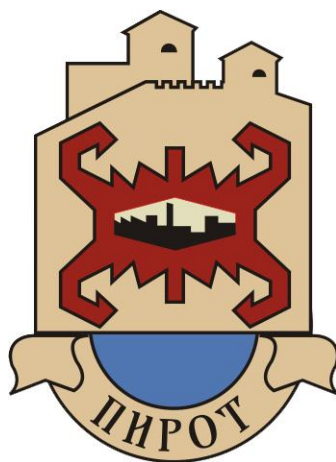


РЕПУБЛИКА СРБИЈА

ГРАД ПИРОТ



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА
за период од 2018.године до 2023.године

Пирот, 2017.год.

Наручилац:

**ГРАД ПИРОТ
САВЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА**

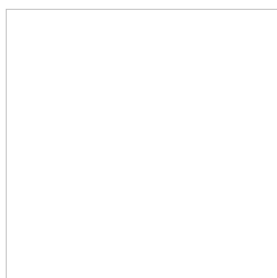
Врста документације:

Стратегија безбедности саобраћаја



**Обрађивач:
„ХАРМОНИЈА ПРОЈЕКТ“ д.о.о.
Ул. Војводе Мишића бр.13/б
34000 Ваљево**

Печат и потпис:



**Одговорно лице:
Светозар Клајић, дипл.инж.грађ.
Директор**

Аутори:

Душан Бесара, дипл.инж.саоб.

Слађана Антонић, дипл.инж.саоб.

Консултант:

др Владимир Јевтић, дипл.инж.саоб.

Број документације:

I бр.06/45-17

Место и датум:

Пирот, 2017.год.



СКУПШТИНА ГРАДА ПИРОТА

На основу члана 32. став 1. тачка 20. Закона о локалној самоуправи („Сл. гласник РС“, бр.129/07), члана 25. став 1. тачка 48. Статута града Пирота („Сл. лист града Ниша“, бр.52/16) и члана 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр.41/2009, 53/2010, 101/2011, 55/2014 и 9/2016), Скупштина града Пирота, на седници одржаној дана 29.11.2017. године, донела је

ОДЛУКУ

Усваја се Стратегија безбедности саобраћаја на територији града Пирота за период од 2018. до 2023. године.

Стратегију безбедности саобраћаја на територији града Пирота доставити: Полицијској управи Пирот, Јавном предузећу за планирање и уређивање грађевинског земљишта, Јавном предузећу „Комуналац“ и основним и средњим школама на територији града Пирота.

I бр.06/45-17
29.11.2017. год.
П и р о т

ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ

Милан Поповић





САДРЖАЈ

УВОДНА РАЗМАТРАЊА	1
<i>УВОДНА РАЗМАТРАЊА</i>	2
ПОЈАМ, ЗНАЧАЈ И САДРЖАЈ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И АКЦИОНИХ ПЛАНОВА	7
ИСКУСТВА РАЗВИЈЕНИХ ЗЕМАЉА У УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	13
Мере за унапређење саобраћајне инфраструктуре	16
Остале значајне мере за унапређење безбедности у саобраћају на путевима	17
ПРЕГЛЕД СТРАТЕШКИХ ДОКУМЕНТА НА ГЛОБАЛНОМ, РЕГИОНАЛНОМ И НАЦИОНАЛНОМ НИВОУ	19
<i>СТРАТЕШКИ ДОКУМЕНТИ НА ГЛОБАЛНОМ НИВОУ</i>	20
UN - Глобални план Декаде акције за безбедност 2011.-2020.	22
<i>СТРАТЕШКИ ДОКУМЕНТИ НА НИВОУ ЕВРОПЕ</i>	24
ETSC – Road Safety Manifesto for the European Parliament Elections (2014.).....	24
ЕС – Halving the number of road accident victims in the EU by 2010: A shared responsibility (2014.)	27
<i>РЕГИОНАЛНЕ СТРАТЕГИЈЕ, ПРОГРАМИ И ПЛАНОВИ</i>	28
Транспортна опсерваторија југоисточне Европе (SEETO) – Предложена регионална стратегија безбедности саобраћаја.....	28
<i>НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА</i>	30
НАЈЗНАЧАЈНИЈИ ЕЛЕМЕНТИ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА	35
<i>ЕЛЕМЕНТИ ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА</i>	36
<i>СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ</i>	40
<i>ПРАВНИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ</i>	41
<i>СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА НА НИВОУ ГРАДА ПИРОТА</i>	46
Улога Скупштине локалне самоуправе у систему управљања безбедношћу саобраћаја....	46
Улога Градског већа у систему управљања безбедношћу саобраћаја	47
Улога Савета за безбедност саобраћаја града Пирота	47
Улога Градоначелника у систему управљања безбедношћу саобраћаја	48
Улога Градске управе у систему управљања безбедношћу саобраћаја	48
Улога јавних предузећа и установа у систему управљања безбедношћу саобраћаја.....	49
<i>НОРМАТИВНА АКТА ИЗ ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА ПИРОТА</i>	51



ОПШТЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ГРАДА ПИРОТА	61
<i>ГЕОГРАФСКО-САОБРАЋАЈНИ ПОЛОЖАЈ ГРАДА ПИРОТА</i>	62
<i>ДЕМОГРАФИЈА ГРАДА ПИРОТА</i>	63
<i>СТЕПЕН МОТОРИЗАЦИЈЕ</i>	65
АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ПИРОТА	67
<i>ВРЕМЕНСКА И ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА</i>	68
Временска расподела саобраћајних незгода по годинама у периоду 2001.-2016.год.	68
Временска расподела саобраћајних незгода по месецима у посматраном периоду.....	73
Временска расподела саобраћајних незгода по данима у недељи.....	75
Временска расподела саобраћајних незгода по сатима у току дана	78
<i>ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА</i>	81
Типологија саобраћајних незгода.....	82
Узроци и околности саобраћајних незгода	85
Расподела учесника саобраћајних незгода према категорији возила.....	88
Расподела учесника саобраћајних незгода према својству	89
Расподела учесника саобраћајних незгода према старости.....	90
Расподела учесника саобраћајних незгода према полу	92
<i>СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2001. – 2016.ГОДИНА</i>	94
Анализа безбедности пешака у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.....	96
Анализа безбедности бициклиста у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.....	97
Анализа безбедности мотоцикиста и мопедиста у периоду 2001-2016.год.	98
Анализа безбедности аутомобила у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.	99
Анализа безбедности тракториста у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.	100
Анализа безбедности ТВ у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.	101
Анализа безбедности аутобуса у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.....	102
<i>БРОЈ ПОВРЕЂЕНИХ И ПОГИНУЛИХ У ПИРОТУ У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА</i>	103
ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА).....	103
МЛАДИ (15 -30 ГОДИНА)	104
ЛИЦА СТАРОСТИ 31-45 ГОДИНА	105
ЛИЦА СТАРОСТИ 46-64 ГОДИНА	106
ЛИЦА ПРЕКО 65 ГОДИНА	107
<i>АНАЛИЗА ЈАВНОГ РИЗИКА СТРАДАЊА</i>	108
<i>ДИРЕКТНИ И ИНДИРЕКТНИ ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА</i>	112



<i>ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА ПУ ПИРОТ</i>	115
ВИЗИЈА, МИСИЈА И ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	121
<i>Визија</i>	122
<i>Мисија</i>	122
<i>Циљеви</i>	122
КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА СА ПРЕДЛОГОМ МЕРА ЗА ДОСТИЗАЊЕ ЦИЉА	123
<i>КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ</i>	124
ПРВИ СТУБ - ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА.....	124
ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ И КРЕТАЊА.....	125
ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА.....	129
ЧЕТВРТИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ.....	130
ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ.....	133
НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	135
<i>САРАДЊА И НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ</i>	136
ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ПИРОТА	139
SWOT АНАЛИЗА СИСТЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ПИРОТА	147
АКЦИОНИ ПЛАН	151



СПИСАК ГРАФИКОНА

<i>Графикон 1.1. Узроци смртности у свету лица старости 19 до 30 година, према Светској здравственој организацији</i>	<i>3</i>
<i>Графикон 4.1. Циљеви „The Road Safety Policy Orientations 2011-2020“</i>	<i>25</i>
<i>Графикон 7.1. Временска расподела укупног броја саобраћајних незгода и настрадалих лица по годинама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>69</i>
<i>Графикон 7.2. Поцентуална расподела саобраћајних незгода према последицама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>71</i>
<i>Графикон 7.3. Процентуална расподела настрадалих према тежини последица на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>71</i>
<i>Графикон 7.4. Временска расподела саобраћајних незгода према последицама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>71</i>
<i>Графикон 7.5. Временска расподела настрадалих у СН према тежини последица , на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>72</i>
<i>Графикон 7.6. Процентуална расподела погинулих у СН према периоду настанка смрти, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>72</i>
<i>Графикон 7.7. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по месецима на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>73</i>
<i>Графикон 7.8. Временска расподела саобраћајних незгода према последицама по месецима на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>74</i>
<i>Графикон 7.9. Временска расподела настрадалих у СН према последицама по месецима на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>75</i>
<i>Графикон 7.10. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по данима у току недеље на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>76</i>
<i>Графикон 7.11. Временска расподела саобраћајних незгода према последицама, по данима у току недеље, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>77</i>
<i>Графикон 7.12. Временска расподела настрадалих у СН према последицама, по данима у току недеље, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>77</i>
<i>Графикон 7.13. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по сатима у току дана на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>79</i>
<i>Графикон 7.14. Временска расподела саобраћајних незгода према последицама, по сатима у току дана на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>80</i>
<i>Графикон 7.15. Временска расподела настрадалих у СН према тежини последица, по сатима у току дана на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>80</i>



Графикон 7.16. Просторна расподела саобраћајних незгода према последицама на територији града Пирота, за период 2014.-2016.год.....	81
Графикон 7.17. Процентуална расподела СН са погинулим лицима на територији града Пирота, за период 2001-2016. године	82
Графикон 7.18. Процентуална расподела погинулих у СН на територији града Пирота, за период 2001-2016. године.....	82
Табела 7.19. Расподела саобраћајних незгода и настрадалих према типовима СН на територији града Пирота, за период 2001.-2015.год.	83
Графикон 7.20. Расподела саобраћајних незгода према последицама по типовима СН на територији града Пирота, за период 2001-2015.год.	84
Графикон 7.21. Расподела настрадалих у СН према тежини последица по типовима СН на територији града Пирота, за период 2001-2015.год.	85
Графикон 7.22. Расподела саобраћајних незгода према узроцима - околностима СН на територији ПУ Пирот, за период 2001.-2015.год.....	86
Графикон 7.23. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према узроцима СН на територији ПУ Пирот, за период 2001.-2015.год.....	87
Графикон 7.24. Расподела настрадалих у саобраћајним незгодама према категорији возила на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.	88
Графикон 7.25. Расподела настрадалих у саобраћајним незгодана према својству учесника, на територији града Пирота, за период 2001.-2016.год.	89
Графикон 7.26. Процентуална расподела погинулих у СН према својству учесника, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.	90
Графикон 7.27. Процентуална расподела повређених у СН према својству учесника, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.	90
Графикон 7.28. Расподела настрадалих у СН према старости на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.....	91
Графикон 7.29. Процентуална расподела погинулих лица према старости на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.....	91
Графикон 7.30. Процентуална расподела повређених лица према старости на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.....	91
Графикон 7.31. Расподела мушких особа у саобраћајним незгодама према тежини последица по годинама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.....	93
Графикон 7.32. Расподела женских особа у саобраћајним незгодама према тежини последица по годинама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.....	93
Графикон 7.33. Процентуална расподела погинулих у СН према полу, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.	94



Графикон 7.34. Процентулна расподела повређених у СН према полу, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год	94
Графикон 7.35. Пондерисани број настрадалих возача и путника у односу на категорију возила, на територији града Пирота за период 2001-2016.год.....	94
Графикон 7.36. Пондерисани број настрадалих лица у саобраћајним незгодама са учешћем одређене категорије возила, на територији града Пирота за период 2001-2016.год.....	95
Графикон 7.37. Пондерисани број настрадалих лица у односу на старост учесника СН, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.....	95
Графикон 7.38. Број погинулих и повређених пешака у периоду 2001.-2016.год.	96
Графикон 7.39. Број настрадалих пешака по старосним групама у периоду 2001.-2016.год... ..	96
Графикон 7.40. Број настрадалих пешака по месецима у периоду 2001.-2016.год.	96
Графикон 7.41. Расподела група утицајних фактора код СН са пешацима, 2001.-2016.год.....	96
Графикон 7.42. Број погинулих и повређених бициклиста у периоду 2001.-2016.год.	97
Графикон 7.43. Број настрадалих бициклиста по старосним групама у периоду 2001.-2016.год.	97
Графикон 7.44. Број настрадалих бициклиста по месецима у периоду 2001.-2016.год.	97
Графикон 7.45. Расподела група утицајних фактора код СН са бициклистима, 2001.-2016.год.	97
Графикон 7.46. Број погинулих и повређених возача и путника МОТ и МОП у периоду 2001.-2016.год.....	98
Графикон 7.47. Број настрадалих возача и путника МОТ и МОП по старосним групама, 2001.-2016.год.....	98
Графикон 7.48. Број настрадалих возача и путника МОТ и МОП по месецима, 2001.-2016.год.	98
Графикон 7.49. Расподела група типова СН са МОТ и МОП, 2001.-2016.год.	98
Графикон 7.50. Број погинулих и повређених возача и путника ПА у периоду 2001.-2016.год. .	99
Графикон 7.51. Број настрадалих возача и путника ПА по старосним групама у периоду 2001.-2016.год.....	99
Графикон 7.52. Број настрадалих возача и путника ПА по месецима у периоду 2001.-2016.год.	99
Графикон 7.53. Расподела група типова СН са ПА, 2001.-2016.год.....	99
Графикон 7.54. Број погинулих и повређених возача и путника на трактору у периоду 2001.-2016.год.....	100
Графикон 7.55. Број настрадалих возача и путника на трактору по старосним групама у периоду 2001.-2016.год.....	100



Графикон 7.56. Број настрадалих возача и путника на трактору по месецима у периоду 2001.-2016.год.	100
Графикон 7.57. Број погинулих и повређених возача и путника у ТВ у периоду 2001.-2016.год.	101
Графикон 7.58. Број настрадалих возача и путника у ТВ по старосним групама у периоду 2001.-2016.год.	101
Графикон 7.59. Број настрадалих возача и путника у ТВ по месецима у периоду 2001.-2016.год.	101
Графикон 7.60. Расподела група типова СН са ТВ, 2001.-2016.год.	101
Графикон 7.61. Број погинулих и повређених возача и путника у БУС у периоду 2001.-2016.год.	102
Графикон 7.62. Број настрадалих возача и путника у БУС по старосним групама у периоду 2001.-2016.год.	102
Графикон 7.63. Број настрадалих возача и путника у БУС по месецима у периоду 2001.-2016.год.	102
Графикон 7.64. Број настрадале деце у СН у Пироту у периоду 2001.-2016.год.	103
Графикон 7.65. Број настрадале деце у СН по месецима у периоду 2001.-2016.год.	103
Графикон 7.66. Расподела настрадале деце у СН према својству, 2001.-2016.год.	103
Графикон 7.67. Број настрадалих младих у СН у Пироту у периоду 2001.-2016.год.	104
Графикон 7.68. Број настрадалих младих у СН по месецима у периоду 2001.-2016.год.	104
Графикон 7.69. Расподела настрадалих младих у СН према својству, 2001.-2016.год.	104
Графикон 7.70. Број настрадалих лица 31-45год. у СН у Пироту у периоду 2001.-2016.год.	105
Графикон 7.71. Број настрадалих лица 31-45год. у СН по месецима у периоду 2001.-2016.год.	105
Графикон 7.72. Расподела настрадалих лица 31-45год. у СН према својству, 2001.-2016.год.	105
Графикон 7.73. Број настрадалих лица 46-64год. у СН у Пироту у периоду 2001.-2016.год.	106
Графикон 7.74. Број настрадалих лица 46-64год. у СН по месецима у периоду 2001.-2016.год.	106
Графикон 7.75. Расподела настрадалих лица 46-64год. у СН према својству, 2001.-2016.год.	106
Графикон 7.76. Број настрадалих лица преко 65 год. у СН у Пироту у периоду 2001.-2016.год.	107
Графикон 7.77. Број настрадалих лица преко 65 год. у СН по месецима, 2001.-2016.год.	107



<i>Графикон 7.78. Расподела настрадалих лица преко 65год. у СН према својству, 2001.-2016.год.</i>	<i>107</i>
<i>Графикон 7.79. Јавни и саобраћајни пондерисани ризик страдања на територији града Пирота, за период 2010.-2016.год.</i>	<i>108</i>
<i>Графикон 7.80. Мапа јавног пондерисаног ризика страдања по општинама и градовима у РС, 2016.год.</i>	<i>109</i>
<i>Графикон 7.81. Мапа саобраћајног пондерисаног ризика страдања по општинама и градовима у РС, 2016.год.</i>	<i>110</i>
<i>Графикон 11.1. Расподела средстава за унапређење безбедности саобраћаја на територији града Пирота, у периоду 2012.-2017.год.</i>	<i>141</i>



СПИСАК ТАБЕЛА

<i>Табела 1.1. Листа водећих глобалних узрока болести и повреда, према Светској здравственој организацији.....</i>	<i>2</i>
<i>Табела 6.1. Преглед броја становника по насељеним местима града Пирота.....</i>	<i>64</i>
<i>Табела 6.2. Приказ односа између просечне месечне зараде и просечне потрошачке корпе на територији града Пирота.....</i>	<i>65</i>
<i>Табела 6.3. Преглед броја становника по годинама у Пироту.....</i>	<i>66</i>
<i>Табела 6.4. Број регистрованих возила према категоријама на територији града Пирота..</i>	<i>66</i>
<i>Табела 7.1. Временска расподела укупног броја саобраћајних незгода и настрадалих лица по годинама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>69</i>
<i>Табела 7.2. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по месецима на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>73</i>
<i>Табела 7.3. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по данима у току недеље на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.</i>	<i>76</i>
<i>Табела 7.4. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по сатима у току дана на територији града Пирота, за период 2001.-2016.год.....</i>	<i>78</i>
<i>Табела 7.5. Просторна расподела саобраћајних незгода према последицама на територији града Пирота, за период 2014.-2016.год.</i>	<i>81</i>
<i>Табела 7.6. Расподела саобраћајних незгода и настрадалих према типовима СН на територији града Пирота, за период 2001.-2015.год.</i>	<i>83</i>
<i>Табела 7.7. Расподела саобраћајних незгода према узроцима - околностима СН на територији ПУ Пирот, за период 2001.-2015. године.....</i>	<i>86</i>
<i>Табела 7.8. Расподела настрадалих у саобраћајним незгодама према категорији возила на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.....</i>	<i>88</i>
<i>Табела 7.9. Расподела настрадалих у саобраћајним незгодана према својству учесника, на територији града Пирота, за период 2001.-2016.год.....</i>	<i>89</i>
<i>Табела 7.10. Расподела настрадалих у СН према старости на територији града Пирота, за период 2001.-2016.год.</i>	<i>90</i>
<i>Табела 7.11. Временска расподела настрадалих у саобраћајним незгодама према полу, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.....</i>	<i>92</i>
<i>Табела 7.12. Јавни и саобраћајни пондерисани ризик страдања на територији града Пирота, за период 2010.-2016.год.....</i>	<i>111</i>
<i>Табела 7.13. Трошкови саобраћајних незгода према последицама на територији града Пирота, за период 2001.-2016.год.....</i>	<i>114</i>
<i>Табела 7.14. Вредности индикатора безбедности саобраћаја (ИБС) на територији града Пирота, за период 2013.-2016.год.....</i>	<i>115</i>



Табела 7.15. Вредности индикатора безбедности пешака на територији града Пирота, за 2016.год. 116

Табела 11.1. Предлог Програма коришћења средстава за унапређење безбедности саобраћаја на територији града Пирота 145

Табела 12.1. SWOT анализа система безбедности саобраћаја на територији града Пирота 148



Поглавље 1

УВОДНА РАЗМАТРАЊА



УВОДНА РАЗМАТРАЊА

Проблем безбедности саобраћаја није само проблем полиције, нити је само проблем надлежних за послове саобраћаја. Страдање у саобраћају је, пре свега, **јавни здравствени проблем**, а затим социјални, етички, хумани и **економски проблем читаве заједнице**. Наиме, у саобраћају велики број људи гине и бива повређен, а неки од њих остају трајни инвалиди. То значајно нарушава здравље људи, разара породице, ствара социјалне и хумане проблеме. Коначно, огромне друштвено-економске трошкове саобраћајних незгода плаћа привреда, што омета економски развој заједнице.

