћаја
- Управљач јавног пута
- Суд
- Јавни тужилац

- Средства јавног информисања
- Научна, образовна и васпитна установа
- Удружења из области безбедности саобраћаја

Институције које треба да пружи подршку приликом управљања безбедности саобраћаја на територији општине Прибој, су следеће:

- ✓ Скупштина општине Прибој
- ✓ Председник општине Прибој
- ✓ Савет за безбедност саобраћаја општине Прибој
- ✓ Општинска управа Прибој
- ✓ Управљач локалних путева
- ✓ Предузеће који врши одржавање саобраћајница
- ✓ Одељење за инспекцијске послове – саобраћајни инспектор
- ✓ Саобраћајна полиција – ПС Прибој
- ✓ Предшколска установа општине Прибој
- ✓ Основне школе на територији општине Прибој
- ✓ Средња школа у општини Прибој
- ✓ Ауто-школе које се налазе у општини Прибој
- ✓ Технички прегледи који се налазе на територији општине Прибој
- ✓ Привредна друштва и предузетници који обављају превоз на територији општине Прибој

У Републици Србији разним правним актима дат је оквир безбедности саобраћаја, како Уставом, Законима тако и подзаконским актима. Велики помак у области безбедности саобраћаја десио се усвајањем Закона о безбедности саобраћаја на путевима који је у примени од 11. децембра 2009. године. Најзначајнији акти којима је уређена област безбедности саобраћаја у Републици Србији су:

- Устав Републике Србије;
- Закон 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.);
- Закон о јавним путевима („Службени гласник РС”, број 41/2018 и 95/2018 и други);
- Кривични законик („Службени гласник РС”, број 85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14);

- Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, број 65/13);
- Закон о полицији („Службени гласник РС”, број 101/05, 63/09 – УС и 92/11);
- Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС”, број 51/09);
- Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ”, број 33/97, 31/01 и „Службени гласник РС”, број 30/10);
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, број 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 – УС);
- Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број 111/09, 92/11 и 93/12);
- Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број 107/05, 72/09 – др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13 – др.закон и 93/14);
- Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, број 72/09, 52/11, 55/13 и 35/15 – аутентично тумачење).

Такође треба узети у обзир и подзаконске акте који ближе дефинишу одређене области, а нарочито области из Закона о безбедности саобраћаја на путевима и Закона о јавним путевима.

Влада Републике Србије је у мају 2008. године усвојила „Националну Стратегију одрживог развоја за период од 2008. до 2017. године“ („Службени гласник РС”, број 57/08) којом је препозната неопходност унапређења саобраћајне инфраструктуре, проблем недостатка управљања саобраћајним системима, негативан утицај буке која потиче из саобраћаја и сл. Стратегијом је посебно истакнута лоша пракса безбедности саобраћаја која није омогућила одговарајуће прикупљање, обраду и доступност података као и непостојање Националног модела за процену трошкова саобраћајних незгода (на процену трошкова саобраћајних незгода примењен је модел Светске банке, који је проценио трошкове на 2,3% БДП-а).

План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године, као наставак Стратегије развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС”, број 4/08) Влада Републике Србије усвојила је у 2015. години. Основни циљ Плана је просперитет економског и друштвеног развоја Србије и усклађеност са транспортном политиком Европске уније. План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године оријентисан је ка одрживости транспортног система и стабилним институцијама.

Стратешки оквир безбедности саобраћаја на националном нивоу, који је од највеће важности за доношење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Прибој за период 2019-2024. године, јесте Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период 2015-2020. године („Службени гласник РС”, број 64/2015). Важност националне Стратегије за јединице локалне самоуправе утврђена је Законом о безбедности саобраћаја на путевима, због тога што јединице локалне самоуправе имају обавезу да усагласе своје локалне стратегије са националном и као такве да их усвоје.

1.3. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Да би се подигао ниво безбедности саобраћаја, неопходна су и финансијска средства, па је неопходно обезбедити извор финансирања безбедности саобраћаја. Најважнија подршка за функционисање сигурног извора финансирања послова безбедности саобраћаја, на нивоу сваке локалне самоуправе, обезбеђена је Законом о безбедности саобраћаја на путевима из 2009. године („Сл. гласник РС“ број 41/09). У поменутом Закону дефинисана је расподела новчаних средстава од наплаћених новчаних казни на територији локалне самоуправе на којој је прекршај и учињен. Висина прихода од наплаћених новчаних казни која остаје у локалној самоуправи (не иде у републички буџет) износи 30% од укупног износа средстава од наплаћених новчаних казни. Од овог износа 50% је намењено унапређењу безбедности путне инфраструктуре, а других 50% конкретним активностима за унапређење безбедности саобраћаја, односно за:

- 1) рад Тела за координацију,
- 2) унапређење саобраћајног васпитања и образовања,
- 3) превентивно-промотивне активности из области безбедности саобраћаја,
- 4) научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја,
- 5) техничко опремање јединица саобраћајне полиције које контролишу и регулишу саобраћај на путевима и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја.

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

политичке јавности за усмеравање финансијских средстава у безбедност саобраћаја на штету других виталних друштвених функција.

Постоје и други извори финансирања безбедности саобраћаја. Локална самоуправа може део локалног буџета, односно средстава прикупљених из других извора да усмери у унапређење или изградњу нове инфраструктуре, у циљу постизања вишег нивоа безбедности саобраћаја, као и друге пројекте и активности чије финансирање се не може обезбедити (или није довољно) само од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје.

Поред финансирања пројеката из локалног буџета, општина може конкурисати у домаћим и републичким, фондовима, као и у међународним фондовима (фондови Европске уније, фондови појединих европских држава и сл.), за заједничке међународне активности, иновације, научно-истраживачки рад, али и конкретне инфраструктурне пројекте за повећање безбедности саобраћаја. Очекује се да ће приступањем Европској унији Република Србија имати приступ структурним и кохезионим фондовима за развој саобраћајне инфраструктуре, па ће свакако локалним самоуправама, односно градовима бити на располагању још више финансијске помоћи за пројекте које сами кандидују. Тренутно, Република Србија има приступ ИПА фонду у оквиру ког постоје и програми прекограничне сарадње.

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

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

Поред моралне обавезе и велике економске ефикасности, релативно дуг временски период за постизање директних резултата често одвраћа пажњу политичке јавности на друге секторе у којима је могуће постићи брзе и транспарентне резултате који ће бити презентовани као ефекти успешне политике.

2. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ ПРИБОЈ

Постојеће стање безбедности саобраћаја у општини Прибој биће представљено са два аспекта, према броју и последицама саобраћајних незгода, као и према страдалим учесницима у саобраћају. За различите врсте анализа разматраће се различити временски интервали и то дужи временски интервал у задње 22 године (1997-2018) као и краћи временски интервал од последње три године (2016-2018). У табели 4. представљен је број страдалих учесника у саобраћају од 1997. године до 2018. године.

Табела 4. број страдалих учесника у саобраћају

Година	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
1997	2	11	29
1998	2	8	18
1999	1	5	19
2000	2	7	36
2001	1	5	39
2002	3	16	28
2003	1	10	41
2004	5	10	33
2005	3	7	43
2006	1	3	31
2007	0	10	39
2008	1	7	44
2009	1	9	35
2010	3	7	19
2011	0	7	33
2012	0	4	26
2013	1	2	20
2014	0	0	25
2015	1	0	25
2016	2	9	17
2017	0	5	13
2018	2	2	11

Из табеле 4. се види да је у задњих 22 године на путевима општине Прибој смртно страдало 32 учесника у саобраћају. У периоду од 2007-2017. године 5 година није било смртно страдалих на путевима општине Прибој, види се побољшање безбедности учесника у саобраћају, али то побољшање није константно, тако да се може закључити да још има простора да се унапреди стање безбедности саобраћаја на путевима општине Прибој.

Поред незгода које су за последицу имали смрт лица на путевима општине Прибој, догађале су се незгоде које су за последицу имале тешке телесне повреде и лаке телесне повреде учесника у саобраћају, што је приказано на слици 1.



Слика 1. Тешко и лако повређени на путевима општине Прибој

Две године није било тешко повређених на путевима општине Прибој, то је 2014 и 2015, док је највише тешких телесних повреда било 2002. године када је 16 учесника у саобраћају доживело тешке телесне повреде. Када се посматрају лакте телесне повреде, онда се може закључити да у протеклих 22 године највише лаких телесних повреда било је 2008. године, а најмање лаких телесних повреда било је прошле 2018. године. У протеклих 22 године на путевима општине Прибој тешко повређених у саобраћају је било 144 лица, док је лако повређених било 624 лица.

У посматраном периоду као најбезбеднија година на путевима општине Прибој је 2014. година када ниједно лице у саобраћају није изгубило живот, а није било ни тешко повређених лица у саобраћајним незгодама.

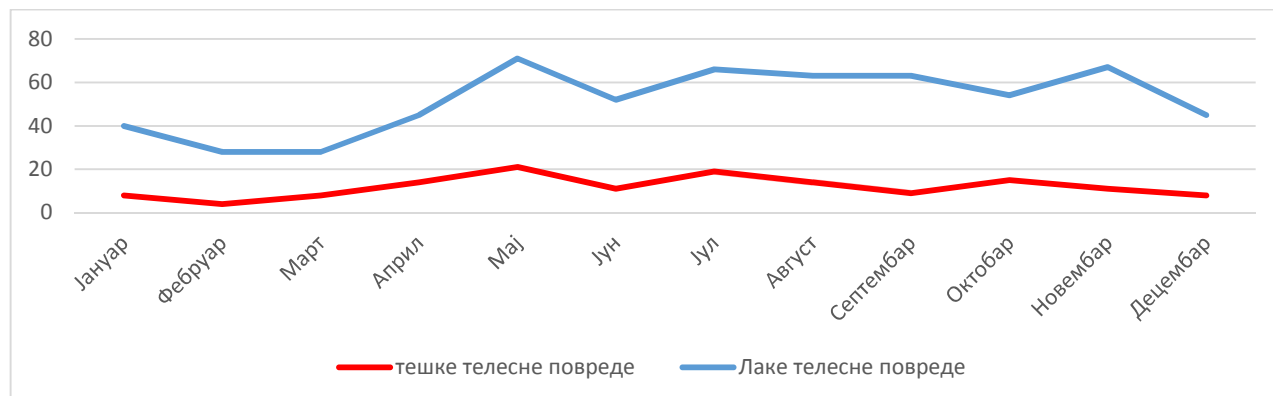
2.1. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПО МЕСЕЦИМА У ТОКУ ГОДИНЕ

Приликом израде анализе постојећег стања безбедности саобраћаја неопходно је последице саобраћајних незгода посматрати из више аспеката. У табели 5 приказано је колико лица је у којим месецима страдало у саобраћају.

Табела 5. број страдалих учесника у саобраћају по месецима за период 1997-2018

Месец	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
Јануар	0	8	40
Фебруар	1	4	28
Март	3	8	28
Април	1	14	45
Мај	4	21	71
Јун	4	11	52
Јул	3	19	66
Август	2	14	63
Септембар	7	9	63
Октобар	2	15	54
Новембар	1	11	67
Децембар	4	8	45

Јануар месец се показао као најбезбеднији ако посматрамо смртно страдале учеснике у саобраћају на путевима општине Прибој, у месецу Јануару у задњих 22 години нико није смртно страдао, док је највише смртно страдалих учесника у саобраћају у истом временском периоду било у месецу септембру. Графички приказ тешко и лако повређених учесника у саобраћајним незгодама приказан је на слици 2.



Слика 2. Тешко и лако повређени на путевима општине Прибој по месецима у току године

Када се посматрају повређени учесници у саобраћајним незгодама, месец када је било највише лако и тешко повређених на путевима општине Прибој је месец мај.

Како би добили прецизнију анализу биће сагледана два временска периода, временски период од 22 године који је представљен, али исто тако и временски период у задње три године (2016-2018). Расподела страдалих у саобраћају по месецима у последње три године приказана је у табели 6.

Табела 6. број страдалих учесника у саобраћају по месецима за период 2016-2018

Месец	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
Јануар	0	2	8
Фебруар	0	3	4
Март	1	0	5
Април	0	1	4
Мај	1	2	5
Јун	1	4	1
Јул	0	1	3
Август	0	0	3
Септембар	0	0	1
Октобар	0	1	2
Новембар	0	1	2
Децембар	1	1	3

Из табеле 6 се може видети да је месец септембар најбезбеднији, у последње три године у том месецу је само једно лице претрпело лаке телесне повреде у саобраћају, док је раније констатовано да је у септембру било највише смртно страдалих када се поматрао дужи временски период.

