

Стратегија безбедности саобраћаја општине Житиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



1. Наслов:

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ЖИТИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ

2. Датум објављивања: 15.12. 2024.. године

3. Руководилац пројекта:

MSc Славен Мановић, дипл. инж. саобраћаја.

4. Координатор пројекта:

Ведран ВУКШИЋ, дипл. инж. саоб.

5. Вођа тима истраживача:

Ведран ВУКШИЋ, дипл. инж. саоб.

6. Истраживачи:

Сандра Батоћанин, дипл. инж. саоб

7. Сарадници:

Огњен Марјановић, дипл. инж. саоб.

8. Извођач - носилац студије:

Институт за безбедност у саобраћају, ул. Драгише Брашована бр. 18/6/22, Нови Сад.

9. Наручилац студије:

Општина Житиште, Цара Душана 15, Житиште.

10. Врста публикације: Стратегија са Акционим планом

11. Резиме:

Општина Житиште је препознала значај унапређења безбедности саобраћаја, а први у низу корака је доношење стратешких докумената који су и препознати у Националној Стратегији о безбедности саобраћаја где је речено да свака локална самоуправа у Републици Србији мора имати израђену Стратегију са Акционим планом, документа која ближе дефинишу жељено стање безбедности саобраћаја у свакој локалној самоуправи. Из тог разлога је општина Житиште наручила израду „Стратегије безбедности саобраћаја општине Житиште за период 2025. до 2030. године са Акционим планом“.

Заштита рањивих учесника у саобраћају, пре свега пешака и бициклиста представља једну од кључних области рада у сваком друштву, а посебно у развијеним европским и светским градовима. Осим страдањасвих учесника у саобраћају, незгоде и последице саобраћајних незгода представљају велики трошак за свако друштво. Имајући све наведено у виду, може се доћи до закључка да безбедност свих учесника у саобраћају представља један од предуслова за развој сваког друштва

Истраживање, између осталог, обухвата: преглед најбоље праксе, анализу саобраћајних незгода, дефинисање постојећег жељеног стања безбедности саобраћаја у општини Житиште, опште и посебне циљеве као и кључне области рада као и дефинисање конкретних активности и мера које би требало спроводити у циљу унапређења безбедности саобраћаја у општини Житиште

12. Кључне речи:

Безбедност у саобраћају, саобраћајне незгоде, стање безбедности саобраћаја, расподела саобраћајних незгода, индикатори безбедности саобраћаја

13. Штампана и дистрибуција:

Институт за безбедност у саобраћају, ул. Драгише Брашована бр. 18/6/22, Нови Сад.

14. Тип извештаја:

Интерни

15. Број делова публикације:

**ПРВИ ДЕО (Стратегија безбедности саобраћаја)
ДРУГИ ДЕО (Акциони план)**





САДРЖАЈ

САДРЖАЈ	2
листа скраћеница и акронима	4
1. УВОД.....	5
2. ПРЕГЛЕД РЕЛЕВАНТНЕ ЛИТЕРАТУРЕ О УПРАВЉАЊУ И СТРАТЕГИЈАМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	8
2.1. ЛИТЕРАРНИ ПРЕГЛЕД РЕЛЕВАНТНЕ НАУЧНЕ ГРАЂЕ И ПРАКТИЧНИХ ИСКУСТАВА У УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	8
2.1.1. Релевантна научна грађа	8
"Bottom-up" и "top-down" приступ при дефинисању стратегије безбедности саобраћаја – студија примера: Град Београд	8
Управљање безбедношћу саобраћаја према циљевима: Критичка анализа Норвешког приступа.....	11
Унапређење стратегије третмана црних тачака.....	12
2.1.2. Практична искуства у управљању безбедношћу саобраћаја	13
UN - Резолуција усвојена од стране Генералне Скупштине, 64/255. Глобално унапређење безбедности на путевима.....	13
WHO – Европски извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима: Ка безбеднијим путевима и здравијем избору транспорта	13
Уједињено Краљевство (UK), Министарство транспорта – Савети о локалним стратегијама безбедности на путевима.....	16
WHO – Приручник за превенцију повреда у друмском саобраћају.....	18
UN - Резолуција усвојена од стране Генералне Скупштине, 60/05. Глобално унапређење безбедности на путевима.....	20
WHO – Светски извештај о превенцији повреда у друмском саобраћају	21
WHO – Превенција повреда у друмском саобраћају: јавна здравствена перспектива Европе	23
Глобално партнерство за безбедност саобраћаја (GRSP) – Безбедност саобраћаја у градовима – Одрживи транспорт: Приручник намењен доносиоцима одлука у градовима у развоју	25
Међународна безбедност на путевима (PRI) - Национални стратешки план безбедности саобраћаја: кодекс добре праксе.....	27
2.2. ЛИТЕРАРНИ ПРЕГЛЕД НАЈВАЖНИЈИХ ДЕЛОВА СТРАТЕГИЈА, ПРОГРАМА И ПЛАНОВА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	29
2.2.1. Међународне стратегије, програми и планови.....	29
UN - Глобални план декаде за безбедност на путевима 2011-2020.....	29
UN - Глобални план декаде за безбедност на путевима 2021-2030.....	31
PRI - Међународна стратегија безбедности саобраћаја.....	32
2.2.2. Стратегије, програми и планови на нивоу Европе	33
Европска комисија (ЕС) - Преполовљавање броја жртава саобраћајних незгода у EU до 2010. године: Заједничка одговорност	33
The European Strategic Action Plan for Road Safety 2021-2030	34
ЕС - спашавање 20.000 живота на нашим путевима: заједничка одговорност	36
2.2.3. Регионалне стратегије, програми и планови	37
Транспортна опсерваторија југоисточне Европе (SEETO) - Предложена регионална стратегија безбедности саобраћаја.....	37
2.2.4. Националне стратегије, програми и планови	38
Национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима и акциони план за Републику Србију, за период од 2013. до 2020. године	38
Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за 2023. до 2025. године.....	43
3. ДЕФИНИСАЊЕ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ЖИТИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ.....	46
3.1. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ОСНОВУ АНАЛИЗЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ЖИТИШТЕ.....	47
3.1.1. Стање безбедности саобраћаја на територији Републике Србије.....	48



Расподела саобраћајних незгода по општинама на територији Републике Србије.....	51
3.1.2. Стање безбедности саобраћаја на територији општине Житиште.....	55
Расподела саобраћајних незгода према последицама	58
Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама посматрано према полу учесника.....	60
Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама посматрано према годинама старости.....	61
Временска расподела саобраћајних незгода по месецима у току године.....	63
Временска расподела саобраћајних незгода по данима у току недеље	65
Временска расподела саобраћајних незгода по часовима у току дана	66
Расподела саобраћајних незгода према месту настанка.....	68
Расподела саобраћајних незгода према категорији возила.....	74
Расподела настрадалих лица посматрано према својству учесника.....	76
Расподела саобраћајних незгода према условима видљивости.....	77
Расподела саобраћајних незгода према типу саобраћајне незгоде	80
Расподела саобраћајних незгода према утицајним факторима.....	82
Расподела настрадалих лица посматрано према маневру кретања пешака у тренутку судара са возилом	86
Расподела настрадалих лица посматрано према положају седења у возилу у тренутку настанка саобраћајне незгоде.....	88
Расподела настрадалих лица посматрано према коришћењу пасивне заштите	89
3.2. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ЖИТИШТЕ	91
3.3. СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ	100
3.4. ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	101
4. ДЕФИНИСАЊЕ ЖЕЉЕНОГ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ЖИТИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ	102
4.1. АМБИЦИЈА	102
4.2. ВИЗИЈА	102
4.3. МИСИЈА	102
4.4. ОПШТИ ЦИЉ	102
4.5. ПОСЕБНИ ЦИЉ.....	104
4.5.1. Краткорочни циљеви.....	104
4.5.2. Дугорочни циљеви	105
4.6. САРАДЊА И НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	106
4.7. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА.....	107
4.7.1. КЛАСИФИКАЦИЈА КЉУЧНИХ СТУБОВА У СКЛАДУ СА НАЦИОНАЛНОМ СТРАТЕГИЈОМ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2030. ГОДИНЕ.....	107
Прва кључна област рада (први стуб): Систем управљања безбедношћу саобраћаја	107
Друга кључна област рада (други стуб): Безбедни путеви.....	108
Четврта кључна област рада (четврти стуб): Безбедни учесници у саобраћају	109
Пета кључна област (пети стуб): Деловање након саобраћајне незгоде	109
4.7.2. КЛАСИФИКАЦИЈА КЉУЧНИХ СТУБОВА У СКЛАДУ СА ПЕТ СТУБОВА ГЛОБАЛНОГ ПЛАНА АКТИВНОСТИ ЗА ДЕКАДУ 2021-2030 (WHO, UN).....	110
Прва кључна област (први стуб): Мултимодални транспорт и планирање намене површина	110
Друга кључна област (други стуб): Безбедни путеви.....	111
Трећа кључна област (трећи стуб): Безбедна возила	111
Четврта кључна област (четврти стуб): Безбедни учесници у саобраћају	112
Пета кључна област (пети стуб): Активности након саобраћајне незгоде	112
4.8. ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ, ЕВАЛУАЦИЈА И ИЗВЕШТАВАЊЕ	113
5. ЛИТЕРАТУРА	115
6. ПОПИС СЛИКА.....	116
7. ПОПИС ТАБЕЛА	117
8. ПОПИС ДИЈАГРАМА	119



ЛИСТА СКРАЋЕНИЦА И АКРОНИМА

АБС	Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије
БДП	Бруто домаћи производ;
ЕС	Европска комисија;
ЕУ	Европска Унија;
ЕТСC	Европски савет за безбедност у саобраћају;
GRSP	Глобално партнерство за безбедност саобраћаја;
ИТС	Интелигентни транспорти систем;
ЈЛС	Јединице локалне самоуправе;
ЛС	Локалних самоуправа;
ЛТП	Лаке телесне повреде;
МУП	Министарство унутрашњих послова;
OECD	Организације за економску сарадњу и развој;
PRI	Међународна организација за безбедност саобраћаја;
ПБС	Провера безбедности саобраћаја;
ПОГ	Погинула лица;
PIARC	Светска друмска асоцијација;
РБС	Ревизија безбедности саобраћаја;
SEETO	Транспортна опсерваторија југоисточне Европе;
СССР	Савез Совјетске Социјалистичке Републике;
CH са ПОГ.	Саобраћајне незгоде са погинулим лицима;
CH са ПОВ.	Саобраћајне незгоде са повређеним лицима;
CH са МШ	Саобраћајне незгоде са материјалном штетом;
ТАС	Комисија за незгоде у транспорту;
ТКПБС	Тело за координацију послова безбедности саобраћаја;
ТТП	Тешке телесне повреде;
УК	Уједињено Краљевство;
UN	Уједињене нације;
УСП	Управа саобраћајне полиције;
WHO	Светска здравствена организација;



1. УВОД

Интензиван развој саобраћаја, поред низа предности, којима је допринео развоју и напретку цивилизације, и чиме се издваја као један од основних елемената на којима почива савремено доба, довео је и до појаве низа штетних ефеката.

Данас, саобраћај је праћен великим бројем негативних друштвених појава који нарушавају интересе друштва. Поред загађивања околине, пожара на превозним средствима или стварима које се превозе, угрожавања од опасних материја, застоја односно прекида у саобраћају и томе слично, у негативне друштвене појаве спадају и саобраћајне незгоде.

Саобраћајне незгоде и последице страдања у саобраћајним незгодама издвојиле су се као значајан глобални проблем. Последњих деценија двадесетог века проблеми безбедности саобраћаја су порасли великом брзином у целом свету.

Узимајући у обзир успешно спроведене стратегије за унапређење безбедности саобраћаја у развијеним земљама током друге половине прошлог века, Уједињене нације су од 2004. године усвојиле низ резолуција којима су указале на глобални проблем страдања у саобраћају. Ове резолуције истичу важност саобраћајне безбедности, потребу за јачањем институција и спровођењем стратегија на свим нивоима. Поред тога, организације као што су Светска здравствена организација, Европска унија и друге међународне организације донеле су стратешке документе који су допринели смањењу страдања у саобраћају и који могу служити као основа за националне, регионалне и локалне стратегије и планове за безбедност саобраћаја. У последњих 40 година најразвијеније земље успешно управљају безбедношћу саобраћаја, стално смањујући број саобраћајних незгода и настрадалих, упркос повећању броја возила, возача и пређених километара. Насупрот томе, у земљама са ниским и средњим бруто националним дохотком број незгода и настрадалих лица значајно расте.

Сваке године, у Свету, погине до 1,2 милиона у саобраћајним незгодама, од којих скоро половину чине пешаци, бициклисти и мотоциклисти, док лаке и тешке повреде задобије до 50 милиона људи (WHO, 2015). Када се посматра популација од 15. до 29. година саобраћајне незгоде су водећи узрок смртности, затим следе самоубиства, AIDS, убиства и тако даље (WHO, 2015).

Економски трошкови саобраћајних незгода, у земљама са „ниским и средњим“ приходима, оптерећују буџете најчешће у нивоу до 5% бруто националног дохотка, док посматрано на глобалном нивоу саобраћајне незгоде оптерећују буџете најчешће у нивоу до 3% бруто националног дохотка (WHO, 2015).

До оваквих поражавајућих резултата дошло је услед пораста броја моторних возила и броја „рањивих“ учесника у саобраћају, али и као последица нереализовања одговарајућих стратегија безбедности саобраћаја на путевима и неспровођења одговарајућих управљачких мера.

Израда Стратегије безбедности саобраћаја за одређену територију или субјект представља обиман и сложен процес који укључује детаљну анализу постојећег стања безбедности саобраћаја, као и дефинисање жељеног стања кроз визије и дугорочне и краткорочне циљеве. Овај процес подразумева и



координирано планирање и спровођење управљачких мера како би се постојеће стање постепено приближило жељеном нивоу безбедности саобраћаја.

Стратешко управљање безбедношћу саобраћаја подразумева развијен заштитни систем, активно учешће бројних субјеката, као и сарадњу и усаглашено деловање. Ово су веома амбициозни, али неопходни услови који још увек нису у потпуности обезбеђени. Успех у реализацији стратегије зависиће од квалитета садржаја, добро постављених циљева, избора и планирања оптималних мера, активности надлежних субјеката у разним областима и посвећености оних директно одговорних за спровођење стратегије, а посебно од политичке и полицијске подршке.

Управљање у безбедности саобраћаја обухвата три процеса:

1. Утврђивање и праћење постојећег стања;
2. Дефинисање жељеног стања;
3. Примену управљачких мера којима се постојеће стање приближава жељеном стању.

Праћење постојећег стања подразумева низ поступака усмерених на прикупљање тачних података, формирање и континуирано ажурирање базе података о саобраћају, путевима, саобраћајним незгодама, њиховим последицама, као и осталим значајним показатељима безбедности саобраћаја. Када се у обзир узму актуелни политички, економски, социјални, културолошки и саобраћајни услови, одређује се жељени ниво безбедности у саобраћају, односно прихватљив ниво угрожености у саобраћају.

Жељено стање се остварује кроз примену пажљиво планираних, стручно осмишљених и одрживих мера, које имају за циљ да постојећи ниво ризика сведу на друштвено и политички прихватљив ниво.

Као и у другим областима, најбољи начин за обезбеђивање услова за успешно и ефикасно управљање и постизање циљева у безбедности саобраћаја јесте креирање и доследна примена стратешких докумената (политика, стратегија и акционих планова). Стратешки документи обезбеђују политички прихватљив, стручан и добро усмерен утицај на кључне елементе саобраћајног система, при чему су успостављање заштитног система и добра сарадња између појединачних елемената система од кључног значаја за успех предложених мера. Наиме, само уз успостављену сарадњу између корисника саобраћаја, оних који остварују приходе од саобраћајних активности, и оних који су задужени за његово управљање, може се доћи до безбедног и одрживог саобраћаја.

За потребе ове Стратегије безбедности саобраћаја, а у процесу прикупљања стручне и научне грађе везане за израду стратегија у свету и код нас, прикупљена су савремена светска искуства у безбедности саобраћаја, као и позитивна пракса. Анализом ових докумената се дошло до најсавременијих концепата управљања саобраћајним системима у свету, као најбоље светске праксе. Извршено је поређење са домаћом праксом, при чему је вршено сагледавање могућности примена најбоље светске праксе на нашим просторима, а посебно на територији општине Житиште. Прикупљена светска искуства су била основ за стратегију безбедности саобраћаја општине Житиште, и предлог одговарајућих решења за унапређење безбедности саобраћајног система.

У наставку је извршено формирање концепта базе података о саобраћајним незгодама на територији општине Житиште. Анализом доступних података је



дат преглед тренутног стања безбедности саобраћаја, као и приказ стања безбедности саобраћаја у протеклом периоду, на основу чега су препознати одређени периоди са повећаном угроженошћу учесника у саобраћају. Такође, за потребе ове стратегије извршена је и анализа индикатора безбедности саобраћаја за територију Житишта, а што је предуслов за утврђивање постојећег стања безбедности саобраћаја. У овој Стратегији анализирани су Ставови учесника у саобраћају, као и укупно друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода. Анализа свега наведеног омогућила је утврђивање постојећег стања безбедности саобраћаја на територији општине Житиште.

У Стратегији је дефинисано жељено стање безбедности саобраћаја на територији општине Житиште кроз општи циљ: „Без погинулих лица до 2030. године, смањен број тешко повређених лица за најмање 30% и смањење броја лако повређених лица за 50% до 2030. године, посматрано у односу на 2023. годину“, кроз дефинисање пет стубова деловања и то:

- Мултимодални транспорт и планирање намене површина;
- Безбедни путеви;
- Безбедна возила;
- Безбедни учесници у саобраћају;
- Активности након саобраћајне незгоде.

У Акционом плану који је саставни део ове Стратегије одређене су мере и активности, носиоци активности као и период реализације. Такође, ова Стратегија дефинише и начин кооперације и координације између носиоца активности и субјеката безбедности саобраћаја.



2. ПРЕГЛЕД РЕЛЕВАНТНЕ ЛИТЕРАТУРЕ О УПРАВЉАЊУ И СТРАТЕГИЈАМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Развијене земље света су још седамдесетих година прошлог века примениле системски приступ управљања безбедношћу саобраћаја, са акцентом на унапређивању безбедности рањивих учесника у саобраћају. Како би циљ Србије требало да буде достизање нивоа безбедности саобраћаја земаља које предњаче у овој области, потребно је детаљно изучити доступну релевантну литературу и усвојити напредне приступе и ефикасна решења. На овај начин могуће је избећи непотребне трошкове (избором мера које су се у пракси показале као ефикасне), уз напомену да локални услови у Србији морају бити узети у обзир. Наиме, специфичност саобраћајних услова у Србији може утицати да неке мере које су у пракси других земаља биле ефикасне, нису применљиве у „домаћим“ околностима. С обзиром на то, веома је значајна улога локалних власти, које најбоље познају конкретно стање на терену на територији своје надлежности и могу дати кључне смернице при избору најефикаснијих контрамера.

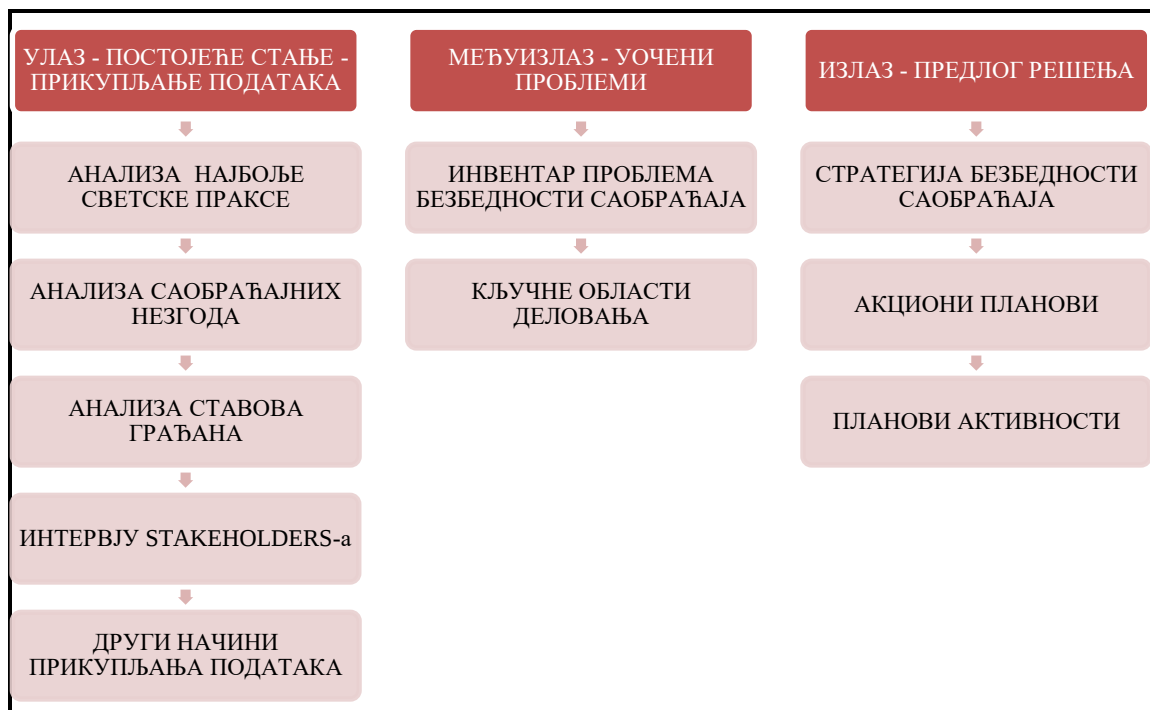
2.1. ЛИТЕРАРНИ ПРЕГЛЕД РЕЛЕВАНТНЕ НАУЧНЕ ГРАЂЕ И ПРАКТИЧНИХ ИСКУСТАВА У УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

2.1.1. Релевантна научна грађа

"Bottom-up" и "top-down" приступ при дефинисању стратегије безбедности саобраћаја – студија примера: Град Београд

(Vujanić, M., Lipovac, K., Jovanović, D., Pešić D., Antić, B (2013): "BOTTOM-UP" AND "TOP-DOWN" APPROACH FOR DEFINING ROAD SAFETY STRATEGY-CASE STUDY: CITY OF BELGRADE, IJTTE Vol. 3(2), pp. 185-203, ISSN 2217-544X (print), ISSN 2217-5652 (online), DOI 10.7708/2217-544X)

У раду је на примеру стратешког документа за град Београд приказан концепт за дефинисање стратегије и кључних области стратегије безбедности саобраћаја, који користи „top-down“ и „bottom-up“ приступ протока информација. Специфичност креирања стратегије је то што се град Београд састоји од 10 урбаних и 7 руралних општина, па је било неопходно наћи модел стратешког документа који би обухватио све проблеме како на градском нивоу, тако и у свих 17 општина. Модел представљен овим радом предвиђа креирање једног кровног стратешког документа и 17 акционих планова за сваку од општина, а кровни документ се добија преклапањем („overlap“) 17 акционих планова.



Слика бр. 1. Алгоритам процеса формирања стратегије безбедности саобраћаја

Први корак при изради стратегије представља дефинисање постојећег стања, а прву фазу првог представља истраживање и детаљна анализа најбоље светске праксе. Потребно је анализирати већ постојеће начине решавања уочених проблема, на какав начин делују примењене мере, односно какви су остварени резултати и ефекти. У наредном кораку анализе постојећег стања спроводи се анализа ставова грађана у циљу утврђивања, односно дефинисања субјективних ризика у саобраћају. Субјективни ризици у саобраћају су скоро на истом нивоу важности као и објективни по питању деловања. Због тога је важно уочити и јасно дефинисати субјективне ризике, јер се отклањањем субјективних ризика такође утиче на унапређење безбедности саобраћаја.

У оквиру реализације процеса израде стратешког документа у свакој од општина је дефинисана радна група, коју су сачињавали најмање три члана и то представник саобраћајне полиције и представници општинске управе задужени за послове саобраћаја.

Радна група је имала задатак да припреми инвентар проблема безбедности саобраћаја имајући у виду: искуства општинске власти – захтеви грађана у погледу безбедности саобраћаја, искуства превозника, искуства предшколских установа, искуства здравствених установа, искуства школа, искуства аутошкола итд. Такође, радна група је спровела и SWOT (Strenght (Снага) - Weakness (Слабост) - Opportunity (Прилика) - Treat (Претња)) анализу саобраћајног система сваке општине.

У другом кораку се на основу претходне свеобухватне анализе постојећег стања дефинишу проблеми у безбедности саобраћаја, односно инвентар проблема у безбедности саобраћаја, како на општинском нивоу, тако и након тога на градском нивоу. Након анализе постојећег стања могу се идентификовати фактори ризика и области ризика, односно проблеми у безбедности саобраћаја. Проблеми у безбедности саобраћаја се групишу у



кључне области којима би требало да се бави стратегија безбедности саобраћаја. Код дефинисања кључних области потребно је на првом месту водити рачуна да број кључних области буде прихватљивих размера. Другим речима, када се уоче проблеми безбедности саобраћаја потребно је дефинисати неколико кључних области којима ће се стратегија бавити у основи, а никако дефинисати нпр. на десетине кључних области.

Табела бр. 1. Пример SWOT анализе за једну од општина

S ➤ Постојање законске подршке; ➤ Политичка подршка – основано тело за безбедност саобраћаја; ➤ Стручна оспособљеност тима; ➤ Спремност локалне самоуправе за реализацију акционог плана.	W ➤ Недостатак надлежности из области послова саобраћаја на локалном нивоу; ➤ Недостатак катастра саобраћајне сигнализације; ➤ Недовољно развијена саобраћајна инфраструктура; ➤ Неприлагођена инфраструктура различитим потребама (лица са посебним потребама, деца, ...); ➤ Контрола приступа на саобраћајницама високог ранга; ➤ Независност тела која се баве саобраћајем и безбедношћу саобраћаја.
O ➤ Стратегија безбедности саобраћаја; ➤ Сарадња са Секретаријатом за саобраћај; ➤ Заинтересованост школа и предшколских установа за едукацију деце; ➤ Заинтересованост локалних власти; ➤ Сарадња са осталим заинтересованим субјектима (МУП, Превозници, Хитна помоћ, Ватрогасци, друга предузећа и институције); ➤ Устаљене (континуиране) кампање о безбедности саобраћаја; ➤ Подршка медија; ➤ Обука/дообука представника локалних власти; ➤ Боље коришћење Беовоза.	T ➤ Нестабилна политичка ситуација; ➤ Комплексни захтеви корисника; ➤ Спорост у спровођењу Закона; ➤ Недостатак финансијских средстава за спровођење планираних акција; ➤ Ненаменско трошење средстава; ➤ Спорост у решавању имовинско-правних односа; ➤ Спорост у добијању грађевинских дозвола.

Трећи корак подразумева давање смерница и дефинисање активности и мера за решавање проблема у безбедности саобраћаја. Познавањем проблема на свакој општини понаособ могуће је дефинисати акционе планове за сваку општину. Акциони план је скуп мера и акција који се користе ради достизања пројектованог циља. Формирањем акционих планова на нивоу општина дефинисан је правац деловања по питању кључних области за сваку од општина. Градска стратегија ће представљати практично „пресек“ општинских акционих планова. Другим речима, заједнички проблем за све општине ће бити проблем који ће се налазити у градској стратегији безбедности саобраћаја, а посебни проблеми ће се, поред заједничких проблема, налазити у акционим плановима општина.



ПЛАН АКТИВНОСТИ				
активност	носилац	остали учесници	циљни датум	процењени трошкови

Слика бр. 2. План активности

У оквиру акционих планова за сваку општину понаособ дефинисани су и планови активности, који представљају конкретне мере и активности које треба спровести на нивоу општине, ради остваривања циља стратегије. Планови активности се припремају за све кључне области и сваки од планова активности садржи низ мера и акција усмерених ка достизању циља стратегије безбедности саобраћаја града Београда. Планови активности садрже: конкретну активност, акцију, односно меру; носиоца активности; остале учеснике у спровођењу активности; циљни датум остваривања активности; као и процењене трошкове за спровођење активности.

Управљање безбедношћу саобраћаја према циљевима: Критичка анализа Норвешког приступа

(Elvik, R (2007): ROAD SAFETY MANAGEMENT BY OBJECTIVES: A CRITICAL ANALYSIS OF THE NORWEGIAN APPROACH, Accident Analysis and Prevention Vol. 40, pp. 115-122)

Норвешка администрација за јавне путеве развила је свеобухватан систем управљања безбедношћу на путевима према одређеним циљевима. У оквиру Националног транспортног плана за период 2010.–2019., постављен је широк спектар циљева који обухватају понашање учесника у саобраћају, стандарде безбедности возила и безбедност путева, а све с крајњим циљем – смањења броја погинулих и тешко повређених за 50% до 2020. године.

Овај рад описује карактеристике система и садржи његову критичку анализу, при чему су идентификовани фактори који утичу на ефективност оваквог начина управљања. Закључак је да, иако норвешки систем управљања према циљевима има велики број позитивних аспеката, такође садржи и значајне слабости које могу ограничити његову ефективност. Због тога се не може са сигурношћу тврдити да ће главни циљ – смањење броја погинулих и тешко повређених за 50% – заиста бити остварен. Норвешки политичари не пружају довољну подршку квантитативним циљевима безбедности на путевима, па је мало вероватно да ће сви постављени циљеви бити постигнути до 2020. године. Осим тога, неки циљеви се односе на резултате који нису у потпуности у надлежности норвешких власти, док су други постављени сувише амбициозно.

Систем обухвата превише циљева. За ефикаснији систем управљања безбедношћу на путевима према циљевима потребно је: (а) фокусирати се на неколико кључних циљева усмерених на критичне факторе као што су брзина, вожња под дејством алкохола и коришћење сигурносног појаса; (б) добити снажну подршку од стране државних власти и водећих политичара; (в) успоставити систем подстицаја у коме би постизање циљева било награђивано, а они који не постигну циљеве били би санкционисани. Овакав систем



подстицаја је неопходан, јер је за постизање свих циљева потребна сарадња неколико владиних агенција.

Унапређење стратегије третмана црних тачака

(Duarte, A., Corben B (1998): IMPROVEMENT TO BLACK SPOT TREATMENT STRATEGY, Report No. 132, Monash University, Accident Research Centre)

Резултати анализе различитих програма третмана црних тачака у Викторији указују на посебну ефикасност неколико типова третмана. Од 43 типа третмана који су обухваћени Програмом црних тачака Комисије за незгоде у транспорту (ТАС), идентификовано је пет типова третмана који нису имали жељене ефекте, јер се број незгода или повећао или остао непромењен. Типови неефикасних третмана црних тачака се односе на пешачке објекте, заштиту на мостовима, унапређење светла на коловозу, третман проклизавања и подизање пречки на саобраћајним знаковима.

Постоји оквир за унапређење програма кроз ригорознију и систематску примену процедура за идентификацију локација црних тачака. На пример, при третирању рута на којима је однос између незгода у току дана и ноћи значајно изнад просека, за унапређење безбедности саобраћаја, требало би применити мере унапређења осветљења. Пешаци представљају најугроженију и најрањивију групу учесника у саобраћају, зато је јако битно третирати локације где долази до великог броја незгода са учешћем пешака. Подизање нивоа безбедности саобраћаја могуће је постићи инсталацијом сигнала, са могућношћу управљања од стране пешака, уз примену осталих контрамера, као што су непрекидне ограде, изградња разделних острва за пешаке, мерама за контролу брзине возила. Умањење броја проклизавања возила на коловозу, постиже се додатним мерама за смиривање брзина возила пре уласка у хоризонталне кривине, на местима где је радијус кривине мањи од минималног радијуса за постојеће ограничење брзине. Потребно је узети у обзир процену исплативости реконструкције коловоза, са фокусом на радијус кривине, додатно витоперење, заливање ивица и унапређену дренажу. Већа отпорност на проклизавање коловозне конструкције се може постићи и бољим дизајном и употребом савременијих материјала за израду коловоза. Боља уочљивост табли саобраћајних знакова на стубовима, тамо где је видљивост значајно ограничена, може се постићи допунским непрекидним или трепћућим светлосним знаковима, при чему би стратегија одржавања требало да има висок приоритет код овог начина третирања црних тачака.

Подаци који су коришћени у процени Програма црних тачака ТАС за 1992/94 су ажурирани и комбиновани са подацима из 1994/96. Главни налаз студије представља чињеница да од 75 анализираних третираних локација, 34% нису биле локације црних тачака у периоду пре, 30% су биле црне тачке које су успешно третиране и 36% су биле црне тачке чији третман није имао жељени ефекат.



Табела бр. 2. Ефекти примењених третмана црних тачака

Тип третмана	Број локација	Нису црне тачке у периоду пре	Успешни третмани црних	Третмани нису показали успех
Пешачки објекти	15	40%	27%	33%
Ограде на мостовима	19	74%	5%	21%
Осветљење на улицама	27	15%	59%	26%
Отпорност на клизање	7	28%	44%	28%
Пречке на стубовима	7	14%	14%	72%
УКУПНО	75	34%	30%	36%

2.1.2. Практична искуства у управљању безбедношћу саобраћаја

**UN - Резолуција усвојена од стране Генералне Скупштине, 64/255.
Глобално унапређење безбедности на путевима**

(RESOLUTION ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY, 64/255. IMPROVING GLOBAL ROAD SAFETY, United Nations, General Assembly, sixty-fourth session, agenda item 46, 2010)

Резолуције Уједињених Нација закључно са резолуцијом број 64/255, од 10. маја 2010. године наглашавају значај за земље чланице да наставе да користе препоруке из Извештаја о превенцији повреда у друмском саобраћају, као оквир за деловање ради унапређења безбедности саобраћаја, посебно обрађујући пажњу на главне факторе ризика које су у њему идентификоване, и то не коришћење сигурносних појасева, не коришћење заштитних седишта за децу у возилима, неношење кациге, вожња под утицајем алкохола, небезбедна брзина и недостатак одговарајуће инфраструктуре, са посебним освртом на рањиве учеснике саобраћаја. Резолуција Уједињених Нација 64/255 позива државе чланице да учествују у пројектима које организује УН, на пружање помоћи земљама са средњим и нижим националним дохотком за остваривање њихових циљева у безбедности саобраћаја, јачање међународне сарадње узимајући у обзир потребе земаља у развоју да изграде капацитете у безбедности саобраћаја, пружање финансијске и техничке помоћи јачању капацитета земаља у развоју.

WHO – Европски извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима: Ка безбеднијим путевима и здравијем избору транспорта

(EUROPEAN STATUS REPORT ON ROAD SAFETY: TOWARDS SAFER ROADS AND HEALTHIER TRANSPORT CHOICES. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2009)



Током 2004. године, Светска здравствена организација (WHO) и Светска банка (WB) су заједнички објавили Светски извештај о превенцији повреда у друмском саобраћају. У извештају су приказани показатељи тежине последица услед повреда у друмском саобраћају и препоручен је низ акција које би државе могле да реализују. Повреде услед саобраћајних незгода у друмском саобраћају представљају главни здравствени проблем у европском региону WHO (53 земље учеснице) и доводе до преране смрти око 120.000 људи сваке године. Оне су водећи узрок смрти код деце и младих одраслих људи од 5 до 29 година. Поред погинулих, оцењује се да око 2,4 милиона људи бива тешко повређено или примљено у болнице сваке године. Поред бола и патње којима су изложене породице, повређени у друмском саобраћају изазивају значајне економске губитке за друштво и до 3% укупног домаћег бруто производа у свакој земљи.

Пешаци, бициклисти и моторизовани двоточкаши представљају 39% свих погинулих у друмским саобраћајним незгодама. Стопа смртности од повреда у друмском саобраћају у региону износи 13,4 на 100.000 становника, што је мање од глобалне стопе од 18,8 на 100.000 становника. Међутим, у региону су и даље присутне велике неједнакости, што показују стопе смртности (ови подаци су моделирани у неким земљама, како би се кориговале разлике у дефиницијама и потпуности).

Стопа у земљама са малим и средњим приходима је 18,7 на 100.000 становника, два пута већа него у земљама са великим приходима (7,9 на 100.000 становника). Нордијске земље имају најмање стопе смртности у региону и на свету (просечно 5,7 на 100.000 становника). Насупрот томе, просечна стопа смртности у CIS земљама (заједница независних држава или савез које чине 10 бивших СССР република) (21,8 на 100.000 становника) је скоро четири пута већа. Казахстан тренутно има највећу стопу смртности у региону (30,6 на 100.000 становника), после чега следе остале CIS као што је Руска Федерација (25,2 на 100.000 становника) или Киргистан (22,8 на 100.000 становника). Међу земљама Европске Уније, Летонија и Литванија имају највеће стопе смртности (22,4 и 17,9 на 100.000 становника, респективно).

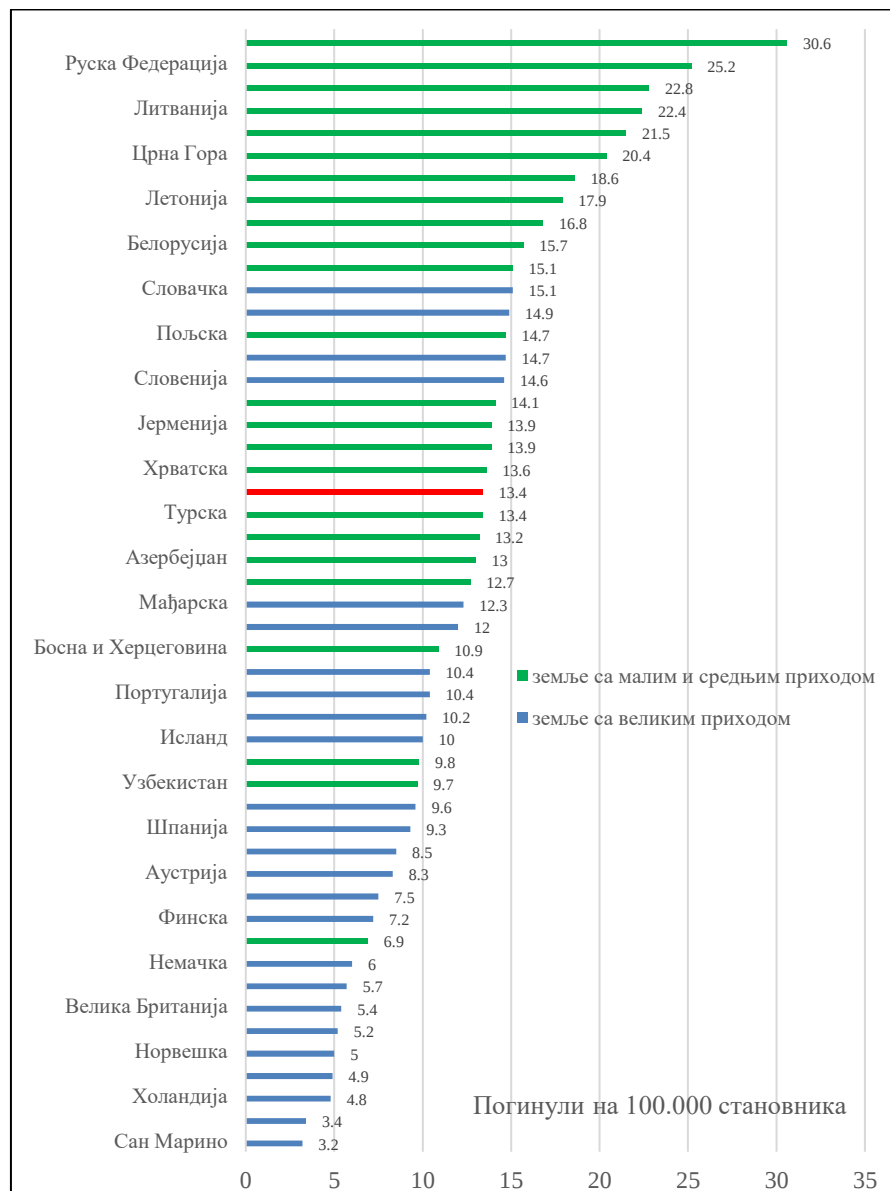
Мушкарци представљају 80% погинулих међу младим одраслим особама. Ризик међу младим одраслим особама од 20-24 година је пет пута већи у Естонији и Литванији него у Норвешкој. Слично томе, велике стопе смртности међу младим одраслим особама су присутне и у јужним деловима региона, у земљама као што су Хрватска, Грчка, Црна Гора и Словенија. Руска Федерација, Украјина и Казахстан чине 23% популације у региону, а носе 43% регионалног терета погинулих у друмском саобраћају. Са својих 36.000 жртава, Руска Федерација има највећи број погинулих у друмском саобраћају у региону.

Расподела рањивих учесника у саобраћају у региону битно се разликује. У ЕУ највећи проценат жртава чине возачи моторизованих двоточкаша и бициклисти. У Грчкој, на Кипру, у Италији и Француској, међу жртвама друмских саобраћајних незгода има највише возача моторних двоточкаша, више од 1 на 4 погинуле особе. Делимични разлог за то је већа употреба моторних двоточкаша у овим земљама, нарочито у градским срединама, као и могућност добијања дозволе пре 18 година.

У земљама CIS међу погинулима је највећи проценат пешака: 37% од свих погинулих на путевима. Украјина, Таџикистан и Киргистан имају највећи удео жртава у региону (56%, 44% и 43%, респективно). Један од разлога је чињеница



да су градови у многим CIS земљама пројектовани у време када је моторни саобраћај био веома ограничен, а на путевима је највише било професионалних возача. Побољшање друмске инфраструктуре, обуке возача и принуде нису успели да прате појачање моторизованости. Потребе рањивих учесника у саобраћају још увек нису сасвим узете у обзир. На пример, у већини земаља CIS, ограничење брзине у насељу је и даље 60 km/h.



Дијаграм бр. 1. Стопе смртности од повреда у друмском саобраћају на 100.000 становника, на подручју Европског региона Светске здравствене организације

У циљу заштите рањивих учесника у саобраћају требало би поставити максимално ограничење брзине у насељу до 50 km/h. Локалне власти би требало да имају овлашћење да пооштре ограничења брзине у стамбеним областима на 30 km/h. Неопходна је строга принуда ограничења брзине од стране полиције, при чему би требало да буду усвојени и примењени свеобухватни закони о обавезној употреби кацига за све возаче моторизованих двоточкаша. Поред тога, градски планери и друмски инжењери морају



координирано да спроводе унапређење инфраструктуре, као што су пешачке зоне, мере за умиривање саобраћаја, пешачки прелази, пешачки мостови и подземни пролази и бициклическе стазе.

Активности у циљу побољшања институционалног оквира обухватају оснивање водеће агенције за безбедност на путевима, која је адекватно финансирана, што се нарочито односи на земље са малим и средњим приходима. Земље са малим и средњим приходима би требало да имају вишесекторске стратегије безбедности на путевима које су формално одобрене, са мерљивим циљевима, како би процес реализације могао бити праћен на одговарајући начин.

Све земље би требало да поседују законску регулативу у вези вожње под дејством алкохола, са границом од 0,05 g/dl или мање. Више земаља би требало да постави посебне (оштрије) границе за младе и нове возаче, уз ефикасније спровођење принуде у области алкохола. Обавезна употреба заштитних каца на свим типовима моторних двоточкаша, би требало да буде уређена законском регулативом, у свим земљама, уз ефикасније спровођење принуде. Употреба сигурносног појаса би требало да буде обавезна и за путнике на задњем седишту, па би у том смислу била потребна боља принуда у већини земаља.

Већи број земаља мора усвојити законску регулативу, која регулише главне факторе ризика за настанак саобраћајних незгода, попут брзине, вожње под дејством алкохола, употребом сигурносног појаса, седишта за децу и каца. Потребно је боље спровођење принуде, а што може бити постигнуто путем непрекидних кампања и масовних медијских кампања, ради бољег информисања јавности.

Кључне акције за побољшање регулисања безбедности на путевима подразумевају учесталију проверу безбедности моторних двоточкаша. Више пажње би требало посветити ревизијама безбедности саобраћаја на путевима, при чему би обавезно осигурање возила требало бити реализовано у земљама које до сада нису увеле обавезно осигурање возила.

Уједињено Краљевство (УК), Министарство транспорта – Савети о локалним стратегијама безбедности на путевима

(ADVICE ABOUT LOCAL ROAD SAFETY STRATEGIES. London, Department for Transport, 2009)

Препоруке садржане у овом документу су намењене свима који су укључени у развој и реализацију локалних стратегија безбедности на путевима (Стратегија), у циљу подизања нивоа безбедности на путевима и смањења броја настрадалих. Представљени материјал је базиран на публикацији Министарства за транспорт „Безбеднији начин: Консултације у вези стварања британских путева најбезбеднијим на свету“ (април, 2009. године). Циљ развоја Стратегија требало би да буде постизање већег локалног смањења жртава на путевима, кроз подстицање бољег функционисања и координираног спровођења активности локалних власти и њихових партнера, уз учешће и информисање јавности.

Локалне власти усмеравају развој и формирају правни основ за имплементацију Стратегије, док остале агенције и партнерства за безбедност на путевима заузимају централно место у реализацији активности на развоју и



имплементацији. Ефективна координација доприноса различитих локалних агенција, које употпуњују предузете активности на националном нивоу, представља кључни део локалних стратегија. Главни циљ Стратегије је смањење броја страдалих, нарочито погинулих и тешко повређених, при чему циљеви стратегије морају бити усклађени са општим циљевима друштва.