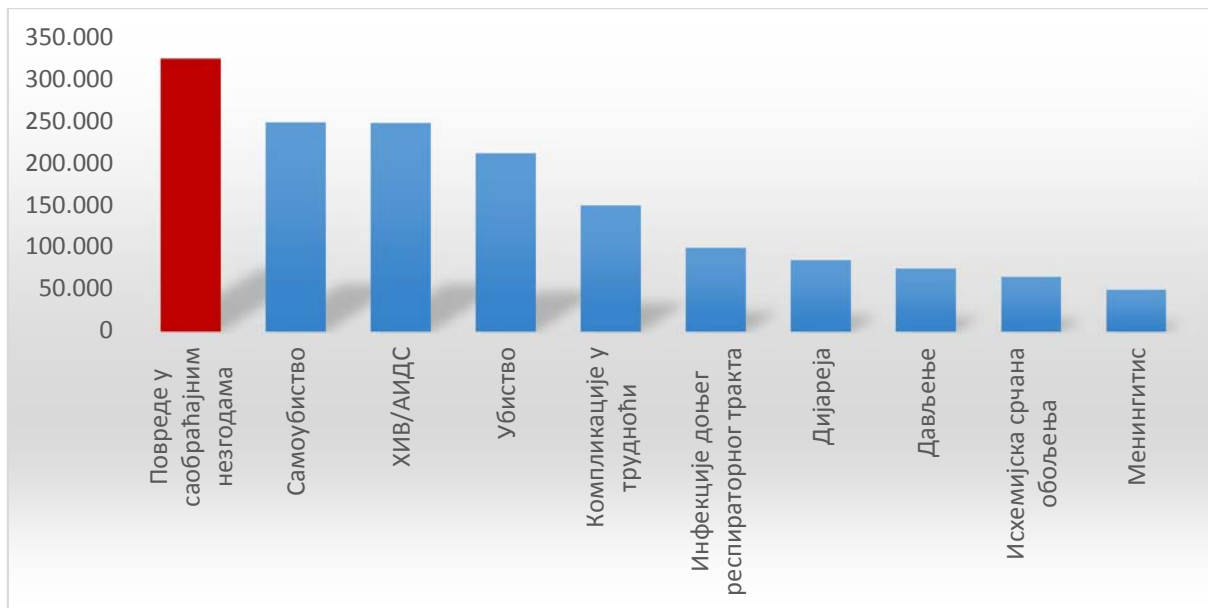
Друмски саобраћај је најсложенији и најопаснији систем са којим се човек свакодневно среће, а возило најопасније и најубојитије средство савременог човека. Према Светском извештају о превенцији повреда у друмском саобраћају¹, годишње изгуби живот око 1,3 милиона људи, а око 50 милиона бива повређено. 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.

Болест или повреда (1990.год)		Болест или повреда (2020.год.)	
1	Респираторне инфекције	1	Исхемијска 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

Табела 1.1. Листа водећих глобалних узрока болести и повреда, према Светској здравственој организацији²

¹ „Global status report on road safety 2013“ supporting a decade of action-World Health Organization

² „Global status report on road safety 2015“, World Health Organization



Графикон 1.1. Узроци смртности у свету лица старости 19 до 30 година, према Светској здравственој организацији³

Укупне економске последице саобраћајних незгода прелазе 500 милијарди долара годишње на глобалном нивоу и чине од 1 до 3% бруто националног дохотка, зависно од државе и примењеног метода израчунавања⁴. Насупрот томе, улагања у превенцију саобраћајних незгода су мала. Посебно се мало улаже у истраживања која су основ превенције и треба да обезбеде оптимално управљање безбедношћу саобраћаја.

С обзиром да безбедност саобраћаја представља један од највећих проблема, данас се у развијеним земљама све мање расправља о томе да ли је могуће, већ како је оптимално управљати безбедношћу саобраћаја.

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

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

Имајући ово у виду, Уједињене нације су донеле низ резолуција о глобалном проблему страдања у саобраћају у којима се указује на значај проблема безбедности саобраћаја, потребу јачања положаја институција у систему, доношења и спровођења стратешких докумената на свим нивоима. Поред Уједињених нација и друге организације као што је Светска здравствена организација, Европска унија и друге донеле су међународна стратешка документа која могу послужити као основ и оквир за националне, регионалне и локалне стратегије безбедности саобраћаја.

³ „Global status report on road safety 2015“, World Health Organization

⁴ „Global plan for the decade of action for road safety 2011-2020“



Земље које су успоставиле снажан заштитни систем и добру координацију између појединих елемената система, према стратешким документима на глобалном нивоу, остварују позитивне резултате како у погледу функционисања самог система тако и у решавању проблема безбедности саобраћаја.

Из тог разлога ЕУ промовише савремени концепт безбедности саобраћаја који се заснива на подели одговорности између свих субјеката који су директно, или индиректно повезани са саобраћајним системом. Овакав концепт подразумева да се са досадашњег приступа који првенствено препознаје одговорност учесника саобраћајних незгода, пређе на приступ стварне одговорности различитих субјеката који су на било који начин допринели настанку саобраћајне незгоде, односно који су могли утицати на смањење ризика од настанка незгоде или смањењу последице исте.

Такође, савремени концепт управљања у безбедности саобраћаја обухвата три процеса, и то⁵:

1. Квалитетно праћење постојећег стања;
2. Дефинисање жељеног стања;
3. Координирано спровођење добро осмишљених управљачких мера у циљу приближавања постојећег стања жељеном.

За стручно праћење постојећег стања неопходно је непрекидно прикупљати, формирати и редовно ажурирати базе података о путу, о саобраћају, о индикаторима безбедности саобраћаја, о саобраћајним незгодама и њиховим последицама. У овом процесу учествују многи субјекти, али су посебно важни: полиција, надлежни органи за саобраћај, здравствене установе, осигурања и други субјекти.

Жељено стање се дефинише стручно и реално, имајући у виду ранија искуства, свест и расположење стручне, политичке и најшире јавности. То се ради тако што се квалитетивно и квантитативно дефинишу амбиције, мисије, визије, дугорочни и краткорочни циљеви.

Најсложенији захтев односи се на пројектовање што бољих управљачких мера. Наиме, веома су сложени утицаји на безбедност саобраћаја, па су још недовољно истражени свеобухватни утицаји појединих мера. Зато је неопходно стручно пројектовати и примењивати мере, стално објављивати резултате примене појединих мера, што више пратити резултате, ефекте и свеобухватне утицаје појединих мера широм света, а посебно у нашим условима. Само на тај начин може се учити и унапређивати пракса управљања безбедношћу саобраћаја.

Стратегија безбедности саобраћаја је најзначајнији докуменат на националном и локалном нивоу који обезбеђује стратешко управљање системом. Израда Стратегије безбедности саобраћаја представља комплексан процес који обухвата детаљну анализу

⁵ „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“ Саобраћајни факултет, Београд 2014.



и сагледавање постојећег стања, дефинисање параметара жељеног стања кроз визију, краткорочне и дугорочне циљеве, координирано планирање и спровођења управљачких мера којима би требало постојеће стање приближити жељеном стању.

У сврху израде ове Стратегије безбедности саобраћаја, сагледана су најсавременија светска искуства као и позитивна пракса најуспешних земаља и градова у погледу безбедности саобраћаја, а у циљу сагледавања могућности примене на територији града Пирота.

Такође, у циљу сагледавања и анализе постојећег стања заштитног система безбедности саобраћаја града Пирота извршена је анализа саобраћајних незгода, нормативних аката везаних за функционисање система, система управљања безбедношћу саобраћаја, као и надлежности и одговорности појединаца и организација на основу доступних информација и података.

Ова Стратегија изражава вољу локалне самоуправе да се укључи у решавање проблема безбедности у саобраћају на локалном нивоу, а самим тим и на националном. Постављени оквири представљају добру основу за конкретне мере заинтересованих укључених субјеката на локалном нивоу.

Успех у реализацији ове Стратегије огледа се у квалитету садржаја, дефинисању реалних циљева, избора и планирања оптималних мера, од активности надлежних органа као и посвећености директно задужених и одговорних за реализацију Стратегије, а нарочито од политичке и полицијске подршке.

Стратегија безбедности саобраћаја представља отворени докуменат који је подложен допунама и изменама, у зависности од саобраћајне ситуације, као и имплементацији добрих пракси из региона и света.





Поглавље 2

ПОЈАМ, ЗНАЧАЈ И САДРЖАЈ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И АКЦИОНИХ ПЛАНОВА⁶

⁶ „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“ Саобраћајни факултет, Београд 2014



Стратешко управљање pokazalo je da se u svim областима у којима се примењује остварују позитивни и дуготрајни резултати. Имајући то у виду, као и глобални проблем угрожености у саобраћајним незгодама, Стратегије безбедности саобраћаја су постале основ за планско остваривање унапређења безбедности саобраћаја, кроз мањи број саобраћајних незгода, тежину последица саобраћајних незгода, безбедније понашање учесника у саобраћају и др.

Први и најважнији корак који би требало предузети у области стратешког управљања безбедношћу саобраћаја, био би на стручном плану дефинисање и усвајање Стратегије безбедности саобраћаја. При овоме треба имати у виду да се проблеми безбедности саобраћаја не могу кампањски и појединачно решавати, и да је од посебног значаја код формирања, доношења, спровођења, реализације, праћења ефеката стратешких докумената, укључити велики број субјеката, али и најширу јавност. Овим се постиже да они који треба да примењују Стратегију исту доживљавају као свој документ који је реалан за примену, а не као документ који им је наметнут као обавеза коју треба да изврше и према којој би пружали отпор. На тај начин се подиже свест о значају проблема у безбедности саобраћаја и осигурава спровођење мера и акција, предвиђених стратешким документима.

Кључни елементи примене стратегије су:

- формирање информационе основе о саобраћајним незгодама;
- идентификовање проблема, односно дефинисање извора опасности- ризика повезаних са настанком саобраћајних незгода;
- стратешке мере које ће утицати на смањење изложености ризику;
- мере за спречавање настанка саобраћајних незгода;
- мере за смањење последица саобраћајних незгода;
- праћење и вредновање ефеката мера;
- примена даљих истраживања у безбедности саобраћаја што ће допринети ефикасности друштвеног механизма у овој области;
- управљање безбедношћу саобраћаја.

Појам и реч стратегија настали су у војној терминологији у Старој Грчкој. Реч стратегија потиче од грчке речи „στρατηγία“ што дословно значи „вођење војске“. Временом је изгубљено првобитно значење те речи и уопште појма стратегије, па се данас примењује у многим областима друштва, као и у различитим научним дисциплинама. Стратегија данас означава план акција усмерених ка остваривању одређеног циља.

Стратегија у области безбедности саобраћаја представља систем научних сазнања и вештина реаговања на проблеме безбедности саобраћаја и начине остваривања дефинисаних циљева у оквиру ње.



Усвајање и примену стратегије карактеришу следећи принципи:

Координација

Да би се успешно применила стратегија, мора постојати ефикасна координација која подразумева договор о заједничком циљу и интеграцији повезаних активности између националног, локалног и нивоа заједнице.

Доказана најбоља пракса

Овај принцип подразумева употребу најбољих постојећих метода за спречавање настанка саобраћајних незгода.

Економска ефективност

При избору програма безбедности саобраћаја у центру пажње је његова економска ефективност.

Контрола и вредновање

Принцип истиче важност редовне контроле резултата који се остварују спровођењем програма. Потребно је појединачне програме надгледати да би се добила слика њихове ефикасности, што ће даље омогућити побољшање појединих програма.

Безбедност саобраћаја - обавеза свих субјеката

Принцип се односи на способност заједнице да прихвати одговорност за безбедност саобраћаја, да утврди иницијативе у области безбедности саобраћаја и да утиче на њих. Сви учесници у саобраћају и други субјекти који могу да утичу на безбедност саобраћаја морају прихватити одговорност како би се побољшала безбедност саобраћаја.

Према просторном критеријуму на територији неке државе најчешће разликујемо националну, регионалне и локалне стратегије безбедности саобраћаја.

Национална стратегија безбедности саобраћаја представља основ из кога потичу све стратегије на нижим нивоима. Њоме се истиче координирани прилаз свих учесника на националном, регионалном и локалном нивоу. Она омогућава субјектима да уоче сопствене проблеме и на основу тога дефинишу приоритете и програм мера како би се на тај начин остварили крајњи циљеви националне стратегије. Овакав начин омогућава идентификовање и дефинисање оних области од стране њених субјеката, који испуњавањем сопствених обавеза и одговорним приступом могу допринети успеху стратегије.



Приликом развоја регионалне стратегије у обзир се мора узети стратегија на националном нивоу, као и национални програм безбедности саобраћаја, у коме је представљен скуп одговарајућих мера, чијом применом ће се остварити циљеви који су представљени у стратегији. Интензитет и комбинација предложених мера зависи од региона до региона, пошто се региони разликују када је реч о постојећим проблемима безбедности саобраћаја. Региони се могу разликовати по димензијама проблема, факторима који проузрокују саобраћајне незгоде, затим региони имају различиту структуру путне мреже на којима се дешавају различити типови саобраћајних незгода односно разликују се по дистрибуцији друштвеног трошка. Такође се могу разликовати и према структуру учесника у саобраћајним незгодама, њиховим последицама и др.

Локалном стратегијом се истичу проблеми безбедности саобраћаја на локалном нивоу. Сви трендови у оквиру регионалне стратегије представљају слику целог региона, мада у оквиру једног региона могу постојати разлике када су у питању проблеми који су уочени у регионалној стратегији, при чему би ти приоритети требали бити третирани на локалном нивоу. Због тога, у сваком локалном плану безбедности саобраћаја у оквиру сваког региона посебно би требало да се истакну проблеми безбедности саобраћаја.

Основни елементи стратегије су **визија, циљеви и мере.**

Визије будућности би требале да управљају свим активностима које воде ка побољшању безбедности саобраћаја, а сва решења која се доносе у том циљу треба на њој да почивају. Визије морају бити заједнички резултат свих друштвених чинилаца, широко прихваћена вредност и водећи принцип деловања.

Да би се у потпуности искористила могућа побољшања у безбедности саобраћаја до којих се долази на основу нових сазнања, искуства и технолошког напредка, многе земље постављају различите **циљеве**. Дефинисање циљева је неопходно ради што ефикаснијег организовања рада у области безбедности саобраћаја, а према времену трајања они могу бити краткорочни, средњерочни и дугорочни. Специфични циљеви постављају основу за планирање акција и неопходну кооперацију од стране различитих учесника који суделују у његовој реализацији.

Мере и акције које су усмерене на суштинске проблеме безбедности саобраћаја лакше ће бити прихваћене и схваћене. Да би их прихватили морају схватити њихову улогу, сврху и значај, а од избора мера, њихове садржине и начина спровођења зависе ефекти.

Акциони план безбедности саобраћаја представља основу за имплементацију стратегије и проистиче из анализа система и безбедности саобраћаја. Другим речима, акциони план безбедности саобраћаја приказује скуп мера и активности које се користе у циљу достизања пројектованог и жељеног циља.



Припрема акционог плана се најчешће реализује кроз следеће фазе:

1. Класификација

У овој фази дефинишу се врсте активности и њихова класификација према:

- субјектима примене: управљач пута, научно-образовне установе, полиција и др.;
- обележјима приступа: образовање, инжењеринг, принуда и др.;
- трошковима реализације: јефтине, скупе;
- проблему на који је усмерена: рањиви учесници, деца, алкохол, брзина и сл.;
- времену спровођења: краткорочне, средњерочне, дугорочне.

2. Одређивање приоритета

За одређивање приоритета веома је важно дефинисати критеријуме. Кључно питање које треба поставити је “Да ли се предложена активност уклапа у било који специфични циљ стратегије?” Ако је одговор негативан, она се одмах одбацује, пошто је кључни циљ стратегије да омогући избор различитих могућих активности. Даљи критеријуми би могли да се вежу за горе наведену класификацију. Неки критеријуми би могли да укључе:

- важност и хитност потребе;
- како ће се активност уклопити у друге важне активности;
- потешкоће, време и трошкове;
- однос трошкова и добити, јединични трошкови.

Израда документа акционог плана

Акциони план је документ у форми табеле, који би требало да обухвати следеће елементе:

- активност, дефинисана у нацрту;
- специфични циљ у који се активност уклапа;
- планирани резултати, описује шта ће се директно постићи одређеном активношћу;
- планирани утицаји, идентификују дугорочнији утицај активности;
- временски оквир, почетак и завршетак примене;
- носила - субјект одговоран за спровођење;
- извори финансирања - може постојати више извора финансирања;
- трошкови, реална процена трошкова.