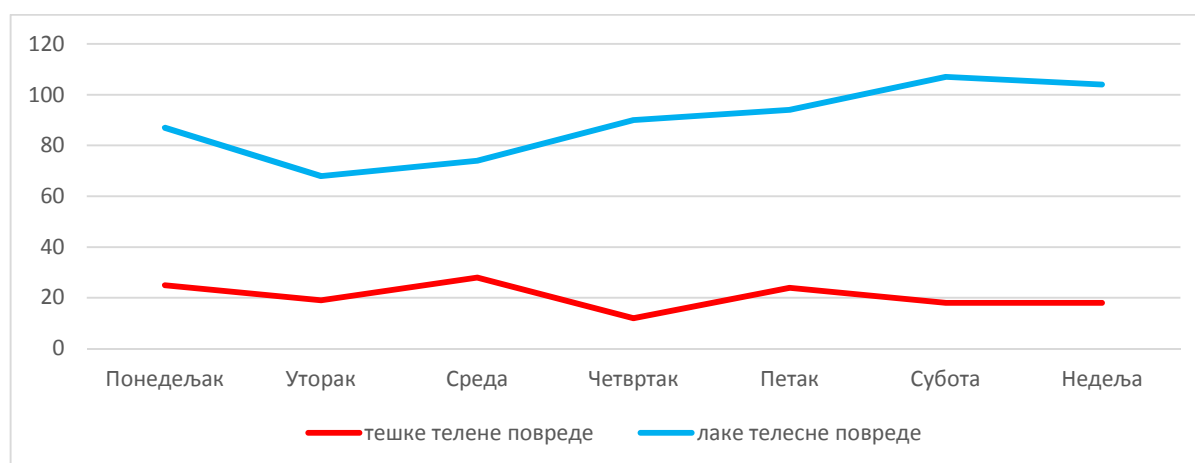
2.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПОСМАТРАНО У ДАНИМА У ТОКУ НЕДЕЉЕ

Када се посматра безбедност саобраћаја по данима у току недеље највише смртно страдалих у последње 22 године је било данима викенда, односно петком и суботом што се види из табеле 7.

Табела 7. Број страдалих учесника у саобраћају по данима за период 1997-2018

Дан	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
Понедељак	6	25	87
Уторак	5	19	68
Среда	3	28	74
Четвртак	2	12	90
Петак	7	24	94
Субота	8	18	107
Недеља	1	18	104

Графички приказ тешко и лако повређених учесника у саобраћајним незгодама приказан је на слици 3.



Слика 3. Тешко и лако повређени на путевима општине Прибој по месецима у току године

Највише тешко повређених је било средом, док је највише лако повређених било суботом. Субота је дан када је било највише смртно страдалих и највише лако повређених на путевима општине Прибој. У табели 8 приказане су последице саобраћајних незгода у последње три године.

Табела 8. Број страдалих учесника у саобраћају по данима за период 2016-2018

Дан	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
Понедељак	1	3	0
Уторак	1	2	3
Среда	1	4	11
Четвртак	0	1	7
Петак	0	3	6
Субота	1	1	6
Недеља	0	2	8

Када се посматра и период од последње три године, средом такође има највише тешко повређених, али и лако повређених, док је једно од 4 лица који су смртно страдали страдао суботом. Закључак је када се посматра и краћи и дужи временски период да дани којима су учесници у саобраћају угрожени издвајају се дани: среда и субота.

2.3. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПО ЧАСОВИМА У ТОКУ ДАНА

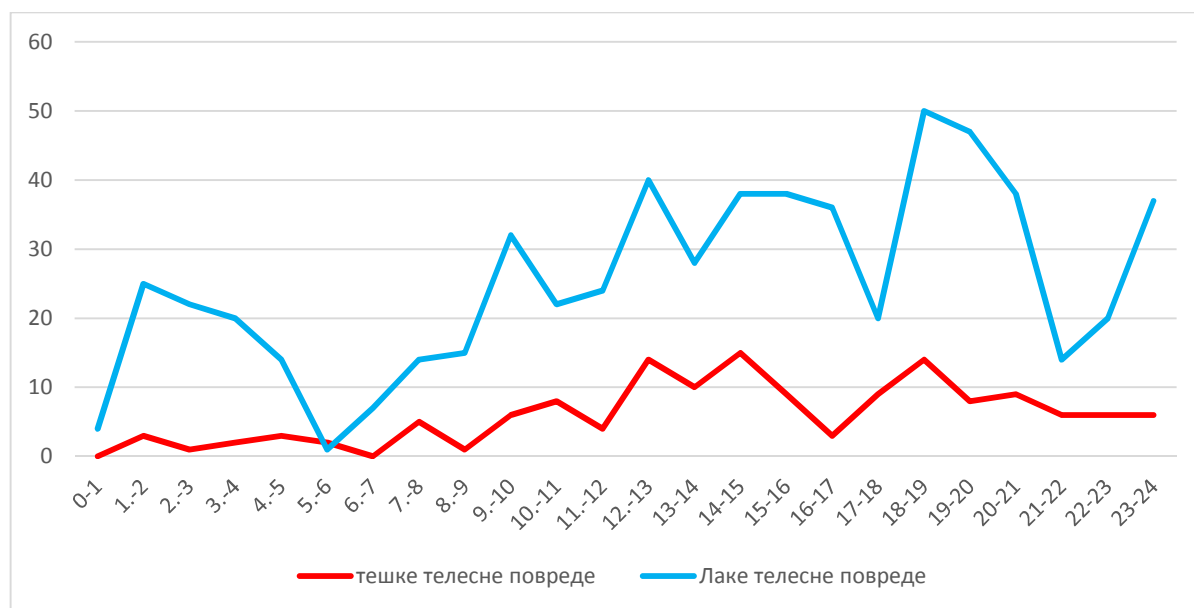
Ради квалитетне анализе безбедности саобраћаја неопходно је и сагледати у ком добу дана су учесници у саобраћају страдали. У табели 9 приказано је страдање учесника у саобраћају по часовима у добу дана, за последње 22 године у Прибоју.

Табела 9. Број страдалих учесника у саобраћају по часовима за период 1997-2018

Час	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
0-1	1	0	4
1-2	2	3	25
2-3	1	1	22
3-4	0	2	20
4-5	0	3	14
5-6	1	2	1
6-7	1	0	7
7-8	0	5	14
8-9	1	1	15
9-10	1	6	32
10-11	3	8	22
11-12	0	4	24
12-13	0	14	40
13-14	2	10	28
14-15	1	15	38
15-16	1	9	38
16-17	3	3	36
17-18	2	9	20
18-19	1	14	50
19-20	7	8	47
20-21	1	9	38
21-22	0	6	14
22-23	0	6	20
23-24	3	6	37

Када се посматрају смртно страдали у добу дана значајно се истиче време од 19-20 часова, у том временском интервалу је седморо лица изгубило живот

на путевима општине Прибој. Док је у време од 18-19 часова било највише лако повређених. Из наведеног се може констатовати да су учесници у саобраћају на путевима општине Прибој угрожени у периоду првог сумрака. На слици 4 приказан је графички приказ тешко и лако повређених лица гледано по часовима у току дана.



Слика 4. Тешко и лако повређени на путевима општине Прибој по часовима у току године

Са слике 4 може се уочити значајано повећање лица са тешким телесним повредама у послеподневним часовима, док гледано лица са лаким телесним повредама уочавају се значајни пораста у ноћним часовима и периоду првог сумрака (од 17 до 23).

У табели 10 је приказано колико је лица страдало у којим периодима дана, у протекле три година.

Табела 10. Број страдалих учесника у саобраћају по часовима за период 2016-2018

Час	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
0-1	0	0	0
1-2	0	0	1
2-3	0	0	0
3-4	0	0	2
4-5	0	0	3
5-6	0	0	0
6-7	0	0	0
7-8	0	0	1
8-9	0	0	1
9-10	0	0	5
10-11	0	1	0
11-12	0	0	3
12-13	0	1	0
13-14	0	3	0
14-15	1	5	6
15-16	0	1	0
16-17	1	0	2
17-18	0	1	1
18-19	0	1	6
19-20	0	0	0
20-21	0	2	4
21-22	0	0	5
22-23	0	0	0
23-24	2	1	1

Из табеле 10 се види да је у последње три године од 24 часа у 6 часова ниједно лице није претрпело никакву последицу у саобраћају. Док у 14 часова у току 24 ниједно лице није смртно страдало као ни претрпело тешке телесне повреде. Такође из табеле 10 се може уочити да је 50% од смртно страдалих у последње три године страдало у време од 23-24 часа, док сат времена пре и после наведеног сата није било жртава у саобраћају на путевима општине Прибој. Временски период од 14-15 часова је и у послење три године препознат као доба дана када су учесници у саобраћају на територије општине Прибој угрожени.

Занимљиво је упоредити временски период дана у часу од 19-20, када се посматра последњих 22 године у том часу је највише лица изгубило живот и

скоро највише лица претрпело лаке телесне повреде, док у последње три године у том часу ниједно лице није ни изгубило живот ни било повређено у саобраћају.

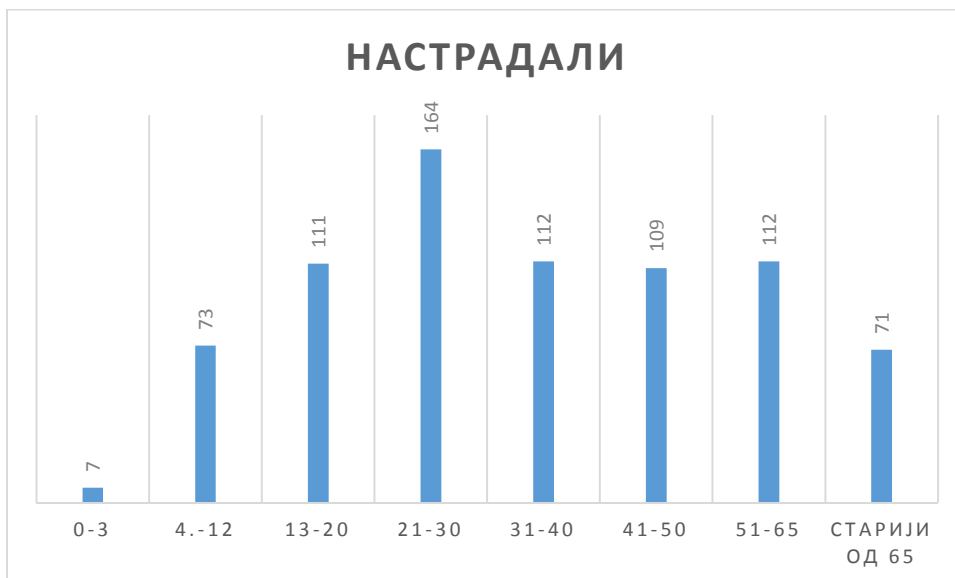
2.4. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПРЕМА СТАРОСНОЈ ДОБИ

Неке старосне групе учесника у саобраћају су препознате као рањиви учесници у саобраћају због смањених психофизичких способности, као нпр. деца, стара лица, лица са инавидитетом... Због наведеног морају се анализирати и старосне групе сстрадалих лица у саобраћајним незгодама на територији општине Прибој. У табели 11 приказане су старосне групе жртава саобраћајних незгода у последње 22 године.

Табела 11. Број страдалих учесника у саобраћају по својству учесника за период 1997-2018

Старост учесника	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
0-3	1	3	3
4.-12	0	10	63
13-20	4	18	89
21-30	6	15	143
31-40	5	26	81
41-50	6	19	84
51-65	3	24	85
Старији од 65	6	19	46

На слици 5 приказан је укупни број настрадалих учесника у саобраћају према старосним групама из табеле 11.



Слика 5. Број страдалих учесника у саобраћају по својству учесника за период 1997-2018

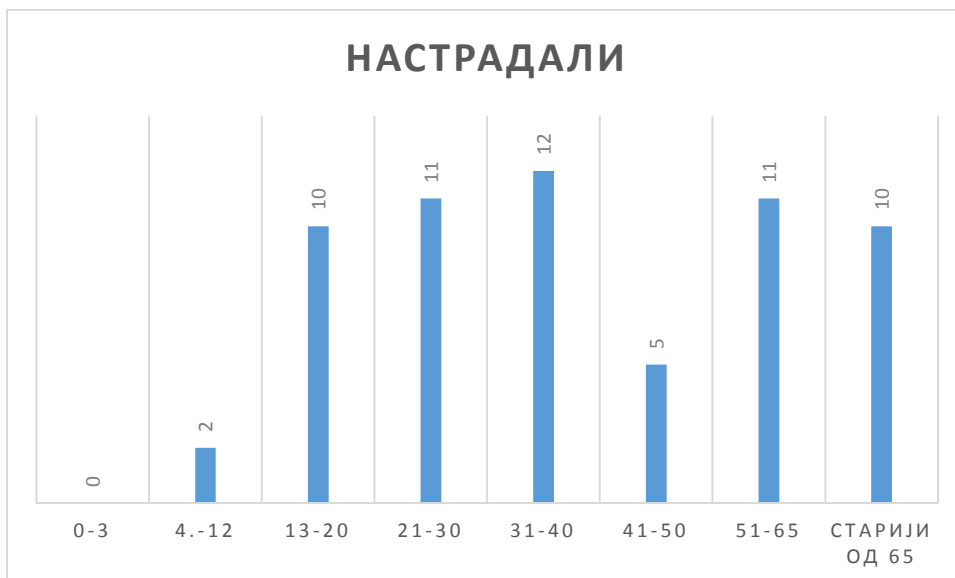
Са слике 5 се може уочити да су у протекле 22 године највише страдали млади учесници у саобраћају старосне доби између 21-30 година живота. Млади учесници у саобраћају су специфични из разлога што немају довољно саобраћајног искуства и што су жељни за доказивањем у саобраћају. У табели 12. приказана страдање учесника у саобраћају према старосној доби у последње три године на путевима општине Прибој.