Стратегије представљају интегрални део доста обухватнијих локалних транспортних планова, који могу подразумевати сарадњу са главним послодавцима, у вези већег броја транспортних питања, укључујући путне планове. Стратегије су такође у великом степену повезане са питањима ширег опсега од транспорта, на пример са Планом за децу и младе људе. За постизање најбољих резултата препоручује се комбинована примена мера едукације, принуде и инжењеринга.

Ефективна употреба података, укључујући идентификацију циљних локација и категорија (група) учесника у саобраћају, уз паралелно праћење и процену, пресудна је за развој и реализацију Стратегија. Стратегија безбедности саобраћаја мора бити подржана кроз законске основе као нпр. Закон о друмском саобраћају из 1988, а минимални период обухваћен стратегијом безбедности саобраћаја не би требало да буде краћи од пет година.

Кључни елементи Стратегија обухватају локалне циљеве у виду смањења броја жртава на путевима (броја погинулих или тешко повређених, број погинуле или тешко повређене деце), уз реализацију одрживе транспортне стратегије. Циљне групе су дефинисане на основу анализе података добијених из Формулара STATS19, за податке о настрадалим лицима у саобраћајним незгодама, тако да три најугроженије групе у саобраћају представљају млади возачи и путници (17 до 24 година), мотоциклисти и пешаци у градским срединама.

Табела бр. 3. Кључне компоненте локалне стратегије безбедности саобраћаја

Кључне компоненте локалне стратегије безбедности на путевима	Садржај
Локални циљеви смањења жртава подржавају опште циљеве друштва	Циљеви у складу са другим локалним стратегијама; Амбициозни циљеви базирани на доказима (чињеницама).
Приступ базиран на анализи података	Дефинисање кључних изазова (нпр., угрожене групе учесника у саобраћају); Приоритети у оквиру програма едукације, инжењеринга и принуде базирани на анализи података.
Рад у јаким партнерствима	Кључне партнерске групе активно учествују у развоју; Стратегија има значајно место у приоритетима партнера.
Професионална и систематска реализација	Заједничка примена едукације, инжењеринга и принуде; Професионалци из различитих области ангажовани на стратегији; Информисање оперативног особља о стратегији.
Финансирање и процена	Јасан план, укључујући трошкове и планиране излазе; Праћење излазних резултата и процена ефективности.
Приоритетне теме	Фокус на локално важним кључним изазовима, у оквиру <i>Безбеднијег начина</i> ; Остали кључни локални приоритети и обухваћени контексти.



Сарадња са утицајним субјектима је битан елеменат Стратегије, тако да се подстиче формирање партнерстава између локалне друмске управе, полиције, ватрогасне и спасилачке службе, Агенције Министарства за транспорт као и осталих релевантних установа. Професионална и систематска реализација Стратегије подразумева ангажовање професионалаца из различитих области, у оквиру организација у којима су запослени. Реализацији стратегије безбедности на путевима, такође доприноси преношење информација и подизање свести о значају кључних активности међу особљем из других агенција. Систематски приступ при анализи извештаја о саобраћајним незгодама, идентификација места, праваца или области на којима би требало применити контрамере и циљна едукација о безбедности саобраћаја су од виталне важности за ефективну реализацију стратегије.

Комбиновањем мера едукације, принуде и инжењеринга остварују се већи ефекти у односу на суму ефеката мера из појединачних области. Дефинисање начина финансирања и усмеравања средстава представља кључни услов за ефективан рад партнерстава, па је у складу са тим неопходно постизање договора међу члановима партнерстава (као што су локалне власти, полиција, ватрогасне и спасилачке службе) о расподели финансијских средстава. Праћење реализације и ефективности дефинисаних мера у стратегији безбедности на путевима, без обзира да ли су у питању инжењерске или едукативне мере, требало би да представља интегралну компоненту Стратегије.

WHO – Приручник за превенцију повреда у друмском саобраћају

(ROAD TRAFFIC INJURY PREVENTION: TRAINING MANUAL. WHO, 2006)

Повреде у друмском саобраћају се, као узрок смрти у свету, налазе на једанаестом месту, тако да, према прорачунима, имају удео од 2,1% у односу на све умрле на свету. Даље, смрти узроковане повредама у друмском саобраћају, по прорачунима чине 23% од укупног броја људи у свету, који су подлегли повредама. Од укупног броја смртно страдалих у саобраћајним незгодама, у земљама са ниским или средњим дохотком, смртно страда далеко највећи проценат људи (90%), при чему у овим земљама живи 5098 милиона људи или 81% светске популације, која поседује око 20% возила у свету.

Табела бр. 4. Стопа смртности услед повреда у друмском саобраћају
(на 100.000 становника) у регионима WHO, 2002. година

WHO регион	Земље са ниским и средњим дохотком	Земље са високим дохотком
Афрички регион	28.3	—
Регион Америка	16.2	14.8
Регион југоисточне Азије	18.6	—
Европски регион	17.4	11.0
Источномедитерански регион	26.4	19.0
Западнопацифички регион	18.5	12.0

WHO афричког региона има највишу стопу смртности, са 28,3 смрти на 100.000 становника, а незнатно боља ситуација заступљена је у земљама ниског и средњег дохотка источно-медитеранског региона, са 26,4 смрти на 100.000



становника. Процењено је да у земљама WHO западно-пацифичког региона и WHO југо-источног региона Азије, броја смртно страдалих у саобраћају износи 50% у односу на број смртно страдалих у саобраћају на светском нивоу.

Више од 50% смртно страдалих у саобраћајним незгодама припадају старосној категорији између 15-44 година, при чему 73% погинулих у друмском саобраћају, на глобалном нивоу, чине мушкарци. Рањиви учесници у саобраћају (пешаци, бициклисти и мотоциклисти) имају много веће учешће, у односу на укупан број повређених, у земљама са ниским и средњим, него у земљама са високим дохотком.

Процењено је да трошкови саобраћајних незгода у друмском саобраћају, на светском нивоу, износе 518 милијарди америчких долара, при чему висина трошкова незгода у земљама ниског и средњег дохотка, износи 65 милиона америчких долара, што превазилази количину средстава примљену као помоћ за развој. Између 1% и 1,5% бруто националног дохотка у земљама са ниским и средњим дохотком, а 2% бруто националног дохотка у земљама са високим дохотком, бива усмерено на санирање последица саобраћајних незгода.

Повреде у друмском саобраћају веома оптерећују породице, јер иза сваког погинулог, повређеног или лица са трајним последицама, постоји још пуно људи који су тиме дубоко погођени. Много је породица осиромашило због трошкова медицинске неге, губитка главе породице која је обезбеђивала средства за живот, или због додатних трошкова који су били потребни за негу особа са трајним инвалидитетом. Особе које су преживеле судар, њихове породице, пријатељи и други људи који брину често горко пате, па су спроведене многе студије у циљу детаљнијег испитивања ових аспеката, уз напомену да је потребно спроводити додатна истраживања у овој области.

Прекорачење ограничења брзине, односно брза вожња, представља један од кључних фактора ризика, јер при већој брзини возила, возач има мање могућности да заустави возило и избегне незгоду. На пример, аутомобил који је вожен брзином од 50 km/h има пут кочења просечне дужине 13 m, док аутомобилу који је вожен брзином од 40 km/h пут кочења износи мање од 8,5 метара. Просечно повећање брзине од 1 km/h је повезано са повећањем ризика настанка повреда у судару за 3%.

Вожња брзином од 5 km/h изнад дозвољене границе од 65 km/h резултира у повећању релативног ризика учешћа у саобраћајној незгоди са страдалим лицима, што се може поредити са концентрацијом алкохола у крви од 0,05 g/dl. За путнике у возилу које се креће брзином од 80 km/h, вероватноћа смртног страдања је 20 пута већа него при брзини од 30 km/h. Пешаци имају 90% више шанси да преживе судар при брзини од 30 km/h или мање, али шансе за преживљавање опадају на мање од 50%, уколико је до удара дошло при брзини од 45 km/h или више. Вероватноћа смртног страдања пешака, при повећању брзине са 30 km/h на 50 km/h, је 8 пута већа.

Вожња под утицајем алкохола је битан фактор који утиче на вероватноћу учествовања у саобраћајној незгоди, као и на озбиљност последица (повреда) саобраћајне незгоде. Учесталост вожње након конзумирања алкохола варира од државе до државе, али у свим државама представља главни фактор ризика за настанак незгода у друмском саобраћају. У многим земљама са високим дохотком, око 20% возача који су смртно страдали у саобраћајним незгодама, имали су већу концентрацију алкохола у крви од максимално дозвољене.



Студије у земљама са ниским дохотком су показале да је 33% до 69% возача, који су смртно страдали у саобраћајним незгодама, имало алкохол у крви. Ризик учешћа у саобраћајној незгоди, лица која су под утицајем алкохола, варира у односу на године старости, тако да су тинејџери знатно угроженија категорија возача, у односу на старије возаче. При истој концентрацији алкохола у крви, ризик од смртог страдања у судару смањује се са повећањем година старости и искуства возача.

Судари у друмском саобраћају нису равномерно распоређени по мрежи путева, већ могу бити концентрисани на једној локацији, дуж неких потеза путева, или нпр. распоређени на ширем подручју у насељу. Инжењери саобраћаја могу пуно помоћи у смањењу учесталости и озбиљности последица судара, јер је битан начин преношења информација и инструкција учесницима у саобраћају, путем саобраћајних знакова и контроле саобраћаја. Фактор саобраћајног инжењеринга је важан код оних неправилности на путу које директно доводе до судара, на местима где одређени елементи окружења пута наводе учеснике у саобраћају на грешку, или где би постављање уочљивијег упозорења смањило вероватноћу настанка незгоде.

При планирању, дизајнирању и одржавању мреже путева, дефинисана су следећа четири елемента која утичу на безбедност путева:

- разматрање питања безбедности саобраћаја, при планирању нових путева,
- увођење карактеристика при пројектовању нових путева, које доприносе безбедности саобраћаја,
- унапређење безбедности саобраћаја постојећих путева,
- спровођење мера за санацију локација са високим ризиком настанка незгоде.

Стопа употребе сигурносног појаса у великој мери варира у различитим земљама, у зависности од постојања закона о обавезној уградњи и употреби, као и од степена принуде поштовања прописа у вези употребе сигурносног појаса. У земљама са ниским и средњим дохотком, стопе употребе појаса су значајно мање у односу на земље са високим дохотком. Знатно је мања стопа употребе сигурносног појаса у незгодама са смртно страдалим лицима, у односу на услове нормалног саобраћаја. Употреба сигурносних појасева од стране младих возача мушког пола је знатно мања у односу на остале категорије возача, при чему млади возачи мушког пола имају много већу вероватноћу учествовања у саобраћајној незгоди. Ефикасност сигурносног појаса зависи од типа и озбиљности судара и од положаја путника у колима, тако да појасеви имају највише ефекта при сударима предњег дела возила и незгодама са превртањем возила. Правилна употреба сигурносног појаса смањује ризик од смртог страдања у саобраћајној незгоди за око 60%.

UN - Резолуција усвојена од стране Генералне Скупштине, 60/05. Глобално унапређење безбедности на путевима

(RESOLUTION ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY, 60/05. IMPROVING GLOBAL ROAD SAFETY, United Nations, General Assembly, sixtieth session, agenda item 60, 2005)

Генерална скупштина Уједињених Нација је 01. децембра 2005. године донела Резолуцију унапређења глобалне безбедности на путевима. Основ за



доношење ове Резолуције, између осталог, била је велика забринутост због пораста броја погинулих и повређених у друмском саобраћају, извештај генералног секретара о глобалној кризи на пољу безбедности на путевима и прва Глобална недеља безбедности на путевима у организацији Светске здравствене организације.

Основе за доношење Резолуције биле су и:

- Резолуција 27.59 Светске здравствене организације из 1974. године у којој се наводи да су друмске саобраћајне незгоде велики здравствени проблем,
- преузимање улоге координатора на пољу безбедности на путевима од стране Светске здравствене организације,
- потреба преузимања одговорности за безбедност саобраћаја и поштовање прописа, од стране учесника у саобраћају,
- потреба за свеобухватним приступом у решавању проблема безбедности на путевима.

Веома важан фактор у циљу побољшања ситуације у земљама у развоју представља међународна сарадња због пораста броја погинулих и повређених на путевима у тим земљама. Поред тога важну улогу има и позивање земаља чланица, регионалних комисија Уједињених Нација и међународних партнера на наставак старих и покретање нових иницијатива, поштовање Конвенције о друмском саобраћају и Конвенције о друмским знаковима и сигнализацији, као и побољшање међународних норми за безбедност саобраћаја кроз активности Радне групе за безбедност саобраћаја.

Резолуцијом су одређене основне препоруке за повећање нивоа безбедности, које се односе на даље јачање међународне сарадње у решавању глобалног проблема безбедности на путевима, пружање финансијске, техничке и политичке подршке регионалним комисијама Уједињених Нација, формирање водећих агенција за безбедност на путевима на националном нивоу, прву Глобалну недељу безбедности на путевима у организацији регионалних комисија Уједињених Нација и Светске здравствене организације и извештај генералног секретара о оствареном напретку у побољшању безбедности на путевима.

WHO – Светски извештај о превенцији повреда у друмском саобраћају

(WORLD REPORT ON ROAD TRAFFIC INJURY PREVENTION. WHO, 2004)

У свету, на дневном нивоу, више од 3.000 људи смртно страда у друмским саобраћајним незгодама. Око 85% погинулих и 90% повређених са трајним инвалидитетом годишње, налази се у земљама са ниским и средњим приходима – што представља велики број изгубљених година живота због повреда у друмским саобраћајним незгодама. Према прогнозама, између 2000. године и 2020. године, број погинулих у друмском саобраћају ће бити мањи за 30% у земљама са високим приходима, док ће у земљама са малим и средњим приходима овај број бити значајно повећан. Без одговарајућег деловања, прогнозирано је да би до 2020. године, повреде у друмском саобраћају, могле да се налазе на трећем месту на листи водећих глобалних узрока болести и повреда.



Табела бр. 5. Кључне компоненте локалне стратегије безбедности саобраћаја

Промена редоследа по броју изгубљених година живота за 10 водећих узрока болести			
1990.		2020.	
	Болест или повреда		Болест или повреда
1	Респираторне инфекције	1	Изохемијска срчана обољења
2	Дијареја	2	Униполарна велика депресија
3	Перинатална стања	3	Повреде у друмском саобраћају
4	Униполарна велика депресија	4	Кардиоваскуларне болести
5	Исхемијска срчана обољења	5	Хронична дисајна обољења
6	Кардиоваскуларне болести	6	Респираторне инфекције
7	Туберкулоза	7	Туберкулоза
8	Мале богиње	8	Ратови
9	Повреде у друмском саобраћају	9	Дијареја
10	Урођене аномалије	10	ХИВ

Процењени економски трошкови саобраћајних незгода на путевима и повреда износе 1% од укупног националног производа у земљама са малим приходима, 1,5% у земљама са средњим приходима и 2% у земљама са великим приходима. Глобални трошкови процењени су на око 518 милијарди америчких долара годишње.

Трошкови земља са ниским и средњим приходима износе 65 милијарди америчких долара, што је више од помоћи коју добијају за развој. Повреде у друмским саобраћајним незгодама углавном се могу спречити и предвидети, јер то представља проблем који су створили људи, који се може рационално анализирати и решавати. Безбедност на путевима је проблем више сектора и здравствени проблем – сви сектори, укључујући здравство, морају се потпуно ангажовати у одговорностима, активностима и залагању за превенцију повреда у саобраћајним незгодама.

Одређене грешке у вожњи и понашања пешака не би требало да доводе до смрти и тешких повреда – саобраћајни систем требало би да помаже корисницима. Рањивост људског тела требало би да буде ограничавајући параметар у пројектовању саобраћајног система, а централни параметар при регулисању брзине.

Повреде у друмским саобраћајним незгодама су питање друштвене једнакости – једнака заштита свих учесника у саобраћају је неопходна, обзиром да су особе ван возила изложене несразмерно увећаној опасности од повреда. Преношење технологија из земаља са високим у земље са ниским приходима мора бити прилагођено локалним условима, на бази истраживања локалних потреба.

Пешаци, бициклисти и мотоциклисти су најрањивији учесници у саобраћају и у земљама са малим и средњим приходима они представљају велики део друмског саобраћаја, и чине највећи део погинулих у саобраћају. У земљама са високим приходима, велики број учесника у саобраћају су власници аутомобила и возачи, па возачи чине највећи број погинулих у саобраћају. Без обзира на то, чак и у овим земљама, пешаци, бициклисти и мотоциклисти изложени су доста већој опасности по пређеном километру.



Табела бр. 6. Фактори безбедности саобраћаја

		ФАЗЕ		
		ПРЕ НЕЗГОДЕ	ТОКОМ НЕЗГОДЕ	ПОСЛЕ НЕЗГОДЕ
		Превенција саобраћајних незгода	Превенција повреда у саобраћајним незгодама	Одржавање живота
ФАКТОРИ	ЧОВЕК	Информације Ставови Погоршање перформанси Полицијска принуда	Употреба заштитних система Погоршање перформанси	Пружање прве помоћи Расположивост лекара
	ВОЗИЛА И ОПРЕМА	Прилагођеност путева Осветљење Кочење Управљање Регулисање брзине	Путнички заштитни системи Остали безбедносни системи Пројектовање у циљу заштите у саобраћајним незгодама	Лак приступ Опасност од пожара
	ОКРУЖЕЊЕ	Пројектовање и изглед путева Ограничење брзине Објекти за пешаке	Објекти поред путева за заштиту у случају саобраћајних незгода	Могућности за спасавање Застоји

Смањење опасности на светским друмским саобраћајним системима подразумева посвећеност и информисање власти пре доношења одлука од стране власти, индустрије, невладиних организација и међународних агенција, као и учешће људи из различитих дисциплина, као што су друмски инжењери, пројектанти моторних возила, полицајци, здравствени радници и припадници заједнице.

WHO – Превенција повреда у друмском саобраћају: јавна здравствена перспектива Европе

(*PREVENTING ROAD TRAFFIC INJURY: A PUBLIC HEALTH PERSPECTIVE FOR EUROPE. WHO, 2004*)

Повреде у друмском саобраћају, у 52 земље европског региона Светске здравствене организације, представљају велики здравствени проблем. Оцењује се да сваке године на путевима у Европи смртно страда 127 хиљада људи (око 10% од глобалног броја погинулих у друмском саобраћају), док око 2,4 милиона лица бива повређено. Овај велики здравствени проблем комбинује се са осталим негативним ефектима транспорта на здравље, као што су загађење ваздуха, глобално загревање, бука, стил живота са мало кретања и ремећење живота у заједницама.



У централном Лондону је 17. фебруара 2003. године уведен програм наплаћивања застоја, са примарним циљем смањења саобраћајних застоја у зони наплаћивања и у њеној близини. Праћењем саобраћајних параметара, у зони наплаћивања и на унутрашњем кружном путу, идентификовани су позитивни ефекти, између осталог и веће смањење броја саобраћајних незгода, него у осталим деловима Лондона. Наиме, бициклистички саобраћај је интензивирао за 20%, уз смањење саобраћајних незгода са бициклистима за 7%, при чему је обим аутомобилског саобраћаја умањен за 30%, уз смањење саобраћајних незгода са учешћем аутомобила од 28%. Један од ефеката је било и смањење броја саобраћајних незгода са учешћем пешака, од 6%.

Током 2002. године у европском региону је од повреда задобијених у друмском саобраћају погинуло 127.378 људи, што представља око 10% од укупног броја смртно страдалих у друмском саобраћају на светском нивоу. Према транспортној бази података Економске комисије Уједињених Нација за Европу, током 2001. године је у 1,9 милиона друмских саобраћајних незгода у европском региону, било 2,4 милиона повређених.

Од ових саобраћајних незгода, скоро 67% догађа се у урбаним областима, што указује важност реализације мера безбедности на путевима у урбаним областима, где се на путевима најчешће крећу различите категорије учесника у саобраћају.

Три четвртине особа које су учествовале у саобраћајним незгодама су мушкарци, при чему је ова разлика међу половима нарочито изражена у старосној групи од 15-29 година: мушкарци представљају око 80% жртава у тој старосној групи. Мушкарци у просеку више користе моторна возила од жена, укључујући она са највећом стопом погинулих као што су мотоцикли. Даље, они чешће испољавају опасно понашање, као што је случај са прекорачењем брзине и вожњом под утицајем алкохола, услед чега се повећава како вероватноћа саобраћајних незгода, тако и тежина последица. Земље из европског региона значајно се разликују у стопама смртности изазваним повредама у друмском саобраћају.

Према европској здравственој бази података Светске здравствене организације, земље са најмањом и највећом стопом повређених разликују се 11 пута. Летонија, Литванија, Руска Федерација и Грчка (у опадајућем смеру) имају највеће стопе у региону. Међутим, веома ниске стопе смртности пријављене од стране неких земаља југоисточне Европе и централне Азије вероватно показују неодговарајући квалитет података, а не висок ниво безбедности.

Оцењује се да је на путевима у Европској Унији током 2001. године погинуло 40.000 људи, док се најмање и највеће стопе погинулих на 100.000 становника разликују четири пута. У Европској Унији, друмске саобраћајне незгоде представљају узрок у 97% случајева погинулих, представљају више од 93% трошкова транспортних незгода и водећи су узрок смрти и пријема у болнице људи млађих од 50 година.

Просечна стопа погинулих у земљама Комонвелта независних држава била је скоро три пута већа него у нордијским земљама (Данска, Финска, Исланд, Норвешка и Шведска). Ова разлика није се нарочито променила од средине до краја 1990-тих. У западном делу региона, мада је број погинулих у друмском саобраћају наставио да се смањује, напредак је последњих година нешто успорен, чак и у земљама које су увек имале добре перформансе.



Значајне разлике између различитих делова региона могу се делимично објаснити економском ситуацијом, при чему земље са малим и средњим приходима имају компаративно већи број година живота са инвалидитетом. Поред тога, административни и законски аранжмани и институционални капацитети нису могли да одрже корак са релативно скорим растом приватног транспорта у многим земљама јужне и источне Европе, што представља велику препреку у развоју ефективнијих, боље координираних и кохерентнијих стратегија безбедности на путевима.

Разна истраживања обављена током 1990-тих дала су оцене од 0,5% од укупног националног производа у Великој Британији, 0,9% у Шведској, 2,8% у Италији и просечно 1,4% у 11 земаља са великим приходима. Оцењује се да трошкови саобраћајних у неким земљама централне и источне Европе достижу 1,5% од укупног националног производа или 9,9 милијарди SAD долара. Ове разлике тумаче се разликама између земаља у вредновању трошкова изгубљених живота, повреда и онеспособљености. Просечна вредност за Европу била око 1 милион еура.

Глобално партнерство за безбедност саобраћаја (GRSP) – Безбедност саобраћаја у градовима – Одрживи транспорт: Приручник намењен доносиоцима одлука у градовима у развоју

(Lacroix, J., Silcock, D (2002). URBAN ROAD SAFETY, SUSTAINABLE TRANSPORT: A SOURCEBOOK FOR POLICY-MAKERS IN DEVELOPING CITIES. BMZ)

Циљ Немачког Савета за безбедност саобраћаја (DVR) је било спровођење мера усмерених ка унапређењу безбедности свих учесника у саобраћају, са акцентом на питањима у вези инжењеринга, едукације, законодавства и принуде.

Приручник о одрживом транспорту у градовима (Приручник) обухвата кључне области оквира политике о одрживом транспорту, у градовима у развоју.

Улога локалних органа власти у смањењу броја жртава на путу је кључна, али унапређење безбедности саобраћаја често не представља приоритет у политичким плановима. Сви локални органи власти, без обзира да ли су надлежни за безбедност саобраћаја, морају схватити своју одговорност у смањењу броја жртава, путем обављања статутарних функција и вршењем локалног утицаја. Пожељан је развој Стратегија управљања безбедношћу саобраћаја у градовима, чији би циљ било смањење броја и последица незгода, у контексту циљева локалних власти везаних за развој и транспорт.

Активности на унапређењу локалне безбедности саобраћаја би требало да укључују:

- разматрање и разумевање локалне ситуације и околности у саобраћају,
- увршћавање одредби које се односе на рањиве учеснике у саобраћају, попут пешака, бициклиста, деце, старијих људи, у правне акте, као и дефинисање конкретних мера за подизање нивоа безбедности у саобраћају ових група, у градском окружењу,



- подстицање безбеднијег понашања учесника у саобраћају и спровођења принуде поштовања саобраћајних прописа,
- унапређење постојећег стања, са аспекта безбедности саобраћаја, краткорочним и средњорочним мерама чија је имплементација једноставна.

Квалитетне стратегије за унапређење безбедности саобраћаја у градовима подразумевају координацију локалних органа, безбедносне политике, процену проблема и дефинисање циљева у погледу смањења броја жртава. Такође, обухваћено је и креирање безбеднијег окружења, подизање нивоа свести јавности о безбедности саобраћаја и унапређење едукације учесника у саобраћају.

Принуда поштовања саобраћајних прописа представља један од механизма за постизање безбедног понашања учесника у саобраћају. Промовисање употребе безбеднијих возила, адекватно пружање помоћи жртвама саобраћајних незгода, као и адекватно финансирање политике безбедности саобраћаја и интеграција свих елемената у „свеобухватну политику безбедности саобраћаја“, чине саставни део квалитетне стратегије безбедности саобраћаја.

Међународно искуство показује да два аспекта безбедности саобраћаја отежавају ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја. Прво, на безбедност саобраћаја утиче велики број различитих субјеката, као што су локални органи власти, одговорни за управљање саобраћајем, као и одржавање и изградњу путева (јавни радови), полиција, школе, грађанске и групе правника на локалном нивоу, медицински радници, хитна медицинска служба, локални приватни сектор и забринуте грађани. Као друго, различите организације обично немају безбедност саобраћаја као свој примарни циљ, па би локални органи власти би требало да максимално искористе свој утицај, за подршку промовисању безбедности саобраћаја, координацију између представника различитих области, институција и организација.

Процена проблема безбедности у саобраћају на локалном нивоу захтева јасно разумевање броја, дистрибуције и карактеристика саобраћајних незгода, жртава и физичког и друштвеног окружења у коме је потребно развијати решења. Често је корисно сакупити опште податке из више извора, поготово у сектору здравства, како би се допунили подаци полиције.

Краткорочне нискобуџетне мере су се показале као посебно ефикасне приликом третирања црних тачака и делова путне мреже на којима су учесници у саобраћају изложени највећем ризику. Ове краткорочне мере је лако имплементирати и често не захтевају покретање сложених бирократских процедура. У оквиру дугорочних мера, потребно је размотрити питања везана за планирање и развој градских области. Сви предлози за изградњу нових путева би требало да се подвргну ревизији безбедности од стране независних аналитичара.

Подизање нивоа свести јавности и едукација у погледу безбедности саобраћаја игра веома важну улогу, а циљеве ове кампање представљају информисање јавности о природи проблема и припреме за промене (доношење нових закона), као и промене ставова понашања учесника у саобраћају. Јака, али коректна и циљана принуда је од кључног значаја за безбедно и ефикасно коришћење путне мреже у градовима. основни циљ принуде на поштовање



саобраћајних прописа представља застрашивање прекршилаца, са циљем повећања безбедности, а не броја издатих казни.

На последице незгода по здравље се може утицати након незгода (спашавање, лечење и рехабилитација), тако да су активности медицинских служби од кључног значаја за повећање вероватноће преживљавања. Пружањем обуке о првој помоћи припадницима полиције, ватрогасцима и другим спасилачким службама које се често налазе на лицу места судара, повећава се вероватноћа преживљавања жртава.

Без прикладних механизма финансирања није могуће имплементирати стратегију безбедности саобраћаја ни очекивати жељене резултате. На локалном и општинском нивоу, посебно су важни извори финансирања од наплаћених казни за саобраћајне прекршаје, приватно спонзорство и локалне буџетске линије, допуњене националним средствима, намењеним финансирању активности из домена безбедности саобраћаја. Количина средстава ће зависити од циљева локалних власти, који су наведени у плану безбедности саобраћаја.

Међународна безбедност на путевима (PRI) - Национални стратешки план безбедности саобраћаја: кодекс добре праксе

(NATIONAL STRATEGIC ROAD SAFETY PLANS: CODE OF GOOD PRACTICE. PRI, 2000)

Према статистици Организације за економску сарадњу и развој (OECD), у свету приближно 700.000 људи, сваке године смртно страда у саобраћајним незгодама. Кључ за подизање нивоа безбедности у већини земаља представља један посвећени, кохерентан програм безбедности саобраћаја са временским оквиром и квантификованим циљевима за смањење броја фаталних и тешких незгода. За постизање амбициозних циљева неопходни су воља, сарадња и посвећеност свих утицајних субјеката у области безбедности саобраћаја. Одговорност стоји на страни чланова владе, националних, регионалних и локалних политичара, јавних и грађанских институција и асоцијација, приватних компанија, возача и других корисника путева.

Годишња расправа о стању безбедности саобраћаја на највишем политичком нивоу, неопходна је за доследно придржавање плана и процене напретка ка постављеном циљу. Планови безбедности саобраћаја морају се обнављати сваке две до четири године, а акценат би требало да буде на неколико кључних тачака, уз рангирање задатака по приоритету.

Прикупљање и анализа података о саобраћајним незгодама чине важан корак у решавању проблема безбедности саобраћаја. У већини земаља податке о незгодама прикупља полиција, па иако ти подаци не обухватају све незгоде, пажњу је потребно приклонити прикупљању релевантних информација о томе како касније спречити сличне незгоде. Коришћење података о локацијама омогућује утврђивање концентрације незгода (на појединачним местима, дуж пута или у некој области). Даља анализа заједничких фактора омогућиће развој мера за побољшање безбедности саобраћаја. Заједнички проблеми већине земаља обухватају следеће:

- прекорачење ограничења брзине,
- младе возаче,



- преоптерећеност возила,
- лоше стање путева,
- неискусне возаче,
- коришћење мобилних телефона у саобраћају,
- вожња под утицајем алкохола,
- учествовање у саобраћају под утицајем алкохола,
- незгоде на раскрсницама,
- техничко стање возила,
- умор,
- не коришћење сигурносних појасева.

Визија безбедности саобраћаја мора бити достизање циља да у будућности нико неће погинути нити бити повређен у саобраћајним незгодама. Међутим, ово је дугорочни циљ и у међувремену се приступа реализацији активности са скромнијим резултатом, нпр. смањењу броја смртних случајева за 50%, у периоду од наредних десет година. Успешно дефинисан циљ је јасан и лако схватљив, амбициозан, али и остварив. Важно је да циљеви буду подржани од стране одговорних политичара на највишем нивоу, јер ће тек тада бити доступно довољно неопходних средстава за рад. Мере за смањење броја жртава у саобраћају изузетно су исплативе и често се вишеструко враћају.

Како није реално очекивати финансијску подршку за примену свих мера за смањење броја саобраћајних незгода, потребно је дефинисати мере које ће прво бити имплементирани. Сваки одабрани приступ потребно је анализирати са становишта трошкова и извршити процену смањења броја жртава, након чега је могуће извршити рангирање мера према исплативости.

Неопходно је дефинисати детаљан распоред рада од самог почетка, међутим, треба бити пажљив, посебно током прве године, јер постоји природна тенденција ка веровању да је могуће постићи више него што то реалне могућности дозвољавају. Током прве године, важно је поставити стабилан систем који ће без проблема функционисати у наредном периоду, при чему је у сврху презентације, значајно представити неки упечатљив ефекат, како би јавност била уверена у оправданост спровођења даљих активности.

Позната је чињеница да вожња брзином већом од ограничења представља основни узрок смртог страдања у саобраћају у многим земљама. Политика којом се смањује овај проблем подразумева коришћење много алата, као што је увођење ограничења брзине, што представља релативно јефтин начин за решавање прекорачења брзине. Да би возачи поштовали ограничења брзине, није довољно нагласити ризике или негативне ефекте пребрзе вожње, већ је потребно и указати на користи од прилагођавања брзине одговарајућем ограничењу.

Друштвени маркетинг подстиче кориснике пута да безбедност саобраћаја сматрају једним од својих личних циљева, тако да на мере безбедности не гледају више као на насилно наметнута правила, као што је то сада често случај. Друштвени маркетинг је директно повезан са понашањем и променама понашања, јер што више корисници путева схватају мере безбедности као корисне и позитивне, то је веће поштовање и придржавање примењених мера.

Информисање о негативним утицајима и опасностима при непоштовању ограничења брзине, може бити спроведено кроз школске програме и обуку возача. Овом проблему мора се поклонити пажња у ваншколском образовању,



као и на интернету, у разговору родитеља са децом, у компјутерским играма, међу вршњацима у програмима рехабилитације, што су све корисни инструменти за деловање на возаче који прекорачују брзину.

Многе мере из области саобраћајног инжењерства дефаворизују кретање великим брзинама, а конкретан пример представљају зоне са ограничењем брзине до 30 km/h и зоне успореног саобраћаја. Постављање камера за региструју прекорачења брзине је веома ефикасна мера за постизање поштовања ограничења брзине на појединим местима. За сада политичке структуре не подржавају уградњу ограничења брзине у аутомобиле, међутим интелигентни адаптери брзине би могли бити благотворни у блиској будућности.

Финансирање је значајан фактор сваке стратегије, јер иако је могуће много учинити са веома мало уложених средстава, успешно спровођење стратегије захтеваће јасно дефинисане и обимне фондове. У неким земљама ово питање је решено наменом одређеног процента пореза који плаћају корисници путева или прихода од новчаних казни за саобраћајне прекршаје, за активности везане за безбедност саобраћаја.

Да би било који план безбедности саобраћаја успео, важна је политичка подршка. Подршка ресорног министра је наравно битна, али је још боље имати подршку владе као целине. Слично томе, на регионалном и локалном нивоу власти пожељна је широка подршка од стране свих политичких партија. Већи изгледи за остваривање циљева и реализацију планова безбедности остварени су када су за њихово спровођење задужени службеници и чиновници пуни ентузијазма. Прихватање „саобраћајне културе“ од стране целе организације представља значајан успех, јер се онда одлуке у другим областима (еколошко и урбано планирање, социјалне службе, здравство, итд.) не доносе без узимања у обзир последица на безбедност саобраћаја.

Када се одлучи о општим цртама стратегије за смањење броја незгода и броја жртава, добру идеју представља публикација документа у којем су описане планиране активности. Непостизање очекиваног резултата може бити подстицај за улагање додатних напора, при чему је неопходно установити узроке одступања од планираних циљева, у циљу модификације или промене стратегије у наредном периоду.

2.2. ЛИТЕРАРНИ ПРЕГЛЕД НАЈВАЖНИЈИХ ДЕЛОВА СТРАТЕГИЈА, ПРОГРАМА И ПЛАНОВА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

2.2.1. Међународне стратегије, програми и планови

UN - Глобални план декаде за безбедност на путевима 2011-2020

(GLOBAL PLAN FOR THE DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011-2020. United Nations)

Овај План представља водећи документ који омогућава спровођење и координирање заједничких активности ка постизању циљева Декаде акције за безбедност на путевима 2011.-2020. Пројекат је усмерен ка представницима националних и локалних власти, цивилног друштва и приватних компанија



који желе да током наредне деценије ускладе своје активности са активностима на глобалном нивоу.

Повреде у саобраћајним незгодама се могу спречити. Искуства показују да су адекватно финансирана Агенција за безбедност на путевима и Национални план или стратегија са мерљивим циљевима кључне компоненте одрживог одговора на захтеве безбедности у саобраћају. У ефективне интервенције спадају: укључивање принципа безбедности саобраћаја у планско искоришћавање земљишта, урбано планирање и планирање саобраћаја, пројектовање безбеднијих путева и независне провере безбедности на путевима приликом планирања нових пројеката, унапређење безбедности самих возила, промовисање јавног превоза, ефикасна контрола брзине од стране полиције и коришћење других мера за успоравање саобраћаја, доношење и спровођење закона који обавезују на коришћење сигурносних појасева, кацига и дечијих седишта, одређивање дозвољеног нивоа и провера концентрације алкохола у крви за возаче, побољшање начина непосредног збрињавања настрадалих у саобраћајним незгодама. Кампање за подизања свести такође играју важну улогу у пружању подршке спровођењу законских мера кроз повећање свести о ризицима и казним мерама у случају непоштовања закона.

Водећи принципи на којима је заснован план Декаде су укључени у приступ „безбедног система“. Овај приступ има за циљ да развије систем друмског саобраћаја који ће бити у могућности да се боље прилагоди људским грешкама и да узме у обзир рањивост људског тела. Он полази од прихватања људске грешке, а у складу са тим и схватања да се саобраћајне незгоде не могу у потпуности избећи.

Циљ безбедног система је осигурати да саобраћајна незгода не доведе до озбиљнијег повређивања. Приступ сматра да су људска ограничења - јачина кинетичке енергије коју људско тело може да поднесе - важна основа у складу са којом ће бити дизајниран систем друмског транспорта, а да други аспекти, као што су развој непосредног путног окружења и самих возила, морају бити усклађени са постављеним ограничењима.

Учесницима у саобраћају, возилима и путној мрежи / окружењу се приступа на један свеобухватан начин, кроз широк спектар интервенција, са већом пажњом усмереном на контролу брзине и пројектовање саобраћајница него на традиционалне приступе безбедности на путевима.

У складу са националним и локалним законским регулативама државе се охрабрују да своје активности спроводе у оквиру 5 основних области деловања приказаних у следећим колонама („стубовима“).

Активности на националном нивоу				
колона 1	колона 2	колона 3	колона 4	колона 5
Организација и спровођење безбедности на путевима	Безбеднији путеви и кретање	Безбеднија возила	Безбеднији учесници у саобраћају	Активности након незгоде

Слика бр. 3. Приказ главних области деловања (стубова)



У оквиру прве области препоручено је оснивање водеће Агенције за безбедност на путевима, развој Националне стратегије и ангажовање на обезбеђивању финансијских средстава за реализацију активности.

Друга област подразумева подстицање органа надлежних за путеве да 10% од буџета намењеног изградњи и реконструкцији путне мреже издвоје за програме посвећене сигурнијој инфраструктури путева и именовање специјалиста за безбедност на путевима или формирање саобраћајних јединица са задатком праћења и побољшања безбедности на путевима.

Трећа област обухвата активности подстицања примене програма оцењивања нових аутомобила у свим регионима света у циљу повећања доступности информација потрошачима о безбедносним карактеристикама моторних возила и подстицања договора који би осигурао да сва нова моторна возила буду опремљена сигурносним појасевима који задовољавају законске прописе и да одговарају важећим стандардима „креш“ тестова. Поред тога, потребно је подстицати универзалну примену технологија избегавања незгода са доказаном ефикасношћу, као што су електронска контрола стабилности и систем против блокаде точкова на мотоциклима.

Четврта област деловања подразумева подизање свести о факторима ризика безбедности на путевима и превентивним мерама и спровођењу маркетиншких кампања како би се подстакли позитивни ставови и мишљења о неопходности програма побољшања безбедности и доношење и усклађивање закона о возњи под дејством алкохола са стандардима и правилима заснованим на доказима.

Поред тога, препоручено је доношење и усклађивање закона о ношењу мотоциклистичких кацага са стандардима и правилима заснованим на доказима и доношење и усклађивање закона о употреби сигурносних појасева и дечијих седишта са стандардима и правилима заснованим на доказима.

Пета област се односи на развој система преболничке здравствене заштите, који укључује и адекватно изабављање жртве из возила после незгоде, као и увођење јединственог телефонског броја за хитне случајеве у земљи, кроз примену постојећих примера добре праксе, обезбеђивање ране рехабилитације и подршке повређенима и члановима породица.

Препоручено је и подстицање увођења адекватних осигуравајућих програма и полиса осигурања за учеснике у саобраћају ради финансирања услуга рехабилитације повређених у саобраћајним незгодама кроз увођење обавезне одговорности од стране трећег лица и међународно признавање осигурања (нпр. систем зеленог картона).

UN - Глобални план декаде за безбедност на путевима 2021-2030

(GLOBAL PLAN FOR THE DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030. United Nations)

Светска здравствена организација (WHO) и регионалне комисије UN, у сарадњи с другим партнерима у оквиру UN-ове Колаборације за безбедност саобраћаја, развиле су Глобални план за Декаду акције за безбедност саобраћаја (2021-2030), који је објављен истовремено када је званично започета декада акције (28. октобар 2021).

WHO наводи да глобално више од 3.500 људи свакодневно губи живот на путевима, што годишње доводи до скоро 1,3 милиона смртних случајева и



процењених 50 милиона повређених лица. Смртни случајеви у саобраћају водећи су узрок смрти деце и младих широм света.

Ако се настави овакав тренд, предвиђа се да ће саобраћајне несреће проузроковати додатних 13 милиона смртних случајева и 500 милиона повреда у наредној деценији, посебно у земљама с ниским и средњим приходима. WHO овај број сматра „неприхватљивим“, како у апсолутном, тако и у релативном смислу.

Глобални план описује потребне акције за постизање циља смањења смртности за 50%, укључујући убрзане мере које промовишу безбедно пешачење, вожњу бицикла и коришћење јавног превоза као здравијих и еколошки прихватљивијих облика транспорта; обезбеђивање безбедних путева, возила и понашања; и гарантовање правовремене и ефикасне хитне медицинске помоћи.

План садржи препоручене акције засноване на доказаним, ефикасним интервенцијама и најбољим праксама за превенцију повреда у саобраћају. WHO наводи да план треба да служи као смерница за националне и локалне стратегије прилагођене локалним околностима, ресурсима и капацитетима.

Глобални план усмерен је на високе доносиоца одлука и друге актере који могу утицати на безбедност саобраћаја, укључујући представнике цивилног друштва, академске заједнице, приватног сектора, као и вође заједница и омладине.

PRI - Међународна стратегија безбедности саобраћаја

(INTERNATIONAL ROAD SAFETY STRATEGY. PRI, 2000)

При разматрању фактора ризика у саобраћају, често се врши категоризације на ризике који се односе на човека, возила и средину. Чак и ако се још много тога мора урадити, учињен је велики прогрес по питању побољшања окружења и безбедности возила. Људско понашање се све више узима у обзир при осмишљавају инфраструктуре путева и градских улица. Побољшање законодавства и поштовања прописа је приоритет, како би нове технологије и савети о безбедном понашању били примењиви.

Сви напори, у виду разноврсних и допунских акција усмерених ка окружењу пешака и возача, неће имати потпун ефекат уколико изостане утицај на возаче. Основе морају бити постављене још у раном детињству адекватним образовањем, док деца и тинејџери не стекну право управљања возилом. Квалитетна обука возача захтева не само добре инструкторе, већ и време током којег кандидат мора стећи вештине предвиђања и избегавања ризичних ситуација.

Технички развој возила, у погледу заштите путника у возилу, квалитета гума, система ослањања и осветљења, допринео је томе да возила буду безбеднија. Исто тако, чињеница је да је побољшање безбедности, које је постигнуто овим техничким развојем, само део континуираног развоја у перформансама возила (све већи јаз између оствариве и максималне дозвољене брзине). У овом контексту, морају се наставити напори прилагођавања захтевима повећане безбедности на путевима.



Бициклисти, нарочито између 15 и 24 година старости, страдају у незгодама, о којима најчешће не постоји довољно податка и статистика, па узроци настанка незгода нису довољно расветљени. Препорука је побољшање уочљивости бициклиста од стране других учесника у саобраћају, у циљу подизања нивоа безбедности у саобраћају. Развој мреже путева је једна од најефикаснијих и најдуготрајнијих акција за побољшање безбедности, јер се уз техничке мере, утиче на понашање корисника путева и остварује се ефекат смањења броја саобраћајних незгода.

Посебна пажња треба да се посвети ивицама путева, где извесна побољшања могу значајно допринети ублажавању последица незгода. При развоју и стварању мреже морају бити узети у обзир одређени захтеви, проистекли из студија и радова који су реализовани и објављени у различитим земљама. Усклађивање прописа и сигнализације у многим земљама Европе, позитивно утиче на безбедност саобраћаја, због тога што је знатно смањен ризик од незгода које би проистекле из тешкоћа при прилагођавању возача на другачији систем саобраћајне сигнализације у другој земљи.

Глобални план за безбедност у саобраћају поставља амбициозан циљ смањења броја смртних случајева и повреда у саобраћајним незгодама за најмање 50%, апелујући на све државе да одмах делују у овој области. Овај позив наглашава хитност проблема и истиче да је, уз прави приступ и одговарајуће мере, могуће остварити значајне резултате у заштити људских живота. План такође има за циљ да инспирише и води земље у развоју и примени стратегија које су усклађене са специфичним локалним условима и ресурсима, омогућавајући свакој земљи да развије приступ који ће најефикасније одговорити на њихове потребе.