Поглавље 3

ИСКУСТВА РАЗВИЈЕНИХ ЗЕМАЉА У УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА



У овом поглављу приказана је безбедност саобраћаја на путевима, политика и инжењерске мере које су предузеле најразвијеније земље у погледу смањивања броја саобраћајних незгода и њихових последица као што су: Шведска, Велика Британија, Норвешка, Јапан и Данска.

У октобру 1997. године шведски парламент усвојио је Закон о безбедности саобраћаја на путевима. Предлог закона је заснован на визији нула „**Vision Zero**“ која има за циљ да на крају нико неће изгубити живот и задобити тешке телесне повреде у друмском саобраћајном систему.

Визија је заснована на: етици (свако људско биће је јединствено и незаменљиво) и науци (физичке и менталне способности људи треба да представљају основу за пројектовање путева, а познавање људских ограничених способности и толеранције у саобраћајним незгодама треба да послуже за доношење решења и адекватних мера).

Такође, визија нула мења традиционалне носиоце одговорности за безбедност у саобраћају и наглашава да безбедност у саобраћају представља заједничку одговорност свих оних који учествују: политичари, пројектанти, произвођачи возила, транспортна предузећа, полиција и др.

Норвешка влада је, такође, утврдила да ће визија нула бити основа за предузимање активности у циљу унапређивања безбедности у саобраћају на путевима у Норвешкој. Поред тога што ће Влада водити политику смањивања укупног броја саобраћајних незгода, велику пажњу ће усмерити на мере које могу да смање тешке телесне повреде у саобраћајним незгодама.

Норвешки Национални план за безбедност на путевима 2002.-2011.год. снажно промовише сарадњу између Министарства надлежног за јавне путеве, полиције, Савета за безбедност на путевима и Министарства надлежног за здравство и социјална питања. Такође, указује на значај подршке политичара и јавности у целини.

Акционим планом дефинисани су показатељи који би на годишњем нивоу указивали на успешност реализованих мера. Неки од тих параметара су број саобраћајних незгода, брзина, технички стандарди за тешка теретна возила, употреба појаса, кацига, светла на бициклама, рефлектујућих прслука за пешаке и бициклисте, проценат возача под утицајем алкохола/дрога и опасно понашање у саобраћају.

Визија и централна тема Данске стратегије безбедности саобраћаја је „Every Accident is One too Many“. Визија поставља правац ка будућем систему путева без саобраћајних незгода и задржава усресређеност на превентивним мерама. Данска Стратегија безбедности саобраћаја се заснива на пет принципа:

- „Безбедност на путевима почиње са Вама“– принцип који указује да ако возачи поштују три златна правила: ограничење брзине, коришћење појаса и да не управљају возилом под дејством алкохола и дроге, Данска ће остварити смањење



броја погинулих у саобраћајним незгодама за најмање 40%. Из тог разлога Комисија за безбедност саобраћаја Данске издваја више средстава како би се интезивирале националне кампање у циљу унапређењу понашања учесника у саобраћају;

- мере и активности усмерене на четири кључне области: прекорачење брзине, алкохол, бициклисти и раскрснице;
- комисија за безбедност саобраћаја треба бити центар прикупљања информација о узроцима и околностима настанка саобраћајних незгода;
- унапређивање безбедности на локалним путевима;
- развијати међусобну сарадњу између приватног и јавног сектора која представља велики потенцијал за превенцију саобраћајних незгода.

У Великој Британији одговорност за спровођење стратегије „Tomorrow's roads: safer for everyone 2000– 2010“ деле многе заинтересоване стране, на челу са Владиним сектором за саобраћај. Влада Велике Британије обрађује десет тема које се баве унапређивањем безбедности на путевима од којих седам указују на потребу за новим размишљањем и новим идејама оспоравајући на тај начин конвенционално размишљање. Ове теме покривају активности које доприносе безбедности деце, безбеднијим возачима, безбеднијој инфраструктури, безбеднијим возилима, безбедним брзинама, безбедности пешака и бициклиста.

У Јапану, Законом о безбедности саобраћаја и у „Белој књизи о безбедности саобраћаја у Јапану“ дефинисано је да Влада разматра извештај сваке године у коме се дају основне информације о саобраћајним незгодама, мерама и активностима за унапређење безбедности саобраћаја на путевима. Такође, дефинисано је развијање програма безбедности саобраћаја (FTSP) на сваких пет година. Осми програм „FTSP“ (од 2006. до 2010.) указује на потребу да се одговарајућим мерама и активностима одговори на опадање наталитета, унапређење безбедности пешака и подизању свести људи о значају безбедности саобраћаја.

Основна филозофија Осмог програма обухвата:

- друштво без саобраћајних незгода;
- давање људима предност- ова филозофија указује на разумевање за оне који су слабији од других;
- суочавање са људским грешкама у саобраћају;
- подстицање партиципативних активности за унапређење безбедности саобраћаја, чиме се омогућава грађанима да учествују у фазама планирања мера и управљању безбедношћу саобраћаја на националном и локалном нивоу.



Мере за унапређење саобраћајне инфраструктуре

Када је у питању саобраћајна инфраструктура у Шведској је последњих неколико година дошло до значајног унапређења како би се смањио ризик од задобијања тешких телесних повреда код учесника у саобраћају. Ова унапређења огледају се у следећем:

- око 1.000 километара путева је реконструисано, тако да имају две траке за сваки правац које су физички одвојене жичаном оградом и процењује се да су ове мере смањиле број саобраћајних незгода за 90%;
- уведено је ограничење брзине код путева са физички раздвојеним саобраћајним тракама на 110 km/h, а код оних који нису физички раздвојени на 80 km/h;
- уведено је ограничење брзине на 30 km/h у насељеним местима;
- изграђене су кружне раскрснице на свим високо ризичним укрштањима;
- подигнуте су ограде и уклоњене су све баријере поред путева како би се смањила материјална штета на возилима приликом излетања.

Како би се унапредила саобраћајна инфраструктура у Норвешкој спроводе се мере чији ће резултате бити видљиви у краћем и дужем периоду. Путеви са већом густином саобраћајних токова, већим бројем саобраћајних незгода и настрадалих, реконструишу се у путеве вишег ранга- аутопутеве. Врше се редовне инспекције безбедности путева и Министарство саобраћаја и комуникације тежи ка мерама којима ће се смањити број саобраћајних незгода као што је: „исправљање“ оштрих кривина, побољшање видљивости, уклањање препрека поред путева. Ове и многе друге мере су примењене у националном пројекту „Vision Zero“ који је успостављен у Lillehammer округу.

Као основни фактори који доприносе настанку саобраћајних незгода на путевима у Данској наводе се брзина и непоштовање саобраћајних прописа.

У складу са тим Данска предузима одговарајуће мере као што су:

- изградња кружних раскрсница;
- постављање вертикалне саобраћајне сигнализације на раскрсницама које нису регулисане семафорима;
- уградња семафора са дужим временским интервалима и више видљивим светлима, уградња острва за пешаке;
- смиривање брзине на раскрсницама;
- системска идентификација и третирање црних тачака на саобраћајној мрежи.

Поред ових мера Данска предузима и мере за побољшање безбедности у кривинама и деоницама путева са великим бројем саобраћајних незгода, на раскрсницама и локалним путевима.



У Стратегији „Tomorrow's roads: safer for everyone 2000– 2010“ , у Великој Британији јасно се указује да изградња нових путева није начин којим би се смањио број саобраћајних незгода, већ је потребно најбоље искористити постојећу мрежу дајући приоритет третирању деоница са великим бројем саобраћајних незгода. Кључни елемент приступа укључује признање да добар инжењеринг смањује ризик настанка саобраћајних незгода. На магистралним путевима се путем уређаја који идентификује брзину возила указују возачима којом се брзином крећу, а у циљу да их подстакну да смање исту. Иако је у стамбеним подручјима ограничење брзине на 30 km/h, тежи се да та брзина износи 20 km/h. Такође, интензивирана је употреба лежећих полицајаца, као и камера за контролу брзина нарочито на улазно/излазним тачкама у стамбеним подручјима.

У Јапану услед изградње нових и реконструкције постојећих саобраћајница долази до сталне експанзије путева са ниском стопом саобраћајних незгода. Како би се утврдиле мере за постизање циљева прво се дефинише жељено стање, а степен постизања циља процењује се сваке године. У 2003. години Националне и локалне агенције покренуле су пројекат смањивање броја саобраћајних незгода за 30% на црним тачкама до 2007. године. Развој путне мреже усмерен је на три различита нивоа: изградња саобраћајница које омогућавају коегзистенцију пешака и возила, стварње пешачких и бициклических зона, мере које се примењују на магистралним путевима као што је изградња трака за десно скретање, обезбеђивање паркинга простора, регулисање непрописног паркирања и примена саобраћајне сигнализације са лед сијалицама. Јапан велику пажњу посвећује безбедности пешака и бициклиста изградњом пешачких надвожњака са лифтовима, простора за одмор пешака, изградњом паркинга за бицикле и унапређује хоризонталну и вертикалну сигнализацију како би постала уочљивија старијим особама.

Остале значајне мере за унапређење безбедности у саобраћају на путевима

- Аутоматска контрола брзине камерама је доказала позитивне ефекте на унапређење безбедности саобраћаја на путевима у Шведској која има 800 камера. Са друге стране, фиксне камере се користе у Великој Британији (700 камера у Лондону) и у Норвешкој (360 камера), док се мобилни радар користе у Данској;
- Министарство унутрашњих послова у Великој Британији и Влада Норвешке разматрају увођење низа кривичних дела са циљем дефинисања казни које одговарају и сразмерне су тежини прекршаја;
- Полиција у Великој Британији је развила програме за оспособљавање уместо кажњавања возача који су починили прекршај;



- Јапан развија пројекат „Cross-generation Sharing Project“ у којима људи из три генерације уче о безбедности саобраћаја похађајући семинаре, као и пројекат „Seniors Home Visit Project“ за старије особе које не могу присуствовати тим семинарима;
- У Великој Британији велики успех је постигла кампања „Think - Размисли“ којом је подигнута свест људи о вожњи под утицајем алкохола;
- Норвешка своје мере усмерава на повећању степена употребе сигурносних појасева, смањењу брзине, промовисању употребе бицикала и пешачења на путу до школе. Знајући да око 95% возача и путника користи сигурносни појас, за Норвешку је био изазов доћи до осталих 5%. Реализовањем кампања вршен је утицај на оне људе који већ користе појасеве да подстакну и друге да следе њихов пример. Кампања „Speak Out“ била је усмерена на особе старости од 16 до 24 године да, без устручавања, разговарају са вршњацима о опасностима у саобраћају и да одбију да буду у возилу са несавесним возачем;
- У Данској је спроведено истраживање са циљем идентификације циљних група за сваку поруку безбедности саобраћаја на путевима и утврђивање начина њиховог приказивања, тако да су поруке за младе приказиване у биоскопима пре филма који привлаче младе људе. Такође, велики број порука пласиран је путем интернета;
- Јапан је кроз кампање подигао свест људи о коришћењу рефлектујућих прслука за пешаке и бициклисте, нарочито ноћу;
- Аутомобилска индустрија може у великој мери да допринесе унапређењу безбедности саобраћаја испуњавањем захтева својих потрошача као што су Влада, локалне самоуправе, транспортна предузећа. Шведска влада је захтевала посебне безбедносне карактеристике службених возила која користе и на тај начин непосредно утицала на произвођаче да промене одређене стандарде у производњи возила;
- Одређене студије спроведене у Норвешкој указују на значај брзе реакције приликом саобраћајних незгода и због тога њихова Влада ставља акценат на унапређење спремности здравствених служби;
- У Јапану лекари и медицинско особље користе специјално опремљене хеликоптере у циљу пружања медицинске помоћи у хитним случајевима. Од краја 2005. године десет префектура имају такве хеликоптере и медицинско особље.



Поглавље 4

ПРЕГЛЕД СТРАТЕШКИХ ДОКУМЕНТА НА ГЛОБАЛНОМ, РЕГИОНАЛНОМ И НАЦИОНАЛНОМ НИВОУ



СТРАТЕШКИ ДОКУМЕНТИ НА ГЛОБАЛНОМ НИВОУ

Уједињене Нације (УН) су у предходним годинама донеле низ резолуција са циљем глобалног унапређења безбедности на путевима, и то:

- General Assembly Resolution No. 57/309(29.05.2003.год.);
- General Assembly Resolution on the Global Road Safety Crisis A/RES/58/9 (19.11.2003.год.);
- General Assembly Resolution on Improving global road safety A/RES/58/289 (11.05.2004.год.);
- General Assembly Resolution on Improving global road safety A/RES/60/5 (01.12.2005.год.);
- General Assembly Resolution on Improving global road safety A/RES/62/244 (25.04.2008.год.);
- General Assembly Resolution on Improving global road safety A/RES/64/255 (10.05.2010.год.);
- General Assembly Resolution on Improving global road safety A/66/260 (23.05.2012.год.);
- General Assembly Resolution on Improving global road safety A/68/269 (29.04.2014.год.).

Резолуције УН закључно са резолуцијом број А/68/269 од 29.04.2014. године наглашавају значај и позивају све земље чланице да се активно укључе у реализацију „Глобалног плана декаде акције за безбедност на путевима 2011-2020.“, да се јача међународна сарадња узимајући у обзир потребе земаља у развоју, доносе законе о кључним факторима ризика у саобраћају, унапређују инфраструктуру и подижу свест о озбиљности повреда у саобраћајним незгодама.

Основ за доношење ове Резолуције, између осталог, била је и велика забринутост због пораста броја погинулих који је и даље неприхватљиво висок, око 1,24 милиона изгубљених живота у 2010. години.

Овом резолуцијом указује се на значај свих активности које спроводи УН у сарадњи са Светском здравственом организацијом, као и активностима појединих држава и влада.

Посебно се указује на значај конференције УН одржане у Рио де Жанеиру 2012. године из које је произашао документ „Будућност коју желимо“, прве глобалне министарске конференције која је одржана у Москви 2009. године, организовања форума и рад комисија и експертских група.



Такође, овом Резолуцијом одређене су 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 УН и водећих агенција за безбедност на путевима на националном нивоу.

Веома је важно истаћи да све Резолуције које усваја Генерална скупштина УН прате и извештаји генералног секретара УН. У последњем извештају од 22.09.2015. године, који је припремљен од стране Светске здравствене организације у сарадњи са регионалним комисијама УН и других партнера, представљене су најновије информације о спровођењу препорука садржаних у резолуцијама Генералне скупштине 58/289, 60/5, 62/244, 64/255, 66/260 и 68/269. У овом извештају дат је опис активности и достигнућа од предходног извештаја (А/68/368), а у складу са циљевима „Декаде акције за безбедност саобраћаја на путевима 2011-2010“. С обзиром да 2015. година представља средиште Декаде, постоји потреба да државе и друге заинтересоване стране наставе са реализацијом активности у складу са препорукама датих у резолуцијама и да теже испуњењу циљевима Декаде.

Како би испунеле своје обавезе Генерални секретар УН је овим извештајем позвао све земље чланице да:

- у циљу унапређења безбедности на путевима примене стратешки систем управљања укључујући водећу агенцију, развијају међуресорну сарадњу између сектора за путеве/транспорт, полиције, правосуђа, здравства и образовања, развијају националне планове у складу са глобалним планом Декаде и дефинишу квантитативне циљеве за смањивање настрадалих у саобраћајним незгодама;
- приступе међународним правним инструментима УН о безбедности саобраћаја на путевима, као што је Конвенција о друмском саобраћају и саобраћајној сигнализацији из 1968. године;
- развијају законе о ризицима и заштитним факторима и да ојачају спровођење постојећих закона;
- унапреде базе података и систем прикупљања релевантних података;
- унапреде медицинску помоћ настрадалим лицима у саобраћајним незгодама;
- унапреде саобраћајну инфраструктуру и уведу ревизије за све новоизграђене путеве;
- повећају финансијска средства за унапређење безбедности саобраћаја на путевима и развијају одржив систем финансирања;
- поштују Светски дан сећања на жртве у друмском саобраћају;
- узму активно учешће на другој глобалној конференцији о безбедности саобраћаја на путевима који ће се одржати у Бразилу у новембру 2015. године;



UN - Глобални план Декаде акције за безбедност 2011.-2020.

Овај план представља водећи документ који омогућава спровођење и координирање заједничких активности ка постизању циљева Декаде акције за безбедност на путевима 2011-2020. Он објашњава позадину и разлоге проглашења Декаде од стране Генералне скупштине УН и служи као инструмент подршке развоју националних и локалних акционих планова, а истовремено представља оквир који ће омогућити координисање активности на глобалном нивоу. Пројекат је усмерен на широком аудиторијуму који укључује представнике националних и локалних власти, цивилног друштва и приватних компанија који желе да током наредне деценије ускладе своје активности са активностима на глобалном нивоу.

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.

Овакав приступ подразумева пребацивање највећег дела одговорности са учесника у саобраћају на оне који дизајнирају систем друмског саобраћаја, док индивидуални учесници у саобраћају имају обавезу да поштују законе и прописе.

Активности усмерене ка постизању циљева Декаде требало би спроводити на одговарајућем нивоу уз подстицај укључивања различитих сектора (саобраћај, здравство, полиција, правосуђе, урбано планирање и сл). Невладине организације, удружења грађана и приватни сектор треба да буду укључени у развој и имплементацију националних и међународних активности у правцу остваривања циљева Декаде.

Општи циљ Декаде је да се стабилизује, а затим и смањи предвиђени број смртних случајева у саобраћају на путевима широм света до 2020. године.

Реализација овог циља биће постигнута кроз:

- развој и примену одрживих стратегија и програма за безбедност на путевима;



- постављање амбициозног, али изводљивог циља смањења броја погинулих у друмском саобраћају до 2020. године надградњом постојећих регионалних програма за превенцију повређивања;
- јачање управљачке инфраструктуре и капацитета за техничку имплементацију активности у вези са безбедношћу на путевима на националном, регионалном и глобалном нивоу;
- побољшање квалитета прикупљања података на националном, регионалном и глобалном нивоу;
- праћење напретка и резултата путем одређеног броја унапред дефинисаних показатеља на националном, регионалном и глобалном нивоу;
- подстицање већег финансијског улагања у безбедност на путевима и боље искоришћавање постојећих ресурса.

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.

АКТИВНОСТИ НА НАЦИОНАЛНОМ НИВОУ				
1.СТУБ	2.СТУБ	3.СТУБ	4.СТУБ	5.СТУБ
ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

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 саобраћаја 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 војњи 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 избављање 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.