Табела 12. Број страдалих учесника у саобраћају по својству учесника за период 2016-2018

Старост учесника	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
0-3	0	0	0
4.-12	0	0	2
13-20	1	2	7
21-30	0	0	11
31-40	2	4	6
41-50	1	0	4
51-65	0	4	7
старији од 65	0	6	4

Када се посматра временски период у последње три године 50% погинулих су старосне доби између 31-40 година старости. На слици 6 приказано

је број страдалих учесника у саобраћајним незгодама на путевима општине Прибој у последње три године.



Слика 6. Број страдалих учесника у саобраћају по својству учесника за период 2016-2018

2.5. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПО СВОЈСТВУ УЧЕСНИКА

Када се разматра безбедност саобраћаја према учесницима у саобраћају, разматрају се возачи, путници и пешаци. Када се наводе возачи подразумева се да су то возачи свих возила (нпр. путничких возила, теретних возила, аутобуса, mopеда, бицикала...). У табели 13 приказано је колико је лица страдало у саобраћају у последње 22 године на путевима општине Прибој.

Табела 13. Број страдалих учесника у саобраћају по својству учесника за период 1997-2018

Својство учесника	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
Возач	17	61	233
Пешак	6	34	153
Путник	9	49	236

Возача је највише настрадао на путевима општине Прибој, а на слици 7. приказан је процентуални удео страдалих учесника у саобраћају за протекле 22 године.



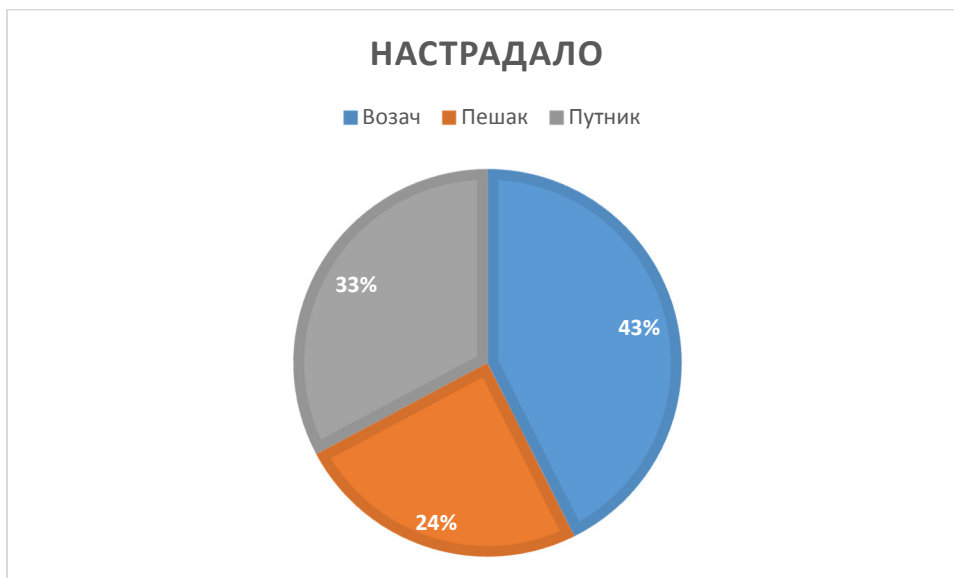
Слика 7. Страдали учесници у саобраћају за период 1997-2018

Са слике 7 се види да су у последње 22 године возачи и путници били много угроженији од пешака. Пешаци важе за рањиву групу учесника у саобраћају из разлога што немају неки вид физичке заштите попут возача и путника који се налазе у возилу, посебно угрожени пешаци су мала деца и стара лица због смањених психофизичких способности.

Табела 14. Број страдалих учесника у саобраћају по својству учесника за период 2016-2018

Својство учесника	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
Возач	1	8	17
Пешак	1	5	9
Путник	2	3	15

Када се посматра период у последње три године највише лица у саобраћају је изгубило живот као путници, док је највише повређених било као возачи, што је све приказано у табели 14 и на слици 8.



Слика 8. Страдали учесници у саобраћају за период 2016-2018

Када се посматрају оба временска периода уочава се да је увек исти проценат пешака страдао на путевима општине Прибој, док су возачи у знатно већем проценту страдали.

2.6. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПО КАТЕГОРИЈИ ВОЗИЛА

Када се посматра безбедност саобраћаја на путевима по категорији возила, очекује се да су најугроженији учесници у саобраћају који се налазе у путничким возилима из разлога што је путничких возила највише на путевима. У табели 15 приказано је колико је лица страдало по категоријама возила на путевима општине Прибој у последњих 22 године.

Табела 15. Број страдалих учесника у саобраћају по категорији возила за период 1997-2018

Категорија возила	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
Бицикл	2	15	21
Путничко возило	21	116	540
Аутобус	1	3	22
Теретно возило	1	2	15
Прикључно возило	0	0	0
Трактор	6	5	4
Мотокултиватор	1	0	0
Специјално и радно возило	0	0	2
Мопед	0	2	19
Мотоцикл	0	1	1

Из табеле 15 се уочава да је највише лица страдало у путничким возилима, односно највише је било и погинулих и лако и тешко повређених у путничким возилима. У прикључном возилу нико није страдао. Возачи mopеда и мотоцикала су такође угрожена категорија учесника у саобраћају, а на путевима општине Прибој у последње 22 године ниједан возач mopеда и мотоцикла није страдао, док су два возача бицикла смртно страдала. Оно што се такође може видети из табеле је да је за посматрани период смртно страдао један возач мотокултиватора, а није било повређених возача мотокултиватора.

На слици 9 може се видети у колико су возачи и путници у путничким возилима заправо угрожени наспрам лица која користе друга превозна средства.



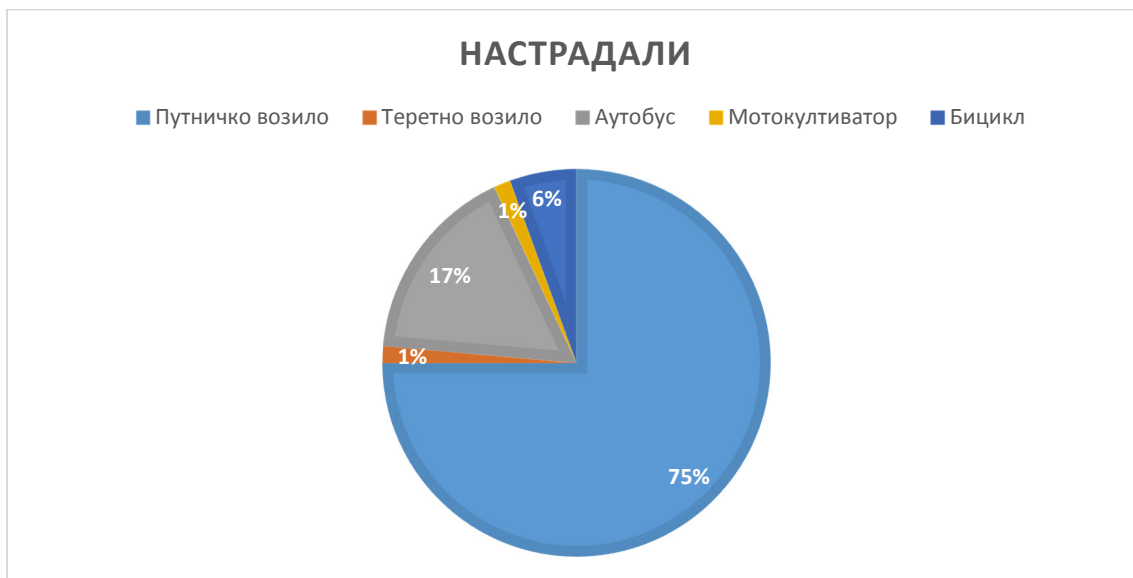
Слика 9. Страдали учесници у саобраћају према категорији возила за период 1997-2018

Ради квалитетније анализе постојећег стања потребно је урадити и анализу безбедности саобраћаја за последње три године за страдала лица према категорији возила што је приказано у табели 16.

Табела 16. Број страдалих учесника у саобраћају по категорији возила за период 2016-2018

Категорија возила	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
Путничко возило	3	12	39
Теретно возило	0	1	0
Аутобус	0	1	11
Мотокултиватор	1	0	0
Бицикл	0	2	2

Лица у путничким возилима су најугроженија за оба анализирана периода, на слици 10 приказано је процентуални удео страдалих учесника у саобраћају према категорији возила за последње три године у општини Прибој.



Слика 10. Страдали учесници у саобраћају према категорији возила за период 2016-2018

Оно што се примећује са слике 10, је да је после путничких аутомобила највише лица страдало у аутобусима. Аутобуси превозе већи број лица и њима управљају возачи „Д“ категорије који се сматрају за возаче професионалце па је из тог разлог ова констатација значајна.

Када анализирамо срадала лица у аутобусима за 22 године у Прибоју је страдало 26 лица у аутобусима, а за последње три године 12 лица (што је 30% гледајући период од 22 године), што је дефинитивно негативан тренд.

2.7. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У НАСЕЉУ ОДНОСНО ВАН НАСЕЉА

Последице саобраћајних незгода су директно сразмерне сударној брзини односно брзини кретања. Ван насеља важе већа ограничења брзине и возила се крећу већим брзинама у односу на брзине у насељу, из наведеног може се предпоставити да саобраћајне незгоде које се дешавају ван насеља имају већу вероватноћу са тежим последицама. Страдала лица у насељу и ван насеља приказани су у табели 17.

Табела 17. Број страдалих учесника у саобраћају по месту настанка незгоде за период 1997-2018

Насеље	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
Насеље	30	133	581
Ван Насеља	2	11	43

У табели 17 се види да су учесници у саобраћају били значајно више угрожени у насељима општине Прибој, него на путевима ван насеља. На слици 11 приказан је процентуални удео страдалих лица у саобраћајним незгодама на основу места дешавања саобраћајне незгоде.



Слика 11. Страдали учесници у саобраћају према месту настанка незгоде за период 1997-2018

Види се да је 7% од укупног броја страдалих учесника у саобраћају страдало ван насеља када се анализира период у последње 22 године. Када се анализира период у последње три године резултати анализе су значајно другачији што се може видети из табеле 18.

Табела 18. Број страдалих учесника у саобраћају по месту настанка незгоде за период 2016-2018

Насеље	погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
Насеље	2	7	9
Ван Насеља	2	9	32

Из табеле 18 се може уочити да је у последње три године више учесника у саобраћају страдало ван насеља него у насељу, што је приказано и на слици 12. Када се упореде табеле 17 и 18 види се да у периоду од 1997-2015 ниједно лице није живот изгубило у саобраћају на путевима ван насеља.



Слика 12. Страдали учесници у саобраћају према месту настанка незгоде за период 2016-2018

Када се упореде слике 11 и 12 види се да су учесници у саобраћају у задње време знатно угроженији на путевима ван насеља него на путевима у насељу у односу на ранији период.

2.8. БЕЗБЕНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА ПОЛУ СТРАДАЛИХ УЧЕСНИКА

У друштву код већине учесника у саобраћају влада мишљење да су мушкарци бољи возачи од жена, али се у мноштву анализа, па и у овој показује супротно. У табели 19. приказано је страдање учесника у саобраћају према полу.

Табела 19. Број страдалих учесника у саобраћају по полу страдалих

	1997-2018			2016-2018		
Пол	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОГ	ТПП	ЛТП
Женски	5	50	172	1	5	12
Мушки	27	94	452	3	11	29

Када се анализира безбедност саобраћаја према полу страдалих учесника у саобраћају на путевима општине Прибој и у период од 22 године и период од 3 године више су страдли мушкарци него жене у саобраћају. И то 30% од укупно страдалих чине жене док 70% страдалих чине мушкарци.

2.9. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА ТИПУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Анализаране су и саобраћајне незгоде према типу саобраћајне незгоде и последицама саобраћајних незгода за период 2016-2018 како би се добила што квалитетнија слика постојећег стања, а све то је представљено у табели 20.