2.2.2. Стратегије, програми и планови на нивоу Европе

Европска комисија (ЕС) - Преполовљавање броја жртава саобраћајних незгода у ЕУ до 2010. године: Заједничка одговорност

(HALVING THE NUMBER OF ROAD ACCIDENT VICTIMS IN THE EU BY 2010: A SHARED RESPONSIBILITY. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport)

Током задњих 30 година укупан интензитет саобраћаја се утростручио, док је број погинулих у незгодама у саобраћају опао за половину. Међутим, ово споро али константно побољшање безбедности саобраћаја не сме да да илузију да је ситуација задовољавајућа. Напротив, овај проблем постаје све више социјално неприхватљив и тежак за оправдање са стране грађана. Главни узроци незгода су јасно дефинисани:

- прекомерна или неадекватна брзина је узрок скоро трећине озбиљних незгода и незгода са погинулима,
- употреба алкохола и дрога или поспаност. Вожња под дејством алкохола је одговорна за преко 10.000 погинулих сваке године,
- невезивање сигурносних појасева или неношење кацига је главни доприноси фактор у незгодама. Ако би се стопа употребе сигурносних појасева могла повећати у свим земљама и на интернационалном нивоу, сваке године би било могуће спасти 7.000 живота,



- недовољна заштита од стране возила у случају удара. Анализе незгода показују да уколико би сви аутомобили били дизајнирани да пружају сигурност као и најбољи аутомобили из те класе, у случају незгоде, половина фаталних или повреда са инвалидитетом би се могло избећи,
- високо ризичне локације незгода (црне тачке),
- не поштовање прописаног времена вожње и прописаног времена за одмарање од стране комерцијалних возача,
- лоша видљивост других учесника у саобраћају или непотпуно видно поље возача. Лоша видљивост у мртвом углу према задњем делу возила узрокује незгоде са 500 погинулих сваке године.

ЕУ на располагању има различита средства расположивих акција у погледу безбедности саобраћаја на путевима:

- члан 71 ЕС Споразума дозвољава Европској Унији да озакони усвојене мере како би се побољшала безбедност транспорта унутар принципа преношења овлашћења на ниже нивое,
- ЕУ подржава истраживачке и пројекте технолошког развоја,
- ЕУ има финансијска средства која јој омогућају да, уз жељене позиве на предлоге, подржи иницијативе усмерене ка подизању свести међу доносиоцима одлука, професионалцима и јавности, о главним безбедносним питањима и решењима,
- ЕУ је до сада играла важну улогу успостављању и ширењу најбољих пракси,
- ЕУ је играла активну улогу у дефиницији метода за истраживање незгода и стварању CARE базе података.

Након завршетка акције „Смањење броја жртава саобраћајних несрећа у ЕУ до 2010. године: Заједничка одговорност“, која је поставила амбициозан циљ да се број смртних случајева у саобраћају преполови, Европска комисија наставила је са сличним иницијативама које су усмерене на унапређење безбедности на путевима. Следећа значајна иницијатива била је *Европски акциони програм за безбедност на путевима 2011.-2020.*, који је имао за циљ да настави смањивање броја смртних случајева и повреда у саобраћају, као и унапређење саобраћајне инфраструктуре, безбедности возила и едукације возача. Овај програм је нагласио потребу за елиминацијом опасних места на путу („црне тачке“) и развојем „паметних путева“ који користе нове технологије за унапређење безбедности.

Програм је, између осталог, подржао изградњу и примену нових безбедносних стандарда за возила, као и развој система за помоћ возачу, који укључују технологије као што су системи за контролу брзине и системи за аутоматско кочење у случају опасности. Такође, фокус је стављен и на имплементацију нових метода у едукацији и обуци возача, као и на подизање свести о важности саобраћајне безбедности у широј јавности.

The European Strategic Action Plan for Road Safety 2021-2030

(The European Strategic Action Plan for Road Safety 2021.-2030. European Parliament)



Нова стратегија, која је покренута у складу са *Европским стратешким акционим планом за безбедност на путевима 2021-2030*, поставила је нови циљ да се број смртних случајева на путевима смањи за 50% до 2030. године. У оквиру овог плана, Европска комисија се фокусира на три кључне области: безбедност саобраћајне инфраструктуре, развој и примену савремених технологија у возилима, као и побољшање система за хитну помоћ. Такође, стратегија подразумева подршку увођењу иновација као што су сателитски системи и примена интелигентних транспортних система (ИТС), који омогућавају бољу комуникацију између возила и саобраћајне инфраструктуре, чиме се повећава безбедност.

Европска комисија је такође нагласила значај координисаног рада између владиних институција, локалних власти, индустрије, али и цивилног друштва у реализацији ових амбициозних циљева. Безбедност саобраћаја више није само питање државних институција, већ захтева активно учешће свих актера у друштву, укључујући и приватни сектор и заједнице.

Један од важних аспеката који се акцентују у новим стратегијама јесте и прилагођавање мера специфичним локалним условима. То значи да је за сваку земљу или регион потребно развијати индивидуалне стратегије које ће бити у складу са њиховим економским, друштвеним и географским условима. Ово такође подразумева пажљиво планирање и коришћење доступних ресурса како би се постигли најбољи резултати.

У овом контексту, важну улогу играју и политичка подршка и јасна законска регулатива, као и континуирано праћење и евалуација напредка у спровођењу стратегија. Само уз сталну примену мера и пратећих акција могу се постићи трајни резултати у смислу безбедности на путевима и смањења броја жртава и повређених у саобраћајним несрећама.

Европски стратешки акциони план за безбедност на путевима 2021.-2030., који је усвојен од стране Европске комисије, представља кључни документ у настојању да се значајно побољша безбедност саобраћаја у Европи. Овај план предвиђа свеобухватан приступ који комбинује правне, техничке и социјалне мере ради смањења броја саобраћајних несрећа и жртава.

Основни циљ овог акционог плана је да се у периоду од 2020. до 2030. године смањи број саобраћајних смртних случајева за 50%. Такође, предвиђено је смањење тежих повреда за исти проценат. План укључује мере у области иновација у саобраћају, као што су аутоматизовани системи и нове технологије у возилима, као и унапређење саобраћајне инфраструктуре, која мора да буде безбедна и прилагођена за све учеснике у саобраћају, укључујући пешаке и бициклисте.

Акциони план се фокусира на основне стубове безбедности, као што су унапредљени закони о контроли брзине, нове стратегије за смањење опојних супстанци у саобраћају, као и имплементацију безбедних зона у градовима и стварање безбеднијих јавних транспортних система. Поред тога, план укључује нове мере за процену и смањење ризика на путевима, као и едукацију и обуку возача и других учесника у саобраћају.

Европска комисија такође предвиђа значајну финансијску подршку за ову стратегију, укључујући нове фондове и повећан интензитет истраживања у области безбедности саобраћаја. Финансирање ће бити усмерено на пројекте који имају висок потенцијал за спасавање живота, као што су побољшање



инфраструктуре на најопаснијим деоницама и изградња зона са смањеном брзином у густо насељеним подручјима.

Овај стратешки план представља велики корак ка постизању „Визије нуле“, односно циља да се у потпуности елиминишу смртни случајеви и озбиљне повреде у саобраћају.

ЕС - спасавање 20.000 живота на нашим путевима: заједничка одговорност

(SAVING 20 000 LIVES ON OUR ROADS: A SHARED RESPONSIBILITY. European Commission, 2003)

Сваке године у Европској Унији (EU-15) више од 40.000 људи погине у друмским саобраћајним незгодама, док их 1.700.000 бива повређено. Ове саобраћајне незгоде су главни узрок смрти у старосној групи испод 45 година, узрок који се по броју смрти налази испред болести срца или рака. Укупни друштвени трошкови оцењују се на више од 160 милијарди еура годишње, што одговара вредности од 2% укупног националног прихода Европске Уније.

Главни узроци саобраћајних незгода су пребрза вожња, вожња под дејством алкохола или дрога и замор, неупотреба сигурносног појаса и заштитних каца, недовољна заштита у возилима у случају судара, постојање црних тачака, непоштовање прописа о радном времену професионалних возача и слаба уочљивост других учесника у саобраћају или недовољно видно поље возача. Главне области деловања ЕУ се огледају у подстицању учесника у саобраћају на побољшање понашања. Непрописна (опасна) вожња може се сврстати у ранг са криминалом, и Комисија планира, у оквиру правосудне политике Заједнице, покретање иницијативе усмерене не само на возаче теретних возила, већ на све возаче.

Непоштовање основних закона на путевима од стране возача (вожња под дејством алкохола, неупотреба сигурносног појаса или заштитних каца и прекорачење брзине) представља главни узрок саобраћајних незгода са тешким последицама. Неке од мера су:

- појачана принуда поштовања саобраћајних прописа,
- упутства за активности саобраћајне полиције,
- кампање у комбинацији са принудом,
- усвајање препорука за дозвољени ниво алкохола у крви,
- увођење минималних стандарда за инструкторе вожње,
- научни приступ у обуци возача.

Правила за пројектовање возила омогућавају минимални ниво заштите за избегавање саобраћајних незгода и за заштиту од повреда. Захваљујући технолошком напретку, у свим земљама чланицама постигнути су значајни резултати на пољу заштите путника у возилима. ЕУ тренутно има надлежност за одобравање свих типова аутомобила и двоточкаша. Најважније мере чине:

- унапређење пројектовања возила,
- информисање потрошача – Европски програм за оцењивање нових аутомобила (EuroNCAP),
- имплементација елемената пасивне безбедности – заштита у случају саобраћајних незгода,



- имплементација елемената активне безбедности – превенција саобраћајних незгода,
- увођење периодичних техничких прегледа.

Унапређење друмске инфраструктуре и увођење процедура могу значајно да допринесу смањењу учесталости и тежине последица саобраћајних незгода. Концепт „самообјашњавајућих путева“ омогућава побољшање понашања возача, путем бољег информисања о одговарајућој брзини. Даље, прилагођавањем окружења путева (нпр., бочне баријере и ивице путева), тако да последице људских грешака бивају ублажене, утиче се на унапређење безбедности на путевима. Најважније мере обухватају:

- формирање нацрта техничких упутстава о безбедности инфраструктуре,
- подизање нивоа безбедности саобраћаја у тунелима,
- увођење нових „интелигентних“ путева,
- употреба европског сателитског система за позиционирање GALILEO.

Током претходне деценије значајно је повећан број тешких теретних возила на европским путевима. Промена тренда саобраћајних незгода са тешким теретним возилима представља велики изазов, како за друштво, тако и за сектор теретног транспорта. Вожња теретних возила је једна од најопаснијих професија, а комерцијални возачи такође имају право на безбедно радно окружење, у складу са најновијим стандардима за услове рада. Неке од мера су:

- директива о обуци комерцијалних возача,
- закони о радном времену професионалних возача,
- дигитални тахографи у комерцијалним возилима,
- сигурносни појас у аутобусима,
- прописи о возилима за превоз деце,

За објективно оцењивање проблема безбедности на путевима од суштинске важности је формирање базе података о саобраћајним незгодама и повредама. Најважније мере обухватају:

- базу података CARE са широким приступом,
- систем за повезивање болничких података и статистика саобраћајних незгода,
- црне кутије у возилима,
- европску опсерваторију за безбедност на путевима,
- независне истраге саобраћајних незгода.

2.2.3. Регионалне стратегије, програми и планови

Транспортна опсерваторија југоисточне Европе (SEETO) - Предложена регионална стратегија безбедности саобраћаја

(PROPOSED REGIONAL ROAD SAFETY STRATEGY: Information and discussion about the draft of the RRSS. SEETO)

За формирање предлога стратегије безбедности саобраћаја коришћене су смернице релевантне литературе, као што су документи White Paper on Transport 2001, Road Safety Action Programme 2003, Mid term review of the Road Safety Action Programme 2006, Mid term review of the White Paper on Transport



2006, као и објављене директиве, резолуције, приручници и примери најбоље праксе међународних организација попут WHO, PRI, ETSC, PIARC.

Предложена визија стратегије представља успостављање позитивних трендова непрекидног смањења броја смртно страдалих и повређених у саобраћају, као што је то случај у земљама чланицама EU 27.

Циљеви су дефинисани као:

- стварање услова за одрживи развој саобраћаја и друштва у коме ће сви грађани, а посебно рањиви учесници у саобраћају, бити безбедни у саобраћају,
- оснивање ефектних система за одржавање и унапређење нивоа безбедности саобраћаја, који ће укључивати утицајне субјекте, као што су Парламенти, Владе, Министарства, где ће сви препознати позитивне ефекте и одговорност,
- проширивање система одговорности за настанак саобраћајне незгоде, са директних учесника, на све одговорне субјекте.

Генерални циљ регионалне стратегије безбедности саобраћаја представља смањење броја повреда у саобраћајним незгодама за 50% до 2019. године, у односу на податке из 2007. године.

Краткорочне циљеве представљају:

- јачање институционалних капацитета (формирање водећег тела на регионалном нивоу, као и на националном нивоу),
- успостављање процеса трансфера знања
- хармонизацију правног оквира међу свим земљама чланицама SEETO са EU и употреба најбоље праксе,
- редуковати број смртно страдалих за 30% до 2014. године, у односу на 2007. годину,
- редуковати број тешко повређених за 20% до 2014. године, у односу на 2007. годину.

Дугорочни циљеви су:

- хармонизација нивоа безбедности саобраћаја и квалитет путне инфраструктуре земаља чланица SEETO, са просечним нивоом у EU,
- основати стабилан и општеприхваћен систем заштите у безбедности саобраћаја, подржан од стране свих утицајних субјеката,
- смањити број настрадалих по јединици дужине пута,
- смањити број смртно страдалих за 50% до 2019. године, у односу на 2007. годину,
- смањити број тешко повређених за 30% до 2019. године, у односу на 2007. годину.

2.2.4. Националне стратегије, програми и планови

Национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима и акциони план за Републику Србију, за период од 2013. до 2020. године

Национална стратегија Републике Србије и Акциони план обликовани су према националним и регионалним стратешким плановима који су успешно имплементирани у многим земљама. Национална стратегија следи приступ мулти-секторске стратегије OECD-а (Организације за економску сарадњу и



развој) према којој сви кључни субјекти сарађују у имплементацији координисане стратегије спроводећи активности које су у њиховој директној надлежности. Са друге стране, она је развијена и кројена по мери специфичних потреба и услова који постоје у Републици Србији и креирана да подржи политичке тежње и циљеве.

Акциони план се заснива на Националној стратегији и даје детаљан приказ планираних мера и активности безбедности саобраћаја за прве две године и кратак преглед активности за следеће три године. На овај начин се укупно покрива период од пет година, почев од 2013. године. Процене трошкова и ефекти активности дате су за прве две године.

На основу анализе стања безбедности саобраћаја, добијени су подаци који указују на области, односно проблеме, којима је потребно посветити посебну пажњу, као што су:

- прекорачење брзине и насилничка вожња узрокују 54,4% смртних исхода и 41,4% повреда,
- просторна расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима у 2010. години показује да се већина ових незгода догодила на локалним путевима и улицама (53,6%),
- комерцијална возила чине мање од 9,7% возног парка, али су директно укључена у 25% свих смртних исхода и 12,6% озбиљних повреда,
- пешаци чине око 23,9% погинулих у саобраћајним незгодама на путевима,
- млади возачи (19-25) су одговорни за 12,9% саобраћајних незгода са смртним исходом и 15,4% саобраћајних незгода са повређенима,
- вожња у алкохолисаном стању је била узрок 6% смртних исхода и 9,3% укупних повреда у 2010. години,
- сигурносне појасеве користи 70,3% возача, 65,2% путника на предњем седишту и свега 2,4 % путника на задњем седишту. Безбедносна седишта за децу користи 50% деце испод 3 године старости. Заштитне кациге користи 94% возача мотоцикла и свега 56% путника.

Проблеме у управљању и понашању учесника у саобраћају представљају:

- неприлагођена брзина и прекорачење брзине,
- нагло престојавање, претицање и непоштовање безбедног растојања и одстојања између возила,
- неадекватно сагледавање безбедности пешака и бициклиста приликом планирања,
- недовољна употреба сигурносних појасева и дечјих безбедносних седишта (на предњем и задњем седишту),
- мотоциклисти као проблем у настајању (тренд повећања угрожености мотоциклиста у саобраћају),
- обука кандидата за возаче, возачки испит и контрола нових возача,
- небезбедна комерцијална возила и небезбедно понашање возача комерцијалних возила,
- умањене способности возача под дејством алкохола и психоактивних супстанци,
- континуирано обучавање о управљању безбедношћу саобраћаја у оквиру свих субјеката безбедности саобраћаја,



- неадекватна координација активности безбедности саобраћаја.

Административни проблеми обухватају:

- недостатак реалне политичке и административне подршке у решавању проблема безбедности саобраћаја чест је проблем који је присутан у многим земљама, а који битно утиче на усвајање и спровођење Националне стратегије на државном и локалном нивоу,
- унапређење и јачање институционалног уређења и људских ресурса свих заинтересованих организација,
- ограничени финансијски и људски ресурси за унапређење безбедности саобраћаја, а тиме и спровођење циљева постављених Акционим планом;
- недостатак координисаног рада на државном нивоу,
- ограничен интерес за праћење и евалуацију деловања у безбедности саобраћаја;
- непостојање функционалне координације између база података о саобраћајним незгодама (нпр. база података саобраћајне полиције, Агенције, ЈП „Путеви Србије“ и Министарства здравља).

Технички проблеми (Инжењеринг) су следећи:

- у неким случајевима, кашњење у доношењу одређених подзаконских аката користи се као изговор за неактивност,
- недовољно разумевање фактора безбедности саобраћаја приликом планирања, изградње и одржавања,
- недостатак безбедних пешачких прелаза и тротоара,
- непостојање систематичног плана/програма за санацију опасних места (црних тачака) на мрежи путева,
- недовољно iRAP мерења на мрежи главних путева,
- непостојање ревизије безбедности саобраћаја (РБС) приликом пројектовања и изградње нових путева,
- непостојање провере безбедности саобраћаја (ПБС) на постојећим путевима;
- непостојање анализа доприноса пута саобраћајној незгоди са погинулим лицима (у даљем тексту: дубинске анализе),
- активности које су усмерене на унапређење стања безбедности, нпр. инвестирање у безбедност пешака, не треба сматрати „додатним трошком“ већ унапређењем квалитета са високом стопом приноса на инвестирана средства,
- недовољан надзор.

ВИЗИЈА је дефинисана као достизање нивоа безбедности саобраћаја земаља Европске уније са најбољим перформансама безбедности саобраћаја (SUN земљама) и успостављање позитивног тренда у континуираном смањењу броја погинулих и повређених лица.

МИСИЈА је дефинисана као успостављање ефективних система безбедности саобраћаја који ће укључивати широк спектар заинтересованих страна, попут: Владе Републике Србије, министарстава, различитих институција, осигуравајућих компанија, универзитета, невладиних организација, ауто-мото клубова и удружења, професионалаца, итд. и у коме ће свако препознати своје користи и одговорности.



Стратешки циљ бр. 1 је унапређење безбедности саобраћаја у Републици Србији до 2020. године, тако да број погинулих лица у саобраћајним незгодама буде смањен за 50% у односу на број погинулих лица у 2011. години. Средњорочни циљ је смањење броја погинулих за 30% до 2017. године;

Стратешки циљ бр. 2 је унапређење безбедности саобраћаја у Републици Србији до 2020. године, тако да број лица са тешким телесним повредама у саобраћајним незгодама буде смањен за 30% у односу на број лица са тешким телесним повредама у 2011. години. Средњорочни циљ је смањење броја тешких телесних повреда за 20% до 2017. године;

Најважније циљеве представљају:

- смањење броја погинулих на 100.000 становника (јавни ризик) за око 50%, са 10,07 у 2011. години на око 5 до 2020. године,
- смањење броја погинулих за 30% у односу на број из 2011. године до 2017. године,
- смањење броја лица са тешким телесним повредама за 20% у односу на број из 2011. године до 2017. године,
- спашавање близу 1.000 живота који могу бити изгубљени у наредном периоду (2011.-2020.) уколико се Национална стратегија и Акциони план не имплементирају.

Саобраћајно образовање и васпитање деце предшколског и школског узраста представља једну од мера за подизање нивоа безбедности саобраћаја, па би у циљу осигурања адекватног понашања свих учесника у саобраћају, требало спроводити одговарајућу обуку у предшколским установама (обдаништима), те основним и средњим школама. Неке од препоручених активности су:

- основна и практична настава о безбедности саобраћаја у обдаништима,
- како тинејџери треба да се понашају у саобраћају,
- понашање бициклиста (основно познавање саобраћајних знакова, првенства пролаза, опасности конзумирања алкохола и дрога и пружање прве помоћи) за старије ученике,
- припрема за стицање возачке дозволе.

Истраживање саобраћајних незгода показује да млади и неискусни возачи често учествују у тешким саобраћајним незгодама на путевима. Како би се постојеће стање унапредило и спречиле будуће незгоде, неопходно је предузети следеће мере:

- унапредити обуку кандидата за возаче. Све процедуре и наставни материјал треба прегледати имајући у виду како захтеве у погледу безбедности саобраћаја, тако и захтеве Европске уније;
- возачка дозвола треба да садржи јединствени код центра за обуку возача;
- пратити нове возаче и рано реаговати на испољавање опасног и насилничког понашања;
- даље развијање система додатне теоријске и практичне обуке возача, нпр. након одузимања дозволе;
- искоренити корупцију у процедурама које се односе на возачке дозволе.

Потребно је реализовати јавне кампање, и циљу подизања свести јавности о значају безбедности саобраћаја, које би пре свега требало да буду усмерене:



- против насилничке вожње,
- на смањење брзине кретања учесника у саобраћају,
- против вожње под утицајем алкохола,
- за коришћење сигурносних појасева,
- за безбедност деце,
- за ношење заштитних кацага,
- за поштовање првенства пролаза за пешаке на пешачким прелазима,
- за поштовање црвеног светла (и од стране пешака),
- на понашање пешака и бициклиста у саобраћају,
- на смањење употребе мобилног телефона за време управљања возилом и др.

Унапређење контроле техничке исправности моторних и прикључних возила и подизање квалитета путне мреже представљају мере за достизање жељених циљева. Наиме, ефикасан приступ и контрола развоја представљају кључне елементе за превентиву развијања небезбедних путних мрежа, а предложени систем обавезне РБС као и спровођење других врста контрола умањиће шансе да будући путеви постану извор проблема.

Потребно је реализовати спровођење и примену следећих међународно признатих алата у домену безбедности саобраћаја:

- управљање црним тачкама;
- ревизија безбедности саобраћаја;
- провера безбедности саобраћаја;
- анализа доприноса пута саобраћајној незгоди са погинулим лицима (дубинска анализа).
- iRAP и других.

Унапређење безбедности рањивих учесника у саобраћају и увођење само-објашњавајућих путева и опраштајуће околине пута представљају препоручене активности за побољшање тренутног стања безбедности саобраћаја. Само-објашњавајући путеви и опраштајућа околина пута подразумевају:

- јасно препознатљиви путеви и њихове садржаје,
- одвојене саобраћајне траке или путеви за возила која се крећу различитим брзинама нпр. теретна возила која се спорије крећу,
- одржавање коловоза чистим / обезбеђивање објеката поред пута (нпр. постављањем заштитних ограда или уклањањем препрека),
- прилагођавање ограничења брзине условима локалне инфраструктуре и окружења,
- уклањање рекламних билборда који ометају пажњу возача и других објеката који представљају ризик за безбедност саобраћаја.

Према информацијама добијеним од саобраћајне полиције, прекорачење брзине (неприлагођена брзина) и насилничка вожња, представљају главни узрок саобраћајних незгода са фаталним исходом. Треба споменути да у већини случајева, поред непоштовања брзине, и други фактори остварују додатни утицај на појаву незгоде. Међутим, одлука возача да возе прописаном брзином која је прилагођена условима саобраћаја, несумњиво ће допринети смањењу броја и тежине саобраћајних незгода.

Конкретне полицијске мере које треба увести или на које треба обратити већу пажњу:



- поставити стационарне безбедносне камере и АКС, нарочито у насељима и на високоризичним укрштајима путева (постепено),
- камере које раде по принципу „контрола деонице“ треба користити на високоризичним деоницама пута и поставити их дуж трансевропске мреже путева (коридора), постепено до 2015. године. Доказано је да је ово једна од најефикаснијих мера за успоравање саобраћаја,
- мобилне камере и ручне ласерске уређаје за контролу брзине такође треба користити јер пружају могућност да се региструје прекршај на одабраној локацији,
- додатна контрола брзине на уоченим високоризичним местима,
- размотрити одговорност власника аутомобила у случају саобраћајног прекршаја када је возило коришћено од стране трећих лица.

Дубинска анализа је систематичан приступ фаталном пропусту који се догодио у саобраћајном систему. Она открива узрок трагедије као што је саобраћајна незгода са погинулим лицима. Повод за анализу може бити било која саобраћајна незгода са смртним исходом независно од места на коме се догодила. Циљ је да се пронађе ланац догађаја који је довео до ове појединачне незгоде укључујући недостатке у пројектовању пута, функционисању возила, људског или понашања животиња, итд., као и да се предложи мере које би спречиле дешавање оваквог типа незгода на истом месту или на неком другом сличном месту на путној мрежи.

Циљ дубинске анализе може се сажети на следећи начин:

- дубинске анализе помоћи ће Управљачу саобраћајног система на путевима да постане свестан недостатака у систему који су узроковали смртни исход или повреду корисника путева. Анализа треба на систематичан начин да покуша да пронађе узрок овог недостатка и начин интервенисања који ће спречити да се исти тип незгоде поново догоди;
- дубинске анализе су један од начина да све заинтересоване стране постану свесне грешака у саобраћајном систему које доводе до погинулих и повређених учесника у саобраћају. Анализе ће различитим заинтересованим странама дати могућност да преузму одговорност и предузму активности на унапређењу безбедности саобраћаја у делу за који су надлежни.

Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за 2023. до 2025. године

Након спровођења Националне стратегије безбедности саобраћаја на путевима и акциони план за Републику Србију, за период од 2013. до 2020. године уочени су недостаци у реализацији прве националне 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.

Наиме, у периоду од 2016. до 2020. године, било је за 730 погинулих лица (од којих 66 погинуле деце) и 5.122 тешко повређених лица, више него што је прогнозирано претходном стратегијом.

Акционим планом за спровођење прве националне стратегије, било је предвиђено укупно 95 активности за пет области деловања. Анализом реализованих активности утврђено је да је највећи проценат реализованих активности био у оквиру Стуба 1. Управљање безбедношћу саобраћаја и Стуба 3. Безбеднија возила, где је у потпуности реализована трећина активности. Најмањи проценат активности је реализован у оквиру Стуба 5. Деловање након саобраћајне незгоде, где скоро половина активности (43%) уопште није реализована, а за 16% активности нису добијени подаци. Преко 90% активности је делимично или потпуно реализовано у оквиру Стуба 2. Безбеднији путеви и Стуба 4. Безбеднији учесници у саобраћају.



Дијаграм бр. 2. Расподела активности према стубовима деловања, изражено у процентима

Степен достизања зацртаних циљева анализиран је у погледу индикатора безбедности саобраћаја и последица саобраћајних незгода. Нису достигнути зацртани циљеви у погледу индикатора перформанси система безбедности саобраћаја. Најлошије вредности индикатора су:

- проценат употребе сигурносног појаса на задњем седишту (само 19,1%, уместо 85%);
- проценат возача путничких аутомобила под дејством алкохола (0,68%, уместо 0,10%);
- проценат прекорачења брзине (51,1%, уместо 19,0%);
- проценат употребе система заштите за децу (само 48,7%, уместо 96,0%).

Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период 2023.–2030. године са Акционим планом за 2023.–2025. годину усвојена је са циљем да се



смање број погинулих и повређених у саобраћају, унапређењем свих аспеката безбедности саобраћаја. Овај документ представља темељ за активности и мере које ће се спроводити у наредним годинама како би се обезбедила одржива безбедност на путевима у Србији.

Основни циљ Стратегије је смањење броја погинулих и тешко повређених лица за 50% у саобраћајним незгодама до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године. До достизања општег циља води пет посебних циљева, и то:

- функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују,
- планирање, пројектовање, изградња и одржавање путева, тако да се најмање 75% путовања обавља путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја, у складу са приступом безбедног система и захтевима аутономних возила,
- просечна старост путничких и комерцијалних моторних возила у саобраћају испод 14 година,
- знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја,
- систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност медицинског опоравка повређених у саобраћајним незгодама.

Акциони план за први трогодишњи период (2023.–2025.) обухвата конкретне активности, као што су кампање за подизање свести о безбедности, едукација возача и пешака, унапређење закона, као и модернизација саобраћајних система. Посебан акценат стављен је на заштиту рањивих група, попут деце, пешака и бициклиста, као и на решавање проблема прекомерне брзине и употребе алкохола у саобраћају.

Акциони план дефинише 5 стуба деловања и то: систем управљања безбедности саобраћаја, безбеднији путеви, безбедна возила, безбедни учесници у саобраћају и активности након саобраћајне незгоде. Систем управљања безбедности саобраћаја састоји се од унапређења стратешког оквира безбедности саобраћаја, унапређења прописа у безбедности саобраћаја, унапређења финансирања безбедности саобраћаја, јачање капацитета и интегритета институција и појединаца у областима безбедности саобраћаја, као и унапређења комуникације, координације и кооперације у безбедности саобраћаја. Стуб „Безбедни путеви“ састоји се од мера које се односе на унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева, унапређења процеса праћења утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута, јачање капацитета институција и појединаца у области безбедности путне инфраструктуре, унапређења безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеља, Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама и унапређења безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге. Мере унапређења безбедносних својстава возила, унапређења система одржавања возила, надоградње безбедносних система комерцијалних возила и трактора и контроле техничке исправности возила, јачање капацитета институција и



интегритет појединаца у области управљања безбедности возила, унапређење система стимулација, фискалних подстицаја, субвенције и других погодности и дефинисања услова за безбедно учешће возила микромобилности чине стуб који је усмерен ка безбедним возилима. Стуб бр. 4 односно безбедни учесници у саобраћају састоји се од мера које се односе на: унапређење система саобраћајног образовања и васпитања, унапређење и интензивирање превентивно пропагандног деловања, унапређење мера принуде и праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају. Активности након саобраћајне незгоде односно стуб бр. 5 чине мере: нормативизација националних процедура поступања свих хитних служби након саобраћајних незгода, нормативизација опремљености и обучености хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде, успостављање савременог квалитетног комуникационог система, успостављање службе хеликоптерске хитне медицинске помоћи, унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде, успостављање база података о дејствима хитних служби након саобраћајне незгоде, опремање хитних служби опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајне незгоде, успостављање система координације за брз и делотворан одговор свих хитних служби на масовне саобраћајне незгоде, успостављање недостајућих јединица хитних служби за деловање на државним путевима првог реда, успостављање повољног окружења за брзо деловање хитних служби након саобраћајне незгоде, успостављање повољног окружења за лаичку помоћ повређенима у саобраћајним незгодама.

Овај документ усмерен је на остварење визије „Нула погинулих у саобраћају“, што подразумева да дугорочно ниједан живот не би требало да буде изгубљен у саобраћају. Важно је нагласити и укључивање свих друштвених актера у реализацију мера, укључујући државне органе, локалне самоуправе, цивилно друштво и приватни сектор.

3. ДЕФИНИСАЊЕ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ЖИТИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ

Дефинисање постојећег стања безбедности саобраћаја можемо поделити у четири сегмента и то:

- Стање безбедности саобраћаја на основу анализе саобраћајних незгода;
- Индикатори перформанси безбедности саобраћаја;
- Ставови учесника у саобраћају;
- Укупне друштвено-економске последице саобраћајних незгода.



3.1. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ОСНОВУ АНАЛИЗЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ЖИТИШТЕ

Повећањем степена моторизације, спречавање саобраћајних незгода и њихових последица у друмском саобраћају ће постати све већи социјални и економски изазов, посебно у земљама у развоју.

Наиме, саобраћајне незгоде са смртним исходима и повредама остају велики глобални здравствени и развојни проблем. Сваке године, у Свету, погине до 1,35 милиона људи у саобраћајним незгодама док лаке и тешке телесне повреде задобије до 50 милиона људи. Такође, према подацима Светске здравствене организације, од 2019. године, саобраћајне незгоде су главни узрок смрти деце и младих узраста од 5 до 29 година и 12-ти водећи узрок смртности када су у питању све старосне групе. Две трећине погинулих су особе радног узраста (18–59 година), што узрокује огромне здравствене, друштвене и економске последице широм света. Возачи мотоцикала и других моторних двоточкаша и троточкаша чине 30% од укупног броја погинулих, док пешаци чине 21%, а бициклисти 5% од укупног броја погинулих у саобраћајним незгодама. Више од половине погинулих чине рањиве категорије учесника у саобраћају (WHO, 2023).

Девет од десет смртних исхода дешава се у земљама са „средњим“ и „ниским“ приходима, док становници земаља са „ниским“ приходима и даље имају највећи ризик од смрти по становништву. Економски трошкови саобраћајних незгода, у земљама са „ниским и средњим“ приходима, оптерећују буџете најчешће у нивоу до 5% бруто националног дохотка, док посматрано на глобалном нивоу саобраћајне незгоде оптерећују буџете најчешће у нивоу до 3% бруто националног дохотка (WHO, 2023).

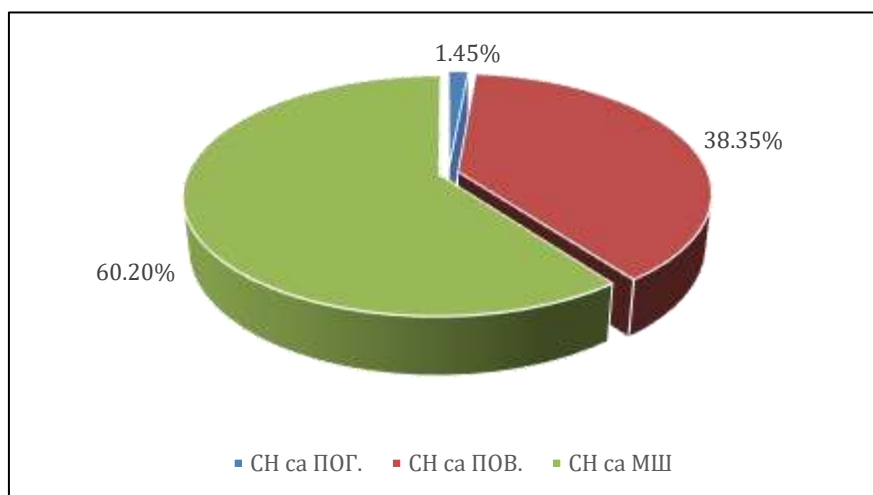
У овом поглављу извршена је анализа 277 саобраћајних незгода које су се догодиле на територији општине Житиште у десетогодишњем периоду од 2014. до 2023. године. Током обраде података сагледана су одређена обележја саобраћајних незгода, односно саобраћајне незгоде су анализиране према: укупном броју и последицама, временским карактеристикама (месечна расподела, дневна расподела и часовна расподела у току дана), типовима, месту настанка, категорији возила и пута, типу раскрснице, стању и особинама коловоза, утицајним факторима, својству учесника као и према карактеристикама учесника саобраћајних незгода (полна и старосна расподела). Циљ истраживања је да се изврши статистичка анализа саобраћајних незгода која ће представљати основ за предузимање управљачких мера за смањење учесталости и тежине последица саобраћајних незгода. Иако је анализа саобраћајних незгода ретроактивни приступ анализирању проблема безбедности саобраћаја, она представља значајну анализу јер је за правилно формирање адекватних мера за превенцију саобраћајних незгода неопходно најпре сагледати и анализирати узроке и околности под којима настају те незгоде.

Подаци о саобраћајним незгодама, представљени у овом поглављу, су преузети из јединствене базе података о саобраћајним незгодама Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије.



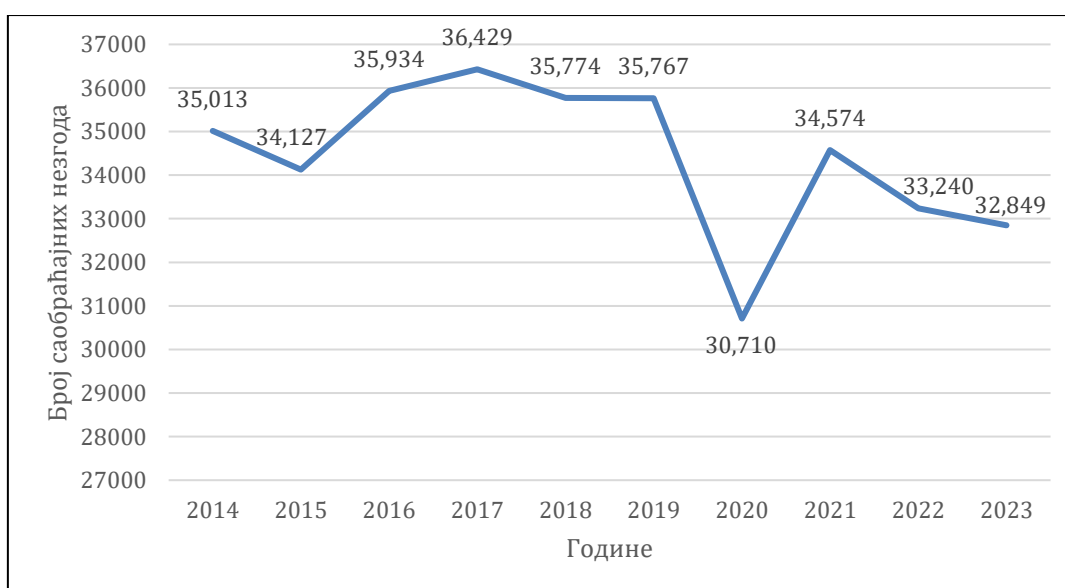
3.1.1. Стање безбедности саобраћаја на територији Републике Србије

На територији Републике Србије, у периоду од 2014. до 2023. године догодило се 344.417 саобраћајних незгода, од чега су 207.347 саобраћајних незгода са материјалном штетом (60,2%), 132.073 саобраћајне незгоде са повређеним лицима (38,35%) и 4.997 саобраћајних незгода са погинулим лицима (1,45%) (Дијаграм бр. 3).



Дијаграм бр. 3. Расподела саобраћајних незгода према врсти незгоде

Највећи број саобраћајних незгода, на територији Републике Србије, у периоду од 2014. до 2023. године, догодио се 2017. године (36.429 саобраћајних незгода), док се најмањи број саобраћајних незгода догодио 2020. године (30.710 саобраћајних незгода). На основу анализе саобраћајних незгода може се уочити да број саобраћајних незгода „варира“ из године у годину, односно може се уочити да није успостављен тренд управљања безбедношћу саобраћаја (Табела бр. 7 и Дијаграм бр. 4).

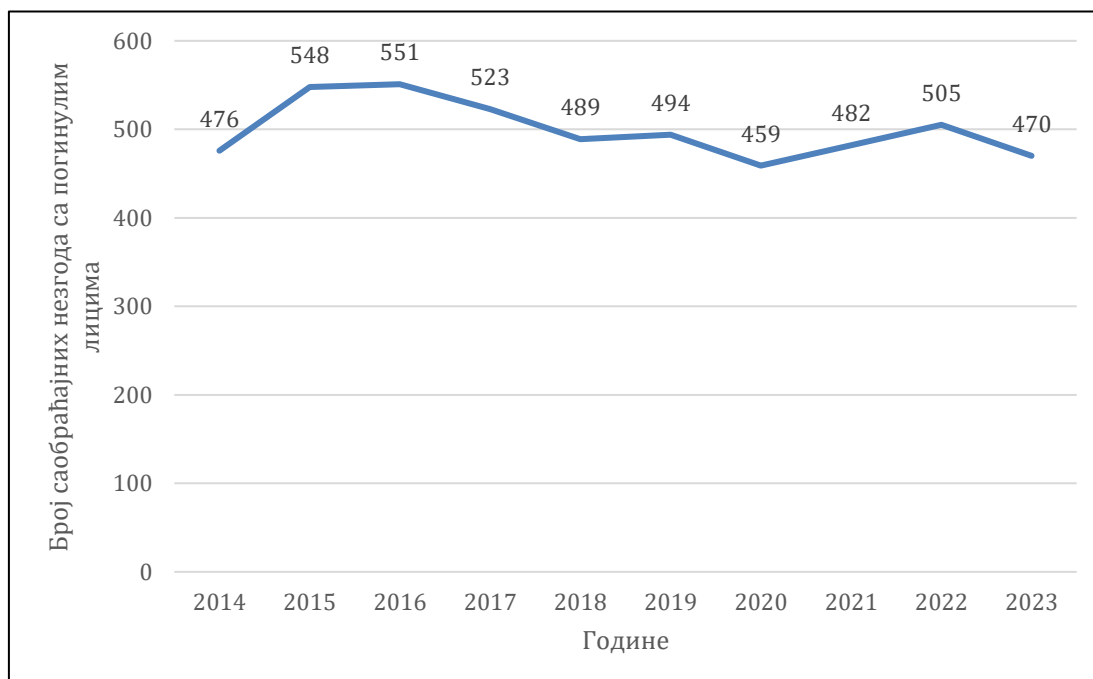


Дијаграм бр. 4. Укупан број саобраћајних незгода на територији Републике Србије, за период од 2014. до 2023. године



Драстично смањење броја саобраћајних незгода у Републици Србији у 2020. години и годинама које су уследиле може се делом објаснити утицајем пандемије COVID-19 и њених последица на друштвене активности и кретање становништва. Увођењем ванредног стања, полицијског часа, ограничења кретања, забране јавних окупљања и преласка на рад од куће, значајно је смањена потреба за кретањем. Затварање школа и других институција такође је допринело смањењу интензитета саобраћаја, јер су потребе за свакодневним путовањима знатно редуковане. Ова ограничења су колективно утицала на опадање броја саобраћајних незгода, што указује на директну корелацију између епидемиолошких мера и смањења саобраћајних незгода (Табела бр. 7 и Дијаграм бр. 4).

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима, на територији Републике Србије, у периоду од 2014. до 2023. године, догодио се 2016. године (551 саобраћајна незгода), док се најмањи број саобраћајних незгода са погинулим лицима догодио 2020. године (459 саобраћајних незгода). Анализа саобраћајних незгода са погинулим лицима у Републици Србији приказује сличан тренд као и укупан број саобраћајних незгода, уз значајан пад у 2020. години. Међутим, док је укупан број саобраћајних незгода опао за 14,13% у односу на период пре пандемије, број незгода са погинулим лицима опао је за свега 0,07%. Ова диспропорција указује на потенцијално забрињавајућу чињеницу да, упркос општем смањењу броја незгода услед пандемијских ограничења, саобраћајне незгоде са смртним исходом нису приказале сразмеран пад. Ово може упућивати на то да су одређени фактори ризика, као што су смањена пажња возача због “празнијих” путева или веће просечне брзине кретања, допринели релативној стабилности броја саобраћајних незгода са погинулим лицима, чак и у условима смањеног саобраћаја (Табела бр. 7 и Дијаграм бр. 5).



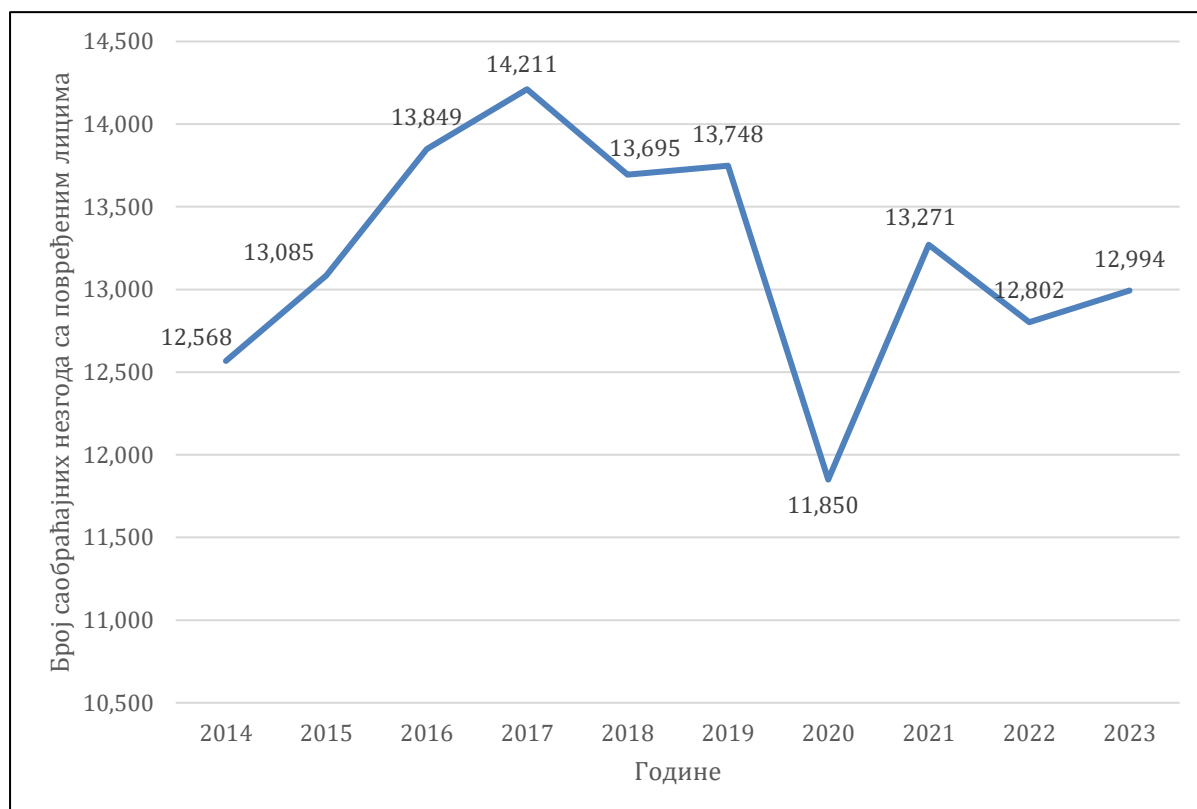
Дијаграм бр. 5. Укупан број саобраћајних незгода са погинулим лицима на територији Републике Србије, за период од 2014. до 2023. године



Табела бр. 7. Укупан број саобраћајних незгода на територији Републике Србије према врсти незгоде, за период од 2014. до 2023. године

Година	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	Укупно
2014	476	12.568	21.969	35.013
2015	548	13.085	20.494	34.127
2016	551	13.849	21.534	35.934
2017	523	14.211	21.695	36.429
2018	489	13.695	21.590	35.774
2019	494	13.748	21.525	35.767
2020	459	11.850	18.401	30.710
2021	482	13.271	20.821	34.574
2022	505	12.802	19.933	33.240
2023	470	12.994	19.385	32.849

У Табели бр. 7 и на Дијаграму бр. 6 представљени су подаци о укупном броју саобраћајних незгода са повређеним лицима на територији Републике Србије, за период од 2014. до 2023. године. Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио се 2017. године и то 14.211 саобраћајних незгода, док се најмањи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио 2020. године и то 11.850 саобраћајних незгода (Табела бр. 7 и Дијаграм бр. 6).