СТРАТЕШКИ ДОКУМЕНТИ НА НИВОУ ЕВРОПЕ

ETSC – Road Safety Manifesto for the European Parliament Elections (2014.)

На европском нивоу донете су многе одлуке које се тичу безбедности саобраћаја на путевима и Европски парламент има снажан утицај на обликовање транспортне политике ЕУ.

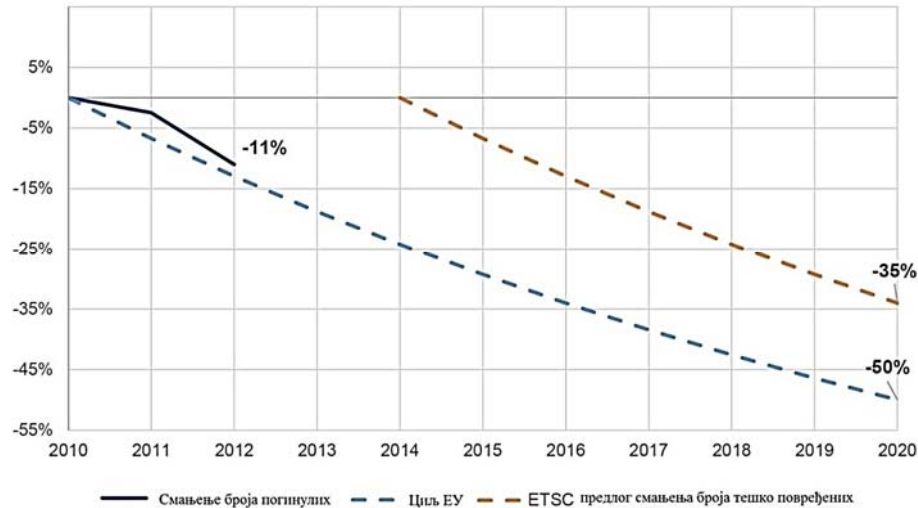
Због огромне неједнакости у погледу безбедности саобраћаја на путевима између држава чланица, ЕУ мора да обезбеди политички оквир који омогућава унапређење безбедности саобраћаја и смањењу разлика широм Европске Уније.

Европски парламент има могућности да својим одлукама утиче на следеће:

Постизање циља ЕУ 2020.год.

Европска Унија је обновила своју посвећеност унапређењу безбедности саобраћаја на путевима постављајући циљ: смањење настрадалих у саобраћају за 50% до 2020. године у односу на 2010. годину. Како би се испунио овај циљ, Европска комисија је

усвојила нову стратегију безбедности саобраћаја на путевима у 2010. години „The Road Safety Policy Orientations 2011-2020“. У својој белој књизи о будућности превоза Европска комисија се обавезала да ће радити на остваривању „нулте визије“ безбедности у саобраћају.



Графикон 4.1. Циљеви „The Road Safety Policy Orientations 2011-2020“

Током 2012. године у ЕУ живот је изгубило 27.700 људи од последица саобраћајних незгода и како би се испунио циљ ЕУ 2020.год. потребно је постићи смањење од 6,7% (Графикон 4.1).

Смањење социо-економских трошкова

Процењује се да су социо-економски трошкови саобраћајних незгода еквивалентни око 2% БДП-а, односно 250 милијарди евра у 2012. години. Поред правних и моралних обавеза ту је и економски фактор који утиче на потребу да се смањи број саобраћајних незгода и њихове последице. ETSC процењује да један смртни случај има вредност од 1.880.000,00 евра. На основу тога, процењује се да у периоду од 2002. до 2010. године овај губитак износи 176 милиона евра.

Посланици Европског парламента треба да инсистирају на што већем инвестирању за унапређење безбедности на путевима и да је спашавање живота један од основних приоритета. Реализацијом и испуњавањем циља ЕУ 2020 процењује се уштеда од 182 милиона евра.

Смањење тешких повреда у ЕУ: нови циљ за 2020. годину

Током 2012. године око 313.000 људи је задобило тешке телесне повреде и још много лакше телесне повреде у саобраћајним незгодама. Трошкове повређених не сноси само здравствени сектор, већ трпи економија и привредни сектор.



Европска комисија је усвојила у марту 2013. године „First Milestone Towards a Serious Injury Strategy“ као први корак ка смањењу броја тешко повређених учесника у саобраћају. ETSC предлаже смањење од 35% до 2020. године.

ETSC указује на четири приоритетне области идентификоване као главне узроке смрти и тешких повреда и ка којима би мере требале бити усмерене:

Брзина

Европски парламент треба да подржи:

- ограничење брзина на 50 km/h у урбаним срединама и 30 km/h у стамбеним подручјима и подручјима са високом концентрацијом пешака и бициклиста;
- усвајање смерница које промовишу најбољу праксу у „смиривању“ брзина;
- развој „Intelligent Speed Assistance (ISA)“.

Употреба алкохола и других опојних дрога

Смањивање правно дозвољене концентрације алкохола у крви и примена уређаја у возилима који утврђивањем алкохола код возача блокира возило су неке од метода борбе са другим највећим убицом на путевима ЕУ-алкохолом. На нивоу ЕУ постоји широк спектар психоактивних супстанци па је самим тим и повећана њихова употреба код возача.

Европски парламент треба да подржи:

- постављање нулте толеранције алкохола за све возаче;
- постављањем уређаја за блокаду возила код возача повратника и професионалних возача.

Безбедна инфраструктура

На целокупној путној мрежи путеви треба да се изграђују са високим степеном безбедности. Принципи инфраструктуре, садржане у Директиви 2008/96/ЕС, требају да се примењују на свим путевима.

Европски парламент треба да подржи:

- примену Директиве на свим путевима у земљама чланица.

Рањива група учесника у саобраћају

Ризик да се погине у саобраћају је девет пута већи за пешаке и седам пута већи за бициклисте у односу на путнике у возилу. Ипак, предности пешачења и употребе бицикала бар када је упитању здравље и животна средина надмашују своје недостатке.

Европски парламент треба да подржи:

- дефинисање јасне хијерархије саобраћајних учесника у саобраћају, са пешацима и бициклистима на врху, приликом планирања јавног превоза.



ЕС – Halving the number of road accident victims in the EU by 2010: A shared responsibility (2014.)

У земљама ЕУ 1.300.000 саобраћајних незгода су узрок за више од 40.000 изгубљених живота и 1.700.000 повређених. Директни и индиректни трошкови процењују се на 160 милијарди евра, односно 2% од БДП-а ЕУ. Посебно су рањиве одређене групе становништва, односно категорије корисника: млади људи старости између 15 и 24 (10.000 страдалих сваке године), пешаци (7.000) и бициклисти (1.800).

У Белој књизи о европској политици транспорта, Комисија је предложила да Европска унија треба да постави циљ преполовљавања броја погинулих до 2010. године Све државе чланице суочавају са истим проблемима безбедности на путевима, односно превелика брзина, алкохол, неупотреба појаса, недовољна заштита коју пружају возила, постојање црних тачака на саобраћајној мрежи и непридржавања прописа.

Главне области деловања су:

Унапређење понашања учесника у саобраћају

Основни циљ је строжијим законима подстаћи учеснике у саобраћају да унапреде своје понашање, усклађивање казнене политике на нивоу ЕУ, увођење сталне обуке за возаче, унапређење полициске провере и промоција безбедности кроз кампања.

Технолошки напредак

Значајна побољшања у расположивој заштити путника у возилима у свакој земљи чланице и даље се постижу захваљујући технолошком напретку.

Основни циљ је унапредити пасивну безбедност возила. Како путници у возилу чине 57% жртава, потребно је да се унапреди безбедност возила, да се уведу универзални причврсни системи за седишта која су намењена деци, побољшати аутомобиле да би се смањила озбиљност незгода које укључују пешаке и бицикliste, елиминишу мртви угловина тешким теретним возилима и сл. С обзиром на то, Комисија наставља да подржава EuroNCAP (the European New Car Assessment Programme) како би се осигурало да су нови аутомобили тестирани у складу са усаглашеним протоколима и да се спроводи информисање и подизање свести међу потрошачима.

Иницијатива „eSafety“ покренута је 2002. године од стране Комисије и индустрија моторних возила и има за циљ да формулише препоруке и предлаже низ акција на нивоу ЕУ. Паралелно са тим, истраживачке активности у области безбедности друмског саобраћаја морају бити ојачани.

Унапређење путне инфраструктуре

Основни циљ је унапређење путне инфраструктуре кроз идентификовање и елиминисање црних тачака на саобраћајној мрежи, да се предложи Директива о



безбедности путне инфраструктуре, састављање техничких смерница за ревизије, спровођење истраживања, побољшање нивоа безбедности у тунелима и сл.

Побољшања путне инфраструктуре може да допринесе смањењу учесталости и озбиљности саобраћајних незгода. Рано откривање неадекватних услова саобраћаја и пренос релевантних података возачима може да помогне да се побољша безбедност на путевима. У контексту развоја "интелигентног пута", пуштањем у рад европског система сателитског позиционирања Галилеј, омогућена је навигација и усмеравање, обезбеђивање информација о саобраћају и праћење возила која превозе опасну робу.

Комисија ће поднети предлог за оквирне директиве о безбедности путне инфраструктуре у циљу увођења система за управљање црним тачкама и ревизијама безбедности саобраћаја за путеве транс-европске мреже.

Унапређење хитне службе и бриге према жртвама саобраћајних незгода

Неколико хиљада људи у ЕУ се може спасти побољшањем времена реакције хитних служби и третмана након незгоде у случају путно саобраћајне незгоде.

Основни циљ је да се:

- испитају најбоље праксе када је у питању медицинска нега након саобраћајне незгоде;
- унапреди прикупљање информација о озбиљности повреда и мерење перформанси хитних медицинских служби.

Развијање базе података

Како квалитетне базе података о саобраћајним незгодама представљају основ за анализу безбедности саобраћаја и дефинисање даљих активности, биће неопходно развити CARE базу података и проширити приступ ка њој, у циљу постизања веће транспарентности и охрабривању њене употребе.

Како би се обезбедило управљање и спречавање саобраћајних незгода неопходно је разумети узроке, околности и њихове последице. Потребно је вршити независне истраге на националном нивоу у складу са европском методологијом.

РЕГИОНАЛНЕ СТРАТЕГИЈЕ, ПРОГРАМИ И ПЛАНОВИ

Транспортна опсерваторија југоисточне Европе (SEETO) – Предложена регионална стратегија безбедности саобраћаја⁷

За формирање предлога стратегије безбедности саобраћаја коришћене су смернице релевантне литературе, као што су документи White Paper on Transport 2001,

⁷ (Proposed regional road safety strategy: Information and discussion about the draft of the RRSS.SEETO)



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 - светска здравствена организација, PRI – међународна организација за безбедност саобраћаја, ETSC - Европски савет за безбедност у саобраћају, PIARC – светска друмска асоцијација.

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 (саобраћајна опсерваторија југоисточне Европе) 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.

НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

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.

Најважнији показатељи који индиректно утичу на стање безбедности саобраћаја у Србији су социо-економски показатељи, посебно стандард становништва и вољност плаћања.

- 1) Просечан БДП по глави становника у Републици Србији износи 595.070,00 дин. (4.958 € - податак РЗС за 2016. годину), што указује на чињеницу да Република Србија припада групи сиромашнијих држава у Европи.
- 2) Вољност плаћања, односно посвећеност безбедности саобраћаја у свим сферама.

Најважније чињенице система безбедности саобраћаја у Републици Србији за период 2010.–2013.год. су:

- просторна расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима показује да највећи број лица погине на локалним путевима и улицама у насељу (40% од укупног броја погинулих);
- број погинулих лица на проласцима државних путева кроз насеље је велики и износи 34% од укупног броја погинулих;
- учешће младих возача (19–25) у саобраћајним незгодама са смртним исходом је посебно изражено. Процент погинулих младих возача у укупном броју погинулих возача износи око 15%;
- највећи број погинулих лица живот изгуби у путничким возилима. Учешће погинулих лица (возача и путника) у путничким возилима износи око 43% од укупног броја погинулих;
- учешће пешака у укупном броју погинулих лица је око 25% што их чини једном од најугроженијих категорија учесника у саобраћају;
- у саобраћајним незгодама погинула су 72 детета, а повређено је 6.316 деце. Око 50% погинуле деце припадају категорији путника у путничким аутомобилима;



- лица старија од 65 година су најугроженија старосна категорија учесника у саобраћају. Сваки четврти погинули учесник у саобраћају (25%) је старији од 65 година. Лица старија од 65 година су најугроженија као пешаци, јер готово 50% погинулих пешака припада старосној категорији „65+“;
- моторизовани двоточкаши (мопедисти и мотоциклисти) чине 11% од укупног броја погинулих учесника у саобраћају;
- бициклисти чине 9% од укупног броја погинулих лица;
- комерцијална возила (теретна возила преко 3,5 t највеће дозвољене масе и аутобуси) чине око 10% возног парка Републике Србије. У саобраћајним незгодама са комерцијалним возилима погинуло је око 23% од укупног броја погинулих лица;
- возачи и путници на тракторима чине око 6% од укупног броја погинулих лица;
- непрописна и неприлагођена брзина је водећи утицајни фактор који доприноси настанку саобраћајних незгода са смртним исходом. Постојање утицаја непрописне и неприлагођене брзине је забележено код 50% саобраћајних незгода са погинулим лицима;
- у односу на укупан број погинулих учесника у саобраћају око 7% је погинуло услед управљања возилом под утицајем алкохола;
- мерење индикатора перформанси безбедности саобраћаја спроведено је у току 2013. и 2014. године (АБС, 2013, 2014). Мерења показују да: сигурносне појасеве користи око 68% возача и путника на предњем седишту и око 2% путника на задњем седишту; безбедносна седишта за децу користи око 38% возача који превозе децу испод три године старости; заштитне кациге користи око 87% возача и путника на мотоциклима и мопедима.

Визија

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

мисија је дефинисана као успостављање ефективног 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

Циљеви

Доношење стратегије треба да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2020. године који ће омогућити:



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

Мере

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 кацига;
- 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 препознатљиве путеве 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 и 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.



Поглавље 5

НАЈЗНАЧАЈНИЈИ ЕЛЕМЕНТИ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА



ЕЛЕМЕНТИ ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА

Управљање безбедношћу саобраћаја захтева координацију и синхронизацију низа опсежних мера и активности. Ово не може да реализује ни један субјект саомостално, већ је неопходно успоставити и стално јачати заштитни систем безбедности саобраћаја, који обухвата низ врло значајних субјеката (ETSC, 2003). Сваки од ових субјеката има важну улогу и значајан је за успешно функционисање заштитног система.

Субјекти система безбедности саобраћаја могу се разврстати на различитим нивоима (међународни, регионални, национални, локални), у различитим областима безбедности саобраћаја (управљање, унапређивање инфраструктуре, унапређење понашања учесника у саобраћају, унапређивање лечења и рехабилитације повређених у саобраћају), у различитим секторима (државни, невладини, приватни сектор).

Најзначајнији елементи заштитног система у безбедности саобраћаја су:

- **Скупштине (законодавни органи)**

Скупштине (републичка, покрајинска, градска и општинска) уређују нормативно-правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедности саобраћаја. У овим телима се анализирају извештаји о стању и тенденцијама у безбедности саобраћаја, утврђује се жељено стање (визије, дугорочни и краткорочни циљеви), кључне области рада и управљачке мере. Скупштине утврђују концепт, доносе стратегију безбедности саобраћаја, утврђују одговорности и обавезе извршних органа и других субјеката.

- **Државни органи (извршни органи власти)**

Извршни органи (влада, извршни одбори градова, градско веће, општинско веће, органи за саобраћај, органи унутрашњих послова, органи просвете и образовања, и сл.) реализују мере из своје надлежности. Посебно је значајан рад владе која би требало да непрекидно прати стање безбедности саобраћаја, организује све активности у безбедности саобраћаја, припрема и предлаже скупштини стратегије безбедности саобраћаја, припрема и доноси акционе планове за спровођење стратегија, подстиче и помаже рад других субјеката и сл.

- **Привредни субјекти**

Привреда би требало да препозна свој интерес у унапређивању безбедности саобраћаја. Постоји директно заинтересована привреда (произвођачи возила, превозници, путари, технички прегледи возила, аутошколе и сл.), али и остатак привреде има велики интерес у смањивању укупних штетних последица саобраћаја јер све последице на разне начине плаћа привреда. Привреда може директно и индиректно доприносити безбедности саобраћаја. Директни доприноси се огледају у доношењу спровођењу стратешких докумената о



безбедности саобраћаја, на нивоу привредних субјеката. Тако се директно утиче на безбедност својих запослених и њихових породица. Индиректни утицаји су још већи и односе се на подршку активностима осталих субјеката у безбедности саобраћаја, а посебно у области истраживања, кампања, саобраћајног образовања и васпитања итд.

- **Образовно-васпитне установе**

Образовно-васпитне установе (дечије предшколске установе, основне школе, средње школе, високе струковне школе, факултети, аутошколе итд.) су један од најзначајнијих субјеката који доприноси унапређењу знања, ставова, вештина и понашања учесника у саобраћају, али и других субјеката. Ове установе треба да дају одлучујући допринос у креирању и унапређивању свести о значају безбедности саобраћаја, о начинима и могућностима смањивања штетних последица саобраћаја.

- **Научно-образовне установе**

Научно-образовне установе су одговорне за ефикасан трансфер знања и искустава, за развој домаћих знања, развој и тестирање модела безбедности саобраћаја, за непрекидно праћење стања безбедности саобраћаја, за пројектовање мера и њихово праћење. Научне организације морају непрекидно одржавати комуникацију са светом, али и са свим субјектима безбедности саобраћаја у земљи.

- **Стручне организације**

Стручне организације и удружења окупљају субјекте који су врло заинтересовани за стање безбедности саобраћаја, или за поједине сегменте ове области. Ове организације окупљају стручну јавност и треба да буду главни у креирању мера и захтева пред поједине одговорне субјекте у безбедности саобраћаја. Стручне организације помажу свим другим субјектима у домену свога деловања.

- **Политичке партије**

Политичке партије и организације могу у оквиру својих програма да изложе и концепте унапређивања безбедности саобраћаја за које ће се залагати. Наиме, ово је значајан сегмент живота за који су грађани врло заинтересовани и очекују од партија да га у својим програмима обраде и доследно спроводе.