Половина смртно страдалих у последње три године на путевима општине Прибој је „Незгода са једним возилом – силазак улево са коловоза на правцу“. Детаљан преглед типова саобраћајних незгода са последицама приказан је у табели 20.

Табела 20. Саобраћајне незгоде према типу незгоде у временско периоду 2016-2018

Тип саобраћајне незгоде	СНПОГ	СНПОВ	СНМШ
Најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила	0	3	1
Најмање два возила – супротни смерови без скретања – кретање уназад	0	0	1
Најмање два возила која се крећу у истом смеру – претицање	0	1	0
Најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање, судар у сустизању	0	1	1

Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање улево и уз наилазак возила слева	0	2	1
Најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање	0	2	3
Најмање два возила – чеони судар	0	3	2
Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање удесно испред возила које наилази слева	0	1	1
Најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање, полукружно окретање испред другог возила	0	0	1
Незгода са једним возилом и превртањем	0	3	3
Незгода са једним возилом – силазак са коловоза у кривини	0	2	0
Незгода са једним возилом – силазак удесно са коловоза на правцу	0	3	2
Незгода са једним возилом – силазак улево са коловоза на правцу	2	1	4
Незгоде са једним возилом у раскрсници или на петљи	0	0	2
Прелазак пешака слева, ван раскрснице, без скретања возила	0	2	0
Прелазак пешака здесна, ван раскрснице, без скретања возила	0	4	0
Пешак се креће дуж коловоза супротно од смера кретања возила	0	2	0
Пешак се креће на тротоару или бициклистичкој стази	0	1	0
Прелазак пешака преко коловоза, ван раскрснице, без скретања возила	0	1	0
Пешак се креће дуж коловоза или стоји на коловозу	0	1	0
Пешак се креће дуж коловоза	0	1	0
Пешак – остале ситуације	1	0	0
Пешак стоји на коловозу	0	1	0
Судари са паркираним возилом	0	0	4
Остале незгоде са најмање два возила – супротни смерови без скретања	0	0	2
Остали судари са најмање два возила која се крећу у истом смеру – остало	0	1	1
Остале незгоде са учешћем најмање два возила без скретања (без података о смеру)	1	0	1
Остале незгоде са најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање	0	0	1

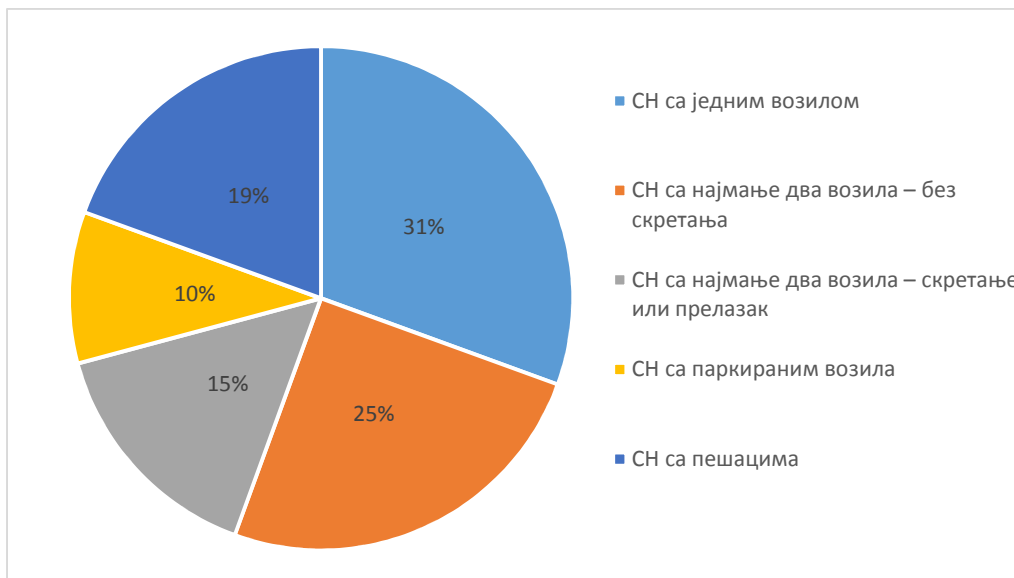
За квалитетну анализу неопходно је представити и детаљно разложити типове саобраћајних незгода како су представљени у табели 20, али због боље

прегледности у табели 21 приказане су групе типова саобраћајних незгода и њихове последице.

Табела 21. Саобраћајне незгоде према групи типа незгоде у временско периоду 2016-2018

Групе типа СН	СНПОГ	СНПОВ	СНМШ
СН са једним возилом	2	9	11
СН са најмање два возила – без скретања	1	7	10
СН са најмање два возила – скретање или прелазак	0	6	5
СН са паркираним возила	0	1	6
СН са пешацима	1	13	0

У саобраћајним незгодама са једним возилом било је највише смртно страдалих лица у саобраћају и највише саобраћајних незгода са материјалном штетом, док је највише повређених учесника у саобраћају било у саобраћајним незгодама са пешацима. На слици 13 приказан је процентуални удео групе типова саобраћајних незгода на путевима општине Прибој.



Слика 13. Саобраћајне незгоде према групи типа незгоде у временско периоду 2016-2018

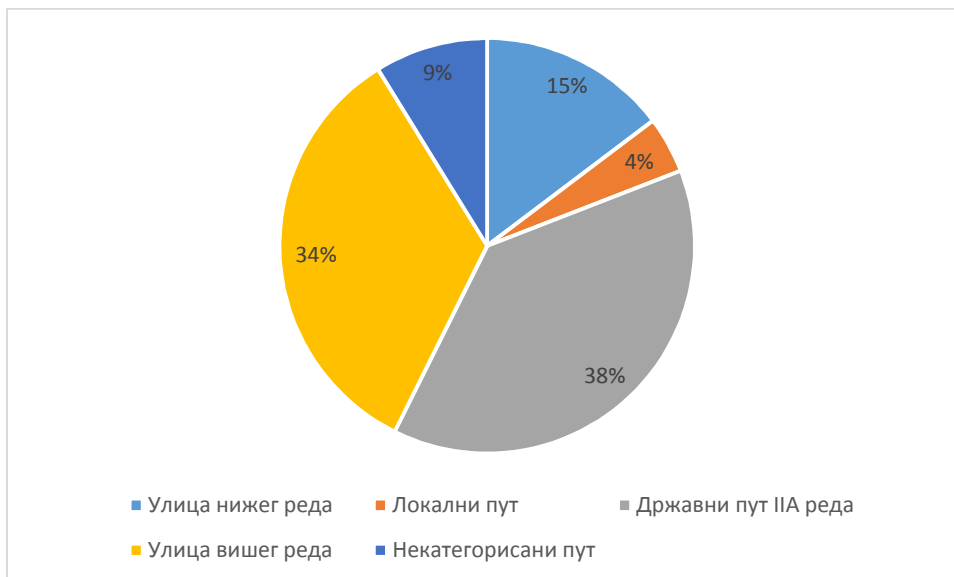
2.10. БЕЗБЕНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА КАТЕГОРИЈИ ПУТА

Путеви се разликују по категоријама, што су путеви више категорије то је већа вероватноћа да је интензитет учесника у саобраћају на таквим путевима већи, па је самим тим и већа опасност од настанка саобраћајне незгоде. У табели 22. приказано је број саобраћајних незгода које су се догодиле, њихове последице и категорију пута.

Табела 22. Саобраћајне незгоде према категорији пута у временско периоду 2016-2018

Категорија пута	СНПОГ	СНПОВ	СНМШ
Улица нижег реда	0	7	3
Локални пут	1	1	1
Државни пут IIА реда	1	12	13
Улица вишег реда	1	9	13
Некатегорисани пут	1	3	2

На слици 14 приказан је процентуални удео саобраћајних незгода по категоријама пута општине Приој, највише саобраћајних незгода се догађало на државном путу и локалном путу првог реда, на две категорије пута се догодило више од 70% укупног броја незгода.



Слика 14. Саобраћајне незгоде према групи категорији пута у временско периоду 2016-2018

2.11. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПОСМАТРАНА ПО МИКРОЛОКАЦИЈИ

Ради квалитетне анализе безбедности саобраћаја неопходно је анализирати микролокације на којима су се те незгоде дешавале и проверити да ли има неких специфичних места на којима се учестало дешавају саобраћајне незгоде ради препознавања и санације опасних места. У табели 23. се види да највећи део саобраћајних незгода се дешавао на деловима пута који немају специфичне карактеристике, па из тога произилази закључак да пут није имао значајнијег ефекта у настанку саобраћајних незгода на путевима општине Прибој у последње три године.

Табела 23. Саобраћајне незгоде према специфичним местима на којима су се догодиле саобраћајне незгоде у временско периоду 2016-2018

Специфично место СН	СНПОГ	СНПОВ	СНМШ
Кривина	0	7	5
Није специфично место	3	25	24
Пешачки прелаз	1	1	0
Зона школе	0	0	1
Тротоар	0	1	1
Паркиралиште	0	1	0
Превој	0	1	0

Анализирана је угроженост учесника у саобраћају према погинулим, тешко повређеним и лако повређеним учесницима у саобраћајним незгодама на путевима у општини Прибој. У Табели 23. приказани су подаци најугроженијих учесника у саобраћају према анализираним показатељима.

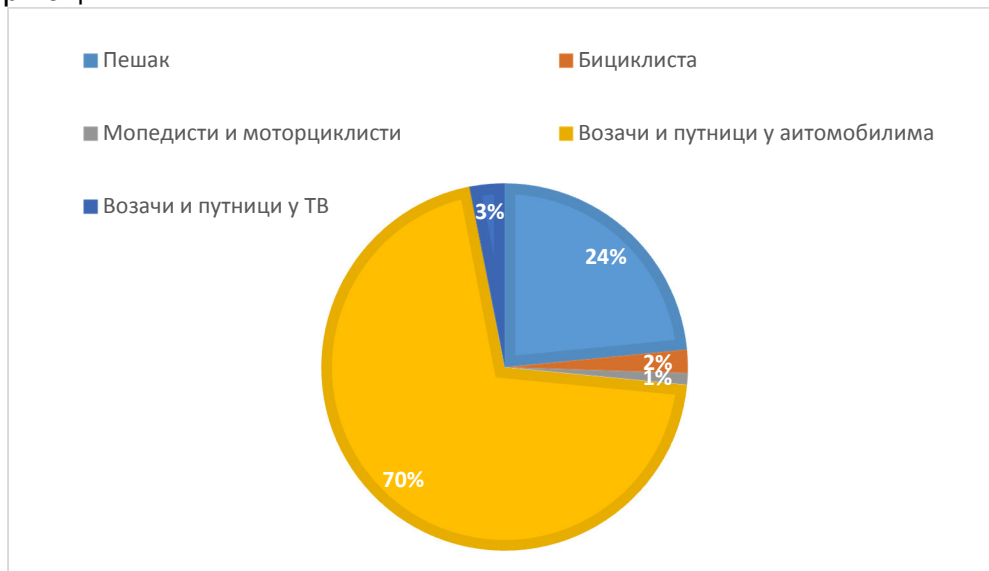
2.12. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПО КАТЕГОРИЈИ УЧЕСНИКА

Када се разматра безбедност саобраћаја према категорији учесницима у саобраћају, разматрају се пешаци, бициклисти, мопедисти и моторциклисти, возачи и путници путничких возила и возачи и путници теретних возила. У табели 24 приказано је колико је лица страдало у саобраћају у последње 5 године на путевима општине Прибој.

Табела 24. Број страдалих учесника у саобраћају по категорији учесника за период 2014-2018

Категорије учесника	Погинули	Повређени	Страдали
Пешак	1	22	23
Бициклиста	0	2	2
Мопедисти и моторциклисти	0	1	1
Возачи и путници у теретним возилима	3	66	69
Возачи и путници у путничким возилима	0	3	3

Из табеле 24 се види да су најугроженији возачи и путници у путничким возилима који чине 70% страдалих учесника у саобраћају што се види са слике 15. Али такође се види из наведене слике да скоро једну четвртину страдалих чине пршаци.



Слика 15. Страдали учесници у саобраћају за период 2014-2018

Највише страдалих пешака њих 10 (44%) је старосне доби преко 65 година и највише су страдали у месецу Фебруару, а 69% утицајних фактора на страдање пешака имају пропусти возача и пропусти пешака.

Двоје страдалих бициклиста су старосне доби један од 0-14 година и један који је старији од 65 година живота док је једини страдали возач мотоцикла, односно мотора старосне доби од 46-64 година живота.

Највише страдалих у путничким возилима, њих 44% су млади возачи односно путници старосне доби 15-30 година живота, а у поменутој старосној доби су двоје погинулих од укупно четворо колико је погинуло у претходних пет година.

Из наведеног се може закључити да су на путевима општине Прибој рањиви учесници у саобраћају пешаци и млади.

3. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

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

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

Висина штете настале у саобраћајним незгодама не може се прецизно измерити, проценити и израчунати, па се примењују различити поступци за процену висине штете настале у саобраћајним незгодама. На основу модела рачунања висине штете који је примењен у Републици Србији и Републици Српској, процењено је да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулима износе 317.317€, саобраћајне незгоде са тешко повређеним 34.094€, а саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181€. У табели 25. приказани трошкови саобраћајних незгода у којима је било погинулих лица, тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама на територији општине Прибој, односно трошкови тих незгода по годинама.

Табела 25. Број саобраћајних незгода у којима је било погинулих лица, тешко и лако повређених као и новчани трошкови незгода

Година	Незгода са погинулима	Незгода са тешко повређенима	Незгода са лако повређенима	Укупни трошкови саобраћајних незгода
1997	634.634,00	375.034,00	92.249,00	1.101.917,00
1998	634.634,00	272.752,00	57.258,00	964.644,00
1999	317.317,00	170.470,00	60.439,00	548.226,00
2000	634.634,00	238.658,00	114.516,00	987.808,00
2001	317.317,00	170.470,00	124.059,00	611.846,00
2002	951.951,00	545.504,00	89.068,00	1.586.523,00
2003	317.317,00	340.940,00	130.421,00	788.678,00
2004	1.586.585,00	340.940,00	104.973,00	2.032.498,00
2005	951.951,00	238.658,00	136.783,00	1.327.392,00
2006	317.317,00	102.282,00	98.611,00	518.210,00
2007	-	340.940,00	124.059,00	464.999,00
2008	317.317,00	238.658,00	139.964,00	695.939,00
2009	317.317,00	306.846,00	111.335,00	735.498,00
2010	951.951,00	238.658,00	60.439,00	1.251.048,00
2011	-	238.658,00	104.973,00	343.631,00
2012	-	136.376,00	82.706,00	219.082,00
2013	317.317,00	68.188,00	63.620,00	449.125,00
2014	-	-	79.525,00	79.525,00
2015	317.317,00	-	79.525,00	396.842,00
2016	634.634,00	306.846,00	54.077,00	995.557,00
2017	-	170.470,00	41.353,00	211.823,00
2018	634.634,00	68.188,00	34.991,00	737.813,00

Од 1997. до 2017. године саобраћајне незгоде у општини Прибој су по наведеној методологији коштале 17.048.624,00 €. Ова чињеница нам говори да, поред моралне обавезе да се бавимо унапређивањем безбедности саобраћаја, улагање у унапређивање безбедности саобраћаја је веома економски оправдана инвестиција. На слици 16. приказано је кретање трошкова саобраћајних незгода на територији општине Прибој у наведеном периоду.



Слика 16. Графички приказ кретања трошкова саобраћајних незгода

Са слике се види да су у протекле 22 године најмањи трошкови саобраћајних незгода били 2014. године када у општини Прибој није било ни погинулих лица у саобраћају ни тешко повређених, а највећи трошкови саобраћајних незгода били су 2004. године.

4. АНАЛИЗА ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ И ЊИХОВИХ СТАВОВА

Понашање учесника у саобраћају од пресудне је важности за њихову безбедност, било да у саобраћају учествују као возачи, пешаци или путници. Да би безбедност саобраћаја била на завидном нивоу неопходно је да учесници у саобраћају имају став да треба поштовати саобраћајне прописе и правила, а при том да разлог поштовања саобраћајних прописа и правила буде свест о безбедности саобраћаја и свест о томе да непоштовањем прописа могу да угрозе себе и друге. Погрешан је приступ учесника у саобраћају да се саобраћајни прописи и правила морају поштовати како не би били санкционисани од стране полиције.

Приликом унапређења безбедности саобраћаја постоје два модела, а то су:

- Репресивни, који спроводи полиција у сарадњи са правосудним системом. Репресија може дати тренутно добре резултате, али што је дужи временски период којим се она примењује њени ефекти су слабији;
- Превентивни, који спроводе многе институције и образовне установе које пропагирају безбедност саобраћаја. Превентивни приступ је темељан, даје споре резултате али када се резултати постигну они су дуготрајни. Превенција се спроводи едукацијом, демонстрацијама и акцијама.

Анализирани ставови учесника у саобраћају нису само учесници из Прибоја него са целе територије полициске управе Пријепоље, где поред Прибоја и Пријепоља спада и Нова Варош. На овај начин поред тога што ће бити приказани ставови учесника у саобраћају из општине Прибој биће приказани ставови учесника у саобраћају који транзитирају путевима општине Прибој.

Неопходно је прво код учесника у саобраћају добити информацију колико су забринути за своју безбедност у саобраћају у односу на друге сегменте живота, испитаницима су били понуђени одговори и они су оцењивали угроженост према скали од 1 до 4. Резултати спитаника су представљени у табели 26.

Табела 26. Општи ставови учесника у саобраћају

	Процентуално препознато као угроженост
Стопа Криминала	81 %
Загађење животне средине	86 %
Саобраћајне незгоде	84 %
Стандард здравствене заштите	87 %
Саобраћајне гужве	62 %
Незапосленост	81 %

Из табеле 26 се види да учесници у саобраћају су више забринуте због загађивања животне средине и стандарда животне заштите, док их саобраћајне гужве најмање брину.

Начин путовања који су најчешће користили у протеклих 12 месеци приказан је у табели 27, одговори су били понуђени и учесници у саобраћају су такође на скали од 1-4 оцењивали колико често путују као одређена категорија учесника у саобраћају.

Табела 27. Начин путовања

Начин путовања који се најчешће користе	
Аутомобил возач	67 %
Аутомобил као путник	52 %
Бицикл	25 %
Пешачење	88 %
Мотоцикл/мопед	12 %

Из табеле 27 се види да је највише путовања пешачењем што је негде и логично, тешко је замислити изворно – циљна путовања без пешачења, нпр. од паркинг места до крајњег циља... Категорија учесника у саобраћају Мотоцикл/мопед је логично најмање заступљена из разлога што коришћење тог превозног средства зависи од временских услова и годишњег доба.

У табели 28 приказана је процентуалан однос стардалих учесника у саобраћају и учесника у саобраћају.

Табела 28. Процентуални однос учесника у саобраћају и страдалих у саобраћају

	Учествује у саобрачју	Страдало	Субјективни осећај
Возачи	43%	37%	64%
Путници	21%	39%	21%
Пешаци	36%	24%	15%

Из табеле 28 се види да су путници рањива категорија учесника у саобраћају из разлога што процентуално више учествују у структури страдалих него у саобраћају, поред тога ова табела је значајна из разлога што се може упоредити за све три групе учесника у саобраћају: са којим процентом учествују, колико су угрожени и њихов субјективни осећај.

Субјективни осећај колико се учесници у саобраћају осећају угрожени у зависности од тога на који начин учествују у саобраћају приказано је у табели 29.

Табела 29. Проценат субјективног страха у саобраћају код одређених категорија учесника у саобраћају

Аутомобил возач	65%
Аутомобил као путник	61%
Бицикл	53%
Пешачење	43%
Мотоцикл/мопед	68%

Из табеле 29 се види да је код мотоциклиста и мопедиста највећи субјективни страх од страдања у саобраћају, што је и очекивано имајући у виду да су они рањиви учесници у саобраћају из разлога што немају тај вид заштите (нпр, спољни оклоп) као возачи путничких аутомобила, теретних возила, аутобуса и сл.

Свакако и један од узрочних фактора грешака због којих настају саобраћајне незгоде и страдање учесника у саобраћају је вожња под утицајем алкохола.

4.1. БРЗИНА

Прекорачење дозвољене брзине кретања је један од најчешћих прекршаја у саобраћају, али не зато што возачи немају сазнања колико је ограничење брзине кретања, него немају свест о опасности када се крећу брзином већом од прописане. Поред тога што је прекорачење брзине један од најчешћих прекршаја у саобраћају, треба напоменути да искључиво од сударне брзине зависе и последице саобраћајне незгоде, што је сударна брзина већа, теже су и последице незгоде. Због свега наведеног неопходно је анализирати прекорачења брзине учесника у саобраћају и њихове ставове везане за брзину, све то се налази у табели 30.

Табела 30. Прекорачења ограничења брзине кретања

Категорија пута	Брзина кретања већа од ограничења	
У насељу	77%	
Ван насеља	83%	
На ауто путу	77%	
Прихватљивост на прекорачење брзине кретања	Ауто пут за више од 20 км/час	Урбана средина за више од 20 км/час
Лична прихватљивост за прекорачење брзине	43%	5%
Прихватљивост средине за прекорачење брзине	58%	15%

Из табеле 29 се види да је без обзира на категорију пута око 80% учесника у саобраћају се крећу брзином која је већа од ограничења што је забрињавајуће. Из исте табеле се види да је много прихватљивије и за испитаника и за друштво да се крећу брзином већом од ограничења на ауто путу, него у урбаним срединама.

Просечна брзина, као индикатор безбедности саобраћаја, има веома ниску вредност за мотоцикле (56,0 km/h), средњу вредност за путничке аутомобиле (51,3 km/h), док су за остале категорије возила забележене веома високе вредности које износе за тешка теретна возила 48,6 km/h, за аутобусе 48,0 km/h и за мопеде 43,5 km/h.

Индикатор 85-ти перцентил брзине у насељу има веома ниске вредности за путничке аутомобиле (59,0 km/h), тешка теретна возила (55,0 km/h) и мотоцикле (66,7 km/h), ниску вредност за аутобусе (53,0 km/h), а високу

вредност за мопеде (51,0 km/h).

Стандардно одступање брзина, као индикатор безбедности саобраћаја, има средњу вредност за мотоцикле и она износи 10,5 km/h, а високе вредности за остале категорије возила, и то 8,5 km/h за путничке аутомобиле, 7,4 km/h за тешка теретна возила, 5,9 km/h за аутобусе и 6,5 km/h за мопеде.

Проценат прекорачења брзине за најмање 0 km/h има веома ниске вредности за све категорије возила, осим за мопеде за које је утврђена ниска вредност. Вредност овог индикатора износи 54,2% за путничке аутомобиле, 39,0% за тешка теретна возила, 35,3% за аутобусе, 66,7% за мотоцикле и 18,3% за мопеде.

Проценат прекорачења брзине за најмање 10 km/h има веома ниску вредност за мотоцикле (30,0%), ниску вредност за путничке аутомобиле (12,0%) и високе вредности за тешка теретна возила (4,7%), аутобусе (2,3%) и мопеде (1,7%).

Просечна брзина возила која прекорачују ограничење брзине, као индикатор безбедности саобраћаја, има веома ниске вредности за све категорије возила, осим за мопеде, за које је утврђена ниска вредност. Ове вредности износе 57,3 km/h за путничке аутомобиле, 55,5 km/h за тешка теретна возила, 53,9 km/h за аутобусе и 61,1 km/h за мотоцикле.

Просечна брзина возила, као индикатор безбедности саобраћаја, има веома високе вредности за све категорије возила и оне износе 66,2 km/h за путничке аутомобиле, 58,8 km/h за тешка теретна возила, 67,3 km/h за аутобусе, 74,1 km/h за мотоцикле и 48,6 km/h за мопеде.

Табела 31. Вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези брзине у полицијској управи Пријепоље (у насељу)

У НАСЕЉУ	ПА	ТТВ	БУС	МОТ	МО П
Просечна брзина	51,3	48,6	48,0	56,0	43,5
85-ти перцентил	59,0	55,0	53,0	66,7	51,0
Стандардно одступање	8,5	7,4	5,9	10,5	6,5
% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	54,2	39,0	35,3	66,7	18,3
% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	12,0	4,7	2,3	30,0	1,7
Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	57,3	55,5	53,9	61,1	52,9

Индикатор који се односи на 85-ти перцентил ван насеља има веома ниске вредности за мотоцикле (86,7 km/h) и мопед (56,9 km/h), а веома високе вредности за остале категорије возила, и то 77,0 km/h за путничке аутомобиле, 68,0 km/h за тешка теретна возила и 77,9 km/h за аутобусе.

Стандардно одступање ван насеља има високе вредности за тешка теретна возила (8,5 km/h) и мопед (9,4 km/h), док је код осталих категорија забележена средња вредност и она износи 11,0 km/h за путничке аутомобиле, 10,1 km/h за аутобусе и 12,4 km/h за мотоцикле.

Проценат прекорачења брзине за најмање 0 km/h ван насеља, као индикатор безбедности саобраћаја, има веома ниске вредности за мотоцикле (31,7%) и мопед (40,0%), средњу вредност за путничке аутомобиле (10,3%), а високе вредности за тешка теретна возила (8,7%) и аутобусе (9,0%).

Када је реч о % прекорачења брзине за најмање 10 km/h ван насеља, овај индикатор има високу вредност за путничке аутомобиле (2,5%), тешка теретна возила (0,7%) и аутобусе (0,3%), а средњу вредност за мотоцикле (8,3%). Када је реч о мопедима, овај индикатор има ниску вредност од 10,0%.

Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине ван насеља има веома ниске вредности за све категорије возила, и то 87,4 km/h за путничке аутомобиле, 74,8 km/h за тешка теретна возила, 84,3 km/h за

аутобусе, 88,6 km/h за мотоцикле и 57,5 km/h за мопеде.

Табела 32. Вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези брзине у полицијској управи Пријепоље (ван насеља)

ВАН НАСЕЉА	ПА	ТТВ	БУС	МОТ	МО П
Просечна брзина	66,2	58,8	67,3	74,1	48,6
85-ти перцентил	77,0	68,0	77,9	86,7	56,9
Стандардно одступање	11,0	8,5	10,1	12,4	9,4
% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	10,3	8,7	9,0	31,7	40,0
% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	2,5	0,7	0,3	8,3	10,0
Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	87,4	74,8	84,3	88,6	57,5

Брзине путничких аутомобила у насељу се крећу у распону од 26-30 km/h до 81-85 km/h у дневним условима, и у распону од 21-25 km/h до 91-95 km/h у ноћним условима. Највећи број путничких аутомобила се дању креће брзинама из класе 51- 55 km/h (26,3%), а ноћу брзинама из класе 46-50 km/h (24,8%).

5. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Индикатори перформанси безбедности саобраћаја за општину Прибој биће приказани на основу података за Полицијску управу Прјеполје којој припада и општина Прибој, поред Пријепоља и Нове Вароши. Приказивање индикатора на ширем подручју од подручја општине може да се оправда на тај начин што су Државни путеви који пролазе кроз општину Прибој транзитни.

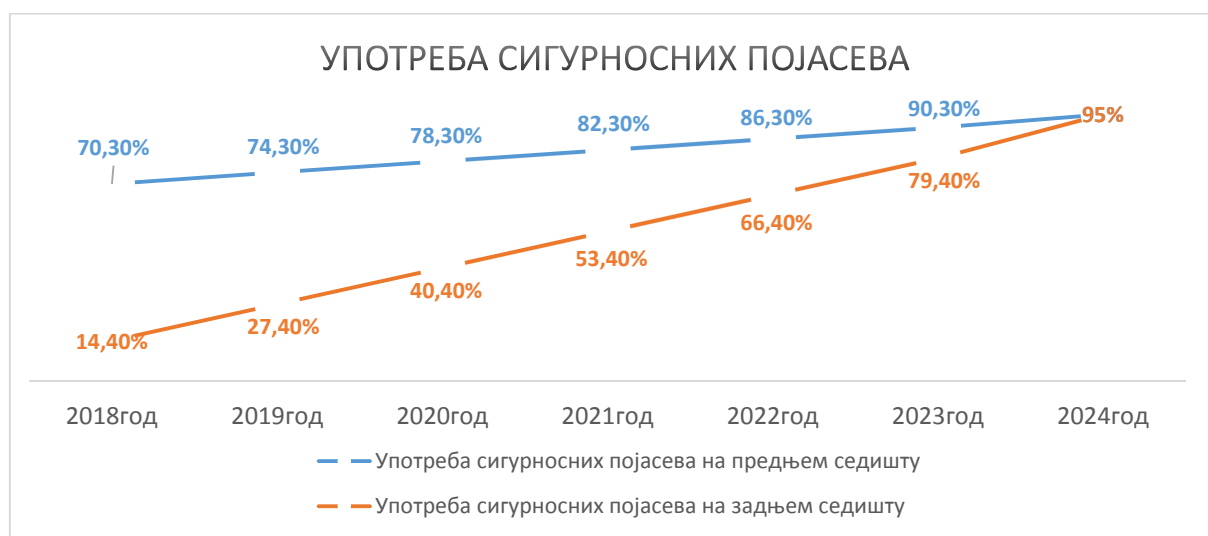
У табели 33. приказани су вредност индикатора и вредност прихватљиви минимум за сваки индикатор појединачно. Висина вредности индикатора приказана је за 2018. годину.

Табела 33. Вредност индикатора и граничне вредности

Индикатори	Вредност индикатора за ПУ Пријепоље	Прихватљиви резултати
Употреба сигурносних појасева на предњем седишту	70,3%	≥ 95%
Употреба сигурносних појасева на задњем седишту	14,4%	≥ 95%
Употреба дечијих заштиних система за децу до 3 године	49,3%	≥ 95%
Употреба дечијих заштитних система за децу од 4 до 12 година	46,4%	≥ 95%
Употреба заштитних кацига од стране мотоциклиста	90,8%	≥ 95%
Употреба заштитних кацига од стране мопедиста	75,0%	≥ 95%
Прекорачење брзине путничког аутомобила за 10 км/ч у насељу	12,0%	=0%
Прекорачење брзине у насељу за мотоцикл за 10 км/ч у насељу	30,0%	=0%
Возачи који користе мобилни телефон	3,4%	<1%
Пешаци који непрописно прелазе коловоз ван пешачког прелаза	24,3%	<5%
Деца пешаци основношколског узраста који прелазе улицу ван обележеног пешачког прелаза	25,1%	<5%

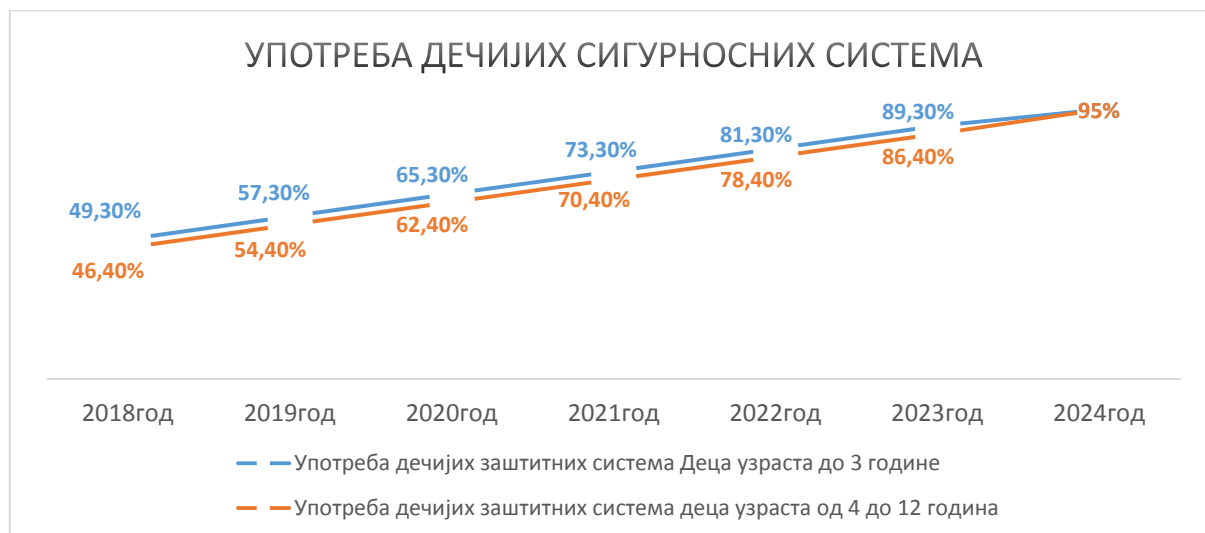
Из табеле 33 се види да ни један индикатор није у прихватљивим границама што је забрињавајуће. Највећа разлика између жељеног и тренутног стања је употреба сигурносних појасева на задњем седишту, а најближе прихватљивој граници је коришћење мобилних телефона.

На слици 17. приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за проценат коришћења сигурносног појаса на предњем седишту, проценат коришћења сигурносног појаса на задњем седишту за општину Прибој.



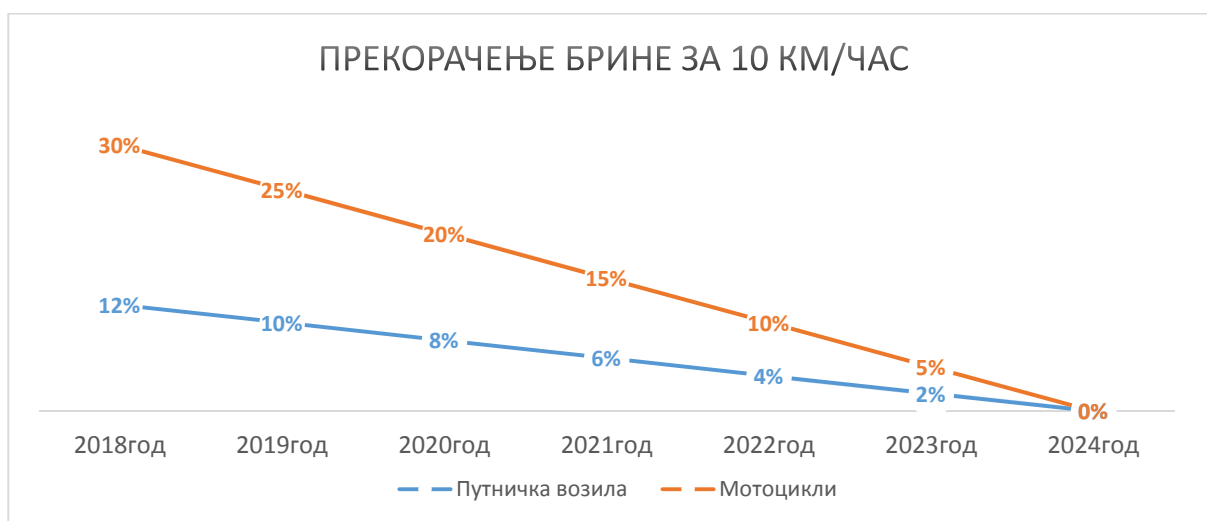
Слика 17. Циљеви индикатора за употребу сигурносних појасева

На слици 18. приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за проценат коришћења дечијих сигурносних система за децу узраста до 3 године, као и за децу узраста од 4 до 12 година за општину Прибој.



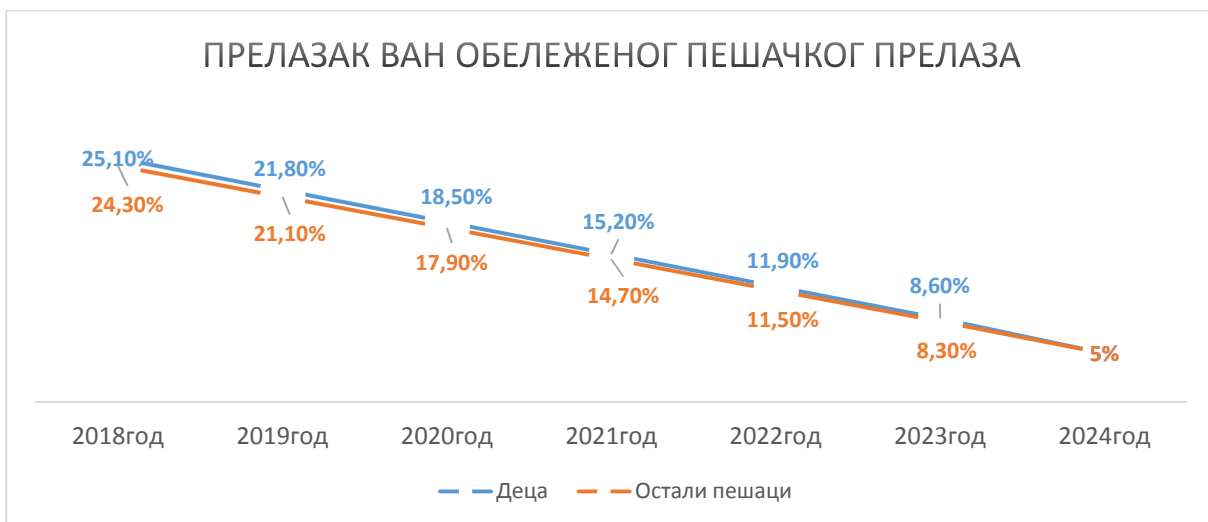
Слика 18. Циљеви индикатора за употребу дечијих сигурносних система

На слици 19 приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за прекорачење брзине кретања путничких возила и мотоцикала за општину Прибој.



Слика 19. Прекорачење брзине за 10 км/час

На слици 20 приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за прелазак пешака ван обележеног пешачког прелаза за општину Прибој.