Дијаграм бр. 6. Укупан број саобраћајних незгода са повређеним лицима на територији Републике Србије, за период од 2014. до 2023. године



Расподела саобраћајних незгода по општинама на територији Републике Србије

Упоредном анализом саобраћајних незгода које су се догодиле на територијама општина Републике Србије, може се закључити да су општине са највећим бројем саобраћајних незгода: Нови Београд (23.837 саобраћајних незгода), затим Нови Сад (22.364 саобраћајне незгоде) и Вождовац (18.239 саобраћајних незгода), док је најмањи број саобраћајних незгода уочен у општинама: Трговиште (86 саобраћајних незгода), затим Босилеград (84 саобраћајне незгоде) и Црна Трава (27 саобраћајне незгоде) (Табела бр. 8).

На територији општине Житиште догодило се 0,08% саобраћајних незгода, од укупног броја саобраћајних незгода које су се догодиле, у посматраном временском периоду, на територији Републике Србије и по укупном броју саобраћајних незгода општина Житиште се налази на 139 месту од укупно 161 општине колико их је регистровано у бази података о саобраћајним незгодама Агенције за безбедност саобраћаја.

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима уочен је на територијама општина: Ниш (123 саобраћајне незгоде), затим Шабац (129 саобраћајних незгода) и Нови Сад (161 саобраћајна незгода), док је највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима уочен на територијама општина: Палилула (4.514 саобраћајних незгода), затим Нови Београд (5.721 саобраћајна незгода) и Нови Сад (9.897 саобраћајних незгода). Општине са најмањим бројем саобраћајних незгода са погинулим лицима су: Бабушница, Босилеград и Нови Кнежевац (по 3 саобраћајне незгоде), затим Трговиште (2 саобраћајне незгоде) и Црна Трава (1 саобраћајна незгода), док је најмањи број саобраћајних незгода са повређеним лицима уочен у општинама: Босилеград (30 саобраћајних незгода), затим Трговиште (26 саобраћајних незгода) и Црна Трава (19 саобраћајних незгода) (Табела бр. 8).

На територији општине Житиште догодило се 0,04% саобраћајних незгода са погинулим лицима и 0,02% саобраћајних незгода са повређеним лицима, од укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима, односно повређеним лицима које су се догодиле, у посматраном временском периоду, на територији Републике Србије, а што чини да се општина Житиште налази на 116 месту по броју саобраћајних незгода са погинулим лицима, односно 121 месту по броју саобраћајних незгода са повређеним лицима од укупно 161 општине колико их је регистровано у бази података о саобраћајним незгодама Агенције за безбедност саобраћаја.

Табела бр. 8. Расподела саобраћајних незгода по општинама у Републици Србији, према врсти незгоде за период од 2014. - 2023. године

Општина	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
Ада	12	208	132	352
Александровац	16	333	244	593
Алексинац	54	721	1.308	2.083
Алибунар	16	258	188	462
Апатин	24	387	277	688
Аранђеловац	18	667	736	1.421
Ариље	17	303	259	579

**Стратегија безбедности саобраћаја општине Житиште за период
од 2025. до 2030. године са Акционим планом**



Бабушница	3	94	59	156
Бач	8	201	121	330
Бачка Паланка	40	972	555	1.567
Бачка Топола	26	417	377	820
Бачки Петровац	11	244	235	490
Бајина Башта	19	345	265	629
Барајево	35	546	1.030	1.611
Баточина	12	139	163	314
Бечеј	32	721	411	1.164
Бела Црква	14	188	130	332
Бела Паланка	14	190	161	365
Беочин	11	279	281	571
Блаце	7	162	175	344
Богатић	32	454	279	765
Бојник	5	125	122	252
Бољевац	23	187	266	476
Бор	25	607	677	1.309
Босилеград	3	30	51	84
Брус	10	215	184	409
Бујановац	19	357	235	611
Црна Трава	1	19	7	27
Чачак	101	2.462	1.645	4.208
Чајетина	33	401	539	973
Чока	10	143	73	226
Чукарица	108	3.933	10.599	14.640
Ћићевац	15	159	196	370
Ћуприја	26	422	566	1.014
Деспотовац	9	203	198	410
Димитровград	11	59	111	181
Дољевац	21	359	303	683
Гаџин Хан	10	97	87	194
Голубац	14	132	163	309
Горњи Милановац	42	670	567	1.279
Гроцка	55	1.473	2.696	4.224
Инђија	49	931	697	1.677
Ириг	8	236	267	511
Ивањица	16	288	186	490
Јагодина	51	1.195	1.799	3.045
Кањижа	33	321	337	691
Кикинда	36	875	810	1.721
Кладово	20	230	349	599

**Стратегија безбедности саобраћаја општине Житиште за период
од 2025. до 2030. године са Акционим планом**



Кнић	25	262	172	459
Књажевац	21	458	435	914
Коцеља	16	156	111	283
Косјерић	10	157	165	332
Ковачица	22	291	138	451
Ковин	40	455	228	723
Крагујевац	84	2.915	2.872	5.871
Краљево	116	2.209	2.306	4.631
Крупањ	6	145	120	271
Крушевац	77	2.174	1.414	3.665
Кучево	10	155	276	441
Кула	31	663	414	1.108
Куршумлија	13	240	117	370
Лајковац	25	267	330	622
Лапово	8	161	250	419
Лазаревац	75	1.308	1.534	2.917
Лебане	11	175	121	307
Лесковац	97	1.838	1.265	3.200
Лозница	70	1.163	1.016	2.249
Лучани	15	257	221	493
Љиг	26	221	243	490
Љубовија	18	143	92	253
Мајданпек	15	171	214	400
Мали Иђош	15	177	228	420
Мали Зворник	5	92	142	239
Мало Црњиће	16	221	144	381
Медвеђа	5	54	35	94
Мерошина	15	199	223	437
Мионица	17	280	241	538
Младеновац	42	1.022	1.393	2.457
Неготин	21	507	729	1.257
Ниш	123	3.833	4.706	8.662
Нова Црња	9	82	55	146
Нова Варош	17	269	245	531
Нови Бечеј	22	327	185	534
Нови Београд	61	5.721	18.055	23.837
Нови Кнежевац	3	128	121	252
Нови Пазар	47	1.740	1.421	3.208
Нови Сад	161	9.897	12.306	22.364
Обреновац	70	1.790	2.267	4.127
Оџаци	26	503	435	964

**Стратегија безбедности саобраћаја општине Житиште за период
од 2025. до 2030. године са Акционим планом**



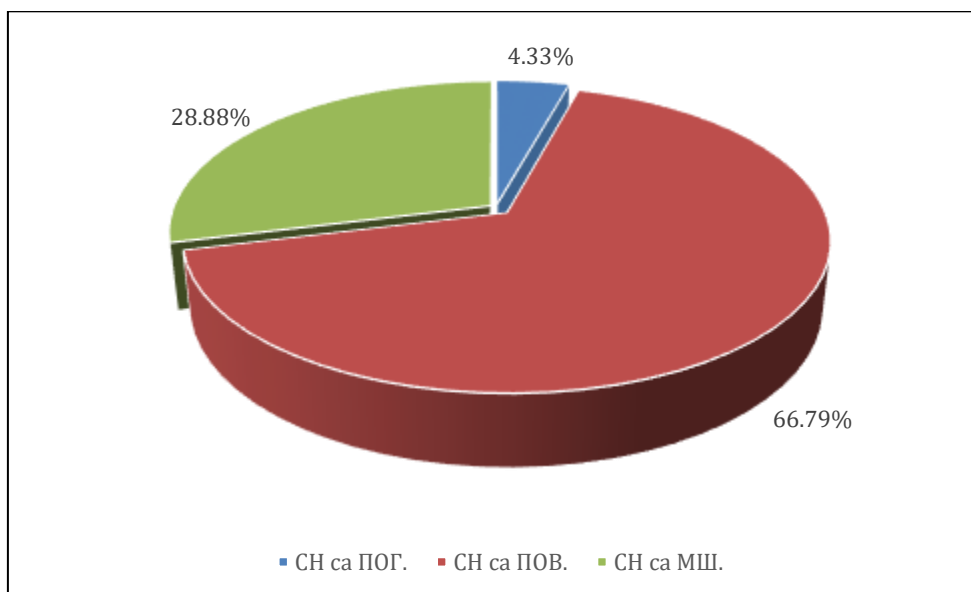
Опово	7	108	73	188
Осечина	9	102	91	202
Палилула	87	4.514	12.303	16.904
Панчево	91	2.072	1.317	3.480
Параћин	37	659	648	1.344
Пећинци	41	354	364	759
Петровац на Млави	24	348	376	748
Пирот	30	588	433	1.051
Пландиште	7	100	47	154
Пожаревац	53	1.547	2.513	4.113
Пожега	41	655	826	1.522
Прешево	8	301	392	701
Прибој	7	125	105	237
Пријепоље	22	376	433	831
Прокупље	25	463	434	922
Рача	11	138	133	282
Раковица	26	1.460	4.713	6.199
Рашка	25	368	629	1.022
Ражањ	8	108	259	375
Рековац	6	111	85	202
Рума	61	1.314	988	2.363
Савски Венац	25	3.219	12.047	15.291
Сечањ	9	130	60	199
Сента	14	318	322	654
Сјеница	13	327	384	724
Смедерево	83	2.101	2.547	4.731
Смедеревска Паланка	34	623	755	1.412
Сокобања	7	167	209	383
Сомбор	57	1.787	1.159	3.003
Сопот	19	377	501	897
Србобран	16	348	208	572
Сремска Митровица	74	1.424	1.618	3.116
Сремски Карловци	8	139	222	369
Стара Пазова	50	1.074	790	1.914
Стари Град	16	1.741	7.246	9.003
Суботица	70	2.071	1.567	3.708
Сурчин	66	1.194	2.777	4.037
Сурдулица	7	173	227	407
Свилајнац	17	371	523	911
Сврљиг	12	174	166	352
Шабац	129	2.837	2.555	5.521



Шид	29	448	510	987
Темерин	21	590	446	1.057
Тител	11	188	276	475
Топола	35	397	289	721
Трговиште	2	26	58	86
Трстеник	26	469	252	747
Тутин	6	318	410	734
Уб	36	655	601	1.292
Ужице	53	1.107	1.701	2.861
Ваљево	71	1.817	2.562	4.450
Варварин	11	207	177	395
Велика Плана	37	825	1.108	1.970
Велико Градиште	29	305	433	767
Владичин Хан	23	232	241	496
Владимирци	28	319	334	681
Власотинце	9	304	255	568
Вождовац	72	4.504	13.663	18.239
Врачар	17	1.919	7.125	9.061
Врање	37	929	1.540	2.506
Врбас	51	1.114	715	1.880
Врњачка Бања	21	545	419	985
Вршац	32	652	428	1.112
Зајечар	36	662	669	1.367
Земун	84	3.940	9.735	13.759
Зрењанин	81	2.143	1.034	3.258
Звездара	42	3.224	10.484	13.750
Жабалъ	28	521	298	847
Жабари	6	115	189	310
Жагубица	7	94	78	179
Житиште	12	185	80	277
Житорађа	11	129	91	231
УКУПНО	4.997	132.073	207.347	344.417

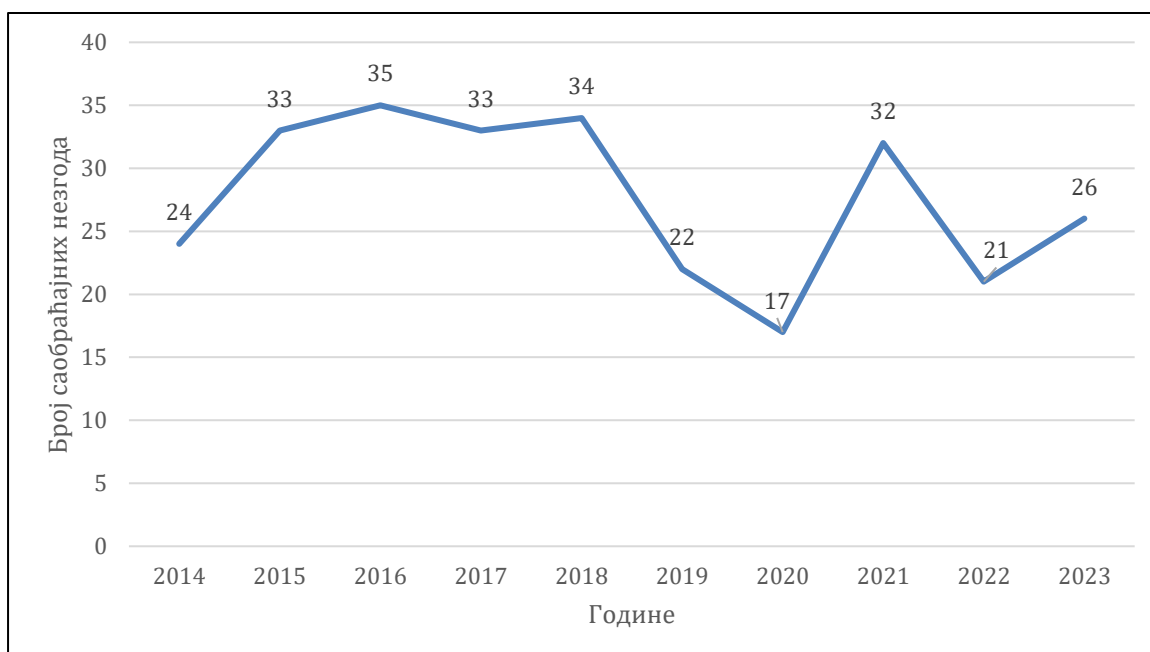
3.1.2. Стање безбедности саобраћаја на територији општине Житиште

На територији општине Житиште, у периоду од 2014. до 2023. године догодило се 277 саобраћајних незгода, од чега су 80 саобраћајних незгода са материјалном штетом (28,88%), 185 саобраћајних незгода са повређеним лицима (66,79%) и 12 саобраћајних незгода са погинулим лицима (4,33%) (Табела бр. 9 и Дијаграм бр. 7).



Дијаграм бр. 7. Расподела саобраћајних незгода према врсти незгоде

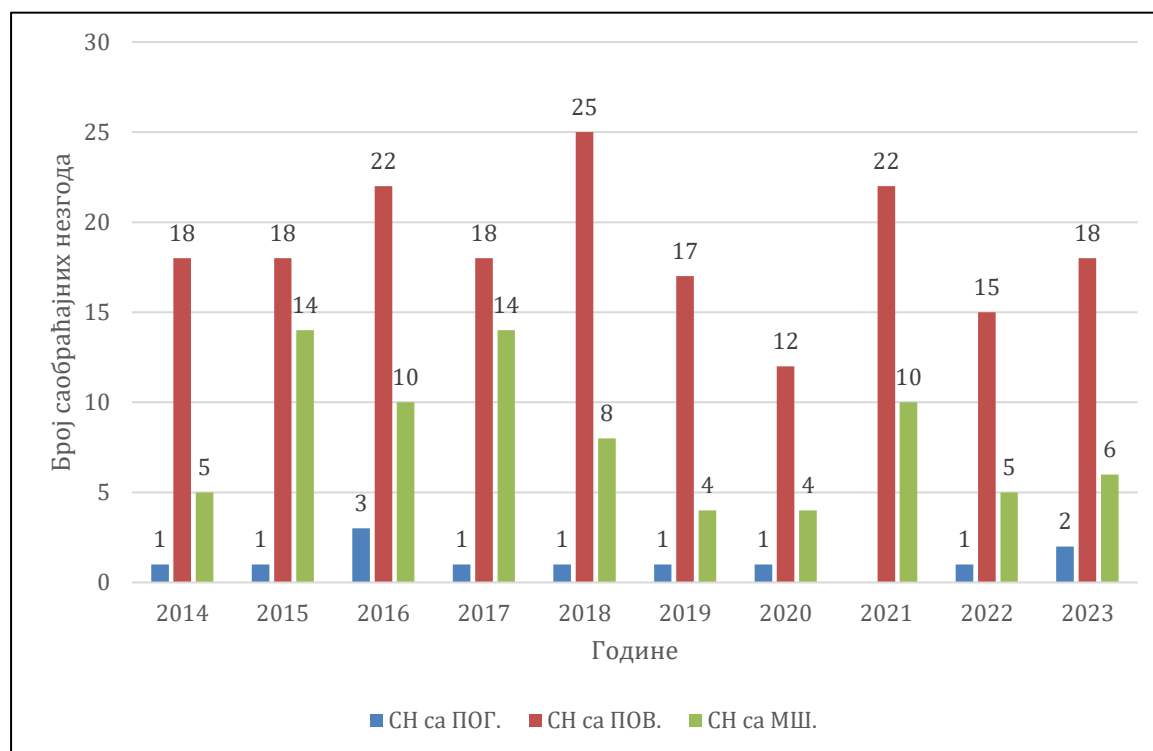
Највећи број саобраћајних незгода, на територији општине Житиште, у периоду од 2014. до 2023. године, догодио се 2016. године (35 саобраћајних незгода), док се најмањи број саобраћајних незгода догодио 2020. године (17 саобраћајних незгода). Подаци указују да је пандемија вируса COVID-19 имала значајан утицај на смањење број саобраћајних незгода, али и да се број незгода у години након пандемије повећао што указује на постепени повратак ка броју незгода сличним онима у годинама пре пандемије. Такође, може се закључити да број саобраћајних незгода „варира“ из године у годину, односно може се уочити да ни на нивоу локалне самоуправе није успостављен тренд управљања безбедношћу саобраћаја (Табела бр. 9 и Дијаграм бр. 8).



Дијаграм бр. 8. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште, за период од 2014. до 2023. године



Анализом укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима може се закључити да се највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима, на територији општине Житиште, у периоду од 2014. до 2023. године, догодио 2016. године (3 саобраћајне незгоде), док се 2021. године није догодила ниједна саобраћајна незгода са погинулим лицима. Укупан број саобраћајних незгода са погинулим лицима по годинама приказује релативну стабилност, крећући се углавном између 0 и 1 незгоде годишње, осим у 2016. години која одступа са 3 незгоде. Оваква дистрибуција сугерише да није успостављен јасан тренд пораста или опадања броја незгода са смртним исходом у анализираном периоду. Такође, без обзира на смањен интензитет саобраћаја у пандемијским годинама, број незгода са погинулим лицима није значајно варирао у том периоду, што може указивати на стабилне факторе ризика у саобраћајном систему који нису директно повезани са интензитетом саобраћаја (Табела бр. 9 и Дијаграм бр. 9).



Дијаграм бр. 9. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти незгоде, за период од 2014. до 2023. године

Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио се 2018. године (25 саобраћајних незгода), док се најмањи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио 2020. године (12 саобраћајних незгода). Током пандемије COVID-19 и то 2020. године долази до значајног пада у броју саобраћајних незгода са повређеним лицима (12 саобраћајних незгода), што се може објаснити рестриктивним мерама уведеним од стране Владе Републике Србије које су утицале на смањење интензитета саобраћаја. Наиме, након опадања у 2020. години, број незгода са повређеним лицима се поново повећава у 2021. години (22 саобраћајне незгоде), враћајући се на сличан ниво као у периоду пре пандемије (Табела бр. 9 и Дијаграм бр. 9).



Табела бр. 9. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти незгоде, за период од 2014. до 2023. године

Година	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ.	УКУПНО
2014	1	18	5	24
2015	1	18	14	33
2016	3	22	10	35
2017	1	18	14	33
2018	1	25	8	34
2019	1	17	4	22
2020	1	12	4	17
2021	0	22	10	32
2022	1	15	5	21
2023	2	18	6	26
УКУПНО	12	185	80	277

Ова анализа наглашава потребу за континуираним праћењем и истраживањем фактора ризика који утичу на незгоде са погинулим и повређеним лицима како би се идентификовале ефикасне превентивне мере за унапређење безбедности у саобраћају.

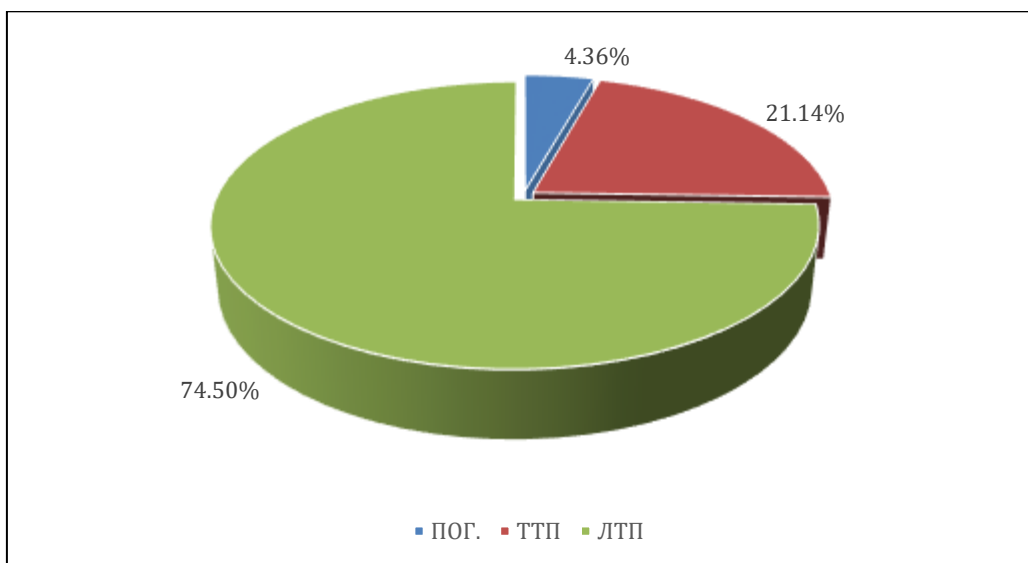
Расподела саобраћајних незгода према последицама

На територији општине Житиште, у саобраћајним незгодама, погинуло је 13 особа, док су теже телесне повреде задобиле 63 особе, а лакше телесне повреде су задобиле 222 особе (Табела бр. 10 и Дијаграм бр. 10).

Табела бр. 10. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и годинама, за период од 2014. до 2023. године

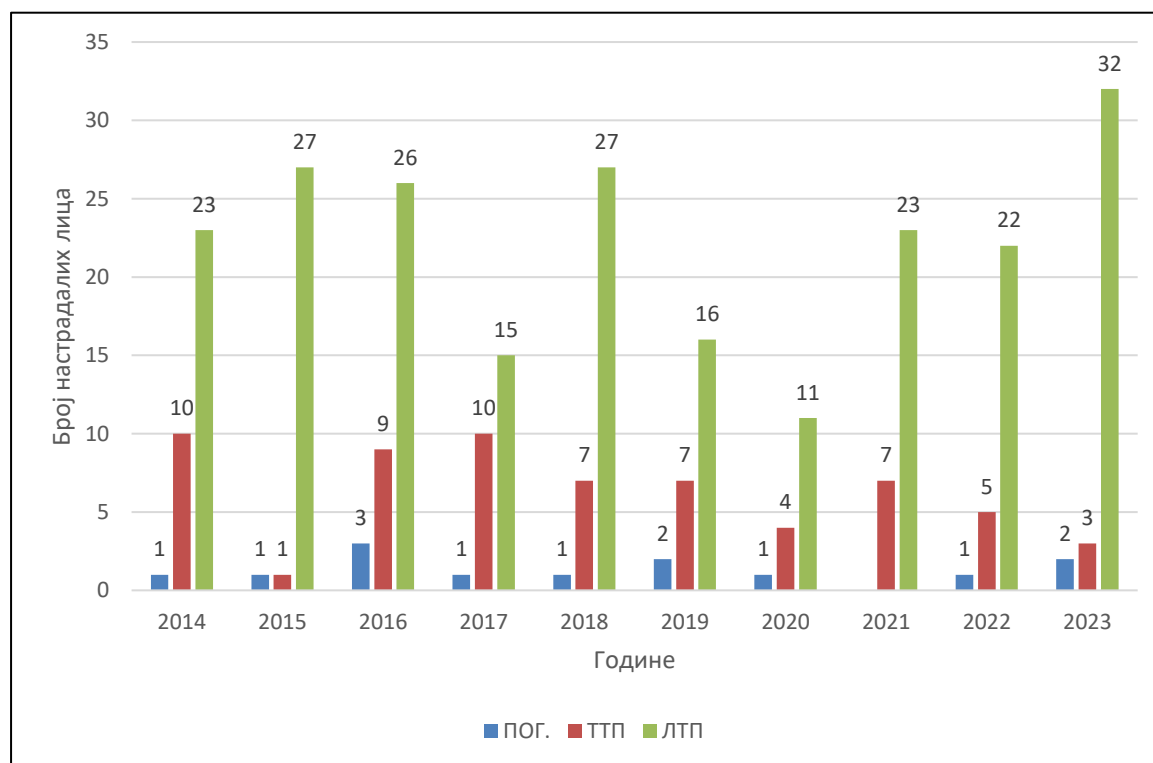
Година	ПОГ.	ТТП	ЛТП
2014	1	10	23
2015	1	1	27
2016	3	9	26
2017	1	10	15
2018	1	7	27
2019	2	7	16
2020	1	4	11
2021	0	7	23
2022	1	5	22
2023	2	3	32
Укупно	13	63	222

Анализом последица саобраћајних незгода може се закључити да је највише лица погинуло током 2016. године (3 погинула лица), док 2021. године није било погинулих. Укупан број погинулих лица по годинама приказује релативну стабилност, крећући се углавном између 0 и 1 лица годишње, осим у 2016. години која одступа са 3 погинула лица. Оваква дистрибуција сугерише да није успостављен јасан тренд пораста или опадања броја погинулих лица у анализираном периоду (Табела бр. 10 и Дијаграм бр. 11).



Дијаграм бр. 10. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и годинама, за период од 2014. до 2023. године

Највише лица је задобило тешке телесне повреде током 2014. и 2017. године (10 тешко повређених лица), док је током 2015. године најмање лица задобило тешке телесне повреде (1 тешко повређено лице). Током 2023. године лакше телесне повреде су задобила чак 32 лица, а што представља годину са највише лакше повређених лица у посматраном временском периоду, док је током пандемије 2020. године најмање лица задобило лакше телесне повреде и то 11 лица (Табела бр. 10 и Дијаграм бр. 11).



Дијаграм бр. 11. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и годинама, за период од 2014. до 2023. године



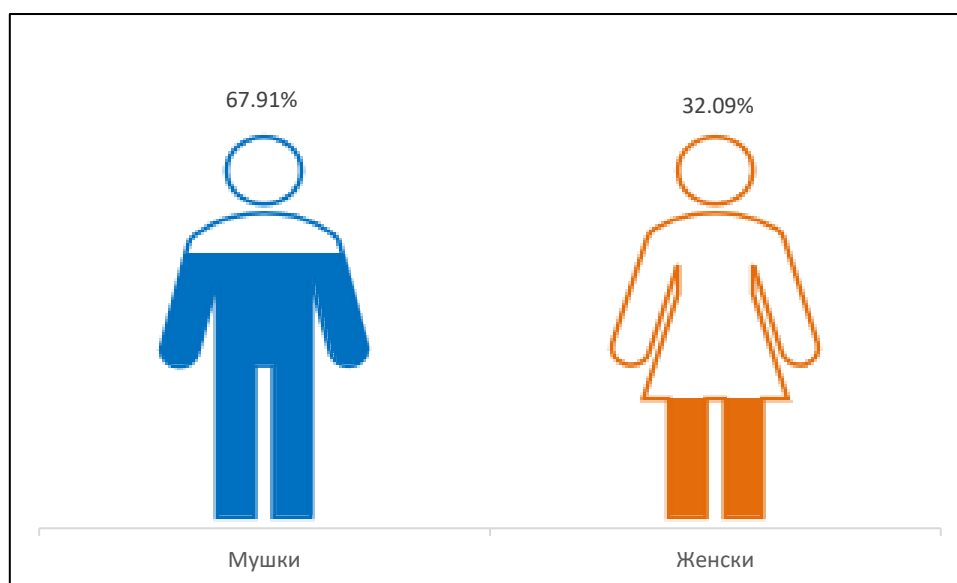
Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама посматрано према полу учесника

У саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији општине Житиште највећи проценат настрадалих, чак 67,91% чинила су лица мушког пола, док су лица женског пола била заступљена у 32,09% (Табела бр. 11 и Дијаграм бр. 12).

Табела бр. 11. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и половима, за период од 2014. до 2023. године

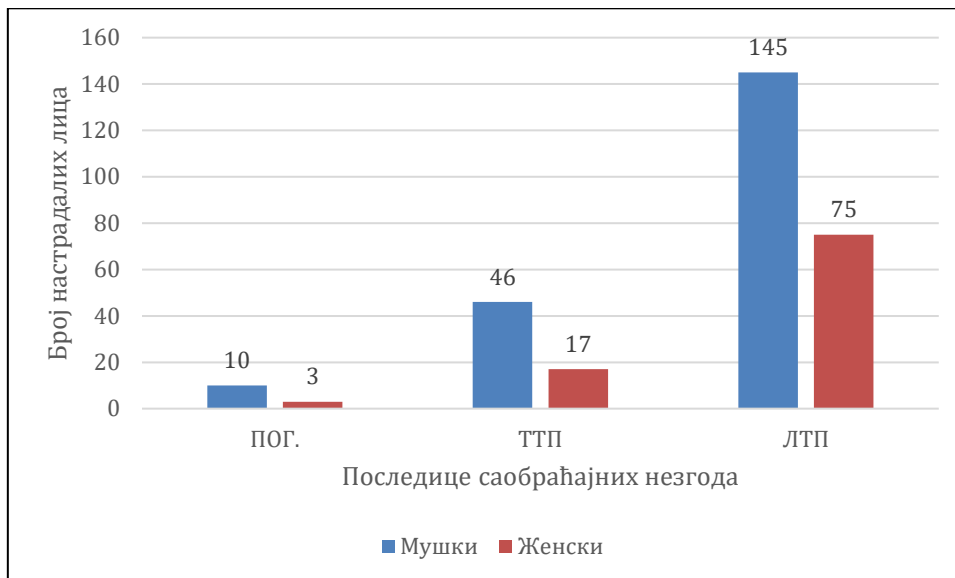
Пол	ПОГ.	ТТП	ЛТП	Укупно
Мушки	10	46	145	201
Женски	3	17	75	95

Истраживања су указала да су мушкарци склонији ризичним понашањима у саобраћају (прекорачење брзине, вожња под дејством алкохола, ноћна вожња и сл.), а што може објаснити већи проценат настрадалих мушкараца у односу на жене. Наиме, жене имају тенденцију да поштују правила саобраћаја и мање се излажу ризичним понашањима у саобраћају.



Дијаграм бр. 12. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и половима, за период од 2014. до 2023. године

У саобраћајним незгодама на територији општине Житиште, у анализираном периоду од 2014. до 2023. године, погинуло је 10 лица мушког пола, као и 3 лица женског пола, док је тешке телесне повреде задобило 46 лица мушког пола и 17 лица женског пола. Лаке телесне повреде задобило је 145 лица мушког пола и 75 лица женског пола (Табела бр. 11 и Дијаграм бр. 13).



Дијаграм бр. 13. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и половима, за период од 2014. до 2023. године

Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама посматрано према годинама старости

Највећи проценат настрадалих у саобраћајним незгодама на територији Општине Житиште чине лица старости од 15-24 године, односно млади учесници у саобраћају (Табела бр. 12 и Дијаграм бр. 14).

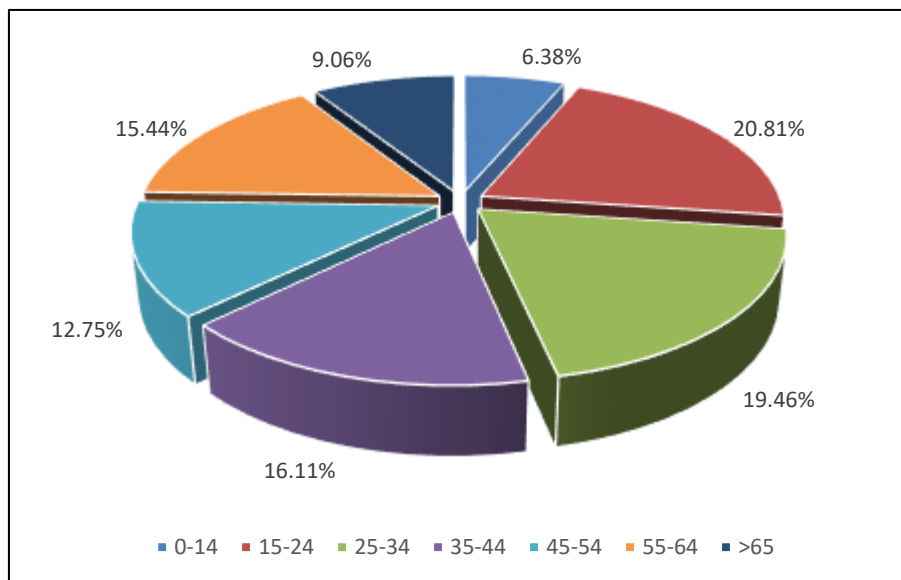
Табела бр. 12. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и старости учесника, за период од 2014. до 2023. године

Старост учесника	ПОГ.	ТТП	ЛТП	УКУПНО
0-14	0	2	17	19
15-24	3	9	50	62
25-34	2	11	45	58
35-44	2	7	39	48
45-54	1	12	25	38
55-64	3	15	28	46
>65	2	7	18	27
УКУПНО	13	63	222	298

Анализом последица саобраћајних незгода према старости учесника може се закључити да на територији општине Житиште нема погинуле деце и да најугроженије категорије учесника у саобраћају представљају стара лица, односно лица старости преко 55 година (3 погинула лица) и млади старости од 15-24 године (3 погинула лица). Млади возачи често имају ограничено искуство у саобраћају и још увек не препознају све опасности у саобраћају, нису свесни својих способности, а ни способности возила којим управљају. Такође, склонији су ризичним понашањима у саобраћају (прекорачењу брзине, агресивној вожњи, укључивању у опасна претицања, вожња под дејством алкохола, употреба мобилног телефона у току вожње и сл.), док старија лица имају

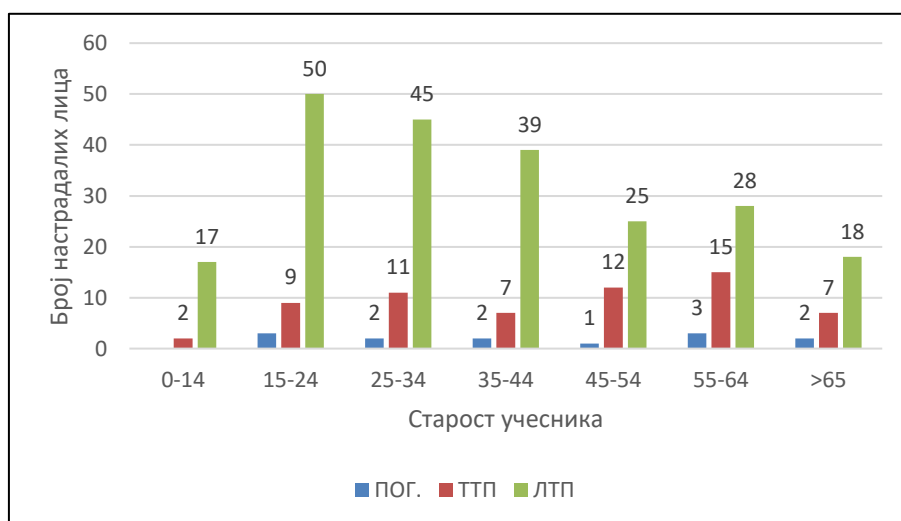


смањену способност реаговања, нарочито у сложеним и стресним ситуацијама, затим проблеми са видом и слухом могу утицати на перцепцију саобраћајног окружења, смањену способност процене брзине и удаљености и због своје физичке конституције „осетљивији“ су на повреде што повећава вероватноћу да ће незгода бити фатална (Табела бр. 12 и Дијаграм бр. 15).



Дијаграм бр. 14. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према старости учесника, за период од 2014. до 2023. године

Највећи број тешко телесно повређених лица евидентиран је код учесника старости од 55 до 64 године (15 лица), док је најмањи број тешко телесно повређених лица уочен код учесника старости до 14 година (2 лица). Када је реч о лаким телесним повредама највећи број уочен је код учесника старости од 15 до 24 године (50 лица), док је најмањи број уочен код лица старости до 14 година (17 лица) (Табела бр. 12 и Дијаграм бр. 15).

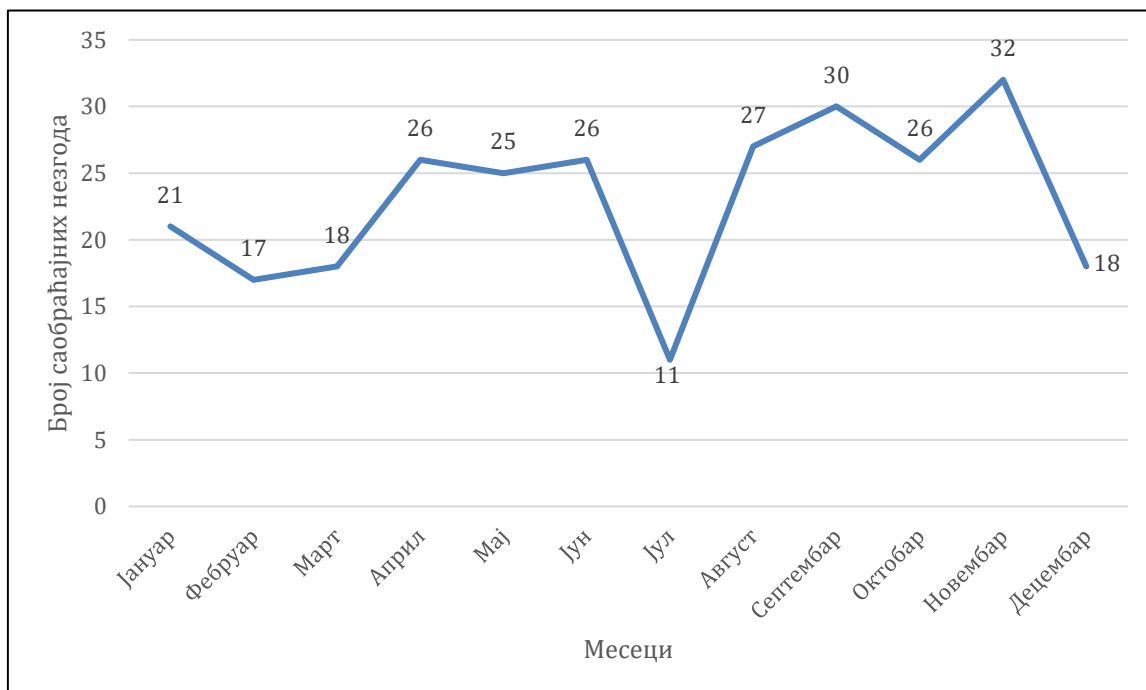


Дијаграм бр. 15. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и старости учесника, за период од 2014. до 2023. године



Временска расподела саобраћајних незгода по месецима у току године

Анализом временске расподеле последица саобраћајних незгода по месецима у току године може се закључити да се током новембра (32 саобраћајне незгоде) и септембра (30 саобраћајних незгода) догодило највише саобраћајних незгодама, док се током јула (11 саобраћајних незгода) и фебруара (17 саобраћајних незгода) догодило најмање саобраћајних незгода (Табела бр. 13 и Дијаграм бр. 16).



Дијаграм бр. 16. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према месецима у току године, за период од 2014. до 2023. године

Повећан број саобраћајних незгода у месецима као што су април, мај, јун, август, септембар, октобар и новембар могу бити повезани са интензивнијим саобраћајем у периодима лепшег времена, туристичке сезоне и повратка на посао након годишњих одмора, односно школу након летњег распуста. У зимским месецима као што су јануар, фебруар и децембар број саобраћајних незгода је релативно нижи, вероватно због лошијих временских услова и мањег интензитета саобраћаја. Такође, летњи месеци, посебно јул, бележе знатно мањи број саобраћајних незгода, што може указивати на смањен интензитет саобраћаја због годишњих одмора (Табела бр. 13 и Дијаграм бр. 16).

Месечна расподела последица саобраћајних незгода указује на то да се највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима догодио током јуна, јула, августа и децембра, са по 2 саобраћајне незгоде у сваком од тих месеци, док се током јануара, фебруара, априла и новембра није догодила ниједна саобраћајна незгода са погинулим лицима (Табела бр. 13 и Дијаграм бр. 17).

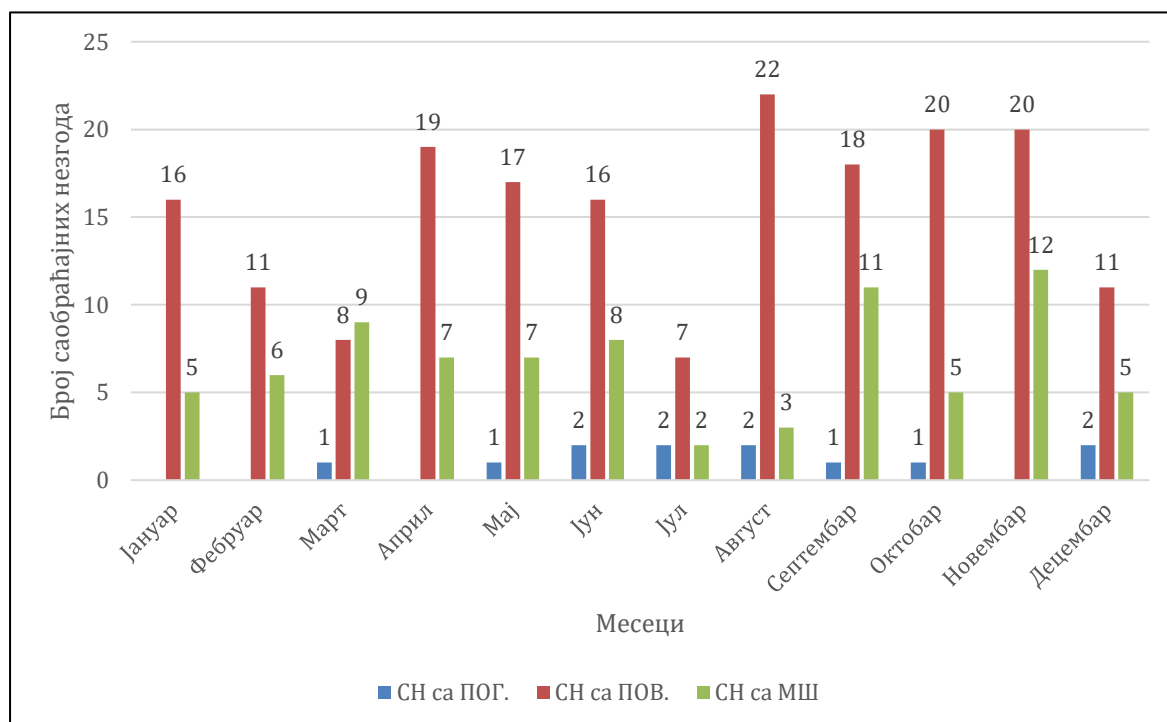


Табела бр. 13. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месецима у току године, за период од 2014. до 2023. године

Месец	CH са ПОГ.	CH са ПОВ.	CH са МШ	УКУПНО
Јануар	0	16	5	21
Фебруар	0	11	6	17
Март	1	8	9	18
Април	0	19	7	26
Мај	1	17	7	25
Јун	2	16	8	26
Јул	2	7	2	11
Август	2	22	3	27
Септембар	1	18	11	30
Октобар	1	20	5	26
Новембар	0	20	12	32
Децембар	2	11	5	18
УКУПНО	12	185	80	277

Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио се током августа (22 саобраћајне незгоде), затим априла (19 саобраћајних незгода), па октобра (20 саобраћајних незгода) и новембра (20 саобраћајних незгода), док се најмањи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио током марта (8 саобраћајних незгода) и јула (7 саобраћајних незгода) (Табела бр. 13 и Дијаграм бр. 17).

Ова анализа указује на сезонске осцилације у броју саобраћајних незгода са порастом током летњих и јесењих месеци и може помоћи у планирању сезонских превентивних кампања како би се додатно смањио број саобраћајних незгода у месецима високог ризика.