- **Невладине организације**

Невладине организације су слободна и често врло критички настројена удружења грађана који користе различите начине да подстичу активности у појединим сегментима друштвеног живота. Невладине организације треба да критички сагледавају и јавности саопшавају другачије погледе на стање безбедности саобраћаја (од званичних ставова), на поједине активности које власт реализује, на пропусте, на конкретне проблеме и могућности њиховог решавања. С обзиром на то да су невладине организације у доброј вези са стручном јавношћу и да прате међународна искуства, њихов рад може умногоме помоћи унапређивању рада у



безбедности саобраћаја. Невладине организације често имају одличну сарадњу са сличним организацијама из других земаља, као и подршку међународних организација које у програму имају и унапређивање безбедности саобраћаја.

- **Правосудни органи (судска власт)**

Правосуђе (судије за прекршаје, судови, тужилаштва, васпитно-поправне установе), својим ефикасним и стручним радом, могу допринети унапређивању заштитног механизма, а посебно искорењивању најопаснијих појава у саобраћају, мењању ставова и унапређивању понашања у саобраћају.

- **Здравствене установе**

Здравствене установе помажу у селекцији возача, а посебно у сталном праћењу здравственог статуса возача професионалаца. Кроз редовно лечење, могу се уочити возачи чије здравље је битно ослабило тако да више не могу да возе итд. Са друге стране, здравствене установе ефикасним радом на збрињавању и лечењу повређених у саобраћајним незгодама, могу битно смањити последице незгода на путевима. Такође, здравствени радници могу, боље и убедљивије од осталих, да у оквиру кампања, информишу јавност о страдању у саобраћају и о значају поштовања прописа. Посебно су велике могућности здравствених радника у унапређивању свести о значају употребе заштитних система као и да заједничким радом са осталим субјектима, допринесу подизању јавне свести о безбедности саобраћаја.

- **Међународне организације (владине, невладине и мешовите)**

Међународне организације помажу у упоређивању и преузимању најбоље праксе у управљању безбедношћу саобраћаја. Преко ових владиних, мешовитих и невладиних организација уједначава се пракса, преносе се искуства из најразвијенијих земаља и стално унапређује национални заштитни систем. Посебно су значајне организације са великом политичком тежином (УН, ЕУ, СЗО и сл.), али и међународне организације које окупљају привреднике, стручне асоцијације и сл.

- **Осигуравајуће компаније**

Осигуравајуће компаније су значајни субјекти који имају снажан утицај на понашање учесника у саобраћају, а посебно на возаче. Доследним спровођењем савремених концепата осигурања и накнаде штете, осигуравајуће компаније мотивишу возаче да унапређују своје понашање, а посебно да не чине саобраћајне прекршаје. Са друге стране, улагањем у развој науке, у превентивне активности, осигуравајуће компаније би требало да помажу све друге субјекте безбедности саобраћаја, на обострану корист. Наиме, осигуравајуће компаније имају највећу и најочигледнију корист од унапређивања безбедности саобраћаја (мање исплате за настале штете у незгодама).



- **Медији и јавност**

Утицај јавности је моћан инструмент широко схваћене социјалне превенције у свим областима па и у саобраћају. Величина и озбиљност последица саобраћајних незгода су такви да захтевају више јавне пажње и ресурса. У саобраћају се свакодневно преплићу утицаји опште (најшире), медијске, политичке, стручне и финансијске јавности.

Стручна јавност треба да непрекидно обезбеђује стручно и непристрасно праћење стања безбедности саобраћаја, да прати савремена научна достигнућа, врши трансфер знања и искустава, развија наша знања и праксу, одређује визије, циљеве и начине управљања безбедношћу саобраћаја. Стручна јавност има велику одговорност да стално подстиче стручне расправе о безбедности саобраћаја, да унапређује ставове и развија свест о значају безбедности саобраћаја.

Политичка јавност има подршку грађана која је верификована на демократским изборима. На основу такве подршке, ова јавност најбоље представља интересе грађана, најбоље може да избалансира њихове потребе и утврди приоритете. Политичка јавност најбоље може избалансирати улагања и све активности у безбедност саобраћаја са осталим друштвеним потребама. Са друге стране, политичка јавност је носилац и покровитељ најважнијих активности у управљању безбедношћу саобраћаја. Стручна јавност треба да помаже политичкој јавности да донесе адекватне одлуке.

Заинтересована финансијска јавност, на основу ставова стручне јавности и подршке политичке јавности, обезбеђује или унапређује финансирање послова безбедности саобраћаја. Стручна јавност помаже финансијској јавности да се определи за улагања у безбедност саобраћаја, а с циљем смањивања издатака и повећавања профита. У развијеним замљама држава је препознала значај теме и својим одлукама обезбеђује основе финансирања, али и подстиче друга улагања у безбедност саобраћаја.

Медијска јавност, на основу ставова стручне јавности, обезбеђује комуникационе канале ка најширој јавности, али и ка политичкој и другим јавностима. Обезбеђујући промоцију идеја и активности у безбедности саобраћаја, медији помажу стручњацима да проверене стручне ставове саопште другим јавностима и тако покрену друштвене и друге активности.

Конечно, **најшира јавност**, под утицајем стручњака, медија и делом политичких и других лидера, унапређује своју свест о значају теме, изграђује исправне ставове и схвата значај појединих активности. Најшира јавност подржава стратегију и план које доноси политичка јавност на основу стручних ставова. У неким случајевима најшира јавност може и да захтева спровођење одређених активности у безбедности саобраћаја, а на основу стручних ставова које саопштавају медији. Процес усаглашавања наведених и других јавности је пресудно важан за добро



функционисање заштитног система у безбедности саобраћаја. Непрекидни међуутицаји ових јавности стално мењају њихове улоге и међусобно усаглашавају ставове и интересе. У једном тренутку политичка јавност намеће решења, најшира јавност их прихвата, али има и другачијих процеса када најшира јавност тражи од стручне и политичке јавности да предузме неке мере и активности.

СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Народна скупштина Републике Србије усвојила је нови Закон о безбедности саобраћаја на путевима 2009.године, заменивши до дата важеће, Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл.гласник СРС" бр. 53/82 ... 101/2005) и Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима ("Службени лист СФРЈ", бр. 50/88 ... 11/91 и "Службени лист СРЈ", бр. 34/92 ... 3/2002).

У нови Закон су уграђена савремена решења у управљању безбедношћу саобраћаја, као и обавезе које је Република Србија преузела и показала опредељење да се приближи најразвијенијим државама у погледу безбедности саобраћаја. Примена савремених решења и мера за управљање безбедношћу саобраћаја изискује институционални оквир прилагођен захтевима за достизање циљева у безбедности саобраћаја.

Субјекти од значаја за безбедност саобраћаја у Републици Србији су:

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



Најважнији субјекти безбедности саобраћаја у Републици Србији су Влада, министарство надлежно за послове саобраћаја и Министарство унутрашњих послова, као носиоци извршне власти и као органи одговорни за стање безбедности саобраћаја у држави.

Институције успостављене Законом о безбедности саобраћаја на путевима на националном и локалном нивоу су:

- Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима;
- Агенција за безбедност саобраћаја;
- локална тела за безбедност саобраћаја.

Тело за координацију безбедности саобраћаја доноси политичке и стратешке одлуке у безбедности саобраћаја на путевима, а чине га министри надлежни за послове саобраћаја, министар унутрашњих послова, здравља, рада, правде, просвете и трговине и услуга. Сврха Тела за координацију безбедности саобраћаја је координисано деловање министарстава надлежних за безбедност саобраћаја. Задатак Тела је да прати, усмерава и координира активности везане за смањење броја саобраћајних незгода и последица у Републици Србији, да предлаже и прати спровођење Националне стратегије безбедности саобраћаја на путевима и Акционог плана безбедности саобраћаја.

Агенција за безбедност саобраћаја, која је основана од стране Владе, по својој организационој структури омогућава знатно ефикасније деловање у безбедности саобраћаја и врши повезивање субјеката од значаја за безбедност саобраћаја. Агенција за безбедност саобраћаја обавља стручне, регулаторне и развојне послове безбедности саобраћаја.

Локално тело за безбедност саобраћаја је задужено за усклађивање и координацију послова безбедности саобраћаја на локалном нивоу.

ПРАВНИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

Систем безбедности саобраћаја у Републици Србији уређен је Уставом, признатим међународним изворима, законима и подзаконским актима.

Закони који првенствено уређују систем безбедности саобраћаја јесу Закон о безбедности саобраћаја на путевима који је у примени од 11. децембра 2009. године, и Закон о јавним путевима који је у примени од 1. јануара 2006. године.

Устав Републике Србије

Према начелима Устава Р.Србије („Сл. гласник РС“ бр. 98/2006) људски живот је неприкосновен, из тога проистиче обавеза државе и свих субјеката безбедности



саобраћаја да штите то право грађана као и физички интегритет и право на личну безбедност учесника у саобраћају, а посебно се намеће безбедност деце у саобраћају као приоритет.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима

Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 55/2014, 32/2013 - Одлука УС РС, 96/2015 - други закон и 9/2016 - Одлука УС РС) поред основних правила у саобраћају, део система који се односи на возаче, возила, и путеве, уређује и институционални оквир система безбедности саобраћаја на националном и локалном нивоу као и његово финансирање. Такође, уређује права и обавезе органа надлежних за контролу и регулисање саобраћаја као и друге одредбе од значаја за систем безбедности саобраћаја.

Применом новог закона, очекује се остваривање следећих циљева:

- да се смањи број погинулих и повређених особа;
- да се смање материјални трошкови од последица саобраћајних незгода;
- да се управља безбедношћу саобраћаја, развојем Тела за координацију унапређења безбедности саобраћаја на путевима;
- да се развија саобраћајни систем као и даљи развој привреде;
- да се развије свест становништва о безбедном учешћу у саобраћају, кроз предшколшке и школске институције, центре за васпитање и образовање возача и лиценцирање, као нови приступ путем превентивних мера као што су семинари, курсеви, контрола и надзор;
- да правила саобраћаја и безбедност учествовања у саобраћају буду препознатљива и усклађена са правилима и стандардима земаља ЕУ у овој области.

Начело да небезбедни финансирају безбедност саобраћаја је начелно спроведено у овом закону, па је тако предвиђено да се целокупан износ наплаћених новчаних казни за прекршаје превиђене прописима о безбедности саобраћаја враћа у систем безбедности саобраћаја, кроз финансирање главних субјеката безбедности саобраћаја.

Закон о јавним путевима

Законом о јавним путевима („Сл. гласник РС“, бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013) се уређује правни положај јавних путева, услови и начин управљања, заштите и одржавања јавних путева, извори и начин финансирања јавних путева, посебни услови за изградњу и реконструкцију јавних путева и инспекцијски надзор.

Одредбама овог Закона оставља се локалним самоуправама да својим актима уреде пре свега заштиту и одржавање општинских путева и улица.



Однос са Законом о безбедности саобраћаја на путевима - у делу који се односи на безбедност путева је такав да се Закон о јавним путевима више бави путевима са аспекта грађевинске струке, док Закон о безбедности саобраћаја на путевима садржи одредбе које се односе на безбедност путева са аспекта саобраћајне струке (ревизија безбедности саобраћаја на путу, провера безбедности саобраћаја на путу, техничко регулисање саобраћаја, управљање црним тачкама, независну оцену доприноса пута за настанак саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем).

Кривични законик

Кривични законик („Сл. гласник РС“, бр. 85/2005, 88/2005-исправка, 107/2005-исправка, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013 и 108/2014 и 94/2016) дефинише кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, инкриминисане радње као што су непридржавање саобраћајних прописа, уништење уређаја система јавног саобраћаја, односно оштећење саобраћајне сигнализације или опреме пута, постављање препрека на саобраћајници, несавестан надзор над стањем и одржавањем саобраћајница и непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди.

Закон о прекршајима

Закон о прекршајима („Сл. гласник РС“, бр. 65/2013, 13/2016 и 98/2016 – Одлука УС РС), уређује прекршајни поступак и прекршајне санкције за непоштовање саобраћајних прописа и других саобраћајних деликта. Закон о прекршајима познаје и хитан поступак, када се осумњичени за прекршај може одмах спровести прекршајном суду, а казна се може извршити пре правноснажности одлуке о казни. Овај институт нарочито је погодан у борби против вишеструких повратника и учинилаца најтежих прекршаја против безбедности саобраћаја.

Закон о полицији

Закон о полицији („Сл. гласник РС“, бр. 6/2016) уређује поступање саобраћајно полицијских службеника у поступцима контроле и регулисања пружање помоћи и надзор у саобраћају на путевима и други послови из прописа о безбедности саобраћаја.

Закон о комуналној полицији

Закон о комуналној полицији ("Службени гласник РС", број 51/09) одређује да су послови комуналне полиције одржавање комуналног реда у шта спада одржавање реда у области локалних путева и улица, саобраћајних ознака и сигнализације, паркирања, превоза путника у градском и приградском саобраћају и ауто-такси превоза.



Закон о општем управном поступку

Закон о општем управном поступку („Сл. лист СРЈ“, бр. 18/2016) представља системски закон којим се уређује поступање извршних органа, односно органа надлежних за контролу, органа надлежних за управљање безбедношћу саобраћаја и техничко регулисање, у управним стварима.

Закон о превозу путника у друмском саобраћају

Законом о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС“, бр. 68/2015) уређују се услови и начин обављања јавног превоза путника и превоза лица за сопствене потребе у друмском саобраћају у домаћем и међународном превозу, пружања станичних услуга на аутобуским станицама и инспекцијски надзор. Овим законом уводе се лиценце за обављање послова професионалног возача, за превоз, пружање станичних услуга, као и сертификат о професионалној оспособљености који је јавна исправа којом се потврђује професионална оспособљеност лица одговорног за превоз за послове управљања превозом.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају

Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Сл. гласник РС“, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013-Одлука УС РС) прописује обавезно осигурање и начин исплате штета насталих у саобраћајним незгодама. Овај закон уређује веома важну област обавезног осигурања и начина исплате штета из саобраћајних незгода. Овим прописом уведен је „бонус-малус“ систем кажњавања и награђивања власника возила у зависности од тога да ли се њиховим возилом узрокују саобраћајне незгоде или не, што јесте мера која утиче на понашање возача. До октобра 2014. године по основу тог закона осигуравајућа друштва су уплаћивала 1,2% бруто премије осигурања од аутоодговорности као део превентиве на посебан рачуна за увођење видео надзора на путевима. Рок важења наведене одредбе није продужен изменом закона.

Закон о ванредним ситуацијама

Закон о ванредним ситуацијама ("Службени гласник РС", бр. 111/2009, 92/2011 и 93/2012) уређује систем заштите и спасавања људи и добара од елементарних непогода и других несрећа укључујући и саобраћајне незгоде, надлежности државних органа, органа аутономних покрајина и јединица локалне самоуправе у заштити и спасавању; успоставља службу "112" која ће обезбедити функционалну интеграцију служби од интереса за заштиту и спасавање чиме ће се обезбедити координирана, брза и ефикасна интервенција ватрогасно-спасилачких јединица, хитне медицинске помоћи и саобраћајне полиције у случају саобраћајних незгода.



Закон о здравственој заштити

Закон о здравственој заштити („Сл. гласник РС“, бр. 107/2005, 72/2009-др. закон, 88/2010, 99/2010, 57/2011, 119/2012, 45/2013-др. закон, 93/14, 96/2015 и 106/2015) уређује систем здравствене заштите у циљу очувања и унапређења здравља грађана, спречавању и рано откривање болести, повреда и других поремећаја здравља, благовремено и ефикасно лечење и рехабилитација пацијената.

Закон о основама система образовања и васпитања

Закон о основама система образовања и васпитања („Сл. гласник РС“, бр. 72/2009, 52/2011, 55/2013, 35/2015-аутентично тумачење, 68/2015 и 62/2016 – Одлука УС РС) уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања, такође пружа основ за увођење и спровођење саобраћајног образовања и васпитања деце и младих кроз наставу и остале активности, на квалитативном и квантитативном нивоу који ће обезбедити да долазеће генерације стичу ставове и потребно знање неопходно за одговорно и безбедно учествовање у саобраћају.

Подзаконски акти

Поред закона, правни оквир у систему безбедности саобраћаја на путевима садржи и велики број подзаконских аката који су донете на основу њих.

Стратешки оквир

Влада РС је 2007. године усвојила Стратегију развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године ("Службени гласник РС", број 4/08) која је успоставила концепт развоја инфраструктуре и транспорта и дала дефиницију циљева развоја транспортног система и акциони план за њихову реализацију. Поменута стратегија препознаје безбедност саобраћаја као важан сегмент у унапређењу транспортног система.

Почетком 2015. године, Влада РС је усвојила Стратегију безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године („Сл. гласник РС“, бр 64/2015) у којој су дате смернице за даље деловање на смањивању броја саобраћајних незгода и последица, како на националном тако и на локалном нивоу.



СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА НА НИВОУ ГРАДА ПИРОТА

Локална самоуправа има важно место у стварању услова и регулисању друштвених односа којима се омогућује развијање и функционисање саобраћајног система. С тога, локална самоуправа је одговорна за опасности и ризике који настају у саобраћају, због чега треба да и она предузима одговарајуће мере на постизању већег степена безбедности саобраћаја на саобраћајној мрежи на својој територији.

Јединице локалне самоуправе на свом подручју надлежне су за организовање и регулисање саобраћаја, као и контролу стања и одржавања путева којима управљају, објеката, саобраћајне сигнализације и опреме пута, на начин да се осигура безбедно и несметано одвијање саобраћаја, да отклањају све недостатке услед којих на неким местима долази до саобраћајних незгода и друге послове прописане законом.

Такође, улога локалне самоуправе огледа се у доследној примени Закона о безбедности саобраћаја на путевима, доношењу подзаконских прописа, праћење и анализирање њихове примене. У вези са тим, акти који су значајни за безбедност саобраћаја су и акти које доносе надлежни органи локалне самоуправе, чијим усвајањем се остварује нормативни део система управљања безбедношћу саобраћаја и који треба да подржи реалне напоре у остваривању постављених и жељених резултата у погледу унапређења безбедности саобраћаја на путевима.

У складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима РС, локална самоуправа има одговорност за спровођење мера саобраћајног образовања и васпитања у циљу стицања знања, вештина и навика неопходних за безбедно учешће у саобраћају, унапређивања и учвршћивања позитивних ставова и понашања значајних за безбедно учешће у саобраћају, у смислу подршке у планирању и спровођењу свих мера и активности саобраћајног образовања и васпитања на нивоу локалне самоуправе, као и за предузимање посебних мера заштите рањивих учесника у саобраћају и заштите у одређеним зонама.

Улога Скупштине локалне самоуправе у систему управљања безбедношћу саобраћаја

У складу са Законом о локалној самоуправи, Скупштина локалне самоуправе доноси Статут града Пирота, пословник о раду скупштине, буџет и завршни рачун града, прописе и друге опште акте, програме развоја града и појединих делатности, оснива службе, јавна предузећа, установе и организације, обавља и друге послове утврђене законом и статутом.