Слика 20. Прелазак пешака ван пешачког прелаза

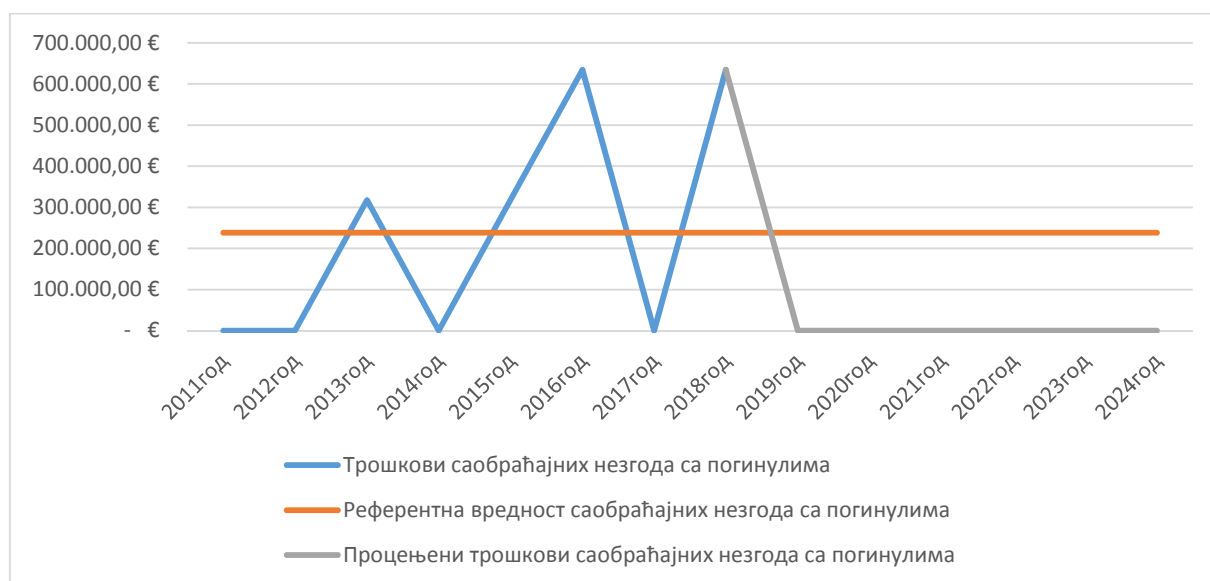
6. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

Амбиција	Постати најуспешнија општина у области безбедности саобраћаја у Републици Србији
Мисија	Успоставити стабилан систем безбедности саобраћаја у општини Прибој који ће омогућити успешно управљање безбедности саобраћаја
Визија	Друмски саобраћај без погинулих, са знатно мање повређених и знатно мањим трошковима саобраћајних незгода
Циљеви	<p>Доношење стратегије треба да омогући успостављање система управљања безбедности саобраћаја до 2024. године и омогућити следеће:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Да нема погинулих учесника у саобраћају на путевима општине Прибој (нарочито не погинуле деце) • Да нема тешко повређених учесника у саобраћају на путевима општине Прибој (нарочито тешко повређене деце) • Да се преполови број лако повређених у саобраћајним незгодама на путевима у општини Прибој у 2024. години у односу на 2018. годину • Да се знатно смање укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода.

Процена броја погинулих и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале смрт учесника у саобраћају на територији општине Прибој до 2024. године приказани су на слици 21 и слици 22. Циљ је да у општини Прибој нема више смртно страдалих учесника у саобраћају. 2007; 2011; 2012; 2014; 2017. година ниједна особа није изгубила живот на путевима у општини Прибој што је доказ да је циљ без погинулих учесника у саобраћају достижан. Уколико се оствари процена да ниједна особа не изгуби живот, то значи да би се спасило 5 живота, док би се са економског аспекта оствариле уштеде од 1.586.585,00 €, што је утврђено по раније дефинисаној методологији.



Слика 21. Процена броја погинулих

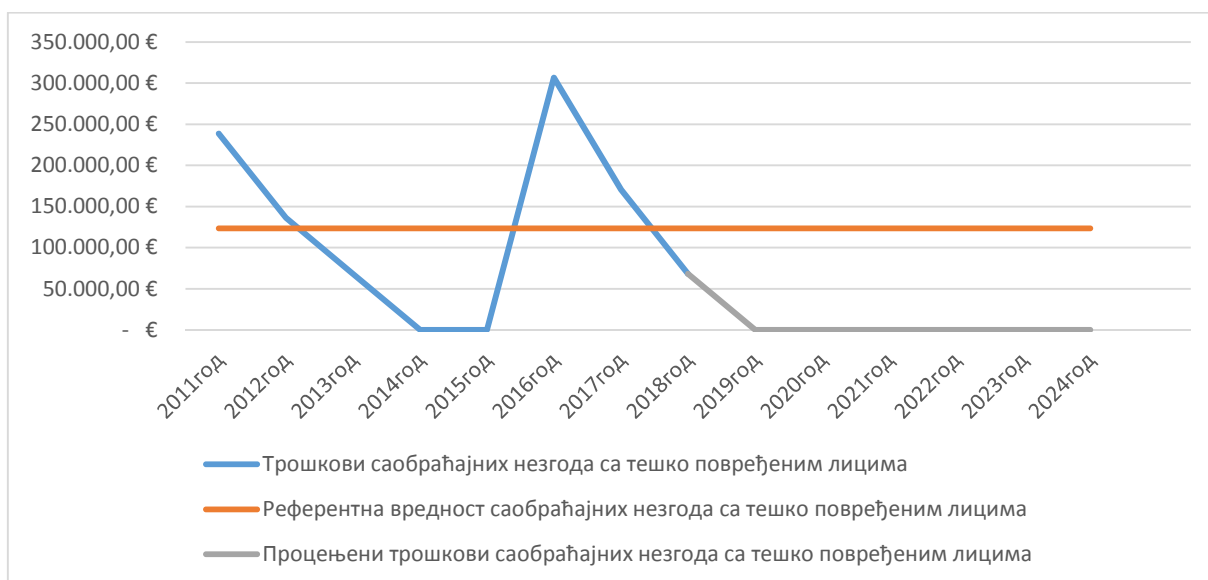


Слика 22. Процена трошкова саобраћајних незгода са погинулим лицима

Процена броја тешко повређених и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале тешко повређене учеснике у саобраћају на територији општине Прибој до 2024. године приказани су на слици 23. и слици 24. Обзиром да 2014 и 2015 године није било тешко повређених учесника у саобраћајним незгодама на путевима општине Прибој, постављен је реалан циљ да нема тешко повређених учесника у саобраћајним незгодама. Уколико се оствари наведени циљ, то значи да неће доћи до нове 22 тешке телесне повреде, а на тај начин смањиће се трошкови саобраћајних незгода за 750.068,00 €.

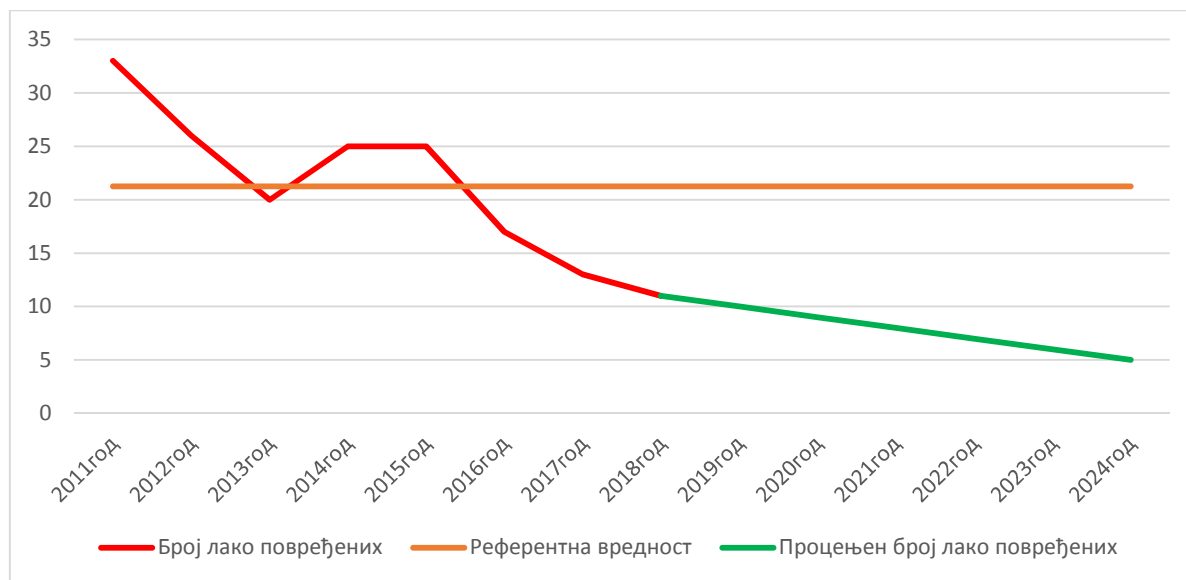


Слика 23. Процена броја тешко повређених

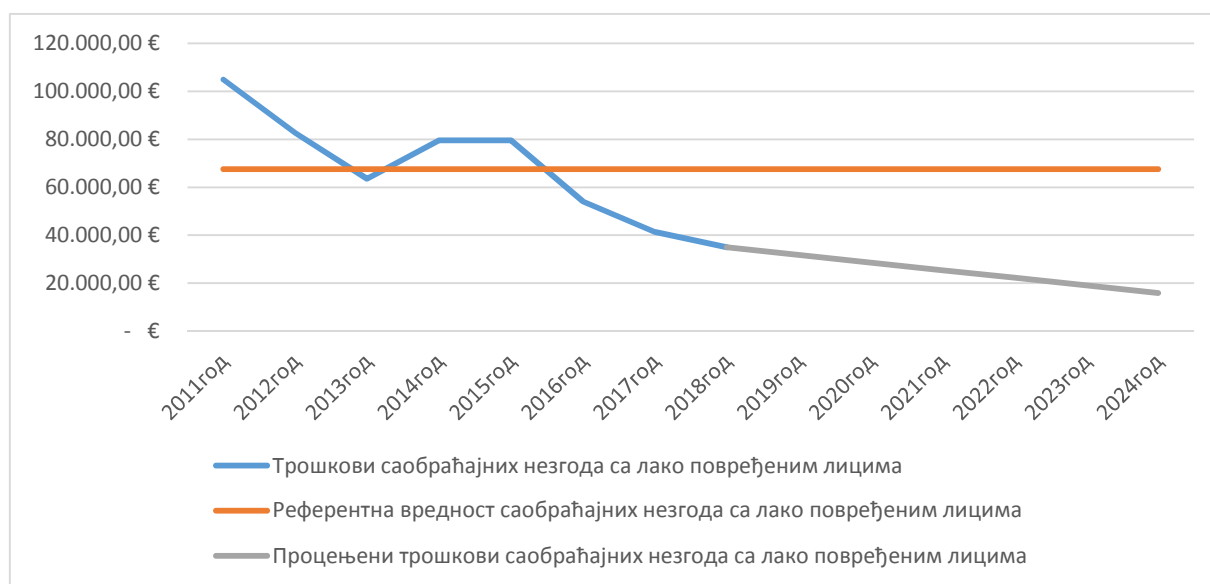


Слика 24. Процена трошкова саобраћајних незгода са тешко повређеним лицима

Процена броја лако повређених и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале лако повређене учеснике у саобраћају на територији општине Прибој до 2024. године приказани су на слици 25. и слици 26. Процена је да се сваке године смањује број лако повређених учесника у саобраћају до 2024. године. Број лаких телесних повреда смањио би се за 21, чиме би се уштедело 66.801,00 €.



Слика 25. Процена броја лако повређених



Слика 26. Процена трошкова саобраћајних незгода са лако повређеним лицима

На слици 27. приказана је процена уштеде у саобраћајним незгодама до 2024. године на путевима општине Прибој. Процена уштеда је драстична из разлога што је за циљ постављено да нема смртно страдалих учесника и тешко повређених учесника у саобраћају, док је циљ да се број лако повређених смањи за пола у 2024 години у односу на 2018. годину. године. Процена укупних уштеда до 2024. године је 2.403.454,00 €.



Слика 27. Процена трошкова саобраћајних незгода

7. НАЧЕЛА

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

Начело општег интереса и заједничког деловања

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

Начело примене науке и струке

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

Начело професионализма

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

Поредити се са најбољим

Оцењујући стање система безбедности саобраћаја и достигнућа, треба се поредити са најбољим локалним заједницама у Србији, али и у Европи и свету.

Одговорност свих пре и после саобраћајне незгоде

Сваки субјекат система безбедности саобраћаја односно појединац мора да сноси одговорност за своје пропусте у систему безбедности саобраћаја. Одговорност за саобраћајну незгоду немају само непосредни учесници саобраћајне незгоде.

Начело заштите деце

Деца уживају посебну заштиту у саобраћају. Приликом деловања у систему безбедности саобраћаја, безбедност деце је први приоритет и деца никад не могу бити одговорна за своје страдање у саобраћају.

Начело заштите младих

Безбедност младих у саобраћају прати се са посебном пажњом. Ради безбедности младих предузимају се посебне мере и млади се сматрају као ризична категорија учесника у саобраћају.