Дијаграм бр. 17. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месецима у току године, за период од 2014. до 2023. године



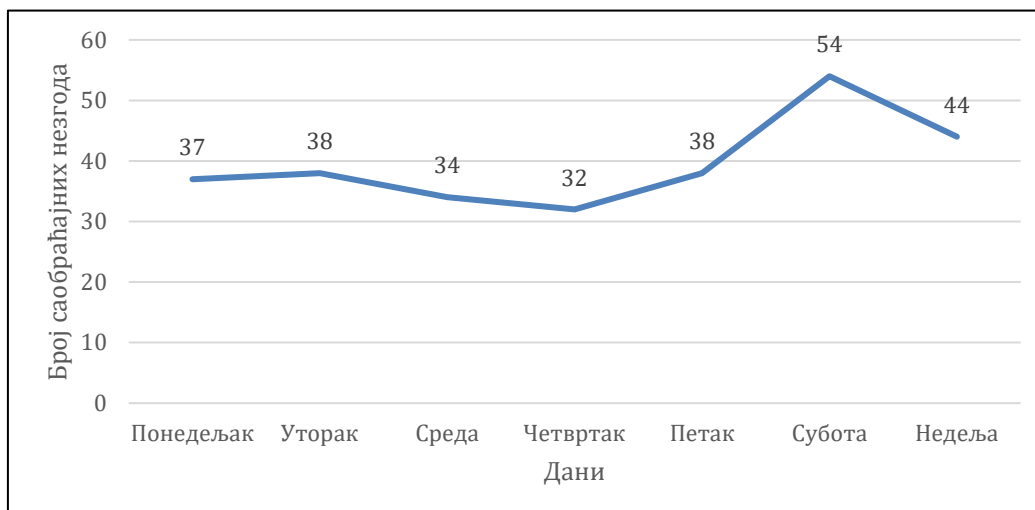
Временска расподела саобраћајних незгода по данима у току недеље

Расподела саобраћајних незгода по данима у току недеље указује да се највећи број саобраћајних незгода догоди у данима викенда и то суботом (54 саобраћајне незгоде) и недељом (44 саобраћајне незгоде), док се најмањи број саобраћајних незгода догоди четвртком (32 саобраћајне незгоде). Повећан број саобраћајних незгода током викенда може бити повезан са повећаним кретањем учесника у саобраћају, као и могућом присутношћу алкохола или умора код учесника у саобраћају (Табела бр. 14 и Дијаграм бр. 18).

Табела бр. 14. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и данима у току недеље, за период од 2014. до 2023. године

Дани	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
Понедељак	1	25	11	37
Уторак	2	27	9	38
Среда	1	22	11	34
Четвртак	0	21	11	32
Петак	2	27	9	38
Субота	3	33	18	54
Недеља	3	30	11	44
УКУПНО	12	185	80	277

Суботом и недељом се догодио највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима (по 3 саобраћајне незгоде), што указује на повећани ризик током викенда, док је четвртак једини дан у недељи када се није догодила ниједна саобраћајна незгода са погинулим лицима. Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио се суботом (33 саобраћајне незгоде) и недељом (30 саобраћајних незгода), а што је повезано са повећаним кретањем учесника у саобраћају, док се најмањи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио у четвртак (21 саобраћајна незгода) (Табела бр. 14 и Дијаграм бр. 19).

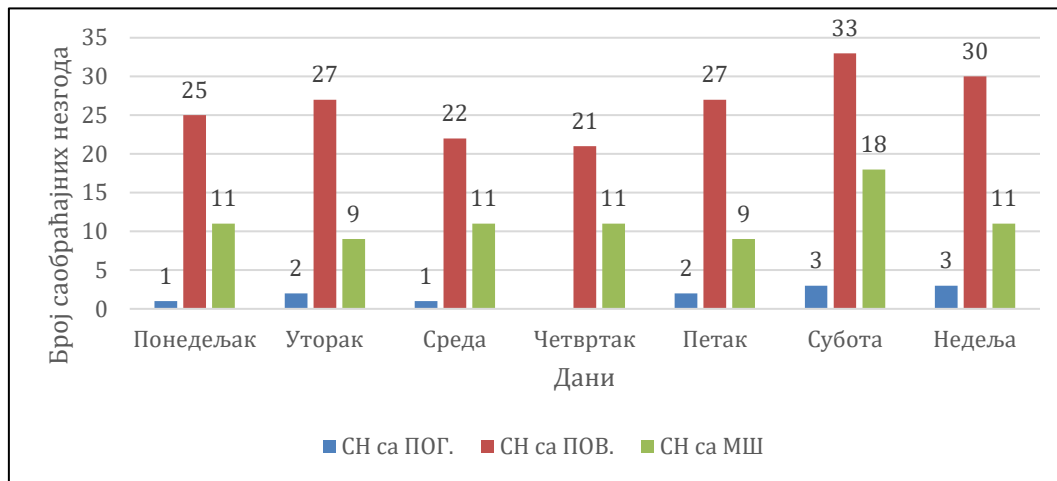


Дијаграм бр. 18. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према данима у току недеље, за период од 2014. до 2023. године

Дани викенда (субота и недеља) су најризичнији дани, како по броју саобраћајних незгода са погинулим лицима, тако и по броју незгода са



повређеним лицима. То може бити последица повећаног кретања учесника у саобраћају, као и потенцијалног утицаја алкохола или умора. Такође, четвртак је најбезбеднији дан са најмањим бројем саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима.

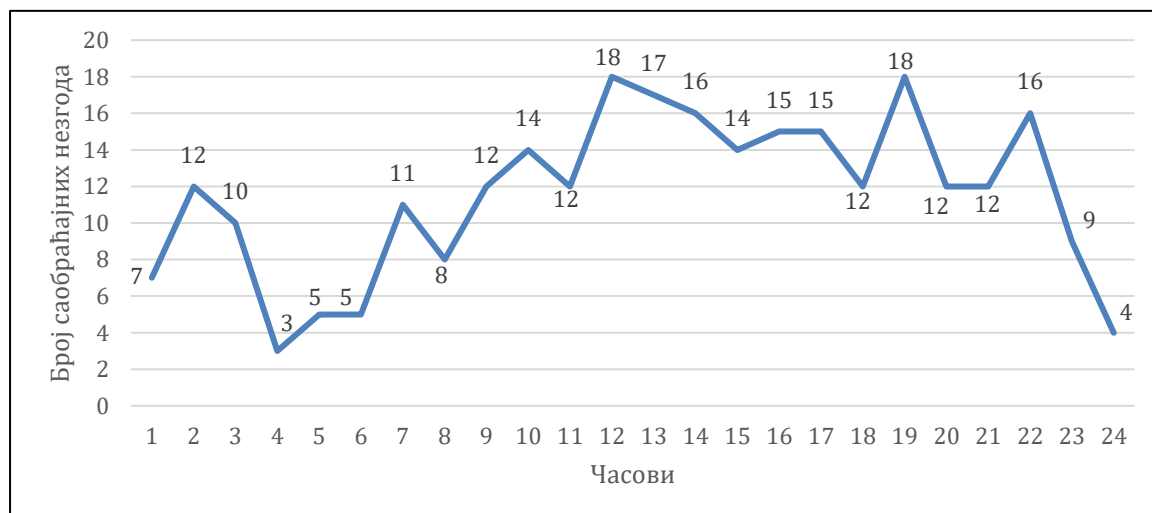


Дијаграм бр. 19. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и данима у току недеље, за период од 2014. до 2023. године

Анализа саобраћајних незгода према данима у току недеље указује на потребу за додатним мерама безбедности у саобраћају током викенда (строжија контрола, подизање свести о опасностима вожње под утицајем алкохола, као и већа присутност саобраћајне полиције).

Временска расподела саобраћајних незгода по часовима у току дана

Учесници у саобраћају на територији општине Житиште су најугроженији у временском периоду од 11:00-11:59 часова као и у периоду од 18:00-18:59 часова када се догодило највише саобраћајних незгода (по 18 саобраћајних незгода) (Табела бр. 15 и Дијаграм бр. 20).

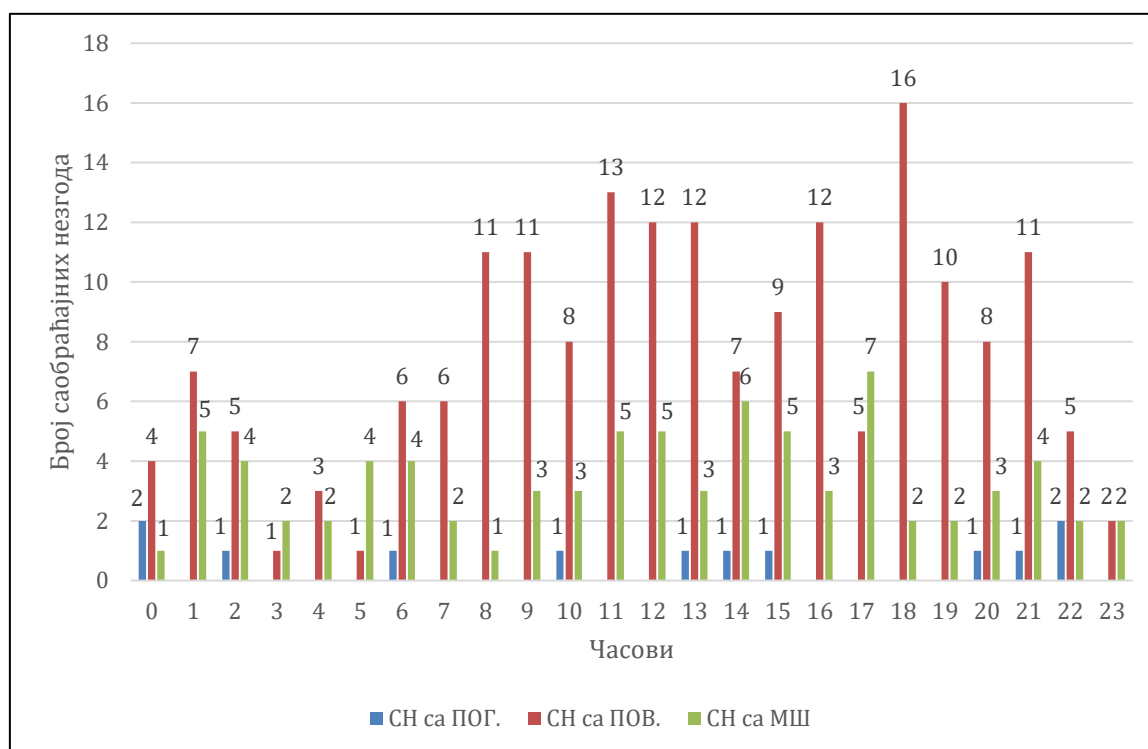


Дијаграм бр. 20. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према часовима у току дана, за период од 2014. до 2023. године



Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима се догодио у временском периоду од 22:00-22:59 часова и од 0:00-0:59 часова (по 2 саобраћајне незгоде). Посебну пажњу треба обратити на временски период од 7:00-09:59 часова и од 16:00-19:59 часова када се није догодила ниједна саобраћајна незгода са погинулим лицима. Наиме, наведене временске периоде карактерише већи интензитет саобраћаја, односно заступљен је „вршни период“ где учесници у саобраћају одлазе на посао, факултет и сл. У „вршном периоду“ због већег интензитета саобраћаја заступљене су мање брзине кретања, што значајно смањују вероватноћу да незгода резултира смртним исходом. У овим деловима дана возачи су углавном буднији и пажљивији него, на пример, у касним вечерњим сатима. (Табела бр. 15 и Дијаграм бр. 21).

Саобраћајне незгоде са повређеним лицима се догађају знатно чешће током дана, с тим да су најкритичнији периоди дана од 18:00-18:59 часова (16 саобраћајних незгода) и од 11:00-11:59 часова (13 саобраћајних незгода) (Табела бр. 15 и Дијаграм бр. 21). Упоредном анализом података о саобраћајним незгодама са погинулим и повређеним лицима може се закључити да иако током „вршног периода“ нема саобраћајних незгода са погинулим лицима, с друге стране долази до пораста саобраћајних незгода са повређеним лицима. Због већег интензитета саобраћаја долази до чешћих незгода, али с обзиром на ниже брзине, последице су углавном повреде, а не смртни исход.



Дијаграм бр. 21. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и часовима у току дана, за период од 2014. до 2023. године

Повећан број саобраћајних незгода са погинулим лицима током ноћних часова може се повезати са вожњом у условима ноћне и смањене видљивости и повећаним ризиком због умора и могуће вожње под утицајем алкохола.



Табела бр. 15. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и часовима у току дана, за период од 2014. до 2023. године

Часови	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
0	2	4	1	7
1	0	7	5	12
2	1	5	4	10
3	0	1	2	3
4	0	3	2	5
5	0	1	4	5
6	1	6	4	11
7	0	6	2	8
8	0	11	1	12
9	0	11	3	14
10	1	8	3	12
11	0	13	5	18
12	0	12	5	17
13	1	12	3	16
14	1	7	6	14
15	1	9	5	15
16	0	12	3	15
17	0	5	7	12
18	0	16	2	18
19	0	10	2	12
20	1	8	3	12
21	1	11	4	16
22	2	5	2	9
23	0	2	2	4
УКУПНО	12	185	80	277

Наиме, повећан број саобраћајних незгода у одређеним периодима дана може указивати на потребу за већим присуством полиције у тим периодима. Такође, кампање усмерене на промену свести возача о опасностима ноћне вожње, утицају умора и вожње под дејством алкохола могу значајно допринети смањењу броја саобраћајних незгода.

Расподела саобраћајних незгода према месту настанка

На територији општине Житиште, у временском периоду од 2014. до 2023. године, од укупног броја саобраћајних незгода 59,63% (161 саобраћајна незгода) се догодило у насељу, док се 42,96% (116 саобраћајних незгода) догодило ван насељеног места (Табела бр. 16 и Дијаграм бр. 22).

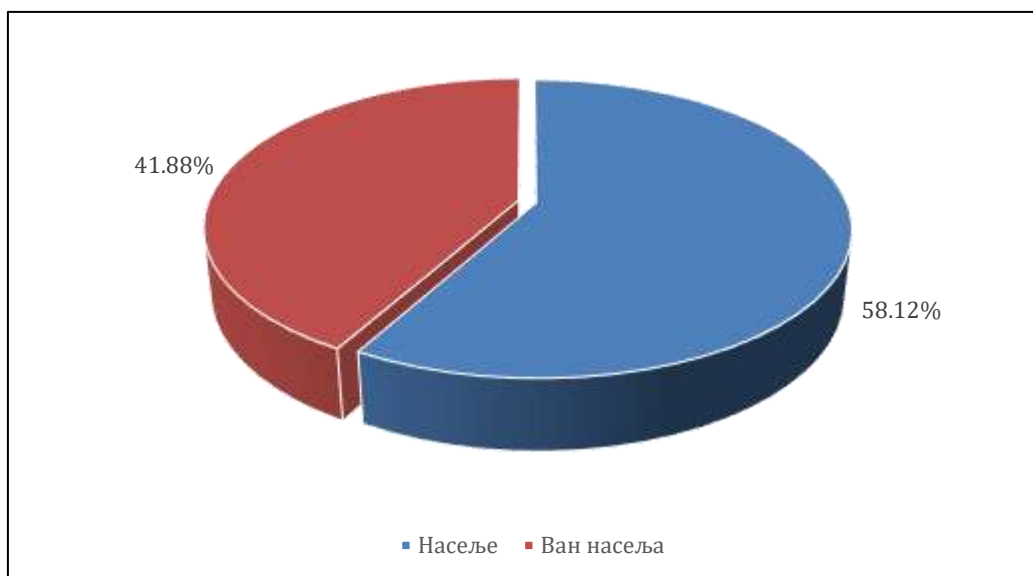
Табела бр. 16. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месту настанка, за период од 2014. до 2023. године

Насеље	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
Да	4	108	49	161
Не	8	77	31	116
УКУПНО	12	185	80	277

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима се догодио ван насеља (8 саобраћајних незгода), док се највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио у насељу (108 саобраћајних незгода). Ван насеља

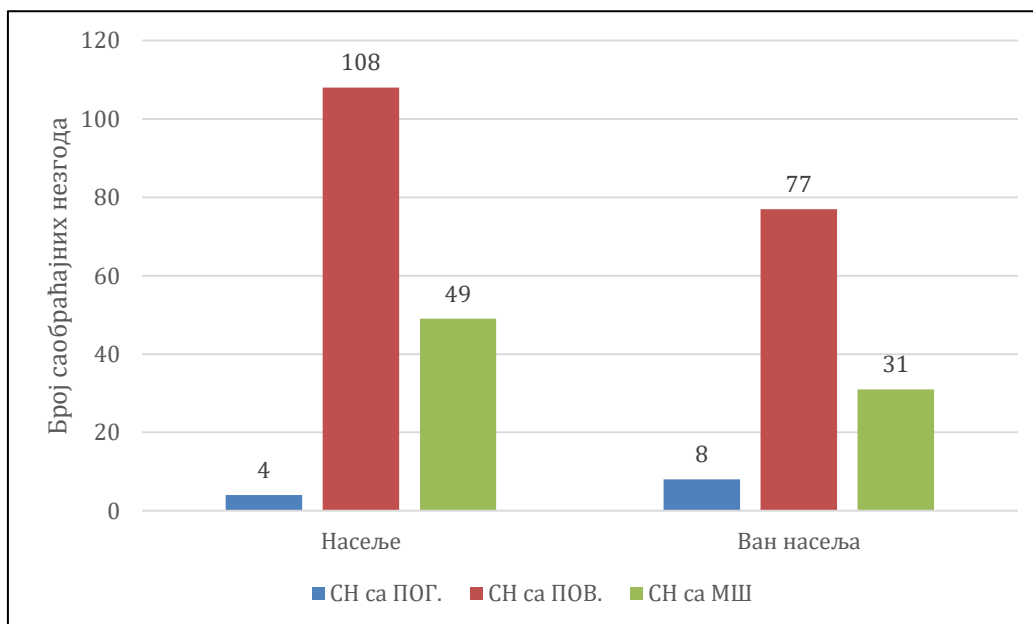


је забележен дупло већи број саобраћајних незгода са погинулим лицима. Ово је очекивано јер саобраћај ван насеља обично укључује веће брзине, што повећава вероватноћу смртог исхода у случају незгоде (Табела бр. 16 и Дијаграм бр. 22).



Дијаграм бр. 22. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према месту настанка, за период од 2014. до 2023. године

С друге стране, повећан број саобраћајних незгода са повређеним лицима у насељу се може објаснити већим интензитетом саобраћаја, повећаним интеракцијама између моторних возила, пешака и бициклиста, а што за последицу може имати мање брзине кретања које смањују ризик од смртог исхода, али не и од повреда (Табела бр. 16 и Дијаграм бр. 23).



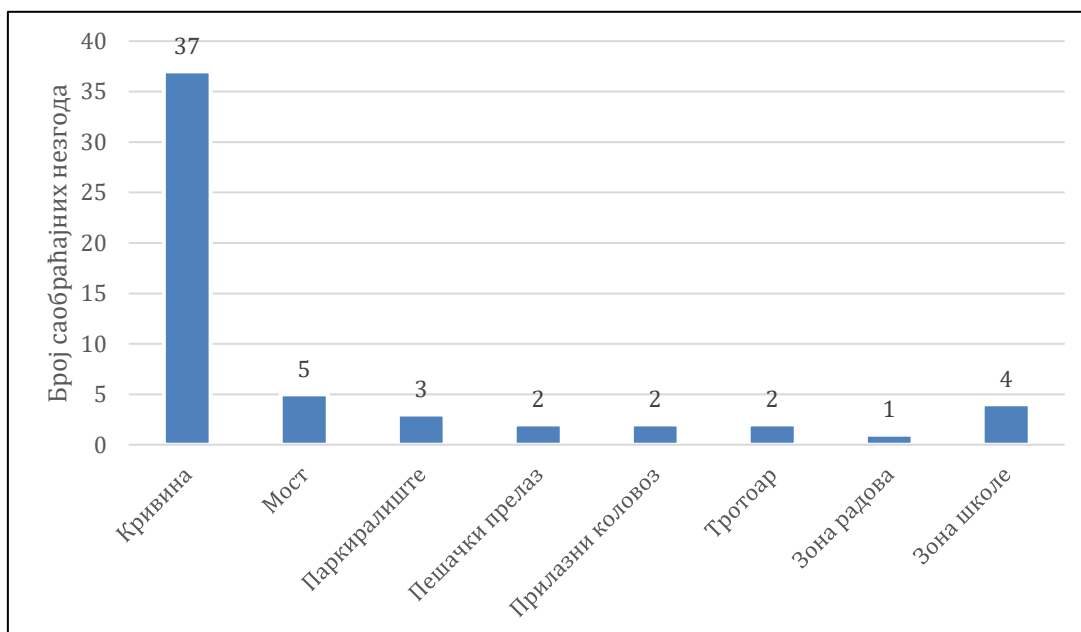
Дијаграм бр. 23. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месту настанка, за период од 2014. до 2023. године



Табела бр. 17. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месту настанка, за период од 2016. до 2023. године

Специфично место	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
Кривина	1	24	12	37
Мост	1	1	3	5
Паркиралиште	0	1	2	3
Пешачки прелаз	1	1	0	2
Прилазни коловоз	0	2	0	2
Тротоар	0	2	0	2
Зона радова	0	1	0	1
Зона школе	0	4	0	4
УКУПНО	3	36	17	56

У Интегрисаној бази података о обележјима безбедности саобраћаја АБС-а, од 2016. године, евидентирају се „специфична места“ на којима су се догодиле саобраћајне незгоде. На основу анализе „специфичних места“ може се закључити да се највише саобраћајних незгода догодило у кривини (37 саобраћајних незгода), затим на мосту (5 саобраћајних незгода) и зони школе (4 саобраћајне незгоде) (Табела бр. 17 и Дијаграм бр. 24).

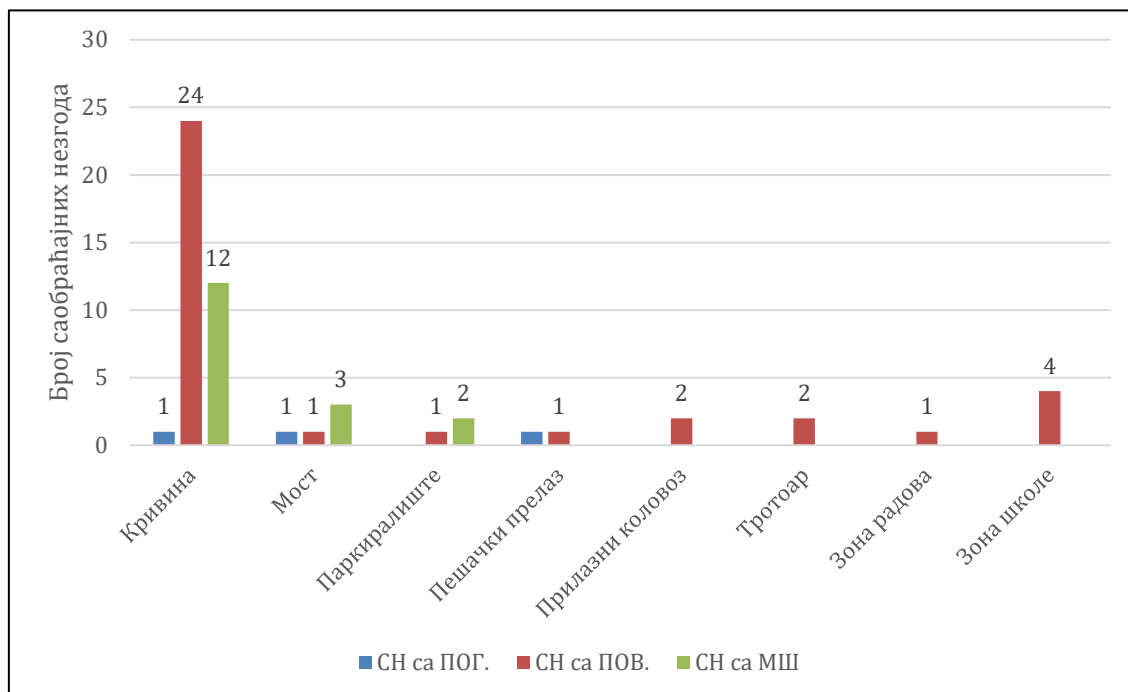


Дијаграм бр. 24. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према месту настанка, за период од 2016. до 2023. године

Саобраћајне незгоде са погинулим лицима се најчешће догађају у кривинама, на мостовима и пешачким прелазима (по 1 саобраћајна незгода), док се највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио у кривини (24 саобраћајне незгоде) и у зони школе (4 саобраћајне незгоде). Наиме, кривине представљају ризична места услед смањене прегледности, већих брзина и могућности губитка контроле возила. Такође, безбедност у зонама школа мора бити приоритет. Ово може укључивати постављање успоривача саобраћаја,



хоризонталне и вертикалне сигнализације, ограничавање паркирања и уклањања непрописно паркираних возила која утичу на прегледност у зони школе, као и едукацију деце о безбедном понашању у саобраћају (Табела бр. 17 и Дијаграм бр. 25).



Дијаграм бр. 25. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месту настанка, за период од 2016. до 2023. године

У интегрисаној бази података о обележјима безбедности саобраћаја АБС-а за временски период од 2014. до 2023. године евидентирано је 67 саобраћајних незгода у категорији „тип раскрснице“, а које су се догодиле на територији општине Житиште. Наиме, највише саобраћајних незгода догодило се на четворокраким (39 саобраћајних незгода) и на трокраким раскрсницама (27 саобраћајних незгода), док се најмање саобраћајних незгода догодило на кружном току (1 саобраћајна незгода) (Табела бр. 18 и Дијаграм бр. 26).

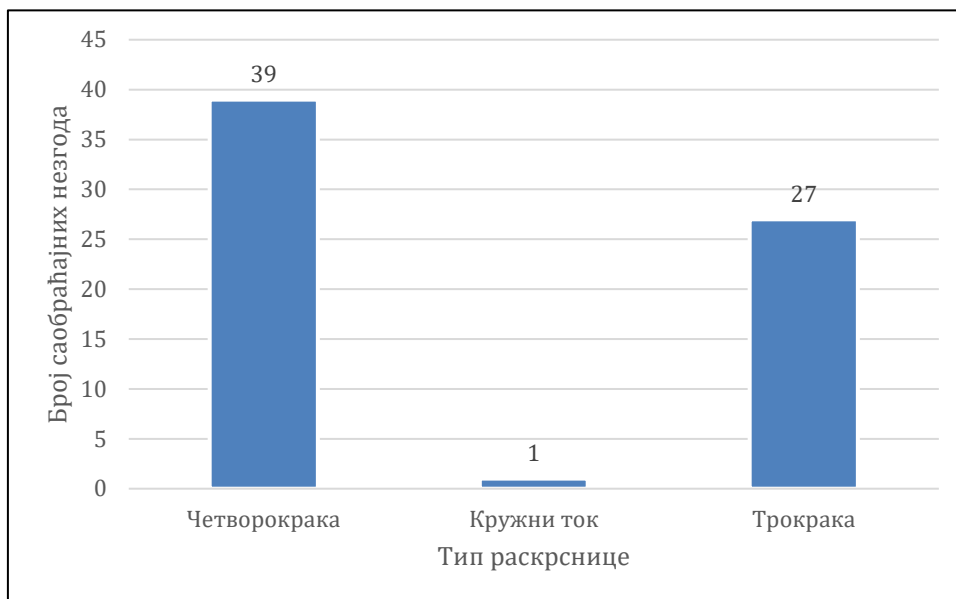
Табела бр. 18. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и типу раскрснице, за период од 2014. до 2023. године

Тип раскрснице	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
Четворокрака	2	33	4	39
Кружни ток	0	1	0	1
Трокрака	1	20	6	27
УКУПНО	3	54	10	67

У овој категорији евидентирани су укупно 3 саобраћајне незгоде са погинулим лицима и то на четворокраким (2 саобраћајне незгоде) и на трокраким раскрсницама (1 саобраћајна незгода). Такође, на четворокраким раскрсницама се догодило и највише саобраћајних незгода са повређеним

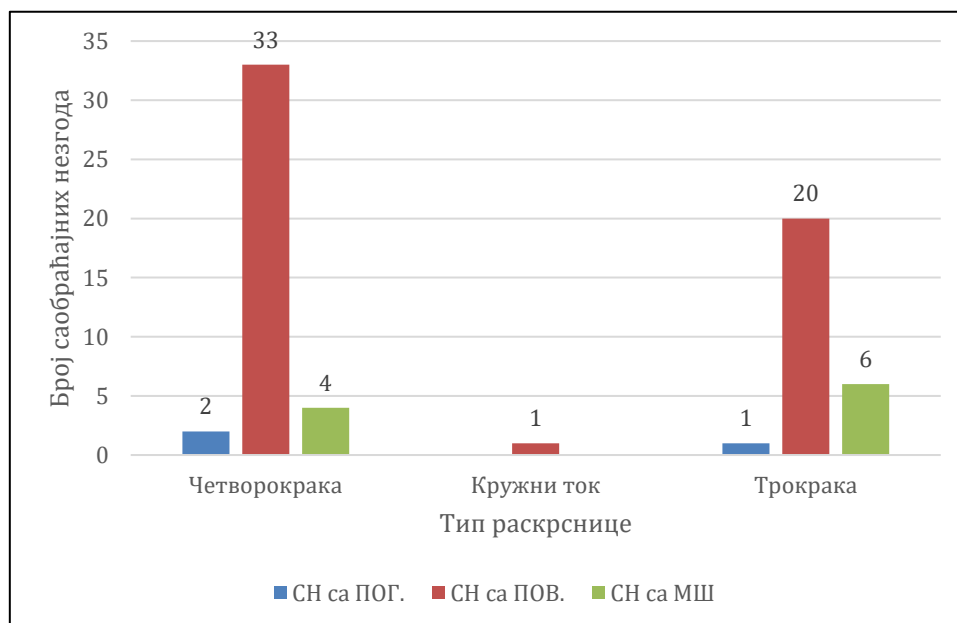


лицама и то 33 саобраћајне незгоде, док се на трокраким раскрсницама догодило 20 саобраћајних незгода (Табела бр. 18 и Дијаграм бр. 26).



Дијаграм бр. 26. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према типу раскрснице, за период од 2014. до 2023. године

На основу анализе саобраћајних незгода према типу раскрснице може се закључити да се највећи број саобраћајних незгода догодио на четворокраким раскрсницама, што може бити резултат комплексности саобраћајних токова, већег броја конфликтних тачака, непоштовања саобраћајних прописа, неадекватне сигнализације као и прегледности раскрснице. С друге стране, мањи број саобраћајних незгода на кружним токовима указује на ефикасност овог решења за регулисање саобраћаја.



Дијаграм бр. 27. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и типу раскрснице, за период од 2014. до 2023. године

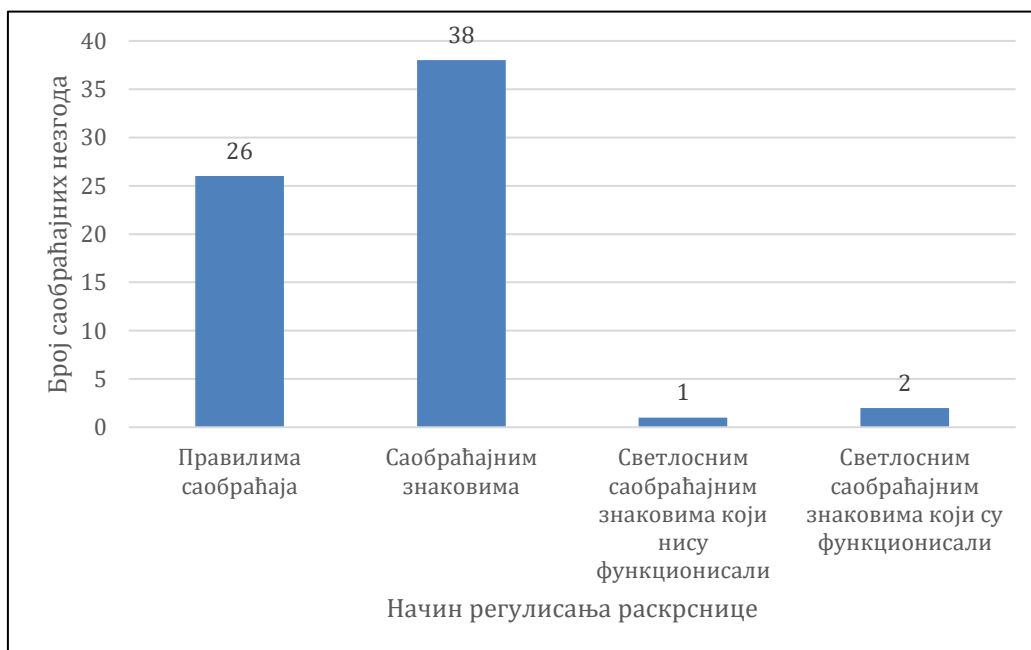


Уколико се посматра начин регулисања раскрснице, може се закључити да се највише саобраћајних незгода догодило на раскрсницама које су регулисане саобраћајним знаковима (38 саобраћајних незгода) и на раскрсницама које су регулисане правилима саобраћаја (25 саобраћајних незгода) (Табела бр. 19 и Дијаграм бр. 28).

Табела бр. 19. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и начину регулисања раскрснице, за период од 2014. до 2023. године

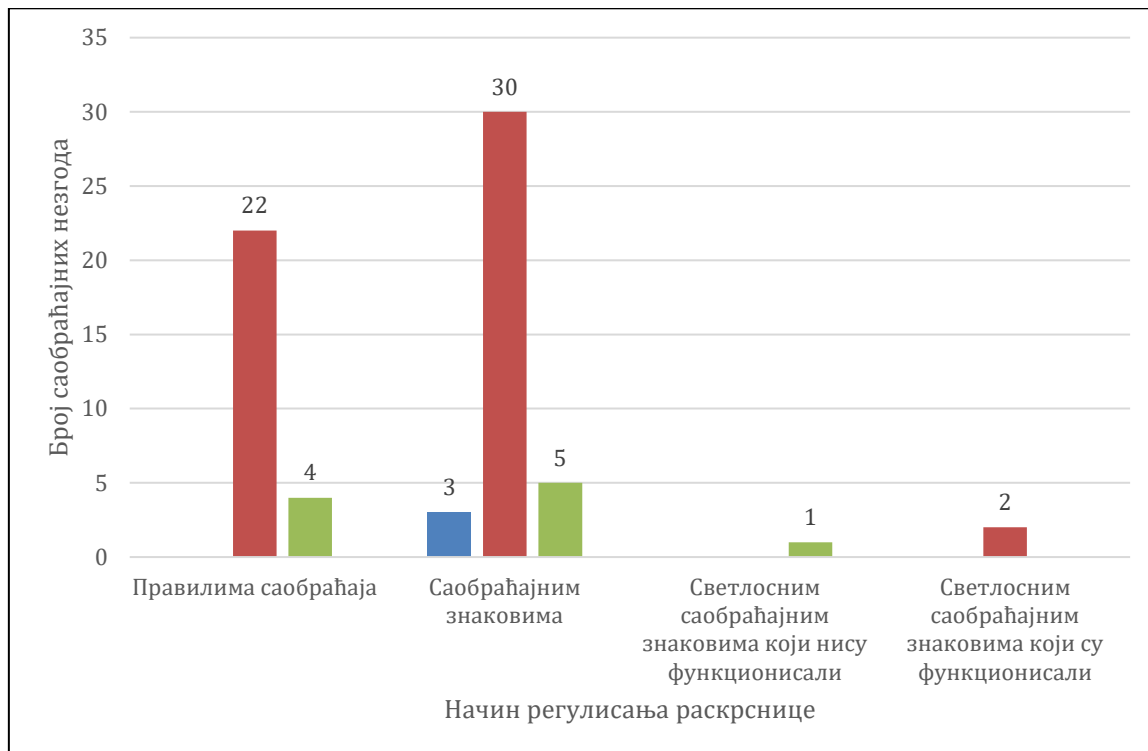
Начин регулисања раскрснице	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
Правилима саобраћаја	0	22	4	26
Саобраћајним знаковима	3	30	5	38
Светлосним саобраћајним знаковима који нису функционисали	0	0	1	1
Светлосним саобраћајним знаковима који су функционисали	0	2	0	2
УКУПНО	3	54	10	67

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима (3 саобраћајне незгоде) и повређеним лицима (30 саобраћајних незгода) се догодио на раскрсницама које су регулисане саобраћајним знаковима и на раскрсницама које су регулисане правилима саобраћаја (22 саобраћајне незгоде са повређеним лицима) (Табела бр. 19 и Дијаграм бр. 29).



Дијаграм бр. 28. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према начину регулисања раскрснице, за период од 2014. до 2023. године

Увидом у анализу саобраћајних незгода према начину регулисања раскрснице може се закључити да се највећи број саобраћајних незгода догодио на раскрсницама које су регулисане саобраћајним знаковима, а што може бити резултат недовољно јасне сигнализације, сложености раскрсница и/или непоштовања саобраћајних знакова.



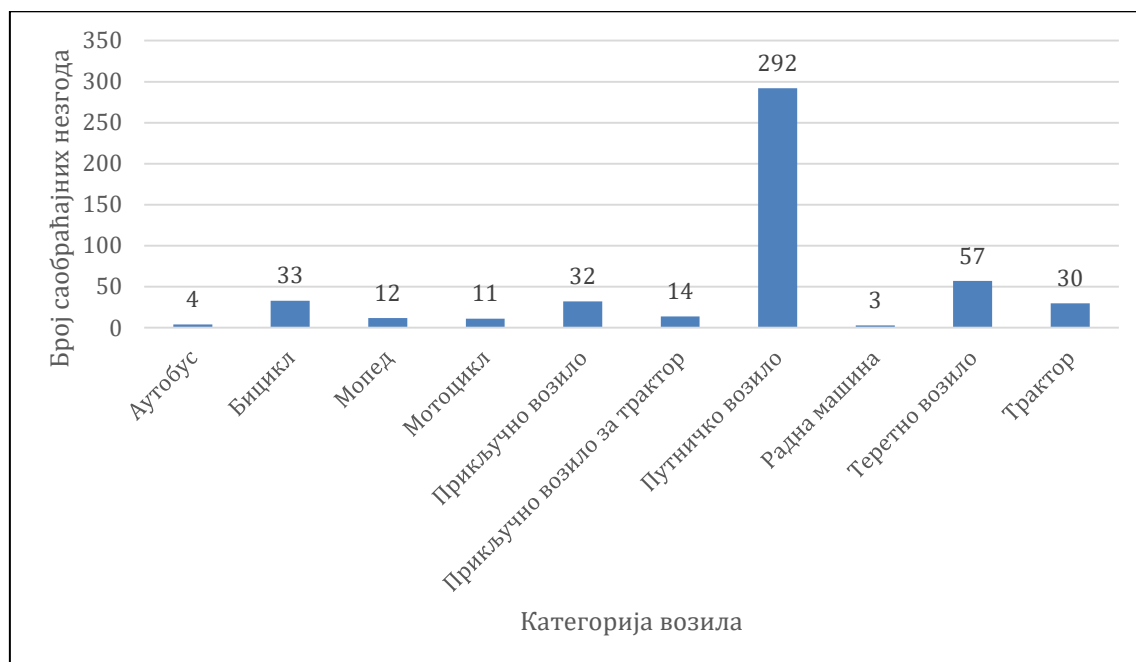
Дијаграм бр. 29. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и начину регулисања раскрснице, за период од 2014. до 2023. године

Расподела саобраћајних незгода према категорији возила

Анализа саобраћајних незгода, које су се догодиле у временском периоду од 2014. до 2023. године, на територији општине Житиште указује на то да је најзаступљенија категорија возила у укупном броју саобраћајних незгода путничко возило (292 саобраћајне незгоде), затим теретно возило (57 саобраћајних незгода) и бицикл (33 саобраћајне незгоде) (Табела бр. 20 и Дијаграм бр. 30).

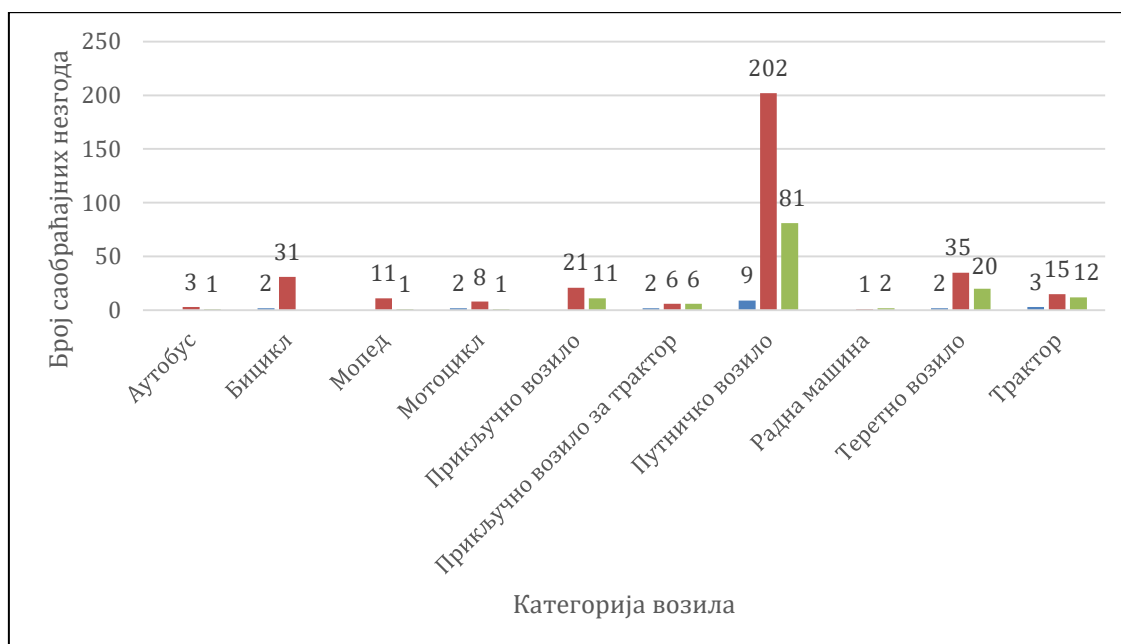
Табела бр. 20. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и категорији возила, за период од 2014. до 2023. године

Категорија возила	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
Аутобус	0	3	1	4
Бицикл	2	31	0	33
Мопед	0	11	1	12
Мотоцикл	2	8	1	11
Прикључно возило	0	21	11	32
Прикључно возило за трактор	2	6	6	14
Путничко возило	9	202	81	292
Радна машина	0	1	2	3
Теретно возило	2	35	20	57
Трактор	3	15	12	30
УКУПНО	20	333	135	488



Дијаграм бр. 30. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према категорији возила, за период од 2014. до 2023. године

Најзаступљенија категорија возила у укупном броју саобраћајних незгода са погинулим лицима је путничко возило (9 саобраћајних незгода) и трактор (3 саобраћајне незгоде), док су путничко возило (202 саобраћајне незгоде), теретно возило (35 саобраћајних незгода) и бицикл (31 саобраћајна незгода) најзаступљенија категорија возила у укупном броју саобраћајних незгода са повређеним лицима (Табела бр. 20 и Дијаграм бр. 31).



Дијаграм бр. 31. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и категорију возила, за период од 2014. до 2023. године



Увидом у анализу саобраћајних незгода према категорији возила може се закључити да су путничка возила најзаступљенија, што је уобичајено у већини саобраћајних окружења. Такође, заступљеност теретних возила и трактора указују на важност логистике и пољопривредних активности.

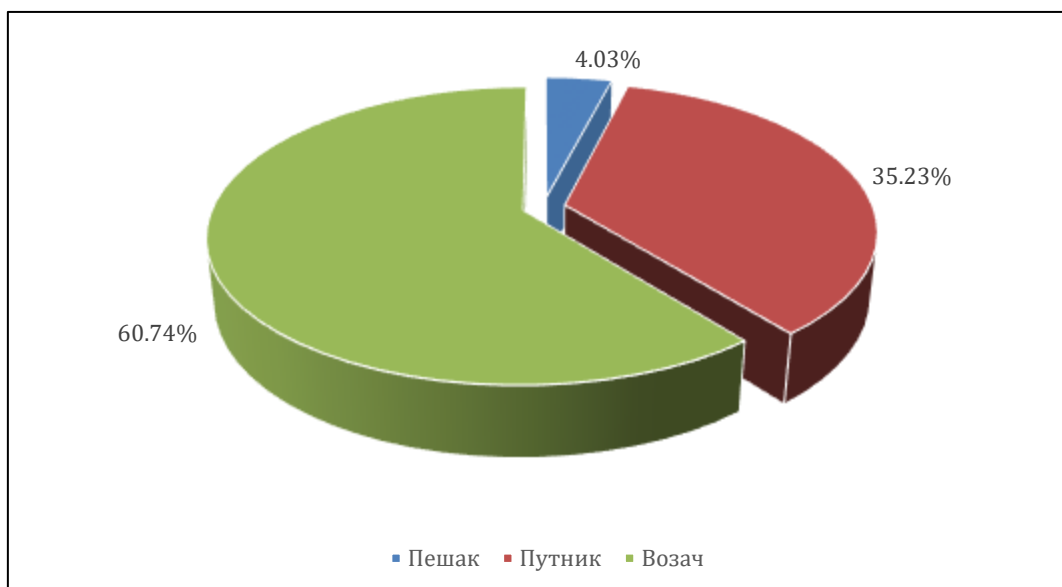
Расподела настрадалих лица посматрано према својству учесника

Највећи проценат настрадалих у саобраћајним незгодама, на територији општине Житиште, посматрано према својству учесника у саобраћају чине возачи (60,74% настрадалих лица), затим путници у возилу (35,23% настрадалих лица) и пешаци (4,03% настрадалих лица) (Табела бр. 21 и Дијаграм бр. 32).