Када је у питању безбедност саобраћаја, Скупштина града Пирота има важну улогу јер она усваја стратешка документа везана за управљање саобраћаним системом и



самим тим управља и безбедношћу саобраћаја на територији града Пирота. Стога је, потребно да Скупштина усвоји Стратегију безбедности саобраћаја града Пирота која представља најважнији документ и основу за предузимање даљих мера у циљу повећања нивоа безбедности саобраћаја. Поред Стратегије безбедности саобраћаја, Скупштина усваја и друга стратешка документа, односно одлука које директно, или индиректно утичу на управљање саобраћајним системом града Пирота.

Улога Градског већа у систему управљања безбедношћу саобраћаја

Градско веће поред тога сто предлаже Статут, буџет и друге одлуке и акте, такође непосредно извршава и стара се о извршењу истих и врши надзор над радом Градске управе.

С обзиром да предлаже буџет, Градско веће представља важан део система управљања расположивим средствима, чиме директно утиче на предузимање одређених мера при реализацији појединих планова развоја и управљања градом.

Градско веће у систему управљања безбедношћу саобраћаја има значајно место јер усваја и координише предлоге за унапређење безбедности саобраћаја на територији града Пирота. Поред одлука из области саобраћаја, Градско веће, на предлог Савета за безбедност саобраћаја града Пирота, доноси Програм коришћења средстава за унапређење безбедности саобраћаја на територији града Пирота.

Улога Савета за безбедност саобраћаја града Пирота

Савет за безбедност саобраћаја града Пирота основан је у циљу развијања и покретања превентивних и других активности у области безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама, и остваривања координације и сарадње на унапређењу безбедности саобраћаја.

Савет за безбедност саобраћаја града Пирота:

1. предлаже Стратегију и Годишњи план безбедности саобраћаја на територији града Пирота у складу са Националном стратегијом и Националним планом Републике Србије;
2. предлаже Градском већу годишњи програм расподеле новчаних средстава намењених за финансирање унапређења безбедности саобраћаја;
3. припрема Извештај о стању безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама најмање двапут годишње за потребе Градског већа.

Савет обавља и следеће послове:

- разматра питања из области безбедности саобраћаја;



- предлага мере за унапређење безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама;
- даје мишљење о предлозима одлука и другим актима којима се уређује безбедност саобраћаја;
- сарађује са републичким, регионалним и локалним телима за безбедност саобраћаја;
- остварује и подстиче координацију и сарадњу локалних органа и других субјеката у безбедности саобраћаја;
- даје мишљење о предлогу Плана техничког регулисања саобраћаја града Пирота;
- организује и подстиче активност на саобраћајном васпитању и образовању грађана;
- врши и друге послове од интереса за безбедност саобраћаја на путевима.

Улога Градоначелника у систему управљања безбедношћу саобраћаја

Градоначелник располаже буџетом града Пирота, односно управља расходима и приходима и на тај начин контролише функционисање локалне самоуправе. Такође, усмерава и усклађује рад Градске управе.

Имајући у виду надлежности Градоначелника, према Статуту и закону, његова улога у систему управљања безбедношћу саобраћаја је значајна, јер без његове сагласности и јавне подршке је веома тешко предузети важне мере у побољшању нивоа безбедности саобраћаја.

Улога Градске управе у систему управљања безбедношћу саобраћаја

Градска управа има извршну улогу која се огледа у спровођењу свих одлука Скупштине општине, Градоначелника и Градског већа. Преко својих надлежних органа уређује и омогућава функционисање града.

Како је последња карика у ланцу управљања градом, Градска управа има важну улогу у систему управљања безбедношћу саобраћаја јер има директан увид у функционисање саобраћајног система, односно у ком делу тај систем не функционише на најбољи начин.

Деловањем на поједине подсистеме, Градска управа може побољшати стање система безбедности саобраћаја и тиме допринети реализацији циљева стратешког управљања безбедности саобраћаја.

У складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима, надлежно Одељење Градске управе Пирот за послове саобраћаја одговорно је за унапређење саобраћајног окружења у зонама школа и другим зонама са повећаним присуством рањивих учесника у саобраћају и за унапређење понашања учесника у саобраћају у овим зонама.



Такође, техничко регулисање саобраћаја на општинским путевима и улицама у насељима врши орган јединице локалне самоуправе надлежан за послове саобраћаја. Поред тога, надлежни орган града за послове саобраћаја може, на предлог надлежног органа града за заштиту животне средине, ограничити или забранити саобраћај одређених или свих врста моторних возила на одређеној деоници пута, у време када је загађење ваздуха прекорачило прописане нормативе.

Градски орган надлежан за послове саобраћаја, на предлог Управљача пута, доноси меру за ограничавање коришћења јавног пута, ако је пут у таквом стању да:

1. саобраћај није могућ или је могућ саобраћај појединих врста возила;
2. саобраћај појединих врста возила може бити штетан за јавни пут, и
3. то захтевају основани разлози који се односе на заштиту јавног пута и безбедност саобраћаја.

Надлежни орган за послове саобраћаја обавља надзор над спровођењем ове одлуке на општинским путевима и улицама у вези: стања пута у погледу услова за безбедно одвијање саобраћаја, техничког регулисања саобраћаја, управљања саобраћајем, безбедности пута у процесу пројектовања, изградње, реконструкције и одржавања, као и други инспекцијски надзор поверен законским прописима.

У вршењу инспекцијског надзора овлашћено лице органа надлежног за послове саобраћаја је дужно и овлашћено да:

1. забрани овлашћеном лицу, органу или организацији управљање саобраћајем које се изводи противно закону и другим прописима, техничким нормативима и стандардима, нормама квалитета и употребе материјала;
2. нареди отклањање недостатака у утврђеном року, ако утврди да се приликом производње и употребе материјала при производњи, постављању и употреби саобраћајне сигнализације, не примењују технички прописи, технички нормативи и стандарди и норме квалитета, а ако се у утврђеном року недостаци не отклоне, забрани, односно обустави даљу употребу и постављање саобраћајне сигнализације;
3. подноси захтев за покретање прекршајног поступка и предузима друге мере из надлежности јединица локалне самоуправе у складу са прописима којима се уређује инспекцијски надзор.

Улога јавних предузећа и установа у систему управљања безбедношћу саобраћаја

На територији града Пирота функционише неколико јавних предузећа чији је основни задатак да извршавају поверене послове од стране оснивача, односно Града.



У погледу безбедности саобраћаја најважнија јавна предузећа су: ЈП за планирање и уређивање грађевинског земљишта Пирот и ЈП "Комуналац".

- **ЈП "Комуналац"** је предузеће које се финансира из сопствених прихода односно није директни, нити индиректни корисник буџета. Обавља послове из делокруга комуналне делатности, и то послове: јавна хигијена, пијачне услуге, зеленило, гробљанске послове, зоохигијенска служба, услуге трећим лицима и сл. Поред тога, предузеће врши одржавање у летњем и зимском периоду локалних путева.

У оквиру предузећа оформљена је организациона јединица „Паркинг сервис“, те су му поверени послови управљања, одржавања и утврђивања услова коришћења јавних паркиралишта, као и послови управљања саобраћајном сигнализацијом и опремом (заштита саобраћајне сигнализације и опреме, вршење инвеститорске функције на изградњи и одржавању; организовање и обављање стручних послова на изградњи, одржавању и заштити саобраћајне сигнализације и опреме; уступање радова на одржавању, организовање стручног надзора над изградњом, одржавањем и заштитом саобраћајне сигнализације и опреме, планирање изградње, одржавања и заштите, вођење евиденције о саобраћајно-техничким подацима за општинске путеве и улице).

- **ЈП за планирање и уређивање грађевинског земљишта Пирот** основано је од стране Скупштине града Пирота са циљем да буде носилац инвестиција чија ће реализација имати за последицу унапређење урбаног уређења града, уређење простора и ефикасно коришћење грађевинског земљишта и побољшање постојећих и изградњу нових инфраструктурних система у граду.

У погледу безбедности саобраћаја ЈП за планирање и уређивање грађевинског земљишта задужено је за поправку, реконструкцију, модернизацију и извођење других радова на одржавању улица и саобраћајница и јавних површина.

Као Управљач општинских путева и улица, наведено предузеће дужно је да у обављању послова заштите јавног пута, свакодневно спроводи активности на утврђивању заузећа јавног пута, бесправног извођења радова на јавном путу и у заштитном појасу и свих других чињења којима се битно оштећује, или би се могао оштетити јавни пут или ометати одвијање саобраћаја на јавном путу.

У поступку пројектовања, одговорност ЈП је у томе што путеви морају бити пројектовани, изграђени, реконструисани и одржавани тако да се саобраћај на њима може одвијати несметано и безбедно и морају испуњавати прописане услове.

Приликом опредељивања за изградњу новог, или реконструкцију постојећег јавног пута, управљач јавног пута мора обезбедити пројекат стратешке компаративне анализе утицаја тог пута на безбедност саобраћаја на путној мрежи.



Управљач јавног пута мора обезбедити да се за пројекат јавног пута сачини пројекат ревизије безбедности саобраћаја, који представља независну и систематску проверу пројеката пута са аспекта безбедности саобраћаја, за све фазе пројектовања закључно са пуштањем у саобраћај.

Управљач јавног пута мора обезбедити да се, на основу налаза инспектора за јавне путеве, сачини пројекат којим се утврђују мере за безбедно одвијање саобраћаја на путу.

Управљач пута дужан је да прати стање безбедности саобраћаја на путу, обезбеди независне пројекте у циљу идентификације опасних места најмање једанпут годишње и независне пројекте мапирања ризика на деоницама и идентификација најопаснијих деоница, обавља стручне анализе високо ризичних деоница пута (црне тачке), сачини појединачан пројекат за санирање ризичних деоница и опасних места и предузме мере за санирање високо ризичних деоница пута и опасних места у складу са тим пројектом.

У случају саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем, управљач јавног пута дужан је да на основу независне оцене, у року од месец дана, утврди узрок, односно допринос јавног пута настанку, односно последицама саобраћајне незгоде и предузме мере у циљу унапређења безбедности пута.

Управљач јавног пута дужан је да организује снимање саобраћаја и других величина саобраћајног тока на општинским путевима и улицама.

НОРМАТИВНА АКТА ИЗ ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА ПИРОТА

Према статуту град Пирот врши послове из своје надлежности које су утврђене Уставом и законом. У оквиру своје надлежности, преко својих надлежних органа, град Пирот доноси одлуке, програме и планове којима уређује поједине области које су јој законом поверене.

У нормативна акта која регулишу саобраћајни систем, град Пирот има усвојена следећа документа:

1. Одлука о формирању Савета за безбедност саобраћаја општине Пирот ("Сл. лист града Ниша", број 06/2010 и 34/2015);
2. Одлука о техничком регулисању саобраћаја на територији општине Пирот ("Сл. лист града Ниша", број 74/2012);
3. Одлука о критеријумима за категоризацију општинских путева и улица ("Сл. лист града Ниша", број 78/2010);
4. Одлука о утврђивању локалних путева („Међуопштински службени лист - Ниш“, број 32/84);
5. Одлука о некатегорисаним путевима („Међуопштински службени лист - Ниш“, број 32/84);



6. Одлуку о утврђивању накнаде за ванредни превоз на општинским путевима и улицама на територији општине Пирот ("Сл. лист града Ниша", број 60/2013);
7. Одлука о јавним паркиралиштима ("Сл. лист града Ниша", број 18/2013, 153/2016 и 29/2017);
8. Одлука о ауто-такси превозу путника на територији града Пирота ("Сл. лист града Ниша", број 60/2014, 14/2016 и 153/2016);
9. Одлука о утврђивању економски најниже цене у оквиру такси тарифе по којој се ауто-такси превоз мора обављати на територији општине Пирот ("Сл. лист града Ниша", број 60/2014);
10. Одлука о линијском превозу путника у градском и приградском саобраћају на територији општине Пирот ("Сл. лист града Ниша", број 12/2006, 81/2014, 14/2016 и 153/2016);
11. Одлука о одређивању аутобуских стајалишта која се могу користити у линијском превозу путника на територији општине Пирот ("Сл. лист града Ниша", број 19/2005 и 78/2010).

Одлука о формирању Савета за безбедност саобраћаја општине Пирот

Сврха оснивања Савета за безбедност саобраћаја јесте, пре свега, успостављање ближе сарадње и координације између субјеката заинтересованих за безбедност саобраћаја, као и унапређење безбедности саобраћаја на територији града Пирота, као делатности од општег друштвеног значаја.

Овом одлуком утврђен је састав Савета за безбедност саобраћаја, дефинисани су послови Савета, начин обављања стручно-административних послова и начин финансирања безбедности саобраћаја на територији града Пирота.

Анализирајући структуру саме одлуке могу се уочити недостаци који се огледају у следећем:

Састав Савета не обухвата све најзначајније субјекте заинтересоване за безбедност саобраћаја. Наиме, Одлуком је утврђен следећи састав Савета:

- представници локалне самоуправе (Председник Скупштине града и Надлежног органа за послове саобраћаја);
- представник МУП-а, односно Полицијске управе у Пироту;
- представници Управљача општинских путева и улица;
- представници просвете.

Имајући у виду основу улогу Савета, потребно је у састав Савета укључити и друге субјекте од значаја за безбедност саобраћаја, и то: представника ЈП „Комуналац“ коме је поверено управљање сигнализацијом, представнике здравствених установа, правосудних органа, рада, трговине и услуга (нпр. ауто школе, невладине организације, мото клубови и сл.). Посебно је значајно укључити представника здравства, обзиром да



је деловање након саобраћајне незгоде препознато као један од пет основних стубова безбедности саобраћаја.

Одлука о техничком регулисању саобраћаја на територији општине Пирот

Одлуком о техничком регулисању саобраћаја на територији општине Пирот ("Сл. лист града Ниша", број 74/2012) регулишу се питања техничког регулисања саобраћаја на општинским путевима и улицама у насељеним местима на територији општине Пирот и уређују друга питања од значаја за несметано и безбедно одвијање саобраћаја на територији Пирота.

Одлуком је прописано да техничко регулисање саобраћаја на општинским путевима и улицама обавља орган Општинске управе Пирот надлежан за послове саобраћаја. Регулисање и управљање саобраћајем надлежни орган за саобраћај врши доношењем Решења о техничком регулисању саобраћаја којим се утврђује режим саобраћаја и саобраћајно-техничке мере за израду саобраћајног пројекта.

Делатност управљања саобраћајном сигнализацијом и опремом обавља предузеће које основа Општина, односно ЈП „Комуналац“.

Основни циљеви који треба да буду остварени овом одлуком су :

- усклађивање са важећим прописима из области безбедности саобраћаја;
- ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја, оснивањем Савета за безбедност саобраћаја општине Пирот, доношењем стратегије и сл;
- боље уређењем саобраћајног система у Пироту и смањење број незгода, повређених и погинулих;
- увођење јасних и прецизних процедура за техничко регулисање саобраћаја, постављање саобраћајне сигнализације, уређење зона радова на путу и сл;
- уређење зона са специфичним учесницима у саобраћају (зона школе, зона „30“ ...);
- прецизно дефинисање категорија корисника које имају право да моторним возилом улазе у пешачку зону;
- дефинисање обавеза и одговорности за одржавање саобраћајне сигнализације и опреме;
- надзор над стањем саобраћајне сигнализације и предузимање мера против лица која неовлашћено изводе радње на саобраћајној сигнализацији (оштећивање, заклањање, неовлашћено постављање...).

Анализирајући структуру саме одлуке може се закључити да је иста усклађена са важећом законском регулативом, пре свега Законом о безбедности саобраћаја на путевима и Законом о јавним путевима.

У складу са Одлуком, како би се могла примењивати у пуном обиму, потребно је израдити Саобраћајну студију града Пирота са Планом техничког регулисања саобраћаја



(усмеравање транзитног, теретног, бициклическог, пешачког саобраћаја, утврђивање путева и улица намењених јавном превозу путника, начин коришћења саобраћајних трака за возила јавног превоза путника, ограничење брзине за све или поједине категорије возила, одређивање једносмерних улица, пешачких зона, зона успореног саобраћаја, зона "30", зона школе, зона заштите животне средине, одређивање безбедног и ефикасног начина регулисања саобраћаја на раскрсницама, одређивање простора за паркирање и заустављање возила, снабдевање, усмеравање и преусмеравање корисника и слично) и Катастар саобраћајне сигнализације за град Пирот (формирати евиденцију о саобраћајној сигнализацији и опреми у складу са важећим Правилником о начину означавања и евиденцији јавних путева).

Одлука о критеријумима за категоризацију општинских путева и улица

Одлука о критеријумима за категоризацију општинских путева и улица ("Сл. лист града Ниша", број 78/2010) донета је на основу Закона о јавним путевима, где је примењена аналогија са Уредбом о критеријумима за категоризацију државних путева („Сл.гласник РС“, број 37/2009) којом су дефинисани примарни и секундарни критеријуми за категоризацију државних путева, на државне путеве I и II реда.

Критеријуми за категоризацију општинских путева и улица деле се у две групе:

- Функционални критеријуми (функционални значај и улога у просторној организацији града),
- Технички критеријуми (рачунска брзина, ширина коловоза и других елемената пута, начин укрштања саобраћајница и сл.)

Аналогно државним путевима, применом сличних критеријума извршена је подела општинских путева на путеве I и II реда, где је узет у обзир податак о просечном годишњем дневном саобраћају на општинским путевима.

Улична мрежа подељена је на примарну и секундарну уличну мрежу. Применом техничких критеријума, примарне улице деле се на улице I и II реда, а секундарне улице деле се на приступне и интегрисане.

Анализирајући структуру саме одлуке може се закључити да је иста усклађена са важећом законском регулативом, пре свега Законом о јавним путевима и Уредбом о критеријумима за категоризацију државних путева.

На основу ове Одлуке, неопходно је донетини Одлуку о категоризацији општинских путева и улица, где ће се конкретни путеви разврстати према прописаним критеријумима.

Одлука о утврђивању локалних путева

Одлуком о утврђивању локалних путева („Међуопштински службени лист - Ниш“, број 32/84) утврђени су следећи локални путеви на територији Пирота:



1. пут који се одваја од магистралног пута број 9 - Барје Чифлик - Расница, у дужини од 6 км;
2. пут Пирот – Крупац - Велико Село - Мали Јовановац - Велики Јовановац – Трњана - Пољска Ржана - Пирот, у дужини од 17 км;
3. пут који се одваја од магистралног пута број 1/10 – Враниште - Осмаково, у дужини од 7 км;
4. пут Темска – Темац - Топли До, у дужини од 18 км;
5. пут Пирот - Присјан, у дужини од 9 км;
6. пут Пирот – Нишор - Велика Лукања, у дужини од 18 км;
7. пут Височка Ржана – Врело – Јеловица - Широке Луке, у дужини од 11 км, и
8. пут Врело – Брлог - Дојкинци, у дужини од 7 км.