Начело смањења аутономије воље учесника у саобраћају

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

Начело опраштања

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

Управљање засновано на реалним подацима

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

Начело кооперације и координације

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

Начело заштите животне средине

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

8. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА – СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Прихватајући препоруке Уједињених нација изражене у документу Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020. који је сачинила Светска здравствена организација, опредељено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја. Стубови безбедности саобраћаја су представљени у табели 34.

Табела 34. Стубови безбедности саобраћаја

I СТУБ	II СТУБ	III СТУБ	IV СТУБ	V СТУБ
ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

8.1. ПРВИ СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

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

- постављање стратешког и правног оквира, и његова реализација,
- изградња и јачање чинилаца у систему управљања (изградња и јачање капацитета и интегритета институција и појединаца),
- стварање система управљања безбедности саобраћаја и омогућити да такав систем функционише,
- изградња и јачање управљања радом чинилаца и контроле рада чинилаца у систему управљања,
- изградња и јачање веза између чинилаца у систему управљања,
- управљање подацима,
- постојано финансирање, транспарентно трошење средстава и транспарентна анализа односа уложених средстава и остварених ефеката.

8.2. ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

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

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

Проблеми безбедности саобраћаја у општини Прибој у вези са безбедношћу путева су:

- Околина пута није прилагођена на начин да ублажи последице саобраћајних незгода
- Значајна дужина Државних путева у општини Прибој над којом управљање не врши локална самоуправа, него управљање врши ЈП „Путеви Србије“
- непрепознавање пута као узрока саобраћајних незгода,
- доприношење пута тежини последица саобраћајних незгода,
- крађа и оштећење саобраћајне сигнализације,
- није успостављен систем сталног стручног усавршавања планера, пројектаната и других професионалаца у области путева,

8.3. ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности возила су:

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

Проблеми безбедности саобраћаја у општини Прибој у вези са безбедношћу возила су:

- просечна старост путничких возила на територији општине Прибој је 19,8 година, што је у директној вези са безбедношћу саобраћаја и економским стандардом грађана;
- недовољно знање учесника у саобраћају о величини утицаја које возило има у безбедности саобраћаја,
- недовољна свест учесника у саобраћају колико недостаци на возилу могу да угрозе безбедност саобраћаја,

- мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила,
- недоследно спровођење прописа и процедура везаних за контролу техничке исправности возила,
- неодговарајуће одржавање техничке исправности возила,
- велики број неосветљених и неозначених возила у саобраћају (теретна возила, трактори, mopеди, бицикли, радне машине).

8.4. ЧЕТВРТИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

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

- изградња и промена свести, ставова, знања и вештина учесника у саобраћају кроз образовање, информисање и васпитање,
- промена понашања учесника у саобраћају као резултат контроле и санкционисања,
- уклањање из система (трајно или привремено) учесника у саобраћају који нису подобни за безбедно учествовање у саобраћају.
- ефикасно процесуирање учесника у саобраћају који својим понашањем угрожавају безбедност саобраћаја.

Проблеми безбедности саобраћаја у вези са учесницима у саобраћају су:

- низак ниво свести о потреби безбедног понашања у саобраћају,
- непостојање система саобраћајног образовања и васпитања у систему предшколског, основног, средњег и високог образовања,
- непредузимање посебних мера за заштиту младих учесника у саобраћају,
- непоштовање саобраћајних прописа и правила учесника у саобраћају.

Истраживањем ставова (анкетирањем) учесника у саобраћају на територији општине Прибој препознати су следећи проблеми:

- низак ниво коришћења сигурносних појасева на предњем седишту,
- изузетно низак ниво коришћења сигурносних појасева на задњем седишту,
- низак ниво коришћења дечијих ауто-седишта
- висок проценат преласка улице ван пешачког прелаза

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

- Млади од 21 до 30 година
- Возачи моторних возила
- Мушка популација становништва

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

8.5. ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Основне смернице у подручју унапређења деловања након саобраћајне незгоде су:

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

Проблеми препознати у деловању након саобраћајних незгода су:

- низак ниво обучености возача и осталих грађана за пружање прве помоћи повређенима у саобраћајној незгоди,
- непоштовање процедура обезбеђења лица места саобраћајне незгоде,
- неоправдано дуго трајање судског поступка,
- неадекватна казнена политика кривичних судова у поступцима против виновника тешких саобраћајних незгода,
- дуг и сложен поступак наплате штете из саобраћајних незгода од осигуравајућих компанија,
- недовољно коришћење података из саобраћајних незгода за спречавање нових саобраћајних незгода.

9. КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ ПРИБОЈ У СПРОВОЂЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ ДО 2024. ГОДИНЕ

Постоји много изазова који се налазе пред општином Прибој на путу достизања циљева Стратегије и успостављања система безбедности саобраћаја и управљањем безбедношћу саобраћаја. Изазови ће бити разни, али кључно је предочити субјектима од којих зависи спровођење Стратегије о могућности управљања безбедности саобраћаја и њиховој важности. Најважнији изазови који ће се налазити пред општином Прибој, а које треба превазићи и успешно решити до 2024. године су:

I СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА
Успостављање ефикасног система безбедности саобраћаја на територији општине Прибој
Усвајање неопходних општинских одлука, као и ревизија постојећих које би подигле ниво безбедности саобраћаја на територији општине Прибој
Успостављање координације над субјектима безбедности саобраћаја који су препознати у Стратегији
Покретање и реализација пројеката и истраживања у области безбедности саобраћаја на територији општине Прибој
II СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ
Јасно препознавање управљача пута као независне организационе целине која функционише на територији општине Прибој
Јасно препознавање одговорности управљача пута за стање безбедности саобраћаја(како локалних путева тако и државних)
Развој просторног планирања у функцији безбедности саобраћаја
Примена савремених метода за пројектовање, изградњу, експлоатацију и одржавање путева
Препознавање и санација опасних места на путу – црних тачака
III СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА
Унапређивање квалитета рада субјеката за контролу техничке исправности возила
Подизање нивоа знања и свести о значају техничке исправности возила
Повећање броја возила са савременим системима за активну и пасивну безбедност
IV СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ
Подизање свести и формирање исправних ставова о безбедном понашању у саобраћају
Подизање нивоа рада у образовним установама у области безбедности саобраћаја
Без погинулих и тешко повређених учесника у саобраћају, а смањеним бројем лако повређених у саобраћајним незгодама и смањен број саобраћајних незгода

Подизање свести становницима општине Прибој о значају сигурносних појасева, употреби дечијих ауто – седишта и негативном утицају алкохола, коришћења мобилног телефона и брзине кретања за безбедност саобраћаја и последице саобраћајних незгода

Промоција и подршка безбедности бициклиста и пешака

V СТУБ - ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Подизање нивоа квалитета координације хитних служби које реагују у случају настанка саобраћајне незгоде

Унапређење квалитета вршења увиђаја, обезбеђивање лица места и успостављање нормалног режима саобраћаја у минималном временском року

Упућивање постојећих техничких могућности хитних служби неопходних за што краће време одзива реаговања хитних служби

10. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима и у различитим облицима организовања. Носиоци активности приказани су у табели 35.

Табела 35. Носиоци активности

I СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	Скупштина општине
	Председник општине
	Савет за безбедност саобраћаја
	Удружења грађана
	Политичке странке и организације
II СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	Управљач локалних путева
	Управљач Државних путева – ЈП „Путеви Србије“
	Саобраћајна инспекција
	Саобраћајна полиција
	Савет за безбедност саобраћаја
III СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	Превозници
	Технички прегледи
	Предузећа која имају сопствени возни парк
	Савет за безбедност саобраћаја
IV СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	Образовне установе општине Прибој
	Ауто-школе
	Саобраћајна полиција
	Медији и средства јавног информисања
	Савет за безбедност саобраћаја
V СТУБ - ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	Саобраћајна полиција и хитне службе
	Здравствене установе
	Савет за безбедност саобраћаја

Најзначајнији носиоци активности у општини Прибој су:

- Савет за безбедност саобраћаја општине Прибој, који је задужен за унапређење безбедности саобраћаја на територији општине Прибој. Савет доноси план реализације новчаних средстава, спроводи акције и активности које имају за циљ унапређење безбедности саобраћаја;
- Скупштина општине Прибој треба најмање два пута годишње да разматра извештај Савета о стању безбедности саобраћаја на својим редовним седницама и резултате спроведених активности које су имале за циљ унапређење безбедности саобраћаја;
- Председник општине је кључна фигура и неопходно је да се заузме за унапређење безбедности саобраћаја на територији општине и да за то обезбеди политичку подршку;

- Управљач локалних путева одговорно је за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на локалним путевима општине Прибој. Обавља редовни надзор над путевима, хоризонталном и вертикалном саобраћајном сигнализацијом, идентификује опасне деонице пута (црне тачке) и предузима одређене мере како би их отклонио;
- Управљач Државних путева – ЈП „Путеви Србије“ одговоран је за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на Државним путевима који пролазе кроз општину Прибој. Предузеће обавља редовни надзор над путевима, хоризонталном и вертикалном саобраћајном сигнализацијом, идентификује опасне деонице пута (црне тачке) и предузима одређене мере како би их отклонио;
- Саобраћајна полиција (ПС Прибој) има значајну функцију у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор и принуду према учесницима у саобраћају;
- Образовне установе на територији општине Прибој представљају изузетно важан субјект у безбедности саобраћаја из разлога што је њихова улога да едукују децу како и на који начин да безбедно учествују у саобраћају што се такође касније манифестује у њиховом одрастању и изградњи позитивних ставова о безбедности саобраћаја;
- Здравствена установа – Дом здравља најважнији је елемент који се односи на деловање након саобраћајне незгоде како би се пружила правовремена и квалитетна медицинска помоћ, а последице саобраћајних незгода биле мање за учеснике у незгодама. Неопходан је професионалан приступ, добра опремљеност, посебне службе хитне медицинске помоћи;
- Ауто-школе су изузетно битне јер у будућим возачима треба да изграде позитивне ставове о безбедности саобраћаја и да им предоче све неопходне чињенице.
- Превозници и предузећа која имају сопствени возни парк одговорни су за техничку исправност својих возила и ако је могуће са напредним системима активне и пасивне безбедности, као и да њихови запослени који приликом обављања радних задатака користе возила нипошто не крше саобраћајне прописе и правила;
- Медији и средства јавног информисања имају важну улогу у безбедности саобраћаја. На тај начин пропагирају безбедност саобраћаја и на пластичан начин приказују шта се може десити учесницима у саобраћају ако не поштују саобраћајне прописе и правила;
- Јавност општине Прибој су сви грађани који живе у општини Прибој и њихова подршка је неопходан услов за ефикасну примену и спровођење свих мера у безбедности саобраћаја.

11. ПРАЋЕЊЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ

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

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

Уз праћење безбедности саобраћаја као саставни део иде и извештај о стању безбедности саобраћаја које је препознато у Закону 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). У члану 14. поменутог Закона дефинисано је да надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе подноси Скупштини општине извештај о стању безбедности саобраћаја на територији једнице локалне самоуправе минимум два пута годишње. Поред израде Стратегије безбедности саобраћаја, неопходно је и донети одговарајући Акциони план како би се на квалитетнији начин управљало безбедношћу саобраћаја.

Праћење стања безбедности саобраћаја подразумева праћење не само саобраћајних незгода и последица, већ праћење свих обележја безбедности саобраћаја, попут обележја понашања (индикатори перформанси безбедности саобраћаја, саобраћајни прекршаји), ставова о опасностима у саобраћају, праћење података о путевима, опреми пута, саобраћају, регистрованим моторним и прикључним возилима, возачима, праћење података о ризичним деоницама и опасним местима, праћење демографских и социоекономских обележја итд. Поред наведеног, веома је важно спроводити бенчмаркинг институција и организација са аспекта безбедности саобраћаја. Приступ заснован на бенчмаркингу треба да допринесе стабилном унапређењу безбедности саобраћаја по узору на најбоља практична искуства.

Како би се вршило квалитетно праћење безбедности саобраћаја неопходно је да се евидентирају бројни подаци и да се изгради база података како би се квалитетније вршило праћење безбедности саобраћаја у општини Прибој.

Елементи – подаци за квалитетно управљање безбедности саобраћаја:

- Подаци о саобраћајним незгодама
- Подаци о последицама саобраћајних незгода
- Подаци о путевима, саобраћајној сигнализацији и саобраћају
- Подаци о индикаторима понашања учесника у саобраћају
- Подаци о ставовима учесника у саобраћају
- Подаци о релативним показатељима у безбедности саобраћаја

ЛИТЕРАТУРА:

- Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020.
- Сајт Агенције за безбедност саобраћаја <http://www.abs.gov.rs/>
- Сајт Републичког завода за статистику <http://www.stat.gov.rs/WebSite/Default.aspx>
- Сајт ЈП „Путеви Србије“ <http://www.putevi-srbije.rs/>
- Сајт општине Прибој <http://www.priboj.rs/>