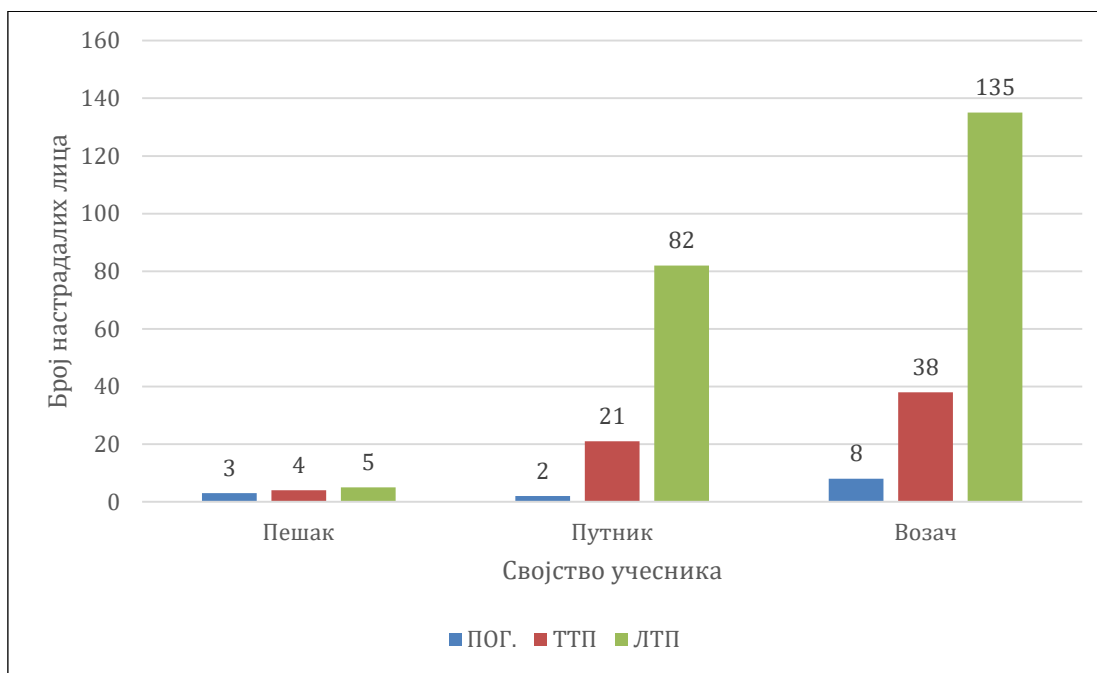
Табела бр. 21. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и својству учесника у саобраћају, за период од 2014. до 2023. године

Својство учесника	ПОГ.	ТПП	ЛТП	УКУПНО
Пешак	3	4	5	12
Путник	2	21	82	105
Возач	8	38	135	181
УКУПНО	13	63	222	298

Наиме, највећи број погинулих лица чине возачи (8 лица), затим пешаци (3 лица) и путници у возилу (2 лица). Највећи број тешких телесних повреда задобили су возачи (38 лица) и путници у возилу (21 лице). Такође, највећи број лакших телесних повреда задобили су возачи (135 лица). Анализом последица саобраћајних незгода према својству учесника у саобраћају може се закључити да су возачи моторних возила најугроженија категорија учесника у саобраћају са највећим бројем погинулих, тешко и лакше повређених. То је очекивано, јер су најзаступљенији учесници у саобраћају и највише изложени ризику (Табела бр. 21 и Дијаграм бр. 33).



Дијаграм бр. 32. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према својству учесника у саобраћају, за период од 2014. до 2023. године



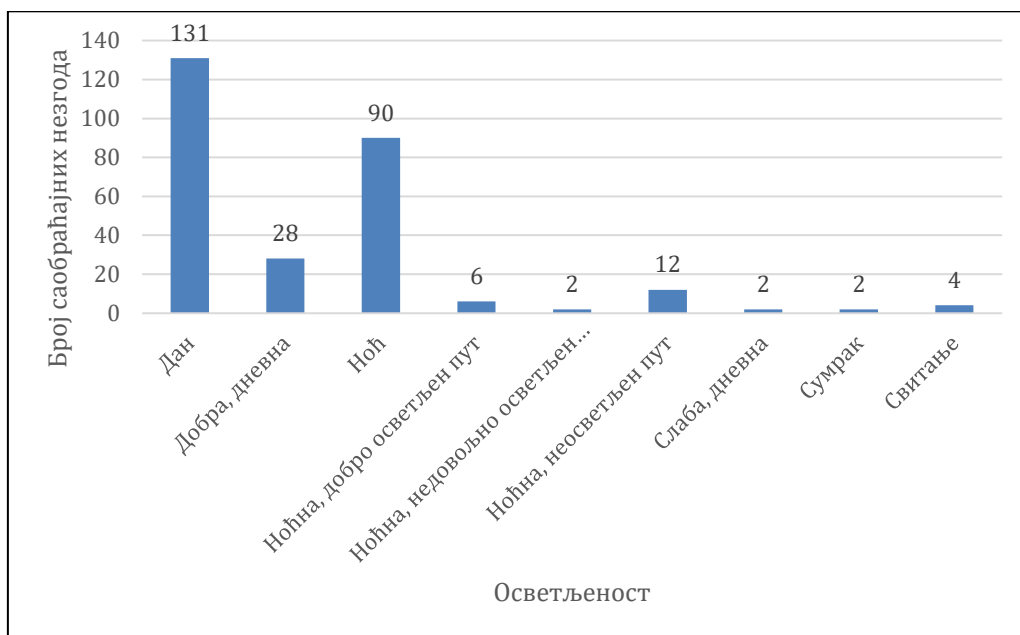
Дијаграм бр. 33. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и својству учесника у саобраћају, за период од 2014. до 2023. године

Расподела саобраћајних незгода према условима видљивости

Посматрајући доба дана у ком су се догодиле саобраћајне незгоде може се закључити да се највећи број незгода догодио у дневним условима видљивости (131 саобраћајна незгода) када је присутно природно светло и када су услови за вожњу најбољи, док се током ноћних условима видљивости догодило 90 саобраћајних незгода. Што је важан податак јер ноћна вожња подразумева другачије ризике у поређењу са дневном. Видљивост је смањена и возачи су изложени већем ризику посебно на неосветљеним и недовољно осветљеним путевима (Табела бр. 22 и Дијаграм бр. 34).

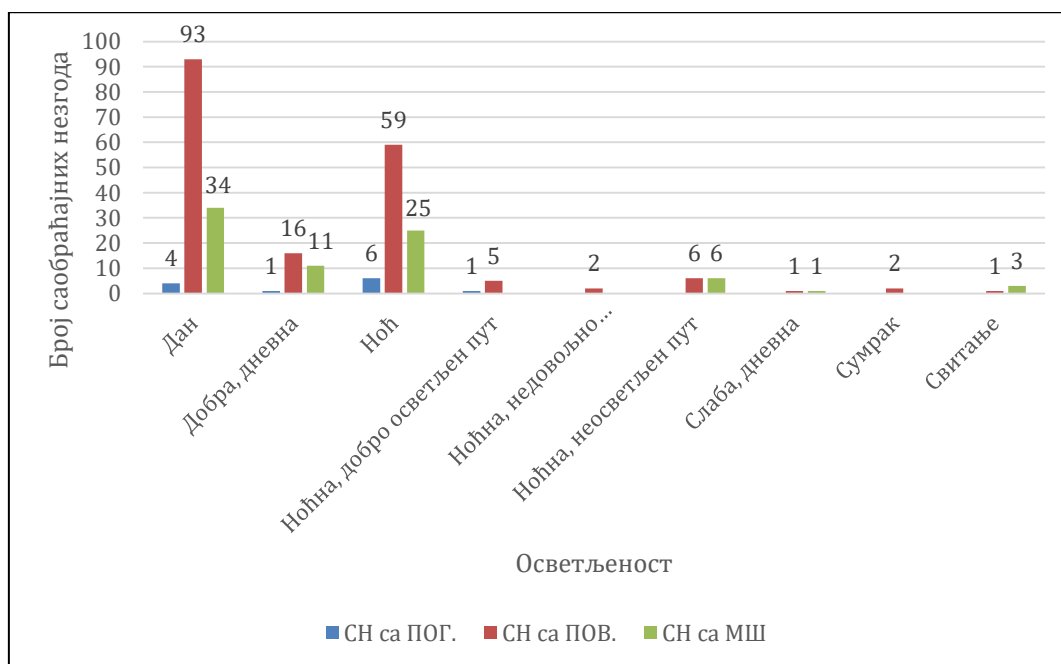
Табела бр. 22. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и условима видљивости, за период од 2014. до 2023. године

Осветљеност	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
Дан	4	93	34	131
Добра, дневна	1	16	11	28
Ноћ	6	59	25	90
Ноћна, добро осветљен пут	1	5	0	6
Ноћна, недовољно осветљен пут	0	2	0	2
Ноћна, неосветљен пут	0	6	6	12
Слаба, дневна	0	1	1	2
Сумрак	0	2	0	2
Свитање	0	1	3	4
УКУПНО	12	185	80	277



Дијаграм бр. 34. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према условима видљивости, за период од 2014. до 2023. године

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима се догодио током ноћних (6 саобраћајних незгода) и дневних услова видљивости (4 саобраћајне незгоде), док се највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио током дневних (93 саобраћајне незгоде) и ноћних услова видљивости (59 саобраћајних незгода). Ова анализа указује на потребу за побољшањем осветљења на путевима, посебно у ноћним и прелазним временским периодима, како би се смањио ризик од саобраћајних незгода (Табела бр. 22 и Дијаграм бр. 35).



Дијаграм бр. 35. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и условима видљивости, за период од 2014. до 2023. године

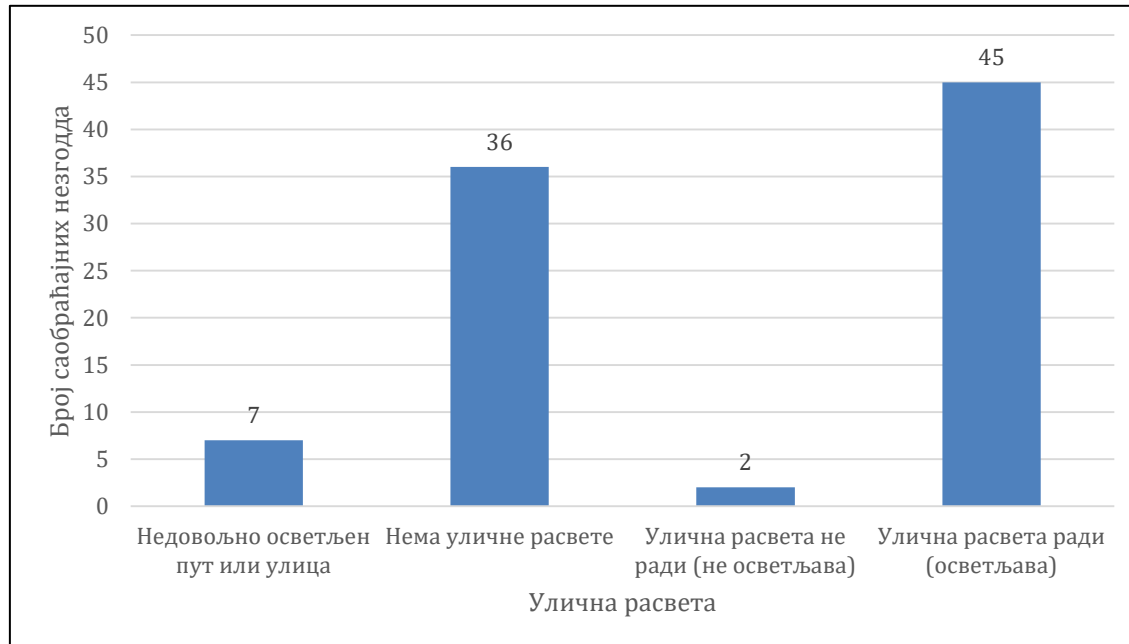


Подаци о „уличној расвети“ се у интегрисаној бази података о обележјима безбедности саобраћаја АБС-а евидентирају од 2016. године и на основу анализе тих података може се закључити да се највећи број саобраћајних незгода догодио на путевима на којима је улична расвета функционална (45 саобраћајних незгода) и на путевима где нема уличне расвете (36 саобраћајних незгода) (Табела бр. 23 и Дијаграм бр. 36).

Табела бр. 23. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и условима видљивости, за период од 2016. до 2023. године

Улична расвета	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
Недовољно осветљен пут или улица	0	3	4	7
Нема уличне расвете	5	25	6	36
Улична расвета не ради (не осветљава)	0	1	1	2
Улична расвета ради (осветљава)	1	27	17	45

Наиме, уколико се посматрају подаци о саобраћајним незгодама које су се догодиле на недовољно осветљеним путевима и улицама (7 саобраћајних незгода) и на путевима где улична расвета не ради, односно не осветљава (2 саобраћајне незгоде) може се закључити да се исти број саобраћајних незгода догодио на путевима са функционалном уличном расветом и на путевима без уличне расвете, односно не функционалном уличном расветом (Табела бр. 23 и Дијаграм бр. 36).

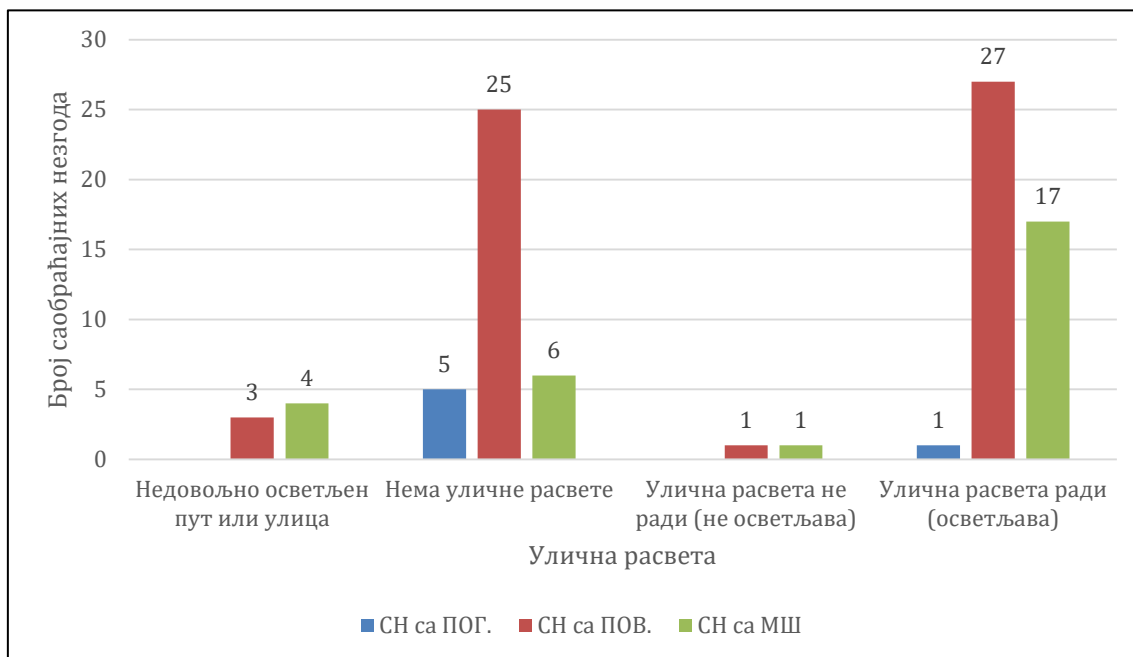


Дијаграм бр. 36. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према условима видљивости, за период од 2016. до 2023. године

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима се догодио на путевима где нема уличне расвете (5 саобраћајних незгода), док се највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио на путевима на којима је



улична расвета функционална (27 саобраћајних незгода) (Табела бр. 23 и Дијаграм бр. 37).



Дијаграм бр. 37. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и условима видљивости, за период од 2016. до 2023. године

Чињеница да се чак 90 саобраћајних незгода догодило ноћу и 36 саобраћајних незгода на путевима без уличног осветљења, затим 7 саобраћајних незгода на недовољно осветљеним путевима или улицама и 2 саобраћајне незгоде на путевима где улична расвета не ради, указује на критичну потребу за унапређењем осветљења на путевима како би се унапредила безбедност свих учесника у саобраћају.

Расподела саобраћајних незгода према типу саобраћајне незгоде

Најчешћи типови саобраћајних незгода који се догађају на територији општине Житиште су незгоде са једним возилом које силази са коловоза (Табела бр. 24):

- Силазак улево са коловоза на правцу: 23 саобраћајне незгоде;
- Силазак са коловоза у кривини: 22 саобраћајне незгоде;
- Силазак удесно са коловоза на правцу: 22 саобраћајне незгоде.

На основу ове анализе може се закључити да је потребно извршити унапређење саобраћајне инфраструктуре (јасно обележавање линија пута и постављање рефлектујуће сигнализације, постављање заштитних ограда, постављање вибро-акустичних трака на ивицама пута или средишњој линији које упозоравају возача на напуштање траке, корекција нагиба у кривинама како би се смањио ризик од превртања или излетања и сл.).



Табела бр. 24. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и типовима, за период од 2014. до 2023. године

Тип саобраћајне незгоде	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
Најмање два возила – чеони судар	1	4	1	6
Најмање два возила – супротни смерови без скретања – кретање уназад	0	2	2	4
Најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање, полукружно окретање испред другог возила	0	1	0	1
Најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање, скретање улево испред другог возила	0	6	1	7
Најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз полукружно окретање испред другог возила	0	1	0	1
Најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила	1	4	0	5
Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз пролазак кроз раскрсницу, или од којих једно прелази преко коловоза, без скретања	0	13	1	14
Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање удесно – чеони судар са возилом које наилази здесна	0	1	0	1
Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање удесно испред возила које наилази слева	0	1	0	1
Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање улево и уз наилазак возила слева	1	1	0	2
Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање улево и уз наилазак возила здесна	0	2	1	3
Најмање два возила која се крећу у истом смеру – претицање	0	6	4	10
Најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање	2	14	2	18
Најмање два возила која се крећу у истом смеру – укључивање у саобраћај	0	2	1	3
Најмање два возила са скретањем – непознато	0	0	1	1
Незгода са једним возилом – силазак са коловоза у кривини	1	12	9	22
Незгода са једним возилом – силазак удесно са коловоза на правцу	1	12	9	22
Незгода са једним возилом – силазак улево са коловоза на правцу	1	15	7	23
Незгода са једним возилом без препрека на коловозу на непознат, неодређен начин	0	0	2	2
Незгода са једним возилом и превртањем	0	4	2	6
Незгода са једним возилом на коловозу	0	2	0	2
Незгоде са једним возилом у раскрсници или на петљи	0	3	1	4
Незгоде са учешћем једног возила и животиња	0	0	5	5
Остале незгоде са најмање два возила – супротни смерови без скретања	0	23	4	27
Остале незгоде са најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање	0	3	0	3
Остале незгоде са најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање	0	2	0	2



Остале незгоде са најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање	0	2	0	2
Остале незгоде са учешћем најмање два возила без скретања (без података о смеру)	0	4	1	5
Остали судари са најмање два возила која се крећу у истом смеру – остало	0	2	0	2
Остали судари са паркираним возилом	0	2	2	4
Пешак се креће дуж коловоза	0	1	0	1
Пешак се креће дуж коловоза у смеру кретања возила	0	1	0	1
Прелазак пешака преко коловоза (слева или десна), са скретањем возила (лево или десно), у раскрсници	0	1	0	1
Прелазак пешака десна, у раскрсници, без скретања возила	1	0	0	1
Прелазак пешака десна, ван раскрснице, без скретања возила	1	1	0	2
Судар са паркираним возилом при отварању врата	0	0	1	1
Судар са паркираним возилом са десне стране коловоза	0	3	3	6
Судар са паркираним возилом са леве стране коловоза	0	0	3	3

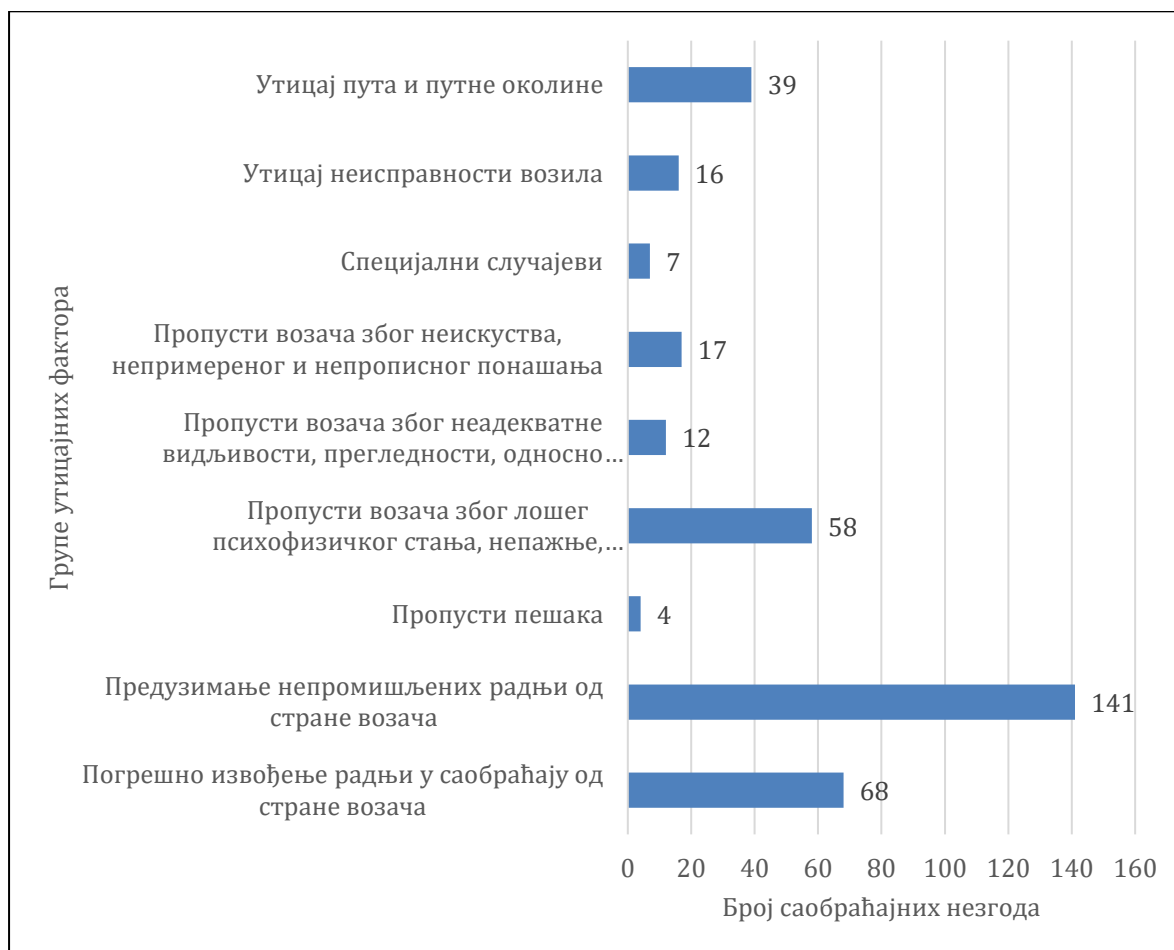
Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима се догодио при сустизању (2 саобраћајне незгоде), док се највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио при кретању најмање два возила супротним смеровима без скретања (23 саобраћајне незгоде), затим при силаску возила улево са коловоза на правцу (15 саобраћајних незгода) и при сустизању (14 саобраћајних незгода) (Табела бр. 24).

Расподела саобраћајних незгода према утицајним факторима

У Интегрисаној бази података о обележјима безбедности саобраћаја АБС-а, од 2016. године, евидентирају се „групе утицајних фактора“ и „утицајни фактори“ под којима су се догодиле саобраћајне незгоде.

Табела бр. 25. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и групи утицајних фактора, за период од 2016. до 2023. године

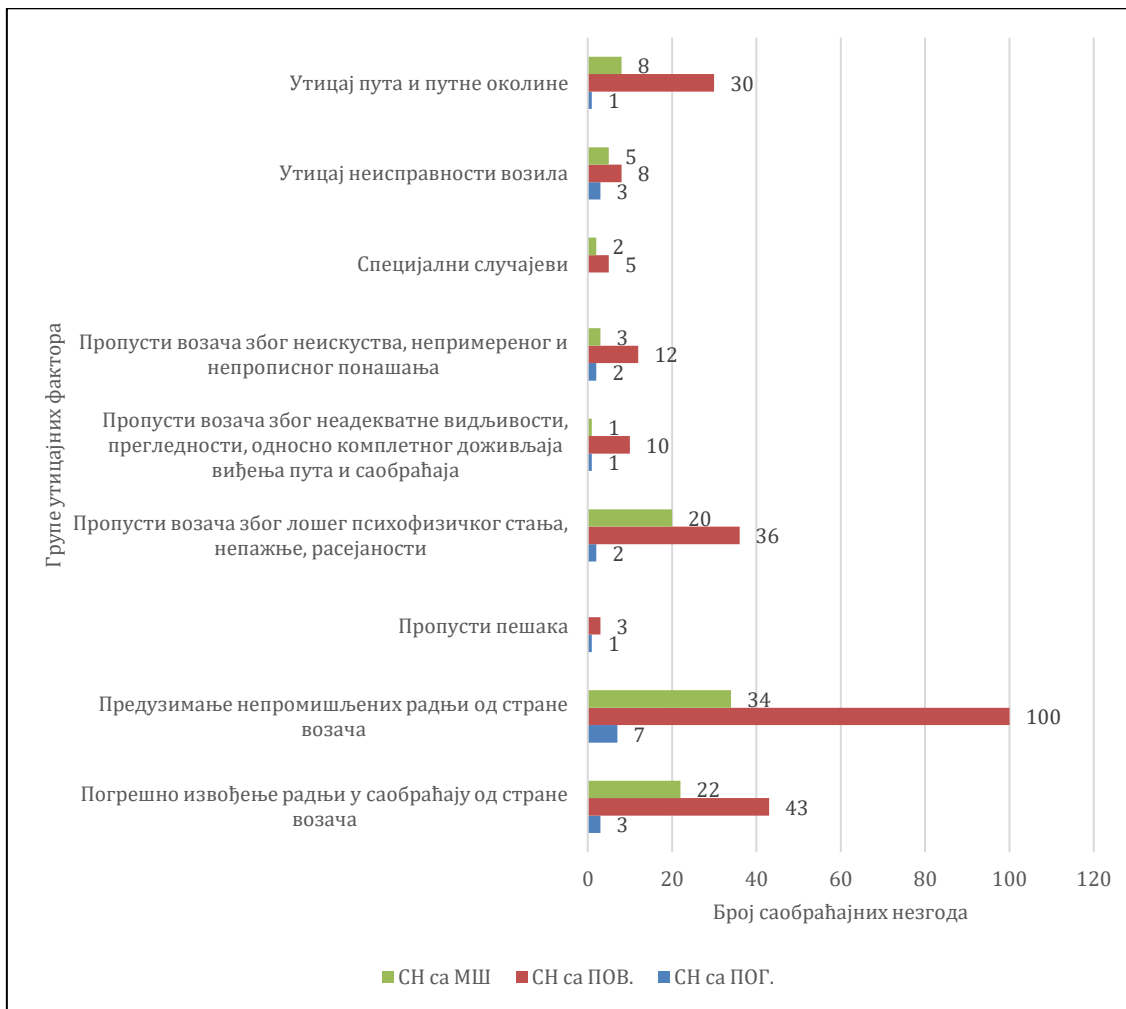
Групе утицајних фактора	СН са ПОГ.	СН са ПОВ.	СН са МШ	УКУПНО
Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача	3	43	22	68
Предузимање непромишљених радњи од стране возача	7	100	34	141
Пропусти пешака	1	3	0	4
Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности	2	36	20	58
Пропусти возача због неадекватне видљивости, прегледности, односно комплетног доживљаја виђења пута и саобраћаја	1	10	1	12
Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања	2	12	3	17
Специјални случајеви	0	5	2	7
Утицај неисправности возила	3	8	5	16
Утицај пута и путне околине	1	30	8	39



Дијаграм бр. 38. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према групи утицајних фактора, за период од 2016. до 2023. године

Уколико се анализирају „групе утицајних фактора“ под којима су се догодиле саобраћајне незгоде на територији општине Житиште, може се доћи до закључка да саобраћајне незгоде најчешће настају као последица „предузимања непромишљених радњи од стране возача“ (141 саобраћајна незгода), затим као последица „погрешно изведених радњи у саобраћају од стране возача“ (68 саобраћајних незгода) и као последица „пропуста возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности“ (58 саобраћајних незгода) (Табела бр. 25 и Дијаграм бр. 38).

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима се догодио као последица „предузимања непромишљених радњи од стране возача“ (7 саобраћајних незгода), затим као последица „погрешног извођења радњи у саобраћају од стране возача“ и као последица „утицаја неисправности возила“ (по 3 саобраћајне незгоде). Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима се догодио као последица „погрешног извођења радњи у саобраћају од стране возача“ (100 саобраћајних незгода), затим као последица „предузимања непромишљених радњи од стране возача“ (43 саобраћајне незгоде) и као последица „пропуста возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности“ (36 саобраћајних незгода) (Табела бр. 25 и Дијаграм бр. 39).



Дијаграм бр. 39. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и групи утицајних фактора, за период од 2016. до 2023. године

„Утицајни фактори“ под којима се догодило највише саобраћајних незгода као и највише саобраћајних незгода са повређеним лицима, на територији општине Житиште, су „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“ (92 саобраћајне незгоде, односно 59 саобраћајних незгода са повређеним лицима) и „вожња под утицајем алкохола (55 саобраћајних незгода, односно 34 саобраћајне незгоде са повређеним лицима), док се највише саобраћајних незгода са погинулим лицима догодило при „неприлагођеној брзини условима саобраћаја и стању пута“ (6 саобраћајних незгода) (Табела бр. 26).

Табела бр. 26. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и утицајним факторима, за период од 2016. до 2023. године

Утицајни фактори	CH са ПОГ.	CH са ПОВ.	CH са МШ	УКУПНО
Губитак контроле над возилом	0	5	2	7
Извођење опасних радњи пешака на коловозу (играње деце, истрчавање испред возила и сл.)	1	0	0	1

**Стратегија безбедности саобраћаја општине Житиште за период
од 2025. до 2030. године са Акционим планом**



Клизав коловоз због временских услова	1	15	2	18
Кретање површином која није намењена за кретање те врсте возила	0	3	0	3
Лош или неадекватно одржаван коловоз	0	2	0	2
Нагла (изненадна) промена смера кретања возила	0	1	2	3
Небезбедно одстојање или растојање између возила	0	4	1	5
Недостатак бициклическе стазе или траке у насељу	0	6	0	6
Недостатак тротоара у насељу	0	2	0	2
Неискуство возача које је допринело незгоди	0	12	2	14
Неисправност светала или показивача правца	2	5	2	9
Неисправност уређаја за заустављање	1	1	0	2
Некоришћење светала ноћу или у условима смањене видљивости	0	3	0	3
Непромишљена, непромишљена и ужурбана вожња	2	0	0	2
Немарно, безобзирно, ужурбано или непромишљено понашање пешака које је допринело саобраћајној незгоди	0	1	0	1
Неодговарајућа процена путање или брзине кретања другог учесника у саобраћају	1	6	0	7
Неодговарајућа /непостојећа или недовољно уочљива саобраћајна сигнализација и/или опрема пута	0	3	1	4
Неодговарајуће (преблизу) претицање/обилажење пешака, бициклисте или јахача	0	1	1	2
Непостојање или неисправност унутрашњег или спољашњег огледала „ретровизора“	0	1	0	1
Неправилно или немарно отворена (отварање) или затворена (затварање) врата на возилу (укључује и возила јавног превоза)	0	1	0	1
Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута	6	59	27	92
Непрописан смер кретања или непрописно окретање возила	0	1	1	2
Нервозна, панична и непредвидива вожња	0	0	1	1
Неуступање првенстава пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја	1	27	3	31
Незаустављање возача на раскрсници испред обележене зауставне линије или заустављеног возила	1	3	0	4
Остале неисправности на возилу	0	1	2	3
Остали фактори који се не могу придружити претходно наведеним факторима, а имају утицај на настанак саобраћајне незгоде	1	3	1	5
Погрешно или неуспело давање сигнала другом учеснику у саобраћају пре извођења радње возилом	0	1	0	1
Погрешно извођење окретања или другог маневра возилом	2	13	9	24
Прекорачење дозвољене брзине кретања	0	5	2	7
Прелазак пешачког прелаза на црвено светло семафора за пешаке	0	1	0	1
Прелазак преко неиспрекидане разделне линије на коловозу	0	4	0	4
Преоптерећеност или погрешан смештај терета у возилу или прикључном возилу	0	0	1	1
Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације	2	17	9	28
Укључивање бициклисте на пут са тротоара	0	2	0	2
Умор возача	0	1	1	2
Утицај грађевинских објеката, реклама, саобраћајне сигнализације и сл. на прегледност возача	0	1	0	1



Утицај кише, суснежице, снега, магле, дима и др. на видљивост возача	0	4	0	4
Утицај пружања пута (превој, усек, засек и сл.)	0	2	0	2
Утицај следеће тачке на возилу (због дизајна возила) на видљивост возача	0	1	0	1
Утицај сунчеве светлости (заслепљеност возача)	0	0	1	1
Утицај тамне одеће пешака на настанак саобраћајне незгоде	1	1	0	2
Утицај вегетације (дрвеће, жива ограда или неки други облик вегетације)	1	3	0	4
Утицај заустављеног или паркираног возила	0	1	0	1
Возач под утицајем алкохола	2	34	19	55
Вожња украденог возила која је допринела понашању возача и настанку саобраћајне незгоде	0	1	1	2
Животиња или објект на коловозу	0	0	5	5

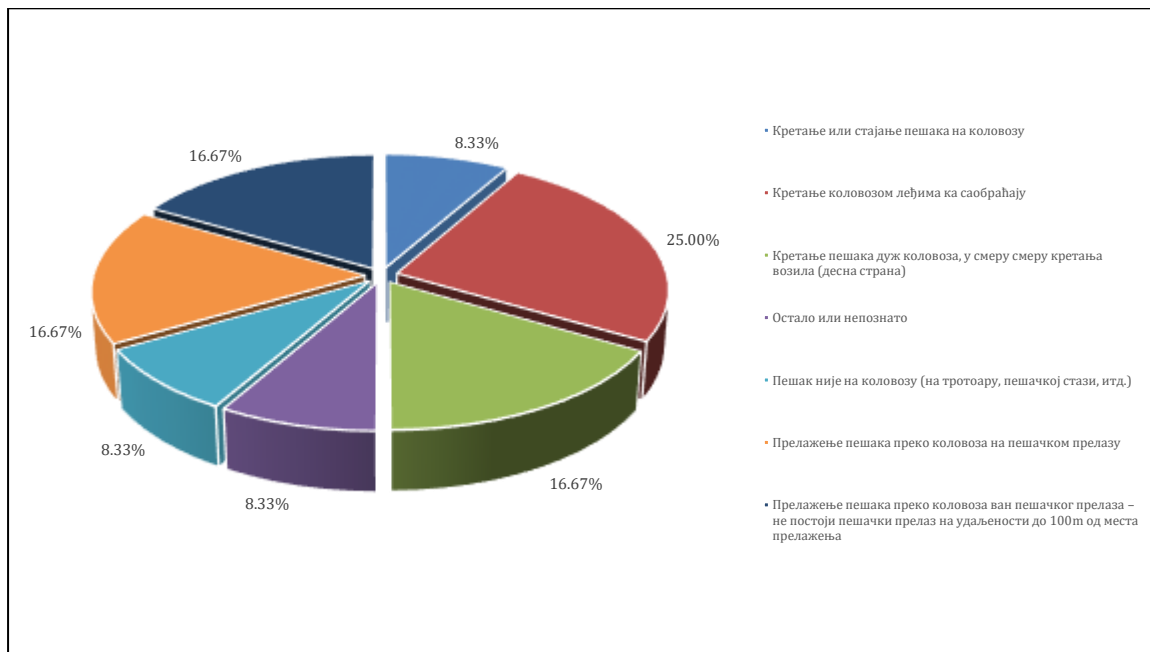
Утицајни фактори „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“, као и „вожња под утицајем алкохола“ наглашавају потребу за бољом едукацијом возача, интензивнијим превентивним мерама (алкотестирања), строжијим репресивним мерама за прекршаје и унапређењем саобраћајне инфраструктуре (означавање, постављање заштитних ограда, бољи радијус кривина и сл.).

Расподела настрадалих лица посматрано према маневру кретања пешака у тренутку судара са возилом

Највећи проценат настрадалих лица посматрано према маневру кретања пешака у тренутку судара са возилом догодио се када се пешак кретао коловозом „леђима ка саобраћају“ (25%), а што представља најризичнији маневар, јер пешаци који се крећу леђима ка саобраћају имају мањи увид у кретање возила, што повећава ризик од незгода. Иако је највише пешака настрадало у саобраћају кретајући се коловозом леђима као саобраћају, последице ових незгода су углавном лаке и тешке телесне повреде, док маневри као што су „кретање или стајање пешака на коловозу“ и „прелажење пешака преко коловоза на пешачком прелазу“ за последицу имају смртни исход (Табела бр. 27 и Дијаграм бр. 40).

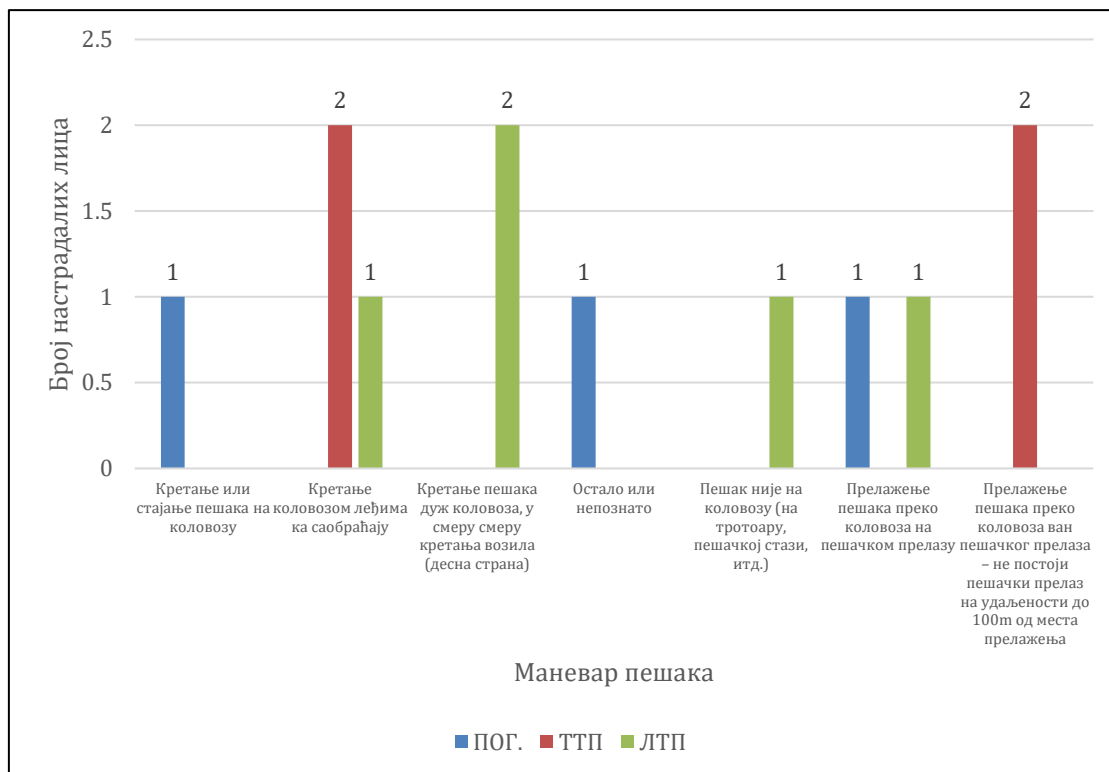
Табела бр. 27. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и маневру пешака, за период од 2016. до 2023. године

Маневар пешака	ПОГ.	ТТП	ЛТП	УКУПНО
Кретање или стајање пешака на коловозу	1	0	0	1
Кретање коловозом леђима ка саобраћају	0	2	1	3
Кретање пешака дуж коловоза, у смеру смеру кретања возила (десна страна)	0	0	2	2
Остало или непознато	1	0	0	1
Пешак није на коловозу (на тротоару, пешачкој стази, итд.)	0	0	1	1
Прелажење пешака преко коловоза на пешачком прелазу	1	0	1	2
Прелажење пешака преко коловоза ван пешачког прелаза – не постоји пешачки прелаз на удаљености до 100 m од места прелажења	0	2	0	2



Дијаграм бр. 40. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према маневру пешака, за период од 2016. до 2023. године

Такође, један од ризичнијих маневара пешака представља и „прелажење пешака преко коловоза ван пешачког прелаза – не постоји пешачки прелаз на удаљености до 100m од места прелажења“ услед ког су 2 пешака задобила тешке телесне повреде (Табела бр. 27 и Дијаграм бр. 41).



Дијаграм бр. 41. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и маневру пешака, за период од 2016. до 2023. године



Расподела настрадалих лица посматрано према положају седења у возилу у тренутку настанка саобраћајне незгоде

Највећи проценат настрадалих лица, посматрано према положају седења у возилу у тренутку настанка саобраћајне незгоде, забележен је током седења возача на предњем седишту (46,15% настрадалих) и на задњем седишту (28,21% настрадалих) (Табела бр. 28 и Дијаграм бр. 42).

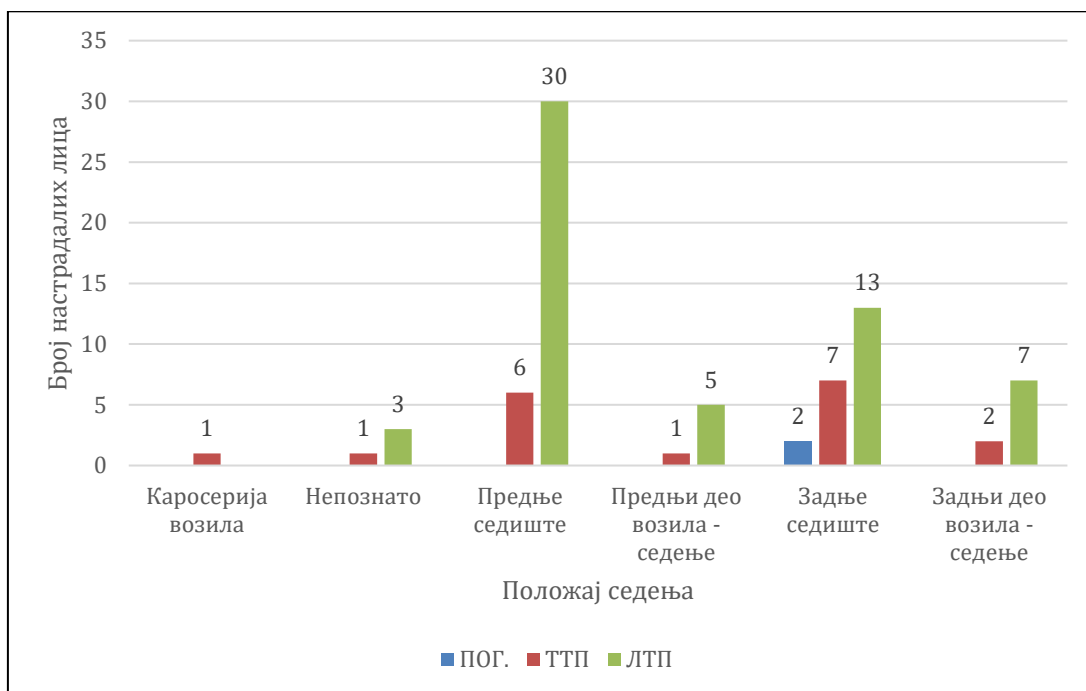
Табела бр. 28. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и положају седења, за период од 2016. до 2023. године

Положај седења	ПОГ.	ТТП	ЛТП	УКУПНО
Каросерија возила	0	1	0	1
Непознато	0	1	3	4
Предње седиште	0	6	30	36
Предњи део возила - седење	0	1	5	6
Задње седиште	2	7	13	22
Задњи део возила - седење	0	2	7	9

Анализом података о последицама саобраћајних незгода посматрано према положају седења у тренутку настанка незгоде могу се уочити два положаја „предње седиште“ и „предњи део возила – седење“ и закључити да су у предњем делу возила настрадала 42 лица, односно 53,84% од укупног броја настрадалих. Такође, у задњем делу возила, уколико се посматрају положаји „задње седиште“ и „задње седиште – седење“, је настрадало 31 лице, односно 39,74% од укупног броја настрадалих (Табела бр. 28 и Дијаграм бр. 42).