Анализирајући структуру саме одлуке могу се уочити недостаци који се огледају у следећем:

- Одлука је донета 1984. године на основу тада важећих прописа, у свему је застарела и не одговара постојећем стању;
- терминологија и начин означавања путева нису усклађени са важећим прописима;
- нису обухваћени сви општински путеви који су у међувремену изграђени.

Имајући у виду напред наведено, неопходно је доношење нове Одлуке о категоризацији општинских путева и улица у складу са важећим прописима. Такође, за категорисане јавне путеве неопходно је оформити евиденцију, која у складу са Правилником о начину означавања и евиденцији јавних путева, садржи следеће:

1. подаци о путним правцима, улицама, саобраћајним чворовима и саобраћајним деоницама;
2. саобраћајно- технички подаци о јавним путевима.

Одлука о некатегорисаним путевима

Одлуком о некатегорисаним путевима („Међуопштински службени лист - Ниш“, број 32/84) одређује се изградња, реконструкција, одржавање и заштита некатегорисаних путева, као и начин њиховог коришћења.

Под некатегорисаним путевима, у смислу ове одлуке, подразумевају се путеви који нису јавни путеви, а користе се ма по ком основу за саобраћај (улице, осим улица које су саставни делови јавног пута, сеоски путеви, шумски и пољопривредни путеви, путеви на насипима за одбрану од поплава, стазе и сл.). Некатегорисани путеви дефинисани су као добро у општој употреби, а у изградњи, реконструкцији и заштити некатегорисаних путева учествују месне заједнице и Основна заједница за локалне и некатегорисане путеве Општине Пирот. Одобрење за изградњу издаје општински орган управе надлежан за послове грађевинарства, а технички преглед врши комисија коју организује



Општински секретаријат за урбанизам и комунални-стамбене послове Скупштине општине. О одржавању некатегорисаних путева старају се Основна заједница и месне заједнице, у складу са самоуправним општим актима Основне заједнице. Одлуком није прописано о и на који начин врши надзор над није прописано на који начин се врши надзор.

Анализирајући структуру саме одлуке могу се уочити недостаци који се огледају у следећем:

- одлука је донета 1984.године на основу тада важећих прописа, у свему је застарела и не одговара постојећем стању;
- прописани начин изградње и одржавања некатегорисаних путева не одговара тренутном стању и надлежностима Управљача путева,
- коришћена терминологија није у складу са важећим прописима;

Одлука о утврђивању накнаде за ванредни превоз на општинским путевима и улицама на територији општине Пирот

Одлуком о утврђивању накнаде за ванредни превоз на општинским путевима и улицама на територији општине Пирот ("Сл. лист града Ниша", број 60/2013) утврђује се висина и начин обрачуна накнаде за ванредни превоз на општинским путевима и улицама на територији града Пирота, за возила која осовинским оптерећењем, укупном масом, ширином, дужином и висином прекорачују прописане мере. Правни основ за доношење ове одлуке садржан је у одредбама члана 14, 17 и 48 Закона о јавним путевима којим је прописано да се Управљачу јавног пута поверава вршење јавних овлашћења која се односе на издавање посебне дозволе за обављање ванредног превоза на јавном путу и да се за употребу јавног пута плаћа надокнада за ванредни превоз. Одлуком је прописано да се ванредни превоз на територији града Пирота може обављати на путевима на основу посебне дозволе коју издаје Управљач јавног пута, односно ЈП Дирекција за изградњу општине Пирот за сваки појединачни превоз, којом се одређују начин и услови превоза, као и износ накнаде за ванредни превоз.

Контролу ванредног превоза, као и контролу највећих дозвољених осовинских оптерећења, укупне масе и димензија возила, која саобраћају на јавном путу, врши овлашћено службено лице министарства надлежног за унутрашње послове, овлашћено лице министарства надлежног за послове саобраћаја, односно овлашћено лице локалне самоуправе надлежно за послове саобраћаја.

Анализирајући структуру саме одлуке утврђено је да је иста у складу са важећим прописима, те да је потребно извршити корекције у смислу назива Управљача пута, имајући у виду да је послове управљања општинским путевима и улицама преузело новоформирано Јавно предузеће за планирање и уређивање грађевинског земљишта Пирот.



Одлука о јавним паркиралиштима

Одлуком о јавним паркиралиштима ("Сл. лист града Ниша", број 18/2013, 153/2016 и 29/2017) уређују се услови и начин организовања послова у обављању комуналне делатности управљања, одржавања и услови коришћења паркиралишта на подручју града Пирота као и уклањање и одвожење до места чувања возила паркираних супротно прописима о безбедности саобраћаја и одредбама Одлуке.

За вршење наведених послова, Скупштина града Пирота је основала Јавно предузеће „Паркинг сервис Пирот“. Скупштина града Пирота донела је Одлуку којом је извршена статусна промена припајања којом је ЈП "Паркинг сервис Пирот" припојен ЈП "Комуналац". Одлука је објављена у "Службеном листу града Ниша", број 99/2012, дана 07. децембра 2012. године, те од наведеног датума послове управљања, коришћења и одржавања јавних простора за паркирање на територији града Пирота обавља ЈП "Комуналац".

Јавна паркиралишта на којима се врши наплата накнаде за паркирање - комерцијална паркиралишта категорисана су према зонама, са или без временског ограничења трајања паркирања. Зоне се даље категоришу на станарске секторе који се ближе уређују Правилником о коришћењу комерцијалних паркиралишта и одоношењу непрописно паркираних возила.

На јавним паркиралиштима се могу паркирати путнички аутомобили, комби-теретна возила до 1 тоне носивости. Аутобуси, теретна моторна возила, њихова прикључна возила и камп приколице не смеју се паркирати на јавним површинама на територији града Пирота, осим на за то одређеним просторима које одреди орган управе надлежан за саобраћај.

Надзор над применом одредаба ове одлуке врши орган управе надлежан за инспекцијске послове, остали надлежни органи, као и овлашћена лица у ЈП "Комуналац".

Одлука о ауто-такси превозу на територији града Пирота

Одлуком о ауто-такси превозу на територији града Пирота ("Сл. лист града Ниша", број 60/2014, 14/2016 и 153/2016) ближе се уређује обављање ауто-такси превоза путника на територији града Пирота, односно прописују се услови које треба да испуни превозник, услови које треба да испуне такси возила, такси стајалишта као и начин обављања ауто-такси превоза путника.

Сходно Одлуци, ауто-такси превоз могу обављати правна лица и предузетници чија је претежна делатност ауто-такси превоз путника, који су за обављање те делатности регистровани у Регистру привредних субјеката, у складу са законом којим се уређује регистрација привредних субјеката и који имају одобрење надлежног органа локалне самоуправе за обављање ауто-такси превоза путника.



Накнада за обављање такси превоза утврђена је важаћим ценовником услуга који је прописан Одлуком о утврђивању економски најниже цене у оквиру такси тарифе по којој се ауто-такси превоз мора обављати на територији града Пирота ("Сл. лист града Ниша", број 60/2014), и наплаћује се у износу који покаже таксиметар на месту опредељења путника.

Надзор над применом одредаба ове Одлуке врши Градска управа Пирот – Одељење за урбанизам, стамбено-комуналне послове, грађевинарство и инспекцијске послове. Послове инспекцијског надзора над применом ове одлуке и над обављањем ауто-такси превоза путника на територији града Пирота врши саобраћајни инспектор Градске управе Пирот.

Анализирајући структуру одлуке утврђено је да је иста у складу са важећим прописима, пре свега Законом о превозу путника у друмском саобраћају. Имајући у виду да је на територији града Пирота регистровано око 180 такси превозника, са издатим кровним ознакама са идентификационим бројем и грбом града Пирота, закључује се да такси превоз може бити значајан утицајни фактор на стање безбедности саобраћаја у Пироту.

С тим у вези, у складу са законом и саобраћајно-техничким условима, град Пирот треба да донесе програм којим се дефинише оптимално организовање такси превоза у оквиру којег се одређује и оптималан број такси возила. Саобраћајно-технички услови дефинишу се у петогодишњем периоду, а на основу карактеристика превозних захтева-вожњи и стања техничког регулисања саобраћаја на територији града Пирота.

Одлука о линијском превозу путника у градском и приградском саобраћају на територији општине Пирот

Одлука о линијском превозу путника у градском и приградском саобраћају на територији општине Пирот ("Сл. лист града Ниша", број 12/2006, 81/2014, 14/2016 и 153/2016) прописује услове и начин организовања послова у вршењу комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају, права и обавезе предузећа и другог правног лица који обављају ову делатност, права и обавезе града Пирота који поверава ову делатност, права и обавезе корисника превоза и услове за континуирано обављање ове делатности, надзор над спровођењем одлуке и казне за непоштовање њених одредби.

Са аспекта безбедности саобраћаја, прописано је да се превоз обавља возилима која испуњавају услове утврђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима и прописима о стандардима за поједине врсте возила. Возила којима се обавља превоз морају се редовно одржавати и контролисати ради обезбеђивања њихове сталне техничке исправности и безбедног одвијања саобраћаја.



Превозник може отпочети и обављати линијски превоз ако има регистрован и оверен ред вожње, који садржи назив стајалишта, удаљеност од почетног стајалишта и времена пристајања на стајалиштима, за све поласке на линији.

Пријем путника и искрцавање путника у возилу у јавном превозу врши се на аутобуској станици и аутобуским стајалиштима која су унета у ред вожње.

Послове инспекцијског надзора над применом ове одлуке и над обављањем линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају врши саобраћајни инспектор Градске управе Пирот.

Одлука о одређивању аутобуских стајалишта која се могу користити у линијском превозу путника на територији општине Пирот

Одлуком о одређивању аутобуских стајалишта која се могу користити у линијском превозу путника на територији општине Пирот ("Сл. лист града Ниша", број 19/2005 и 78/2010), аутобуско стајалиште дефинисано је као изграђени простор ван коловоза, или прописно обележена површина на коловозу, намењена за заустављање аутобуса и за укрцавање и искрцавање путника и утовар и истовар пртљага.

Аутобуско стајалиште мора да буде обележено прописаном саобраћајном сигнализацијом, да има истакнут назив и извод из реда вожња, надстрешницу, уздигнуту површину за путнике и корпу за отпатке. Одлуком су прописани саобраћајно-технички услови за безбедну изградњу аутобуског стајалишта.

Такође, дат је преглед аутобуских стајалишта на територији града Пирота (градска, приградска и међумесна стајалишта), те прописано да се тачна локација стајалишта утврђује Одлуком и решењем органа за саобраћај Градске управе.

Анализирајући Одлуку и постојеће стање на терену, може се закључити да је мали број аутобуских стајалишта изграђен и обележен на прописани начин. На територији градског насеља, аутобуска стајалишта су углавном означена основном саобраћајном сигнализацијом, без додатних елемената у виду надстрешнице и сл. На ванградским путевима аутобуска стајалишта у већини случајева нису ни обележена, а није ретка појава да се иста налазе у непрегледној кривини, на местима где је извучена пуна линија на коловозу и сл.

Надзор над применом одлуке врши саобраћајни инспектор Градске управе, те је прописано да инспектор може да забрани коришћење аутобуских стајалишта која не испуњавају саобраћајно-техничке услове и нису уређена на прописани начин.





Поглавље 6

ОПШТЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ГРАДА ПИРОТА



ГЕОГРАФСКО-САОБРАЋАЈНИ ПОЛОЖАЈ ГРАДА ПИРОТА

Град Пирот је административни центар највећег округа у Републици који са њим чине општине Димитровград, Бабушница и Бела Паланка, док је по површини од 1232 km² на трећем месту у Републици. Поред напред наведених општина, град Пирот се граничи и са општином Књажевац, као и са Бугарском на дужини од 65 километара.

Седиште града Пирота налази се на 368 метара надморске висине, односно на најнижој тачки у односу на опсег надморских висина терена на којем се пружа територија града Пирота (мин- мах) 368m -2169m.

Конфигурација терена на којем се простире територија града Пирота је претежно планинска, обзиром да је планински део најзаступљенији са 40% укупне површине територије и брдски и равничарски део са по 30% учешћа у укупној површини.

У околини Пирота налазе се бројне познате планине као што су: Стара планина, Влашка планина, Белава, Сува планина, итд., а територијом града Пирота протичу реке: Нишава, Јерма, Расничка река, Темштица, Височица. На територији града Пирота постоје и три језера и то: Завојско језеро, Крупачко језеро и Суковско језеро.

Град Пирот лежи на коридору X и удаљен је од Београда 330 километара, од Ниша 75 километара и од Софије 70 километара. Повољан географски положај града Пирота огледа се, поред напред наведеног, и у саобраћајној повезаности са општинама у окружењу.

На простору града Пирота егзистирају два вида саобраћаја: друмски и железнички. Оба вида саобраћаја имају значајну улогу за пиротски крај, јер представљају интерконтиненталне руте. Кроз територију Пирота пролазе две међуконтиненталне копнене магистрале, железничка пруга Ниш-Софија и државни пут Ниш-Димитровград. Путна инфраструктура на подручју града Пирота је у функционалном стању.

Према подацима Републичког завода за статистику, у 2011. години, густина путне мреже на територији града Пирота је много лошија него што је просек Републике Србије. Укупна дужина путне мреже на територији Пирота износи 233 км. Део путне мреже (њено одржавање, реконструкција, рехабилитација и нова изградња) је у надлежности локалне самоуправе, док је део у надлежности Републике Србије, односно Јавног предузећа „Путеви Србије“. Од укупне дужине путне мреже, 47 км је магистралног пута (државни пут I реда), 83км регионалног (државни пут II реда), а 103 км километара локалног карактера.

На територији града Пирота најзначајнији правци путне мреже су:

- Нишка Бања- Бела Паланка- Пирот- Пирот - државна граница са Бугарском- гранични прелаз Градина (ИБ бр. 43) у дужини од 36км;
 - Пирот-Бабушница-Власотинце-Лесковац-Лебане-Медвеђа-Приштина-Пећ (ИБ бр. 39) у дужини од 11км;
- и државни путеви II реда (бивши регионални путеви):



- Књажевац-Кална-Темска-Пирот-Височка Ржана-Мојинци-Пирот (IIА бр. 221) у дужини од 61км;
- Периш-Бела Паланка-Бабушница-Звонце-Трнски Одоровци-Суково (IIА бр. 223) у дужини од 12км;
- Бела Паланка-Понор - веза са државним путем (IIБ бр. 428) у дужини од 10км.

Просторним планом подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске⁸ предвиђене су 4 деонице аутопута Е-80, и то:

- Деоница 4 Чифлик – Станичење,
- Деоница 5 Станичење – Пирот исток,
- Деоница 6 Пирот исток – Суково,
- Деоница 7 Суково – Димитровград

Што се тиче железничке мреже, град Пирот се налази на интерконтиненталном магистралном железничком правцу Београд-Истанбул, који је изузетно значајан како за транзитни саобраћај, тако и за превоз роба и путника овог подручја. На територији града Пирота функционише једноколосечна неелектрифицирана железничка пруга Ниш – Димитровград – граница Бугарске, на којој је организован јавни путнички и теретни саобраћај. Тренутни ниво изграђености и стања пруга, железничких станица, као и станичних капацитета не омогућавају потребни ниво експлоатације пруге у складу са европским стандардима.

ДЕМОГРАФИЈА ГРАДА ПИРОТА

Према попису из 2011. године на територији града Пирота (тада општини) живи укупно 57.911 становника, док у самом граду живи 38.785 становника, а општа густина насељености износи 52 st/km².

На територији града Пирота општа густина насељености није уједначена, знатно је већа густина у градском насељу него у сеоским подручјима.

Назив насељеног места	Укупан број становника		Назив насељеног места	Укупан број становника	
	2002	2011		2002	2011
Бериловац	1933	1838	Базовик	203	135
Блато	630	578	Барје Чифлик	693	594
Велики Суводол	523	401	Басара	8	2
Власи	71	42	Бела	37	24

⁸ „Службени гласник РС“, број 86/2009



Војнеговац	270	219	Беровица	30	9
Гњилан	2478	2520	Брлог	83	56
Градашница	412	362	Велика Лукања	17	6
Гостуша	139	70	Велики Јовановац	395	334
Дојкинци	273	176	Велико Село	345	277
Држина	472	387	Височка Ржана	54	23
Извор	781	729	Враниште	165	103
Камик	112	55	Горња Држина	29	29
Костур	311	241	Градиште	86	73
Крупац	1444	1302	Добри До	116	57
Мали Суводол	281	251	Засковци	68	46
Нови Завој	1458	1373	Јалботина	104	79
Орља	75	40	Јеловица	113	87
Осмакова	292	100	Копривштица	67	45
Петровац	389	286	Куманово	38	8
Пољска Ржана	1349	1279	Мали Јовановац	144	119
Понор	379	298	Милојковац	7	2
Присјан	143	79	Мирковци	20	10
Рагодеш	234	138	Нишор	162	89
Расница	391	325	Обреновац	143	114
Сиња Глава	138	56	Ореовица	128	80
Славиња	49	39	Паклештица	56	32
Сопот	367	261	Пасјач	32	13
Станичење	609	457	Пирот	40678	38785
Суково	728	657	Планиница	18	7
Темска	908	719	Покревеник	126	57
Топли До	108	51	Росомач	60	37
Церова	171	104	Рсовци	183	106
Црноклиште	338	275	Рудиње	217	138
Шугрин	95	57	Срећковац	162	101
Трњана	157	142	Церев Дел	30	11
Црвенчево	135	100	Чиниглавци	331	236

Табела 6.1. Преглед броја становника по насељеним местима града Пирота⁹

Ако посматрамо динамику броја становника по насељеним местима можемо да приметимо да је насеље Гњилан једино насеље које је забележило благи пораст у 2011. години, 1,69% у односу на 2002. годину док је у осталим насељеним местима забележен пад броја становника од 4,65% до 78,95%.

Ако се има у виду просечна старост становника, град Пирот припада групацији општина и градова чије је становништво релативно старо. Наиме, просечна старост

⁹ Извор података – Република Србија - Републички завод за статистику - Statistical Office of the Republic of Serbia – Попис становништва, домаћинства и станова у Републици Србији 2011.



становника је, према статистичким подацима Републичког завода за статистику, 45 година.