Дијаграм бр. 42. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према положају седења, за период од 2016. до 2023. године



Дијаграм бр. 43. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и положају седења, за период од 2016. до 2023. године

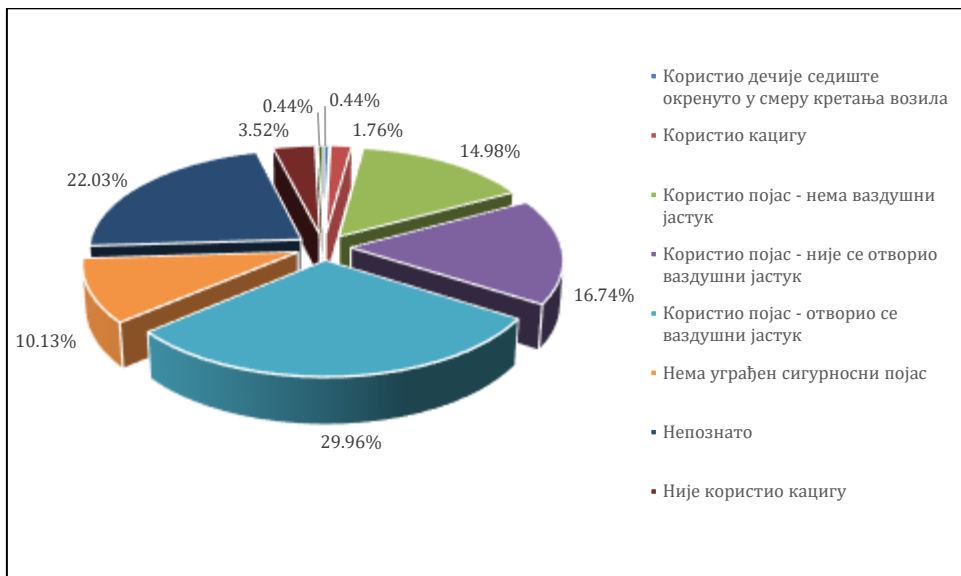
Највише лица је погинуло у положају седења „задње седиште“ (2 лица), док је највећи број лица задобио лаке телесне повреде у положају седења „предње седиште“ (30 лица), а највећи број лица је задобио тешке телесне повреде у положају седења „задње седиште“ (7 лица) и „предње седиште“ (6 лица) (Табела бр. 28 и Дијаграм бр. 43).

Расподела настрадалих лица посматрано према коришћењу пасивне заштите

Највећи проценат лица која су настрадала у саобраћајним незгодама на територији општине Житиште је „користио појас – отворио се ваздушни јастук“ и то 29,96% лица (Табела бр. 28 и Дијаграм бр. 44).

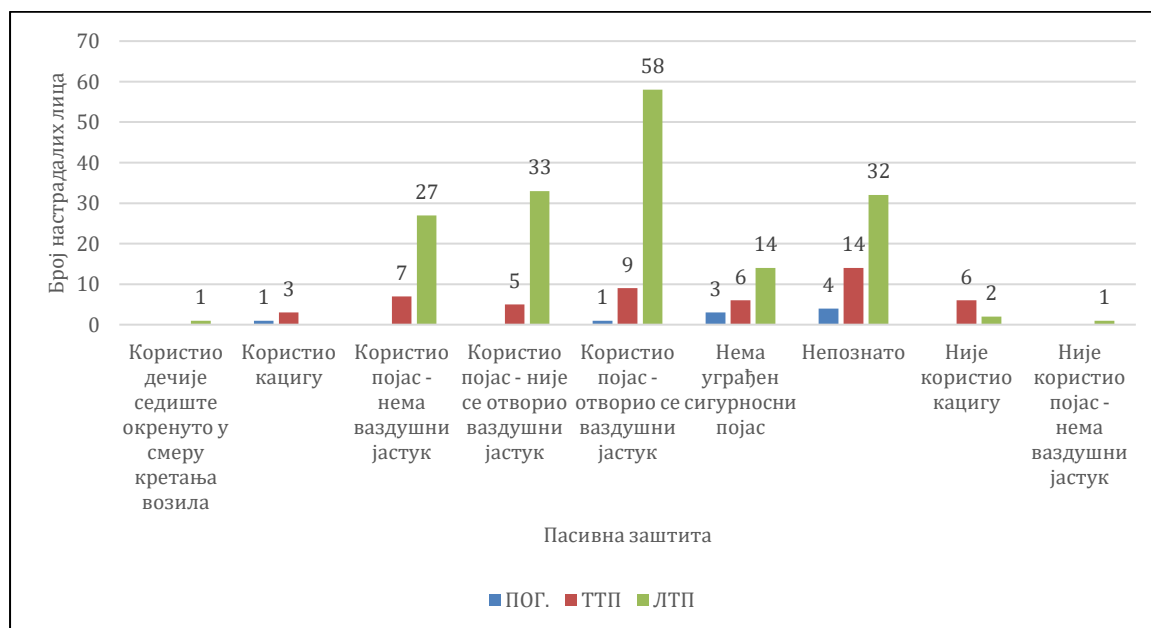
Табела бр. 29. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и коришћењу пасивне заштите, за период од 2016. до 2023. године

Пасивна заштита	ПОГ.	ТТП	ЛТП	УКУПНО
Користио дечије седиште окренуто у смеру кретања возила	0	0	1	1
Користио кацигу	1	3	0	4
Користио појас - нема ваздушни јастук	0	7	27	34
Користио појас - није се отворио ваздушни јастук	0	5	33	38
Користио појас - отворио се ваздушни јастук	1	9	58	68
Нема уграђен сигурносни појас	3	6	14	23
Непознато	4	14	32	50
Није користио кацигу	0	6	2	8
Није користио појас - нема ваздушни јастук	0	0	1	1



Дијаграм бр. 44. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према коришћењу пасивне заштите, за период од 2016. до 2023. године

Забрињавајућ је податак да је највећи број лица погинуо у ситуацији где у возилу нема уграђеног сигурносног појаса (3 лица), а са друге стране када у возилу има уграђен сигурносни појас и када се активира ваздушни јастук забележен је највећи број лица која су задобила тешке телесне повреде (9 лица), као и када у возилу постоји уграђен сигурносни појас, али се ваздушни јастук није отворио забележен је исто највећи број лица која су задобила тешке телесне повреде (7 лица). Упоредном анализом података о погинулим и тешко повређеним лицима може се закључити да сигурносни појас, као елемент пасивне заштите заиста утиче на спречавање смртог исхода у случају настанка саобраћајне незгоде (Табела бр. 29 и Дијаграм бр. 45).



Дијаграм бр. 45. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и коришћењу пасивне заштите, за период од 2016. до 2023. године



3.2. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ЖИТИШТЕ

Резултати мерења индикатора безбедности саобраћаја се класификују у различите категорије, које су представљене бојама како би се лакше визуализовала разлика у квалитету безбедности. Најбоље вредности индикатора су означене тамно зеленом бојом, док се са погоршањем вредности користе следеће боје: жута, наранџаста, црвена, и најлошије - црна. Овај приступ омогућава брзо и једноставно разумевање стања безбедности у саобраћају, као и препознавање области које захтевају унапређење (Слике бр. 4, 5 и 6).

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$99\% \leq \text{ИБС}$	Тамно зелено
висока вредност ИБС	$98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$	Жута
средња вредност ИБС	$97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$	Наранџаста
ниска вредност ИБС	$96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$\text{ИБС} < 96\%$	Црна

Слика бр. 4. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези са не коришћењем мобилних телефона у вожњи и прелазака пешака на „зелено“ светло (АБС, 2023)

На слици бр. 4 представљене су квалитативне и квантитативне величине вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези са не коришћењем мобилних телефона у вожњи и преласком пешака на „зелено“ светло на семафору.

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$95\% \leq \text{ИБС}$	Тамно зелено
висока вредност ИБС	$90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$	Жута
средња вредност ИБС	$80\% \leq \text{ИБС} < 90\%$	Наранџаста
ниска вредност ИБС	$70\% \leq \text{ИБС} < 80\%$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$\text{ИБС} < 70\%$	Црна

Слика бр. 5. Дефинисање боје индикатора у вези са заштитним системима (АБС, 2023)

На слици бр. 5 представљене су квалитативне и квантитативне величине вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези са коришћењем заштитних система.

квалитативна величина вредности ИБС	квантитативна величина вредности ИБС	боја
врло висока вредност ИБС	$95\% \leq \text{ИБС}$	Тамно зелено
висока вредност ИБС	$90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$	Жута
средња вредност ИБС	$85\% \leq \text{ИБС} < 90\%$	Наранџаста
ниска вредност ИБС	$80\% \leq \text{ИБС} < 85\%$	Црвена
веома ниска вредност ИБС	$\text{ИБС} < 80\%$	Црна

Слика бр. 6. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези са преласком коловоза од стране пешака на пешачком прелазу (АБС, 2023)

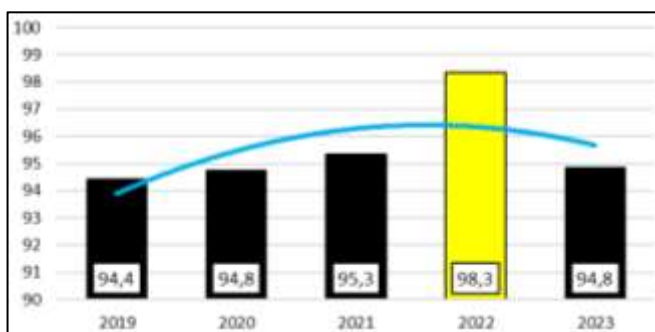
На слици бр. 6 представљене су квалитативне и квантитативне величине вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези са преласком коловоза од стране пешака, на пешачком прелазу.

**Стратегија безбедности саобраћаја општине Житиште за период
од 2025. до 2030. године са Акционим планом**

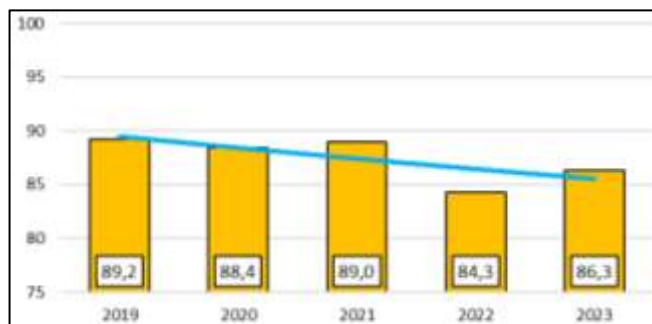


Индикатори	Индикатори	Насеље			Ван насеља			Укупно		
		ЛС	Ранг	СРБ	ЛС	Ранг	СРБ	ЛС	Ранг	СРБ
Мобилни телефон	ПА	94,7	134	96,4	95,0	109	96,1	94,8	128	96,3
	ТВ	94,0	61	92,3	86,0	123	90,7	90,0	105	91,4
	БУС	90,9	67	89,7	78,8	143	89,9	84,8	132	90,2
Сигурносни појас	Возачи ПА	82,8	111	84,1	88,3	94	88,3	85,6	109	86,9
	Сувозачи ПА	87,5	39	80,4	87,5	58	84,1	87,5	42	82,7
	Предње седиште ПА	84,7	82	82,7	88,0	75	86,7	86,3	79	85,2
	Задње седиште ПА	12,7	82	14,7	21,1	50	18,1	16,7	82	17,1
	Возачи ТВ	42,0	110	51,3	56,0	72	55,5	49,0	95	53,7
	Сувозачи ТВ	71,4	43	50,0	88,9	20	52,4	78,3	31	51,0
	Предње седиште ТВ	48,4	104	51,0	61,0	50	54,7	54,5	77	53,0
	Возачи БУС	100,0	1	22,3	50,0	29	31,9	75,0	4	28,7
	Сувозачи БУС	50,0	16	13,8	0,0	55	16,2	30,0	43	16,3
	Предње седиште БУС	92,1	1	20,1	44,4	37	28,2	68,9	4	25,6
Заштитни системи за децу	Дечије седиште	70,0	66	67,0	70,0	81	71,0	70,0	79	70,2
	Сигурносни појас	45,0	88	45,0	65,0	37	44,7	55,0	67	47,1
	Укупно – деца	60,0	83	56,8	68,0	51	59,2	64,0	72	59,7
Заштитни системи – сви у ПА		70,3	121	73,9	75,8	104	77,6	73,0	125	76,3
Заштитне кациге	Возачи мопеда	100,0	1	67,5	75,0	52	65,6	90,0	18	66,9
	Путници на мопедима	100,0	1	48,1	N/A	N/A	52,1	100,0	1	49,6
	Возачи и путници на мопедима	100,0	1	65,9	75,0	51	64,4	90,9	16	65,4
	Возачи мотоцикала	100,0	1	86,6	71,4	121	88,3	86,7	90	88,1
	Путници на мотоциклима	N/A	N/A	70,2	100,0	1	87,3	100,0	1	80,0
	Возача и путника на мотоциклима	100,0	1	84,8	77,8	112	88,2	88,2	81	87,0
	Мопедиста и мотоциклиста	100,0	1	74,6	76,9	84	78,6	89,3	27	77,2
	Бициклисти	5,0	37	4,3	33,3	11	11,5	17,1	24	6,4
Пешаци	% прелазака на "зелено" светло	84,2	62	83,6	N/A	N/A	N/A	84,2	62	83,6
	% прелазака на ОПП	81,4	45	67,4	N/A	N/A	N/A	81,4	45	67,4
	% исправних прелазака	82,8	52	73,8	N/A	N/A	N/A	82,8	52	73,8
	% исправних прелазака деце	72,0	106	76,6	N/A	N/A	N/A	72,0	106	76,6
	% прелазака без ометања	96,0	60	94,5	N/A	N/A	N/A	96,0	60	94,5

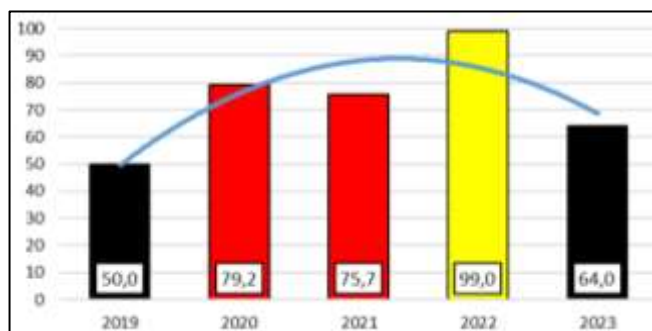
Слика бр. 7. Вредности свих индикатора за посматрању локалну самоуправу у Републици Србији (АБС, 2023)



Слика бр. 8. Тренд % некоришћења мобилних телефона у возњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023)



Слика бр. 9. Тренд % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023)



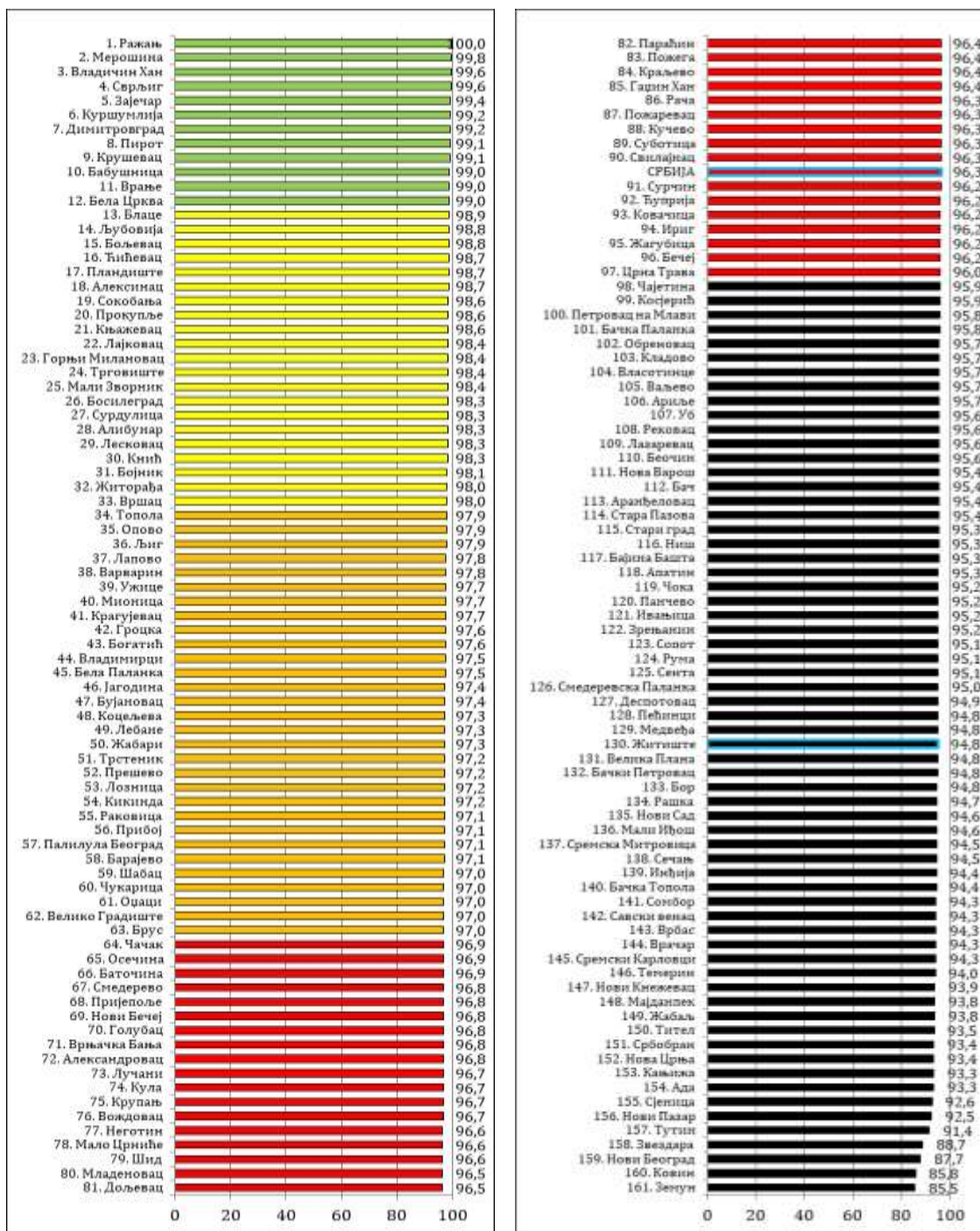
Слика бр. 10. Тренд % употребе заштитних система за децу до 12 година у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023)

Кључни проблеми безбедности саобраћаја на територији општине Житиште којима треба посветити пажњу:

- **Коришћење мобилног телефона** - На територији посматране ЛС, индикатор коришћења мобилног телефона у путничким аутомобилима током вожње је лошији од републичког просека. Забрињава тренд погоршавања вредности овог индикатора за око 3% у односу на претходну годину.
- **Употреба сигурносног појаса на предњем седишту** - Вредност овог индикатора је на нивоу републичког просека и спада у категорији средњих вредности. Вредност овог индикатора се није значајно мењала претходних година.
- **Употреба сигурносног појаса на задњем седишту** - Вредност овог индикатора у посматраној ЛС је на нивоу републичког просека и износи свега 16,7%.
- **Коришћење заштитних система за децу** - Иако је вредност овог индикатора изнад републичког просека и даље припада класи веома ниских вредности индикатора.

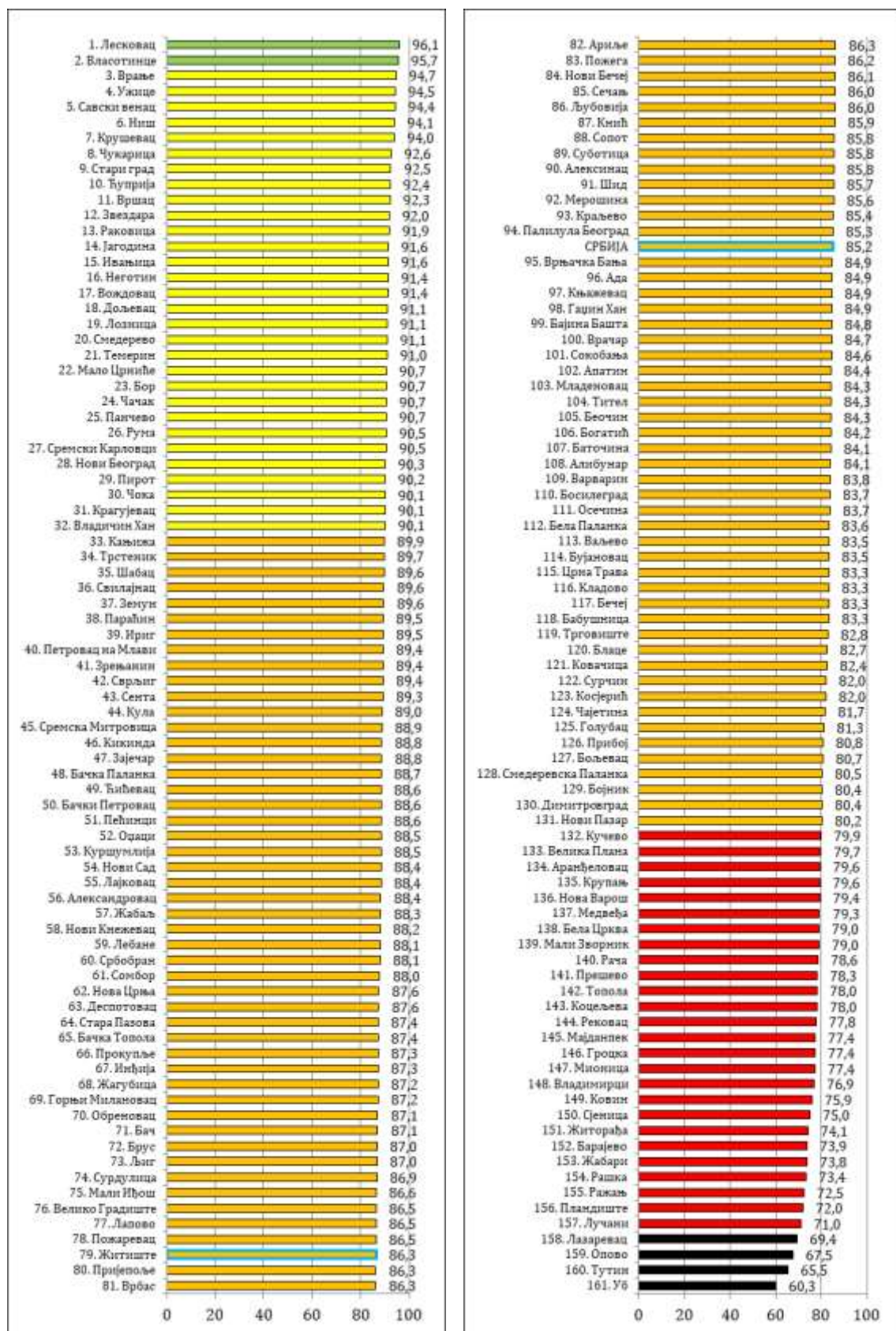


- **Понашање пешака** - Вредности свих посматраних индикатора који анализирају понашање пешака.



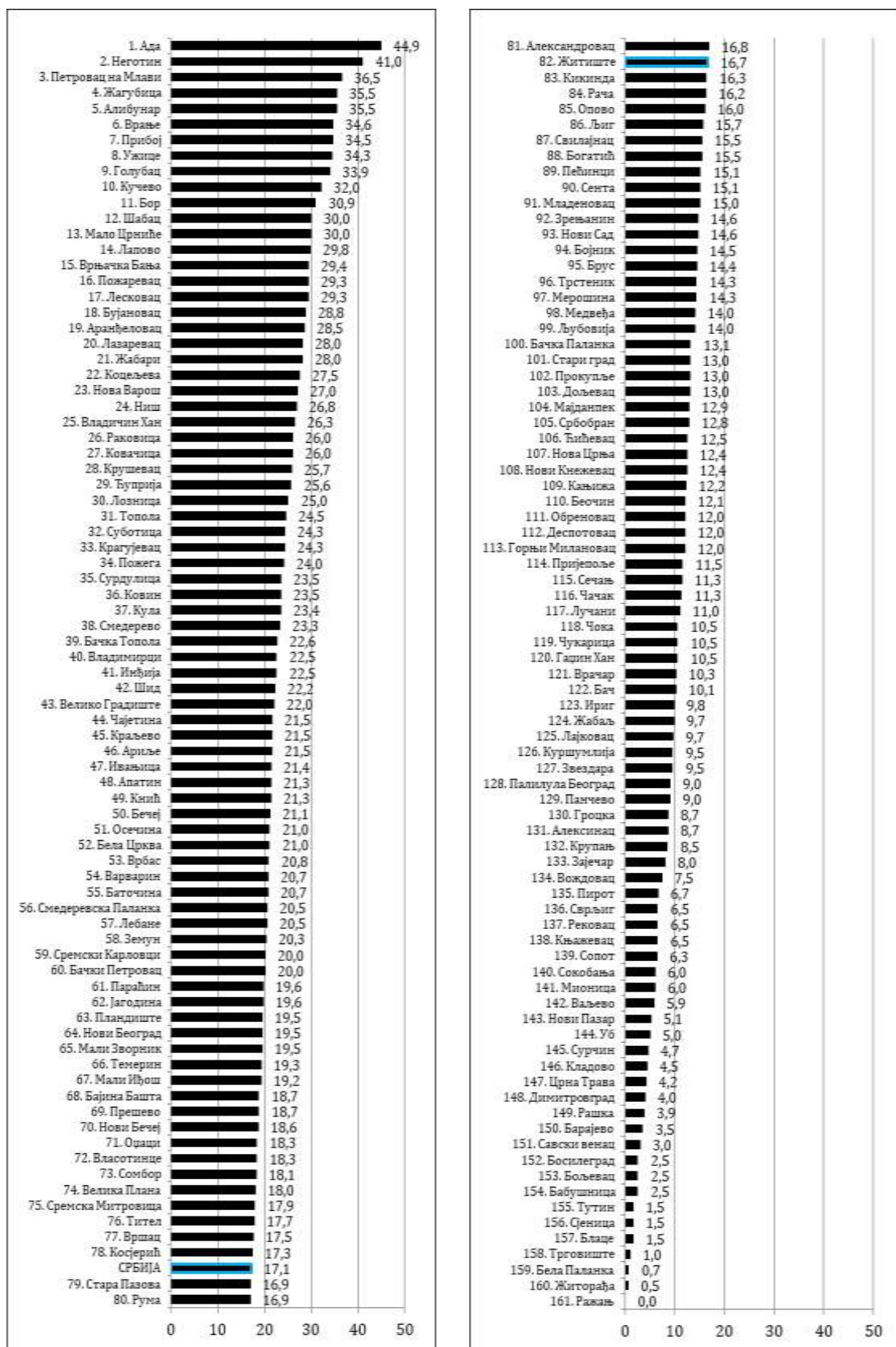
Дијаграм бр. 46. % некоришћења мобилних телефона у возњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)

Стратегија безбедности саобраћаја општине Житиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



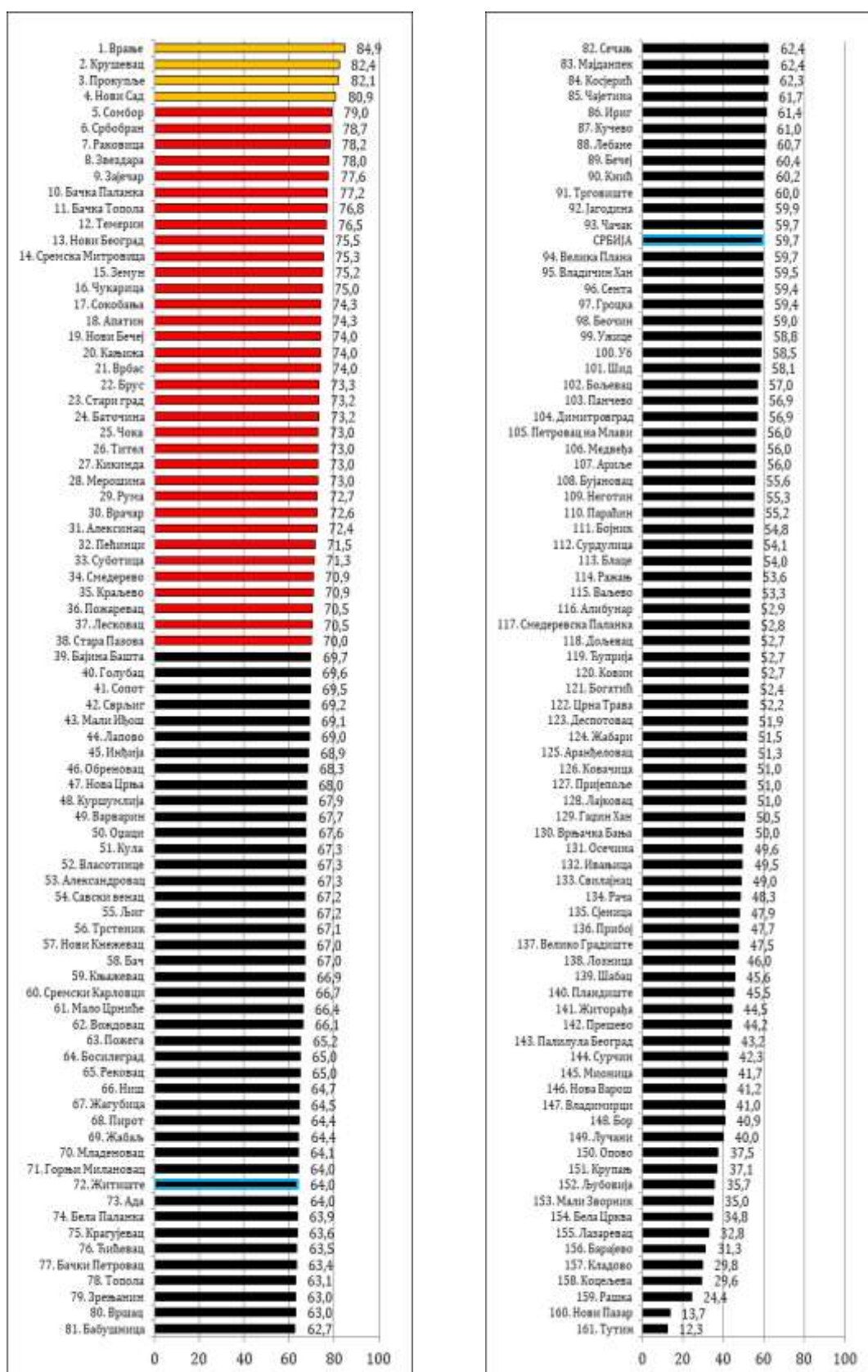
Дијаграм бр. 47. % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)

Стратегија безбедности саобраћаја општине Житиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



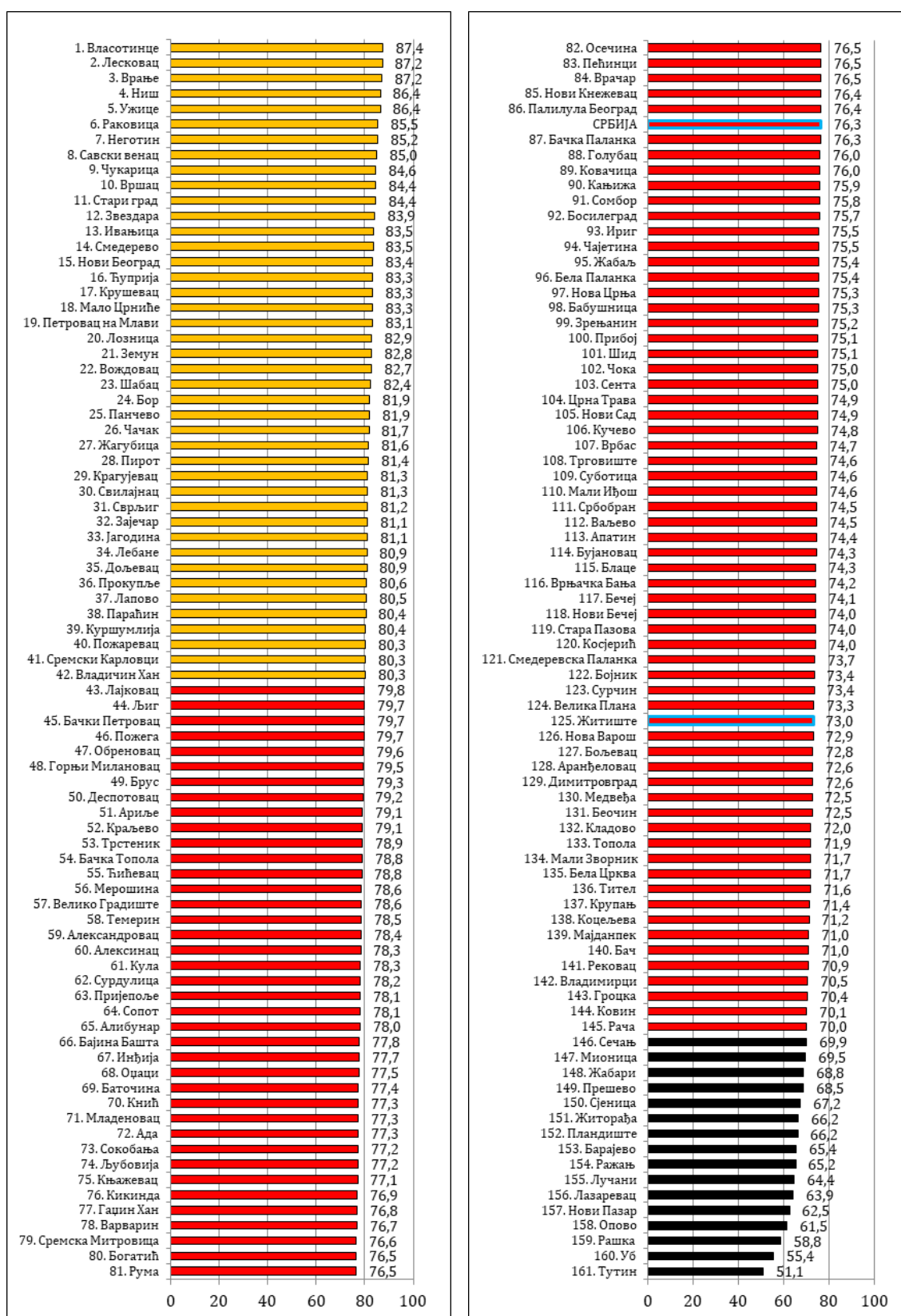
Дијаграм бр. 48. % употребе сигурносног појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)

Стратегија безбедности саобраћаја општине Житиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



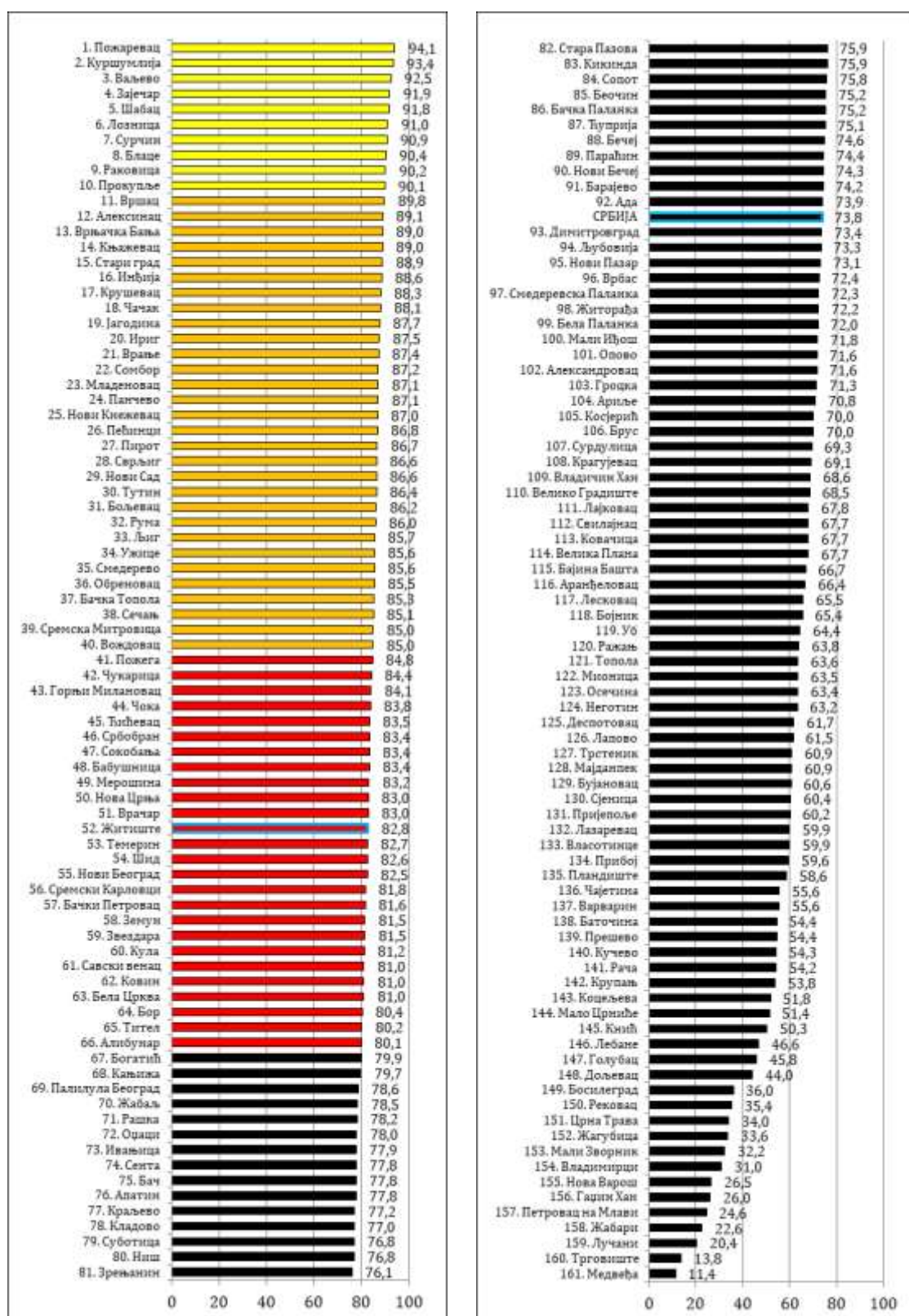
Дијаграм бр. 49. % употребе заштитних система за децу до 12 година по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)

Стратегија безбедности саобраћаја општине Житиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



Дијаграм бр. 50. % правилног коришћења сигурносних појасева, односно дечијих система заштите у путничким аутомобилима по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)

Стратегија безбедности саобраћаја општине Житиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

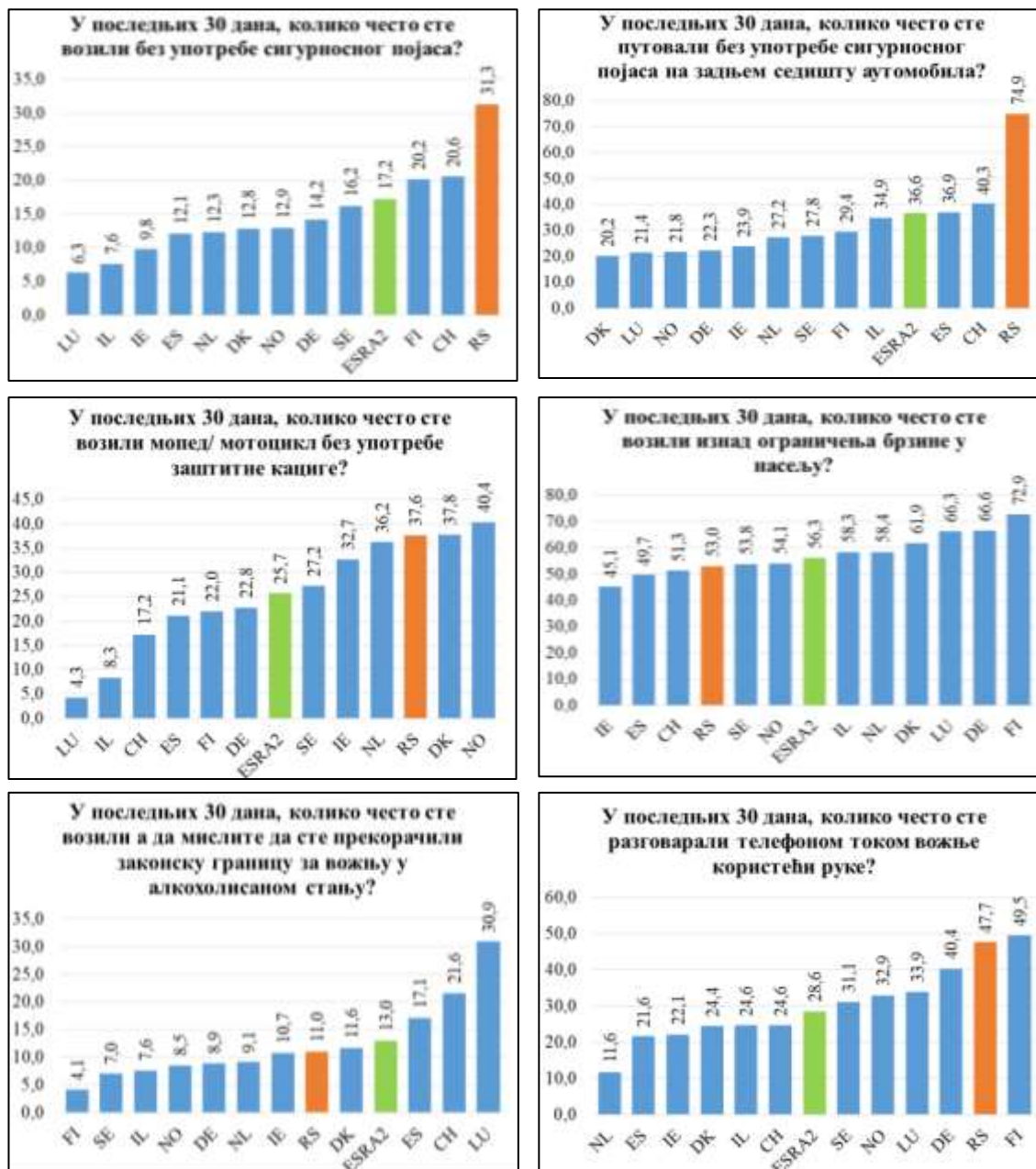


Дијаграм бр. 51. % који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелизима (укупно за несемафорисане и несемафорисане пешачке прелизе) по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)



3.3. СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Ставови имају значајан утицај на понашање учесника у саобраћају. Резултати наведени у Стратегији безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за 2023. до 2025. године показују да учесници у саобраћају у Републици Србији имају негативно изграђене ставове према употреби сигурносног појаса у својству возача, односно путника на задњем седишту, употреби мобилног телефона током вожње и употреби заштитне кациге за мотоциклисте/мопедисте (Слика бр. 11).



Слика бр. 11. Упоредна анализа одабраних ставова и самопријављено понашање учесника у саобраћају (Службени гласник, 30/18)



Учесници у саобраћају на путевима Републике Србије имају делимично изграђене позитивне ставове према вожњи изнад ограничења брзине у насељу и вожњи под дејством алкохола (Слика бр. 11).

3.4. ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Према Националној Стратегији безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за 2023. до 2025. године трошак једне саобраћајне незгоде са погинулим лицем износи 3.273.909 евра, затим трошак једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицем износи 498.591 евра, док трошак једне саобраћајне незгоде са лакше повређеним лицем износи 38.514 евра.

Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији у 2019. години износили су 4.061.943.660 евра (4,1 милијарде евра). Удео трошкова саобраћајних незгода у укупном БДП-у Републике Србије износи 8,8%. Поредећи Републику Србију са осталим земљама Европе, закључује се да Република Србија има највећи удео укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном БДП-у.

Република Србија је, због саобраћајних незгода, у петогодишњем периоду, изгубила укупно 20,5 милијарди евра, односно у просеку око 4,1 милијарду евра годишње, што показује да нису достигнути циљеви из прве националне стратегије



Дијаграм бр. 52. Удео укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном бруто домаћем производу, у процентима (Службени гласник, 30/18)



4. ДЕФИНИСАЊЕ ЖЕЉЕНОГ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ЖИТИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ

4.1. АМБИЦИЈА

Бити међу најбезбеднијим ЛС у Републици Србији посматрано према најмањим вредностима јавног ризика од смрти у друмском саобраћају.

4.2. ВИЗИЈА

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

4.3. МИСИЈА

Систем безбедности друмског саобраћаја који омогућава безбедан приступ и одрживу мобилност свих учесника у саобраћају, уз минималне штетне последице. Такође, мисија, као сврха делатности и разлог постојања, а везано за безбедност саобраћаја би се могла дефинисати на следећи начин: **„Успоставити ефикасан заштитни систем у саобраћају сачињен од широког спектра субјеката и остварити услове за одрживи развој у коме ће сви учесници саобраћаја и транспорта бити безбедни”**.

Овде је важно истаћи да се под широким спектром субјеката посебно подразумевају: градоначелник, градско веће, Савет за координацију послова безбедности саобраћаја, саобраћајна полиција, Дирекције, Секретаријати и други органи локалне самоуправе на нивоу града, образовне институције, невладине организације, Црвени крст, као и друге релевантне институције. Такође је неопходно успостави функционалан концепт подељене одговорности за безбедност саобраћаја и проширити систем одговорности за саобраћајне незгоде са директних учесника у незгоди, на оне субјекте који могу допринети смањењу броја и последица саобраћајних незгода.

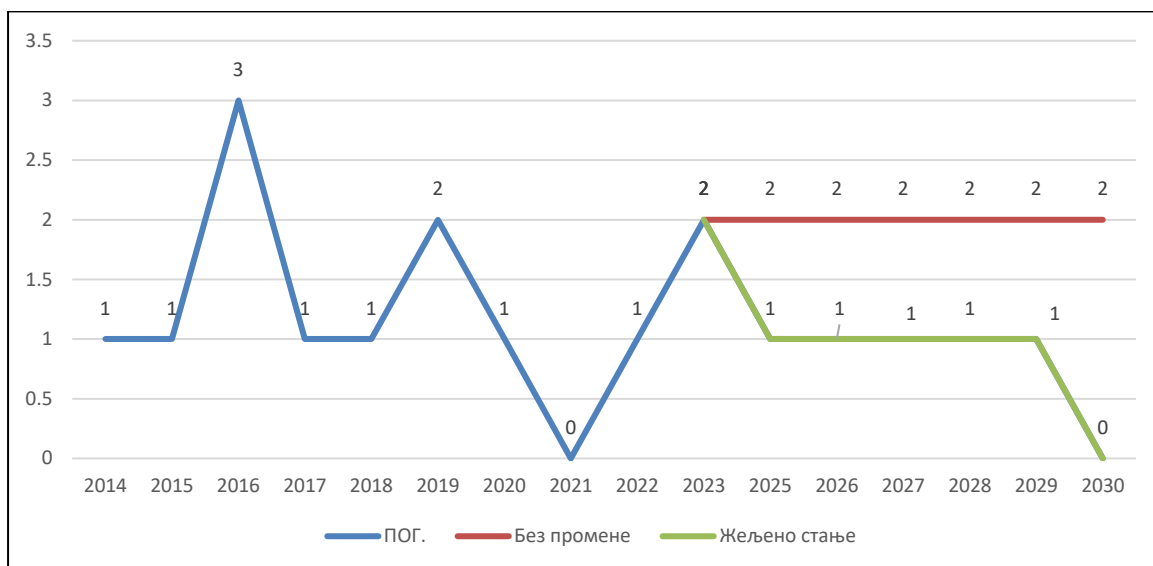
4.4. ОПШТИ ЦИЉ

Без погинулих лица до 2030. године, смањен број тешко повређених лица за најмање 30% и смањење броја лако повређених лица за 50% до 2030. године, посматрано у односу на 2023. годину.



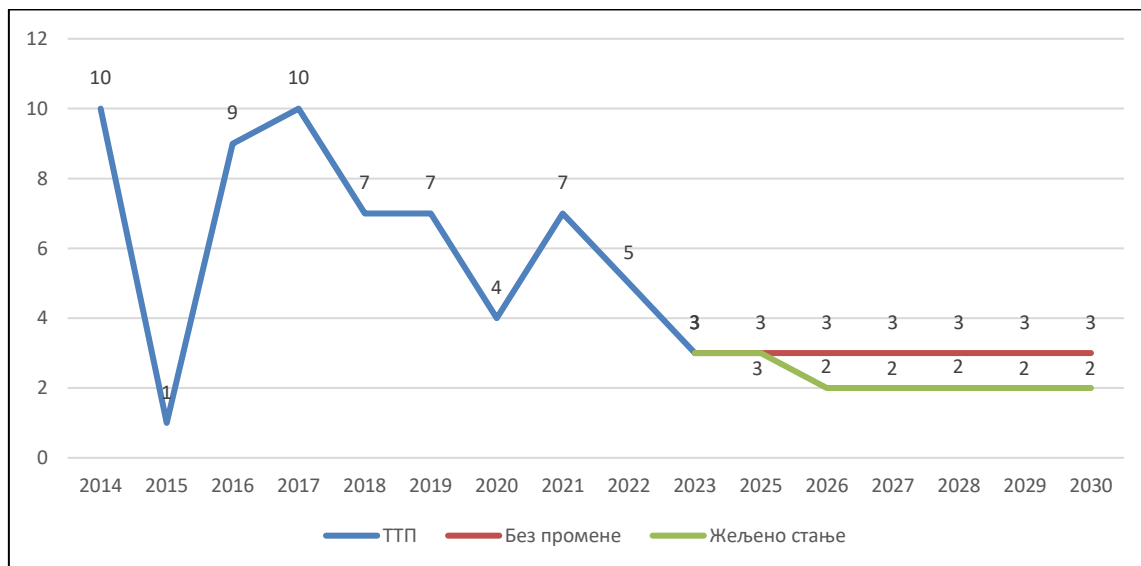
Показатељи исхода успешности остваривања циља су:

- Без погинулих лица до 2030. године, посматрано у односу на 2023. годину (Дијаграм бр. 53);



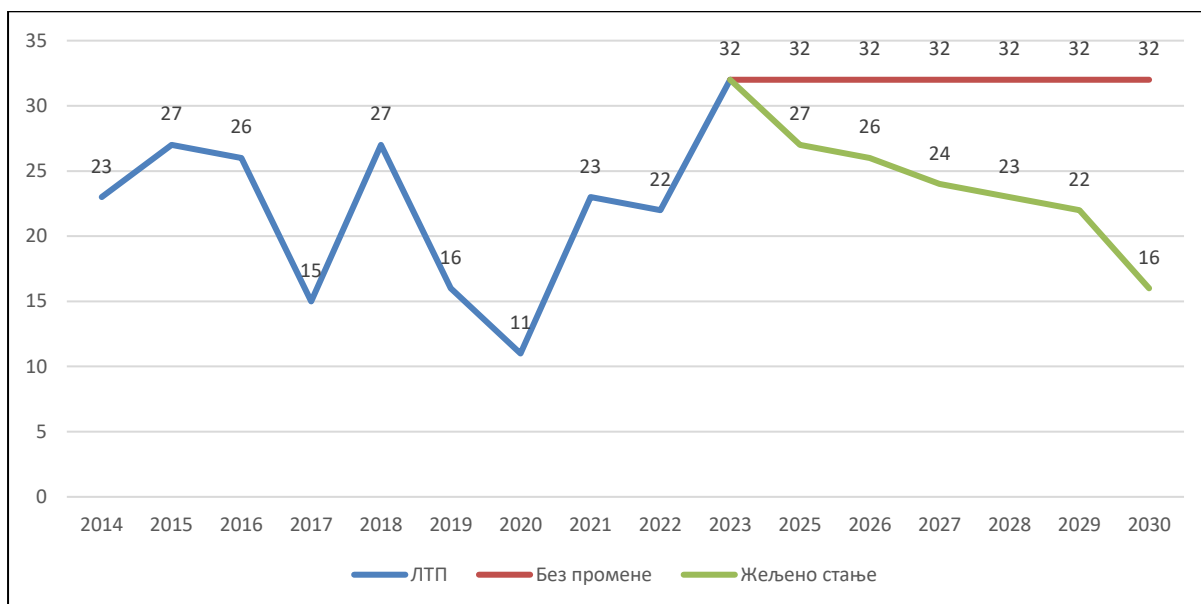
Дијаграм бр. 53. Жељено стање броја погинулих лица, у односу на 2023. годину

- Смањен број тешко повређених лица за најмање 30% до 2030. године, посматрано у односу на 2023. годину (Дијаграм бр. 54);



Дијаграм бр. 54. Жељено стање броја тешко повређених лица, у односу на 2023. годину

- Смањење броја лако повређених лица за 50% до 2030. године, посматрано у односу на 2023. годину (Дијаграм бр. 55).



Дијаграм бр. 55. Жељено стање броја лако повређених лица, у односу на 2023. годину

4.5. ПОСЕБНИ ЦИЉ

4.5.1. Краткорочни циљеви

Најважнији краткорочни циљеви у области безбедности саобраћаја које би општина Житиште требало да достигне у наредних 2 до 3 године су:

- Подићи безбедност саобраћаја на виши ниво на политичком плану и програму;
- Успоставити сарадњу ТКПБС и осталих субјеката битних за безбедност саобраћаја;
- Успоставити процес размене знања и искуства из развијених земаља чланица ЕУ;
- Обезбедити концепт стручног усавршавања професионалаца у области безбедности саобраћаја у наредних 2 године;
- Обезбедити концепт образовања за безбедно учешће у саобраћају у свим предузећима у наредних 2 године;
- Имплементирати савремени концепт образовања за безбедно учешће у саобраћају у предшколске установе, основне и средње школе, кроз мултидисциплинарно учење о безбедности саобраћаја, у наредних 3 године;
- Стручно усавршавање професора, наставника, учитеља, васпитача и других значајних кадрова, како би стекли неопходна знања и вештине које су у обавези да пренесу ученицима и како би се понашали одговорно у саобраћају;
- Јавно документовати опасности које носи небезбедно понашање у саобраћају у наредних 2 године;
- Повећати одговорности средстава јавног информисања за промоцију небезбедног понашања у саобраћају;
- Започети и перманентно спроводити мере за заштиту рањивих учесника у саобраћају;



- Повећати одговорности, надзор и контролу запослених у предузећима;
- Повећати одговорности, надзор и контролу над и у предузећима за пројектовање, изградњу и одржавање путева саобраћајне и предузећима за пројектовање, изградњу и одржавање саобраћајне сигнализације;
- Повећати употребу система за заштиту деце у возилима на „средњу вредност ИБС“ до 2028. године у односу на забележене индикаторе из 2023. године;
- повећати употребу система за заштиту путника на предњој клупи возила на „високу вредност ИБС“ до 2028. године у односу на забележене индикаторе из 2023. године;
- повећати употребу система за заштиту путника на задњој клупи возила на „нisku вредност ИБС“ до 2028. године у односу на забележене индикаторе из 2023. године;
- индикатор некоришћења мобилног телефона побољшати на „високу вредност ИБС“ до 2028. године у односу на забележене индикаторе из 2023. године;
- Вредности индикатора који се анализирају понашање пешака побољшати на „средњу вредност ИБС“ до 2028. године у односу на забележене индикаторе из 2023. године;
- Управљати брзинама у насељу и ван насеља;
- Смањити број погинулих лица за 50% до 2028. године, посматрано у односу на 2023. годину;
- Смањити броја тешко повређених лица за најмање 15% до 2028. године, посматрано у односу на 2023. годину;
- Смањити броја лако повређених лица за најмање 17% до 2028. године, посматрано у односу на 2023. годину;
- Без погинуле деце у периоду до 2028. године.

4.5.2. Дугорочни циљеви

Најважнији дугорочни циљеви у области безбедности саобраћаја које би Општина Житиште требало да достигне у наредних 5 година, односно до 2030. године година су:

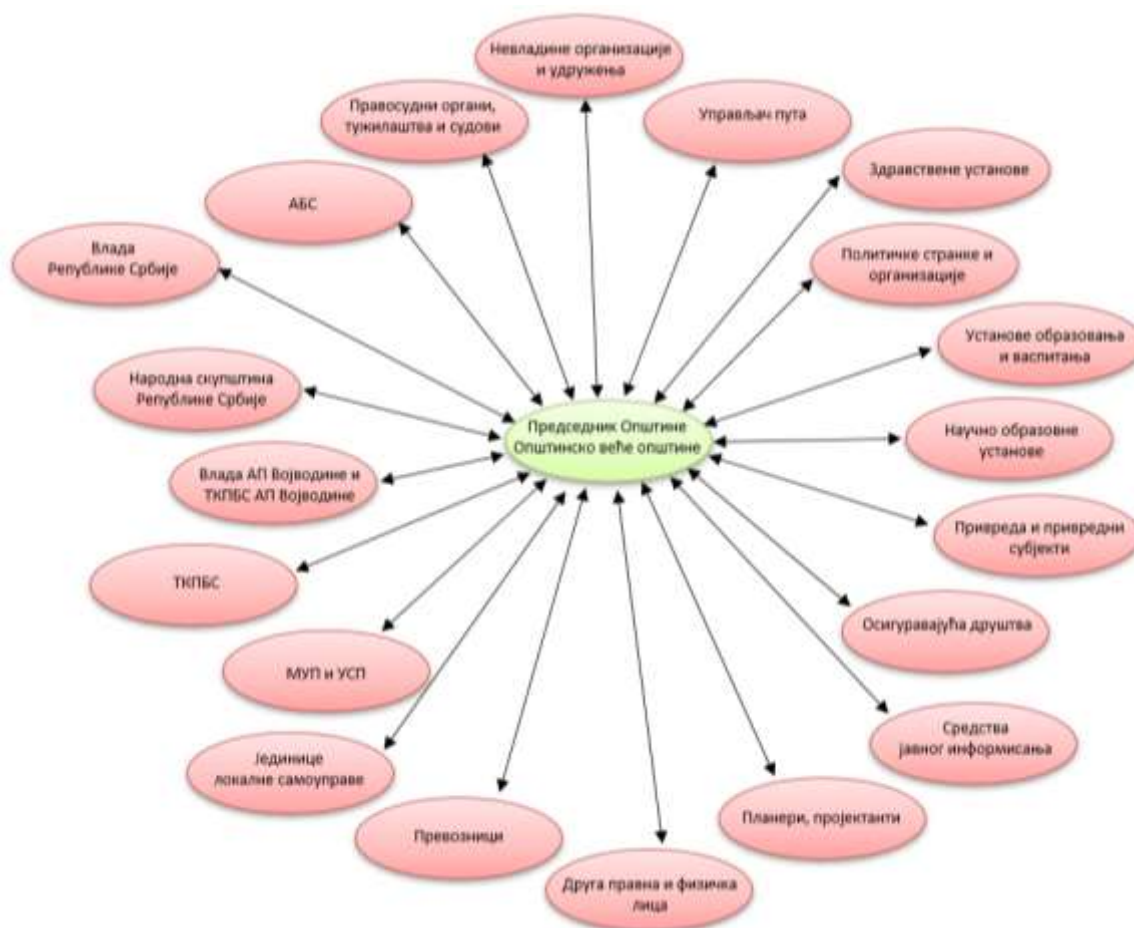
- Успоставити заштитни систем у безбедности саобраћаја који ће бити подржан од политичара, стручне и медијске јавности;
- Успоставити стабилан систем финансирања безбедности саобраћаја;
- Спроводити мере за безбедно учешће рањивих учесника у саобраћају;
- Спроводити мере за безбедно учешће возача моторних возила у саобраћају;
- Спроводити мере за безбедно учешће деце у саобраћају;
- Створити и фаворизовати немоторизоване врсте саобраћаја;
- Обезбедити контролисан приступ централној зони општине Житиште моторним возилима и проширити зоне које нису намењене за одвијање моторизованог саобраћаја;
- обезбедити добро функционисање јавног превоза путника или/и комбинованог јавног превоза путника;



- Бити међу најбезбеднијим ЛС у Републици Србији;
- Без погинулих лица до 2030. године, посматрано у односу на 2023. годину;
- Смањен број тешко повређених лица за најмање 30% до 2030. године, посматрано у односу на 2023. годину;
- Смањење броја лако повређених лица за 50% до 2030. године, посматрано у односу на 2023. годину;
- Без погинуле деце и у периоду до 2030. године.

4.6. САРАДЊА И НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Мере и активности које су предвиђене Стратегијом реализоваће владине институције, институције ЈЛС, привредни субјекти, организације цивилног друштва и други (Слика бр. 12).



Слика бр. 12. Субјекти заинтересовани за безбедност саобраћаја

У акционим плановима безбедности саобраћаја биће одређени носиоци за сваку меру и активност појединачно. Носиоци активности су најодговорнији за покретање и реализацију активности. Они ће, у складу са акционим планом, планирати и благовремено покретати све субјекте који су укључени у реализацију активности, обезбеђивати предуслове за успешну реализацију, реализовати активност, пратити реализацију и извештавати о резултатима. Када је то примерено врсти активности, а посебно када је то предвиђено



акционим планом, носилац активности ће у реализацију, благовремено укључивати друге субјекте и старати се о доброј комуникацији, сарадњи и усаглашеном деловању (унапређивати комуникацију, координацију и кооперацију).

Други субјекти који могу помоћи успешној реализацији мера и активности, а посебно они чије учешће је предвиђено акционим планом, учествоваће у реализацији, у складу са својим надлежностима, облашћу деловања и могућностима, а све у циљу што успешније реализације и достизања стратешких циљева безбедности саобраћаја. При томе ће носилац активности и сви укључени субјекти радити у складу са принципима безбедног система и другим принципима на којима се темељи стратегија.

4.7. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА

Националне стратегије, као и стратегије локалних самоуправа треба да прате препоруке и смернице из Глобалног плана Деценије акције о безбедности саобраћаја 2021. до 2030. године. Глобални план Деценије акције о безбедности саобраћаја је кључни документ који је развијен од стране WHO и регионалних комисија Уједињених нација у сарадњи са другим партнерима. У Глобалном плану Деценије акције о безбедности саобраћаја опредељено је пет кључних области рада за достизање циља смањења броја погинулих и повређених лица у саобраћају за 50% до 2030. године и то:

- Мултимодални транспорт и планирање намене површина;
- Безбедни путеви;
- Безбедна возила;
- Безбедни учесници у саобраћају;
- Активности након саобраћајне незгоде.

Национална стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за 2023. до 2025. године усвојена је 2023. године. Акциони план садржи 248 активности и 31 меру које су фокусиране на пет кључних стубова безбедности:

- Управљање системом безбедности саобраћаја;
- Безбедни путеви;
- Безбедна возила;
- Безбедни учесници у саобраћају;
- Реакције након саобраћајних незгода.

4.7.1. КЛАСИФИКАЦИЈА КЉУЧНИХ СТУБОВА У СКЛАДУ СА НАЦИОНАЛНОМ СТРАТЕГИЈОМ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2030. ГОДИНЕ

Прва кључна област рада (први стуб): Систем управљања безбедношћу саобраћаја

Нова Стратегија о безбедности саобраћаја која је усвојена и према којој треба да се базирају и наслањају сва стратешка документа локалних самоуправа предвиђа посматрање безбедности саобраћаја кроз неколико оквира а то су: стратешки, правни, институционални оквир, финансирање и комуникација и координација и кооперација у систему безбедности саобраћаја.



Стратешки оквир препознаје стратешка документа у овој области на свим нивоима а према којима се управља и нова национална Стратегија. Глобална документа су нагласила почетак друге Декаде акције за безбедност саобраћаја (2021-2030. године) где је наглашено да све локалне заједнице, односно органи управе морају донети локална стратешка документа у области безбедности саобраћаја. Врло мали број јединица на локалу је донео ова документа, а највећи део тек треба и у скорије време и општина Житиште ће имати овај важан стратешки документ.

Правни оквир се позива на све законе и правилнике који прате и уређују ову област. На самом врху као кровни је Закон о безбедности саобраћаја (ЗОБС), а прате га сви остали закони који имају додира са безбедношћу где се највише мисли на оне о путевима, прекршајима, железници, кривичном закону, буџету, осигурању и другим релевантним за решавање проблема у овој области. Проблем у претходном Закону о безбедности саобраћаја био је нередовно извештавање и ненаменско трошење средстава, односно није постојала адекватна контрола трошења истих и непостојање санкција за локалне управе које су кршиле законске прописе. Проблем са градовима међу којима је и општина Житиште, где постоје укрштања друмског и железничког саобраћаја, а постоји неусклађеност са прописима из оба закона који прате безбедност друмског и безбедност железничког саобраћаја у домену надлежности између управљача.

Финансијски оквир финансирања безбедности саобраћаја у нашој земљи је добио високе оцене од домаћих и европских стручњака и институција али је проблем био ненаменско трошење средстава од стране појединих локалних самоуправа који нису на прави начин улагали средстава у безбедност саобраћаја већ их трошили на нетранспарентан начин. Предлогом за измењено финансирање које је препознао новоусвојени Закон о безбедности саобраћаја, односно измене које су рађене у делу финансирања, се очекује да се ови проблеми ненаменског трошења средстава реше у наредном периоду.

Институционални оквир предвиђа да се предвиде институције и органи одговорни за спровођење и унапређење система безбедности саобраћаја почев од највиших државних органа као што су: Тело за координацију послова безбедности саобраћаја на националном нивоу и сва Тела и Савети на локалном нивоу, све државне институције као и приватни сектор и невладине организације.

Конкуренија, комуникација, координација и кооперација, концепт познат као 4К предвиђа унапређење у сва 4 домена између важних чинилаца како по вертикалном тако и по хоризонталном нивоу хијерархије у свим сегментима, стручним, политичким и другим важним за унапређење безбедности саобраћаја.

Друга кључна област рада (други стуб): Безбедни путеви

Оно што је новина последњих година јесте да се системски ради на унапређењу безбедности у саобраћају на путној мрежи, односно путној инфраструктури од самог почетка планирања путева, преко пројектовања и наравно изградње и употребе путне мреже. Нови алати се усаглашавају и са европским прописима који омогућавају да се системски прати и унапређује безбедност на путној мрежи која подразумева и ангажовање проверивача пута



и ревизора на путевима. За све ове ствари задужени су управљачи путева на путној мрежи где се једино дели надлежност на проласцима државних путева кроз насеља. У овом сегменту препорука за све јединице локалне самоуправе а међу њима и општина Житиште је да се спроведе стручан приступ и да се спроведе независне оцене утицаја пута на настанак саобраћајних незгода са погинулим лицима и да се на основу њих примењују мере за отклањање уочених утицаја пута на настанак незгода. Органи локалних самоуправа приликом наручивања пројектне документације мораће водити рачуна о планирању и пројектовању опраштајућих путева који ће ублажити последице саобраћајних незгода јер је у постојећем планском систему пројектовања постојала неусклађеност између ограничења и стварних брзина кретања возила. Проблем контролора, односно инспектора који контролишу путну инфраструктуру мораће се решити повећањем броја људи који ће се бавити истим, а у циљу унапређења безбедности саобраћаја на територији општине Житиште.

Четврта кључна област рада (четврти стуб): Безбедни учесници у саобраћају

Оно што је у овој области је важно да је људски фактор препознат као кључни фактор у безбедности саобраћаја и да има велики утицај на настанак саобраћајних незгода. Постојећи показатељи нам говоре да је, од формирања Агенције за безбедност саобраћаја, успостављен растући тренд поштовања прописа као и да се смањује број оних који прекорачују дозвољене брзине. Још увек је све ово на ниском нивоу и предстоје велики напори да се и у овом сегменту доста уради и да се достигну резултати слични европским. Оно што је и у Европској унији дало најбоље резултате јесте унапређење саобраћајног васпитања и образовања са комбинаториком мера принуде. Оно што је и пре било познато, а и локалне самоуправе треба да наставе са великим бројем спроведених едукација за све категорије становништва, односно учесника у саобраћају како би се утицало на подизање свести код истих и формирање позитивних ставова о безбедном учешћу у саобраћају. Унапређење законских аката у овој области мора бити флексибилно кроз увођење нових система и мера које доприносе зацртаним циљевима. Оно што је интересантно, а са чиме треба и наставити, јесте употреба система аутоматске детекције прекршаја и процесуирање појединаца које ће осим мера репресије, убудуће деловати на учеснике у саобраћају да ће уколико буду чинили прекршаје исти бити откривени и санкционисани.

Пета кључна област (пети стуб): Деловање након саобраћајне незгоде

У овој области постоји велики простор за деловање јер постоји много недостатака и неусаглашености између служби које су надлежне у систему за деловање након саобраћајних незгода. Јединице МУП-а Србије, односно полиција једина има законом дефинисану процедуру поступања у случају настанка саобраћајних незгода. Сви остали, ватрогасно-спасилачке јединице и службе хитне мецинске помоћи делују без прописаних процедура и правила. Заједничке обуке између припадника различитих служби су веома ретке или



готово да не постоје а нарочито је изражен проблем деловања након масовних саобраћајних незгода када су многи животи могли бити спашени.

Време одзива је такође дискутабилно јер сваки лекар произвољно уписује време доласка, а оно је евидентирано у укупном систему одзива за све случајеве па не постоје прецизне евиденције одзива искључиво за реаговање након саобраћајне незгоде. Такође велики простор где се може деловати је и снабдевање ватрогасно спасилачких јединица потребним алатима за резање возила ради бржег евакуисања повређених лица и куповина лакших и бржих возила ради бржег доласка на место незгоде.

4.7.2. КЛАСИФИКАЦИЈА КЉУЧНИХ СТУБОВА У СКЛАДУ СА ПЕТ СТУБОВА ГЛОБАЛНОГ ПЛАНА АКТИВНОСТИ ЗА ДЕКАДУ 2021-2030 (WHO, UN)

Имајући у виду кључне стубове безбедности саобраћаја односно области рада Глобалног плана Деценије акције о безбедности саобраћаја 2021. до 2030. године и Националне стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за 2023. до 2025. године, Стратегију безбедности саобраћаја општине Житиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом обухватиће пет кључних стубова односно области рада безбедности саобраћаја:

- Мултимодални транспорт и планирање намене површина;
- Безбедни путеви;
- Безбедна возила;
- Безбедни учесници у саобраћају;
- Активности након саобраћајне незгоде.

Прва кључна област (први стуб): Мултимодални транспорт и планирање намене површина

Препоручене мере у стубу „Мултимодални транспорт и планирање намене површина“ су:

- Планирање мрежа јавног превоза које ће бити добро повезане са пешачким и бициклическим саобраћајем и инфраструктуром;
- Увођење паркинг простора за двоточкаше на станицима јавног превоза путника;
- Изградња пешачких зона са безбедним прелазима и добром осветљеношћу;
- Успостављање мреже бициклических стаза које су физички одвојене од моторног саобраћаја;
- Постављање саобраћајне сигнализације и одговарајућих саобраћајних ознака за пешаке и бициклисте;
- Примена концепта „дељења површина“ (shared spaces) где пешаци, бициклисти и моторна возила деле простор, али уз ограничења брзине;
- Промовисање „паметних улица“ које укључују сензоре за детекцију пешака и других учесника у саобраћају;
- Ограничење приступа моторним возилима у центру града;
- Подстицање употребе електричних возила и возила са ниском емисијом;



- Реорганизација простора у корист одрживог транспорта (нпр. претварање паркинга у бициклическе стазе или зелене површине);
- Кампање које подстичу коришћење јавног превоза, бицикала и пешачења;
- Образовни програми за промоцију безбедног понашања у мултимодалном саобраћају;
- Инсталација паметних семафора који оптимизују проток саобраћаја и дају предност пешацима и бициклическим;
- Креирање мобилних апликација за информисање грађана о најсигурнијим и најефикаснијим рутама.

Друга кључна област (други стуб): Безбедни путеви

Препоручене мере у стубу „Безбедни путеви“ су:

- Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева;
- Поправка оштећења, изградња квалитетних коловоза и тротоара са довољном ширином;
- Праћења утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута;
- Унапређење безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеља;
- Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама;
- Постављање кружних токова или семафора са јасном саобраћајном сигнализацијом ради смањења конфликта између возача моторних возила и немоторизованих учесника у саобраћају;
- Одвајање бициклических и пешачких површина од моторног саобраћаја;
- Увођење зона са смањеном брзином;
- Постављање лежећих полицајаца, издигнутих пешачких прелаза и визуелних знакова за успоравање возила;
- Јасно видљиви пешачки прелази са додатним осветљењем;
- Семафори са временским прилагођавањем за безбедан пролазак пешака;
- Семафори са детекцијом пешака и возила који оптимизују проток саобраћаја применом „паметне“ сигнализације;
- Постављање камера за праћење прекорачења брзине и непрописног паркирања;
- Пројектовање зона које комбинују стамбене, пословне и рекреативне просторе са смањеним моторним саобраћајем.

Трећа кључна област (трећи стуб): Безбедна возила

Препоручене мере у стубу „Безбедна возила“ су:

- Обновљен и у погледу безбедносних својстава унапређен возни парк;
- Унапређење система одржавања возила, надоградње безбедносних система комерцијалних возила и трактора и контроле техничке исправности возила;



- Унапређење система стимулација, фискалних подстицаја, субвенције и других погодност;
- Захтевати високе стандарде за нова и половна возила, системе за заштиту деце, сигурносне појасеве, кациге и томе слично;
- Захтевати високе стандарде опремање аутобуса и других видова јавног превоза савременим безбедносним технологијама;
- Захтевати програме за одстрањивање старих и неисправних возила са путева;
- Организовање акција за подизање свести о важности безбедности возила.

Четврта кључна област (четврти стуб): Безбедни учесници у саобраћају

Препоручене мере у стубу „Безбедни учесници у саобраћају“ су:

- Организација кампања које промовишу безбедно понашање у саобраћају (коришћење сигурносног појаса, поштовање ограничења брзине, избегавање вожње под дејством алкохола);
- Посебна пажња посвећује се едукацији рањивих учесника у саобраћају;
- Обезбеђивање тротоара, бициклистичких стаза и пешачких зона;
- Побољшање видљивости пешачких прелаза и употреба адаптивних семафора;
- Увођење зона са смањеном брзином (на пример, 30 km/h у близини школа);
- Строга контрола и санкције за непоштовање употребе сигурносног појаса и дечијег седишта;
- Ригорозна примена казни за прекршаје као што су прекорачење брзине, употреба мобилних телефона током вожње и вожња под дејством алкохола;
- Инсталација камера за праћење кршења саобраћајних прописа;
- Коришћење технологија као што су системи за спречавање судара, упозорење на мртви угао и адаптивни темпомат;
- Повећана контрола на алкохол и развој технологија за детекцију умора код возача;
- Коришћење савремених возила опремљених системима за активну и пасивну безбедност;
- Увођење атрактивних и приступачних алтернатива индивидуалном превозу;
- Едукација учесника у саобраћају о безбедном понашању у саобраћају;
- Подизање свести возача и пролазника о значају прве помоћи;
- Праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају.

Пета кључна област (пети стуб): Активности након саобраћајне незгоде

Препоручене мере у стубу „Активности након саобраћајне незгоде“ су:

- Нормативизација опремљености и обучености хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде;
- Успостављање савременог квалитетног комуникационог система;



- Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде;
- Успостављање база података о дејствима хитних служби након саобраћајне незгоде;
- Опремање хитних служби опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајне незгоде;
- Успостављање повољног окружења за лаичку помоћ повређенима у саобраћајним незгодама.

4.8. ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ, ЕВАЛУАЦИЈА И ИЗВЕШТАВАЊЕ

У циљу што ефикаснијег достизања циљева, неопходно је успоставити процес непрекидног, стручног и на науци заснованог праћења стања безбедности саобраћаја и реализације мера и активности које предвиђа ова Стратегија.

Праћење стања безбедности саобраћаја представља непрекидан процес који је заснован на подацима и на науци. Праћење стања безбедности саобраћаја спроводи се у циљу редовног извештавања надлежних институција, стручне и најшире јавности, као и у циљу дефинисања остварених и неостварених циљеве Стратегије.

У циљу праћења стања безбедности саобраћаја неопходно је успоставити редовно праћење најважнијих обележја безбедности саобраћаја за територију општине Житиште и то:

- Апсолутних и релативних показатеља о саобраћајним незгодама и последицама саобраћајних незгода;
- Индикатора перформанси система безбедности саобраћаја;
- Изложености учесника у саобраћају;
- Ставова о ризицима у саобраћају;
- Показатеља о путевима;
- Показатеља о возилима;
- Саобраћајних прекршаја;
- Стања капацитета и интегритета најважнијих субјеката на државном и нижим нивоима и других релевантних показатеља.

Извештавање о стању безбедности на територији општине Житиште подразумева:

- Годишње извештавање;
- Јавне презентације;
- Ревизије и препоруке.

Годишњи извештаји требају да обухвате праћење тока, тренда и реализације свих дефинисаних циљева како у Стратегији, тако и у Акционом плану. Дакле, годишњи извештаји требају да садрже почетну и постигнуту вредност неког показатеља, односно циља, као и тренд који је остварен. Уколико постигнути резултати одступају од тренда потребно је утврдити утицајне факторе који су довели до одступања, али утврдити и корективне управљачке мере којима би се обезбедило достизање дефинисаног циља. Годишње извештаје потребно је приказивати путем статистичке анализе, као и помоћу графичких статистичких приказа.

Обједињени извештаји свих појединих субјеката, носилаца активности из Акционог план потребно је подносити Општинском већу и Скупштини општине



и јавно презентовати. На јавном презентацији Извештаја анализираће се спроведене мере и активности, односно ефекти спроведених мера и степен достизања циљева. За све активности које нису реализоване неопходно је сагледати разлоге због којих нису реализоване и дефинисати мере односно препоруке за решавање конкретних проблема. Стручна јавност ће, по потреби, предлагати корективне мере: интензивирање спровођења планираних мера и активности, кориговање планираних или додавање нових мера и активности. ТКПБС би требало да на свакој седници анализира: најважније показатеље безбедности саобраћаја, спроведене мере и активности из ове Стратегије.

Посебно је важно омогућити редовно извештавање јавности о стању безбедности саобраћаја путем електронских и других медија. Извештаје треба учинити доступним стручној и најширој јавности путем интернета. У штампаним и електронским медијима објављивати најважније податке о стању безбедности саобраћаја. У телевизијским и радио емисијама говорити о ризицима у саобраћају, као и мерама и активностима за унапређење безбедности саобраћаја.



5. ЛИТЕРАТУРА

- [1] АБС. (2023.) Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 2023. годину. Београд. https://www.abs.gov.rs/static/uploads/15294_zitiste2023ls.pdf
- [2] Department for Transport. (2009). Advice about local road safety strategies. London.
- [3] Duarte, A., Corben, B. (1998). IMPROVEMENT TO BLACK SPOT TREATMENT STRATEGY, Report No. 132, Monash University, Accident Research Centre.
- [4] Elvik, R. (2007). ROAD SAFETY MANAGEMENT BY OBJECTIVES: A CRITICAL ANALYSIS OF THE NORWEGIAN APPROACH, Accident Analysis and Prevention Vol. 40, pp. 115-122.
- [5] European Commission, Directorate-General for Energy and Transport. Halving the number of road accident victims in the eu by 2010: a shared responsibility.
- [6] European Commission. 2003. Saving 20 000 lives on our roads: a shared responsibility.
- [7] European Parliament. The European Strategic Action Plan for Road Safety 2021-2030.
- [8] Lacroix, J., Silcock, D. (2002). Urban road safety, sustainable transport: a sourcebook for policy-makers in developing cities. BMZ.
- [9] PRI. (2000). International road safety strategy.
- [10] PRI. (2000). National strategic road safety plans: code of good practice.
- [11] SEETO. Proposed regional road safety strategy: Information and discussion about the draft of the RRSS.
- [12] Службени гласник РС. бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – УС и 44/14. Национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима и акциони план за Републику Србију, за период од 2013. до 2020. године
- [13] Службени гласник РС. број 30/18. Стратегија безбедности саобраћаја републике србије за период од 2023 до 2030. године са акционим планом за 2023. до 2025. године. <https://www.abs.gov.rs/rsc/strateska-dokumenta>
- [14] United Nations. (2005). Resolution adopted by the general assembly, 60/05. Improving global road safety, General Assembly, sixtieth session, agenda item 60.
- [15] United Nations. (2010). Resolution adopted by the general assembly, 64/255. Improving global road safety, General Assembly, sixty-fourth session, agenda item 46.
- [16] United Nations. Global plan for the decade of action for road safety 2011-2020.
- [17] United Nations. Global plan for the decade of action for road safety 2021-2030.
- [18] Vujanić, M., Lipovac, K., Jovanović, D., Pešić D., Antić, B. (2013). "BOTTOM-UP" AND "TOP-DOWN" Approach for defining road safety strategy- case study: city of Belgrade, IJTTE vol. 3(2), pp. 185-203, issn 2217-544x (print), issn 2217-5652 (online), doi 10.7708/2217-544x
- [19] WHO Regional Office for Europe. (2009). European status report on road safety: towards safer roads and healthier transport choices. Copenhagen.
- [20] WHO. (2004). Preventing road traffic injury: a public health perspective for europe.
- [21] WHO. (2004). World report on road traffic injury prevention.
- [22] WHO. (2006). Road traffic injury prevention: training manual.
- [23] WHO. (2015). Global Status Report on Road Safety, дана 12.10.2024. године. интернет адреса: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/



6. ПОПИС СЛИКА

Слика бр. 1. Алгоритам процеса формирања стратегије безбедности саобраћаја.....	9
Слика бр. 2. План активности.....	11
Слика бр. 3. Приказ главних области деловања (стубова).....	30
Слика бр. 4. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези са не коришћењем мобилних телефона у вожњи и прелазака пешака на „зелено“ светло (АБС, 2023).....	91
Слика бр. 5. Дефинисање боје индикатора у вези са заштитним системима (АБС, 2023).....	91
Слика бр. 6. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези са преласком коловоза од стране пешака на пешачком прелазу (АБС, 2023).....	91
Слика бр. 7. Вредности свих индикатора за посматрану локалну самоуправу у Републици Србији (АБС, 2023).....	92
Слика бр. 8. Тренд % некоришћења мобилних телефона у вожњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023).....	93
Слика бр. 9. Тренд % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023).....	93
Слика бр. 10. Тренд % употребе заштитних система за децу до 12 година у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023).....	93
Слика бр. 11. Упоредна анализа одабраних ставова и самопријављено понашање учесника у саобраћају (Службени гласник, 30/18).....	100
Слика бр. 12. Субјекти заинтересовани за безбедност саобраћаја.....	106



7. ПОПИС ТАБЕЛА

Табела бр. 1. Пример SWOT анализе за једну од општина.....	10
Табела бр. 2. Ефекти примењених третмана црних тачака.....	13
Табела бр. 3. Кључне компоненте локалне стратегије безбедности саобраћаја.....	17
Табела бр. 4. Стопа смртности услед повреда у друмском саобраћају (на 100.000 становника) у регионима WHO, 2002. година.....	18
Табела бр. 5. Кључне компоненте локалне стратегије безбедности саобраћаја.....	22
Табела бр. 6. Фактори безбедности саобраћаја.....	23
Табела бр. 7. Укупан број саобраћајних незгода на територији Републике Србије према врсти незгоде, за период од 2014. до 2023. године.....	50
Табела бр. 8. Расподела саобраћајних незгода по општинама у Републици Србији, према врсти незгоде за период од 2014. - 2023. године.....	51
Табела бр. 9. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти незгоде, за период од 2014. до 2023. године.....	58
Табела бр. 10. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и годинама, за период од 2014. до 2023. године.....	58
Табела бр. 11. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и половима, за период од 2014. до 2023. године.....	60
Табела бр. 12. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и старости учесника, за период од 2014. до 2023. године.....	61
Табела бр. 13. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месецима у току године, за период од 2014. до 2023. године.....	64
Табела бр. 14. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и данима у току недеље, за период од 2014. до 2023. године.....	65
Табела бр. 15. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и часовима у току дана, за период од 2014. до 2023. године.....	68
Табела бр. 16. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месту настанка, за период од 2014. до 2023. године.....	68
Табела бр. 17. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месту настанка, за период од 2016. до 2023. године.....	70
Табела бр. 18. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и типу раскрснице, за период од 2014. до 2023. године.....	71
Табела бр. 19. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и начину регулисања раскрснице, за период од 2014. до 2023. године.....	73
Табела бр. 20. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и категорији возила, за период од 2014. до 2023. године.....	74
Табела бр. 21. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и својству учесника у саобраћају, за период од 2014. до 2023. године.....	76
Табела бр. 22. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и условима видљивости, за период од 2014. до 2023. године.....	77
Табела бр. 23. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и условима видљивости, за период од 2016. до 2023. године.....	79



Табела бр. 24. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и типовима, за период од 2014. до 2023. године.....	81
Табела бр. 25. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и групи утицајних фактора, за период од 2016. до 2023. године.....	82
Табела бр. 26. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и утицајним факторима, за период од 2016. до 2023. године.....	84
Табела бр. 27. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и маневру пешака, за период од 2016. до 2023. године.....	86
Табела бр. 28. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и положају седења, за период од 2016. до 2023. године.....	88
Табела бр. 29. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и коришћењу пасивне заштите, за период од 2016. до 2023. године.....	89



8. ПОПИС ДИЈАГРАМА

Дијаграм бр. 1. Стопе смртности од повреда у друмском саобраћају на 100.000 становника, на подручју Европског региона Светске здравствене организације.....	15
Дијаграм бр. 2. Расподела активности према стубовима деловања, изражено у процентима.....	44
Дијаграм бр. 3. Расподела саобраћајних незгода према врсти незгоде.....	48
Дијаграм бр. 4. Укупан број саобраћајних незгода на територији Републике Србије, за период од 2014. до 2023. године.....	48
Дијаграм бр. 5. Укупан број саобраћајних незгода са погинулим лицима на територији Републике Србије, за период од 2014. до 2023. године.....	49
Дијаграм бр. 6. Укупан број саобраћајних незгода са повређеним лицима на територији Републике Србије, за период од 2014. до 2023. године.....	50
Дијаграм бр. 7. Расподела саобраћајних незгода према врсти незгоде.....	56
Дијаграм бр. 8. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште, за период од 2014. до 2023. године.....	56
Дијаграм бр. 9. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти незгоде, за период од 2014. до 2023. године.....	57
Дијаграм бр. 10. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и годинама, за период од 2014. до 2023. године.....	59
Дијаграм бр. 11. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и годинама, за период од 2014. до 2023. године.....	59
Дијаграм бр. 12. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и половима, за период од 2014. до 2023. године.....	60
Дијаграм бр. 13. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и половима, за период од 2014. до 2023. године.....	61
Дијаграм бр. 14. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према старости учесника, за период од 2014. до 2023. године.....	62
Дијаграм бр. 15. Последице саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и старости учесника, за период од 2014. до 2023. године.....	62
Дијаграм бр. 16. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према месецима у току године, за период од 2014. до 2023. године.....	63
Дијаграм бр. 17. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месецима у току године, за период од 2014. до 2023. године.....	64
Дијаграм бр. 18. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према данима у току недеље, за период од 2014. до 2023. године.....	65
Дијаграм бр. 19. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и данима у току недеље, за период од 2014. до 2023. године.....	66
Дијаграм бр. 20. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према часовима у току дана, за период од 2014. до 2023. године.....	66
Дијаграм бр. 21. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и часовима у току дана, за период од 2014. до 2023. године.....	67
Дијаграм бр. 22. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према месту настанка, за период од 2014. до 2023. године.....	69



Дијаграм бр. 23. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месту настанка, за период од 2014. до 2023. године.....	69
Дијаграм бр. 24. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према месту настанка, за период од 2016. до 2023. године.....	70
Дијаграм бр. 25. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и месту настанка, за период од 2016. до 2023. године.....	71
Дијаграм бр. 26. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према типу раскрснице, за период од 2014. до 2023. године.....	72
Дијаграм бр. 27. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и типу раскрснице, за период од 2014. до 2023. године.....	72
Дијаграм бр. 28. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према начину регулисања раскрснице, за период од 2014. до 2023. године.....	73
Дијаграм бр. 29. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и начину регулисања раскрснице, за период од 2014. до 2023. године.....	74
Дијаграм бр. 30. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према категорији возила, за период од 2014. до 2023. године.....	75
Дијаграм бр. 31. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и категорију возила, за период од 2014. до 2023. године.....	75
Дијаграм бр. 32. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према својству учесника у саобраћају, за период од 2014. до 2023. године.....	76
Дијаграм бр. 33. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и својству учесника у саобраћају, за период од 2014. до 2023. године.....	77
Дијаграм бр. 34. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према условима видљивости, за период од 2014. до 2023. године.....	78
Дијаграм бр. 35. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и условима видљивости, за период од 2014. до 2023. године.....	78
Дијаграм бр. 36. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према условима видљивости, за период од 2016. до 2023. године.....	79
Дијаграм бр. 37. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и условима видљивости, за период од 2016. до 2023. године.....	80
Дијаграм бр. 38. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према групи утицајних фактора, за период од 2016. до 2023. године.....	83
Дијаграм бр. 39. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и групи утицајних фактора, за период од 2016. до 2023. године.....	84
Дијаграм бр. 40. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према маневру пешака, за период од 2016. до 2023. године.....	87
Дијаграм бр. 41. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и маневру пешака, за период од 2016. до 2023. године.....	87
Дијаграм бр. 42. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према положају седења, за период од 2016. до 2023. године.....	88
Дијаграм бр. 43. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и положају седења, за период од 2016. до 2023. године.....	89



Дијаграм бр. 44. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према коришћењу пасивне заштите, за период од 2016. до 2023. године.....	90
Дијаграм бр. 45. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Житиште према врсти и коришћењу пасивне заштите, за период од 2016. до 2023. године.....	90
Дијаграм бр. 46. % некоришћења мобилних телефона у вожњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023).....	94
Дијаграм бр. 47. % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023).....	95
Дијаграм бр. 48. % употребе сигурносног појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023).....	96
Дијаграм бр. 49. % употребе заштитних система за децу до 12 година по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023).....	97
Дијаграм бр. 50. % правилног коришћења сигурносних појасева, односно дечијих система заштите у путничким аутомобилима по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023).....	98
Дијаграм бр. 51. % који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима (укупно за несемафорисане и несемафорисане пешачке прелазе) по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023).....	99
Дијаграм бр. 52. Удео укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном бруто домаћем производу, у процентима (Службени гласник, 30/18).....	101
Дијаграм бр. 53. Жељено стање броја погинулих лица, у односу на 2023. годину.....	103
Дијаграм бр. 54. Жељено стање броја тешко повређених лица, у односу на 2023. годину.....	103
Дијаграм бр. 55. Жељено стање броја лако повређених лица, у односу на 2023. годину.....	104