Број запослених на територији града Пирота од 2011.године па до 2014.године има тенденцију благог опадања (са 15.723 на 14.126 запослених), док од 2014.године има тенденцију повећања броја запослених (са 14.126 на 15.136 запослених).

Према подацима Републичког завода за статистику у 2016. години на територији града Пирота укупно је запослено 15.136 становника, што представља 25,9% запослених у односу на број становника, односно 261 запослен на 1000 становника, док је укупан број незапслених 7.033 становника, односно 121 на 1.000 становника.

Година	Просечна месечна нето зарада по запосленом (без пореза и доприноса) (дин) ¹⁰	Просечна потрошачка корпа (дин) ¹¹	Разлика (%)
2011	34.662,00	56.568,13	38,73%
2012	38.043,00	59.593,67	36,16%
2013	36.429,00	64.895,88	43,87%
2014	40.975,00	66.013,00	37,93%
2015	42.391,00	66.903,21	36,64%
2016	48.005,00	67.436,75	28,81%

Табела 6.2. Приказ односа између просечне месечне зараде и просечне потрошачке корпе на територији града Пирота

Животни стандард становништва града Пирота је реално у порасту, обзиром на нешто већи раст зарада у односу на раст просечне потрошачке корпе (Табела 6.2). Према статистичким подацима просечна зарада запослених у посматраном периоду, прецизније просечна месечна нето зарада за 2016 годину у односу на 2011. годину, имала је пораст од 27,79%, док је потрошачка корпа у истом периоду имала пораст од 16,12%.

СТЕПЕН МОТОРИЗАЦИЈЕ

Степен моторизације представља један од значајних фактора који утичу на мобилност и видовну расподелу путовања и дефинише се као број регистрованих моторних возила на 1.000 становника.

Степен моторизације зависи од многих фактора а један од основних је економски развој друштва који се изражава кроз бруто национални производ по глави становника.

Према проценама Републичког завода за статистику број становника у Пироту кретао се на следећи начин:

¹⁰ Републички завод за статистику

¹¹ Министарство трговине, туризма и телекомуникација



Година	2002	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Број становника	63791	60376	59825	59263	57997	57440	56903	56396	55885	55325

Табела 6.3. Преглед броја становника по годинама у Пироту

Према подацима Републичког завода за статистику и Полицијске управе Пирот, 2016. године на територији града Пирота укупно је регистровано 16.167 моторних возила. У табели 6.4. приказан је број регистрованих возила у периоду од 2010.год. до 2016.год. према категоријама возила.

	Мопед	Мотоцикл	Путнички аутомобил	Аутобус	Теретно возило	Радно возило	Друмски тегљач	Прикључно возило	Укупно
2010	-	146	12078	83	850	10	-	113	13592
2011	89	110	11886	61	828	18	37	1273	14302
2012	123	155	12157	62	782	19	156	1302	14756
2013	150	202	12382	57	707	21	282	1353	15154
2014	179	239	12484	66	1043	29	61	1336	15437
2015	210	256	12653	63	1108	46	101	1303	15740

	Мопед	Мотоцикл	Путнички аутомобил	Аутобус	Теретно ¹² возило	Радна машина	Тешки трицикл и четвороцикл	Прикључно возило ¹³	Укупно
2016 ¹⁴	274	275	13677	80	1214	44	14	495	16167

Табела 6.4. Број регистрованих возила према категоријама на територији града Пирота

Посматрајући број становника (Табела 6.3.) према попису из 2011. и процени 2016.године и укупно регистрованих моторних возила 2011. и 2016.године (Табела 6.4.), закључује се да је дошло до пораста степена моторизације, од 246 возила/1.000 становника колико је износио 2011.године на 292 возила/1.000 становника за 2016.годину.

Ове податке треба узети са малом резервом, имајући у виду да постоји одређени број возила са страним таблицама (таблицама Р.Бугарске) којима управљају становници града Пирота, а која су евидентирана на другом регистрационом подручју.

¹² У ову категорију уврштени су и друмски тегљачи

¹³ Прикључно возило + прикључно возило за трактор

¹⁴ У Табели 6.4. за 2016.год. нису приказане категорије: бицикл са мотором: 1, трактор: 93



Поглавље 7

АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ПИРОТА



Дефиниција саобраћајне незгоде према Закону о безбедности саобраћаја на путевима: „Саобраћајна незгода је незгода која се догодила на путу или је започета на путу, у којој је учествовало најмање једно возило у покрету и у којој је најмање једно лице погинуло или повређено или је настала материјална штета“.

Анализа садржи основне податке о стању безбедности саобраћаја на територији града Пирота. Обрађени су подаци о тренду који је успостављен у периоду 2001-2016. година, када су у питању број саобраћајних незгода (СН) и број погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) лица у саобраћајним незгодама на територији града Пирота. Извршена је анализа стања безбедности саобраћаја за следеће категорије учесника у саобраћају: пешаци, бициклисти, мотоциклисти (МОТ) и мопедисти (МОП), возачи и путници у путничким аутомобилима (ПА), теретним возилима (ТВ), аутобусима (БУС) и тракторима, деца, млади, лица старости 31-45 година, 46-64 година и лица старости 65 година и више. За сваку од посматраних категорија учесника у саобраћају су приказани основни подаци о стању безбедности саобраћаја и околностима настанка саобраћајних незгода у којима су учествовали.

У анализи су приказане и вредности основних индикатора безбедности саобраћаја за територију Полицијске управе Пирот.

Осим горе поменутих, анализирани су и подаци о тренутном стању безбедности саобраћаја на територији града Пирота, у односу на циљеве дефинисане Националном стратегијом безбедности саобраћаја (за период 2015-2020. година).

Најважније чињенице и закључци произашли из ових анализа, представљају смернице за идентификацију проблема страдања становништва у саобраћајним незгодама, за планирање других детаљнијих истраживања и будућих активности свих субјеката на територији града Пирота, у циљу унапређења безбедности саобраћаја.

За статистичку анализу саобраћајних незгода на територији Пирота коришћена је база података¹⁵ Агенције за безбедност саобраћаја (АБС) и подаци ПУ Пирот.

ВРЕМЕНСКА И ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Временска расподела саобраћајних незгода по годинама у периоду 2001.-2016.год.

Последњих шеснаест година стање безбедности саобраћаја се може поделити, посматрати и анализирати у две етапе. Период трајања сваке од етапа је:

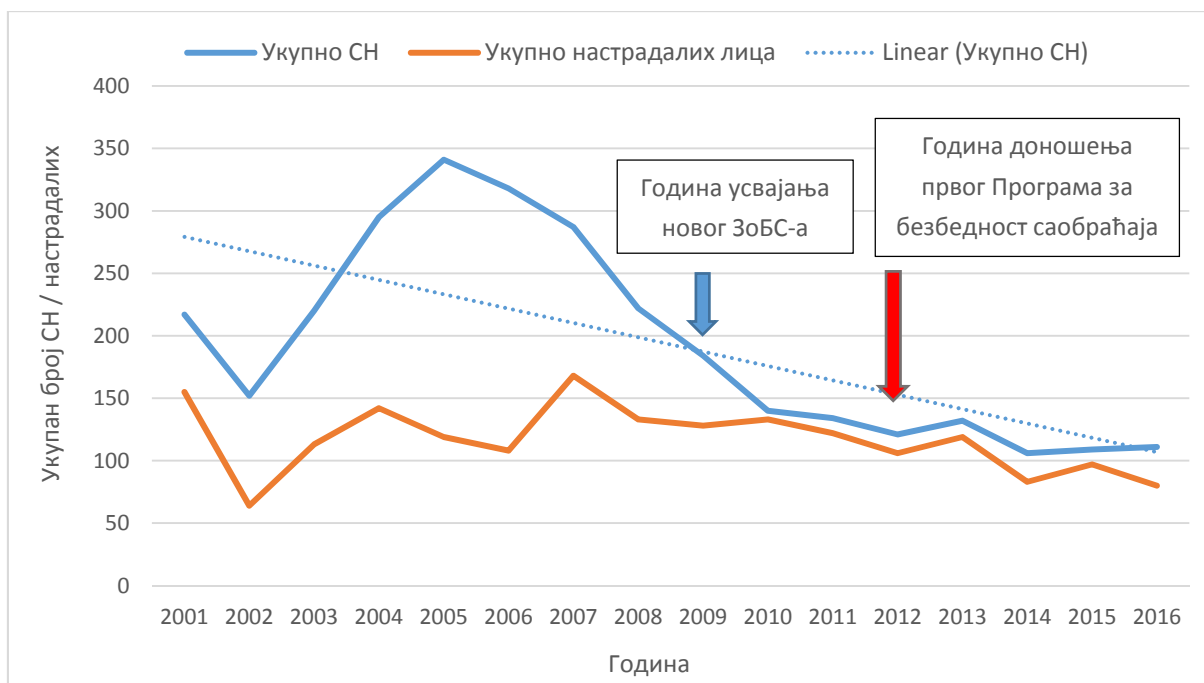
- I етапа: од 2001. до 2009. године,
- II етапа: од 2010. године.

¹⁵ <http://bazabs.abs.gov.rs/>



Година	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
2001	6	90	96	121	217	15	33	107	140	155
2002	1	52	53	99	152	1	19	44	63	64
2003	7	71	78	142	220	8	26	79	105	113
2004	5	92	97	198	295	5	29	108	137	142
2005	0	81	81	260	341	0	21	98	119	119
2006	1	82	83	235	318	1	19	88	107	108
2007	7	115	122	165	287	7	42	119	161	168
2008	3	91	94	128	222	3	19	111	130	133
2009	8	80	88	96	184	9	33	86	119	128
2010	10	80	90	50	140	11	15	107	122	133
2011	2	89	91	43	134	2	20	100	120	122
2012	5	74	79	42	121	5	15	86	101	106
2013	4	76	80	52	132	4	15	100	115	119
2014	1	68	69	37	106	1	18	64	82	83
2015	6	63	69	40	109	8	27	62	89	97
2016	4	60	64	47	111	5	24	51	75	80
Укупно	70	1264	1334	1755	3089	85	375	1410	1785	1870

Табела 7.1. Временска расподела укупног броја саобраћајних незгода и настрадалих лица по годинама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.1. Временска расподела укупног броја саобраћајних незгода и настрадалих лица по годинама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

Прву етапу карактерише постепена стабилизација економског стања у земљи и побољшање животног стандарда становништва, након ратног периода деведесетих



година. У 2002. години је дошло до поштравања казнене политике, новчане казне за прекршаје у саобраћају су повећане за 7 до 10 пута. Такође, после дужег времена, поједине институције су почеле заједно да делују, а била је изражена и медијска кампања током 2002. и 2003. године на нивоу државе. На територији града Пирота, у том периоду укупан број СН био је 2.236, где се број СН константно повећававао до 2005.године кад достиже годишњи максимум од 341 СН, након чега се успоставља опадајући тренд. Укупан број настрадалих лица у овој етапи био је 1.130 лица, при чему се број настрадалих смањује, није успостављен стабилан тернд већ се дешавају периодични скокови.

Друга етапа још увек траје, а почела је од 2010. године. Почетак етапе карактерише примена „новог“ Закона о безбедности саобраћаја на путевима, који је усвојен крајем 2009. године. Законом из 2009. године су се створили сви правни услови за успостављање управљања системом безбедношћу саобраћаја у Србији. Промењена је казнена политика, а уједно покренута јака кампања јака медијска кампања која је требало да утиче на понашање учесника у саобраћају. Укупан број СН у периоду од 2010. до 2016. године је 853, док је укупан број настрадалих у овом периоду 740 лица. Оба параметра имају мање вредности 2016.године у односу на 2010.год, а нарочито у односу на 2005.годину, али ни у овом случају није успостављен стабилан опадајући тренд.

Опадање укупног броја саобраћајних незгода је последица опадања броја саобраћајних незгода у којима је настала само материјална штета¹⁶, а што може бити последица употребе Европског извештаја од стране учесника у саобраћајној незгоди. Сходно ЗобС-у, код саобраћајних незгода у којима је настала мала материјална штета, службена лица полиције немају законску обавезу да врше увиђај, већ евентуално сачињавају службену белешку која није основ за уношење саобраћајне незгоде у базу података МУП-а. Обавезу о евиденцији саобраћајних незгода за које је попуњаван Европски извештај имају осигуравајућа друштва.

У периоду од 2001. до 2016. године, на територији града Пирота догодило се укупно 3.089 саобраћајних незгода, од чега су 70 СН са погинулим лицима, 1.264 са повређеним лицима и 1.755 саобраћајних незгода са материјалном штетом. Изражено у процентима, у периоду од 2001. до 2016. године СН са материјалном штетом доминирају са 56,81%, СН са повређеним лицима учествују са 40,92%, док је најмањи проценат СН са погинулим лицима и износи 2,27%. Што се тиче учесника у саобраћају, у посматраном периоду погинуло је укупно 85 лица (4,55%), 375 лица (20,05%) задобило је тешке телесне повреде, а 1.410 лица (75,40%) је са лаким телесним повредама.

¹⁶ Према Кривичном законнику Републике Србије (Сл. гласник РС, бр. 85/2005, 88/2005 - испр., 107/2005 - испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013 и 108/2014) под малом материјалном штетом сматрају се штете испод 200.000,00 динара



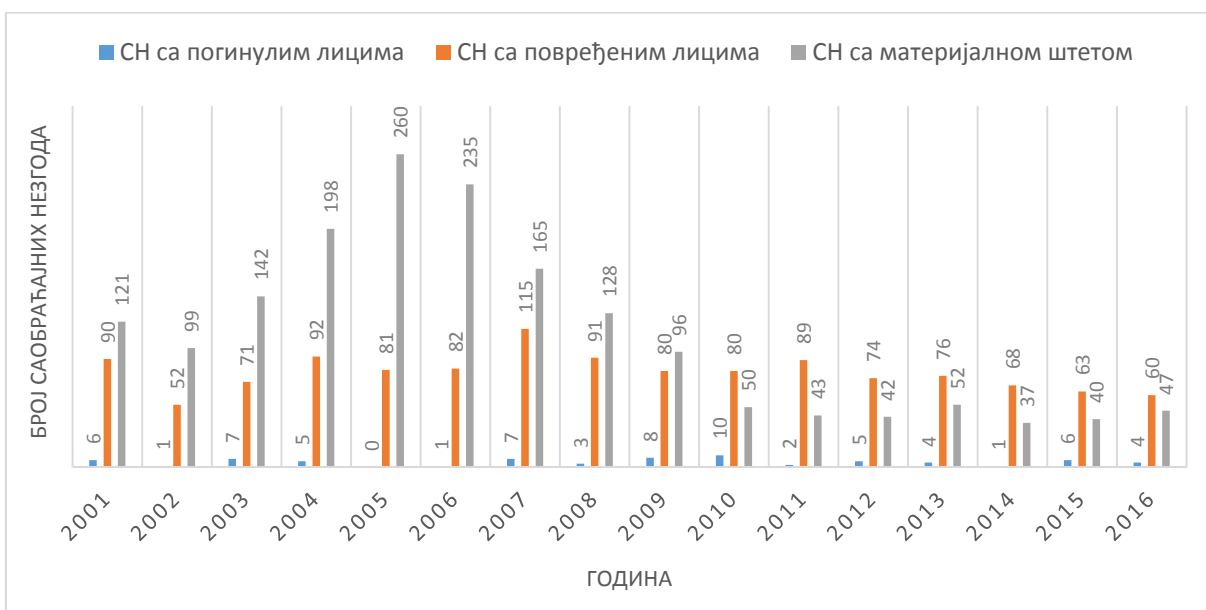
Графикон 7.2. Поцентуална расподела саобраћајних незгода према последицама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.3. Процентуална расподела настрадалих према тежини последица на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

У посматраном периоду карактеристичне су три године, и то: 2001., 2005. и 2010. година. Највећи број СН са погинулим лицима догодио се 2010. године, прве године примене новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима, где је у 10 саобраћајних незгода погинуло 11 лица. Највећи број погинулих лица догодио се 2001. године, и то 15 погинулих лица у шест саобраћајних незгода.

2005. година је година у којој није било погинулих лица, али је то уједно година са највећим бројем саобраћајних незгода са материјалном штетом. Ово је година са најмањим пондерисаним бројем настрадалих лица у саобраћајним незгодама (ПОНДЕРИСАНИ БРОЈ НАСТРАДАЛИХ=ПОГх99 + ТТПх13 + ЛТПх1).

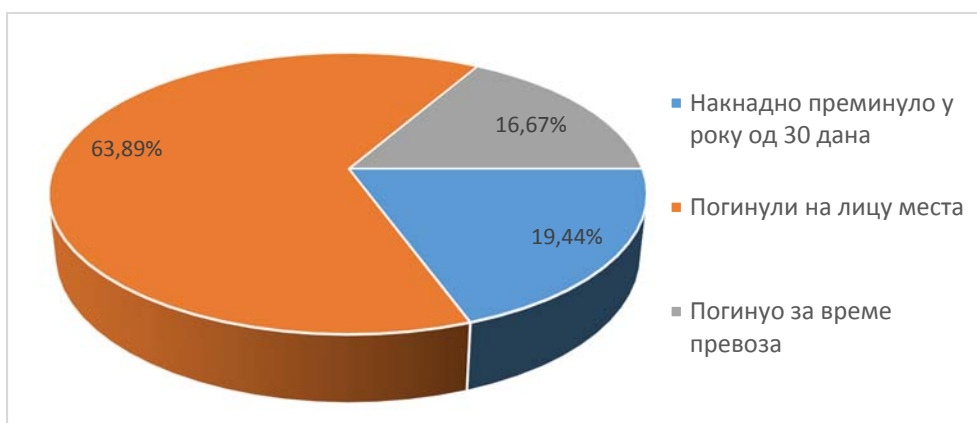


Графикон 7.4. Временска расподела саобраћајних незгода према последицама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.5. Временска расподела настрадалих у СН према тежини последица, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

Од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама у Пироту, смртни исход константован је на лицу места у највећем броју случајева (46 СН), у 12 СН лице је преминуло у току превоза до здравствене установе, док је у 14 случајева лице накнадно преминуло у року од 30 дана.



Графикон 7.6. Процентуална расподела погинулих у СН према периоду настанка смрти, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

Када су у питању лица која су преминула до 30 дана од дана саобраћајне незгоде јавља се проблем који се огледа у томе да није праћено њихово стање након саобраћајне незгоде и нису биле евидентиране све преминуле особе у том периоду. Оваква пракса се мења од 2010. године што може имати утицај на укупан број погинулих. Такође, класификација тежине повреда зависи искључиво од процене полицијских службеника који су вршили увиђај саобраћајне незгоде и лекара који се ослањају на искуства у лекарској пракси.

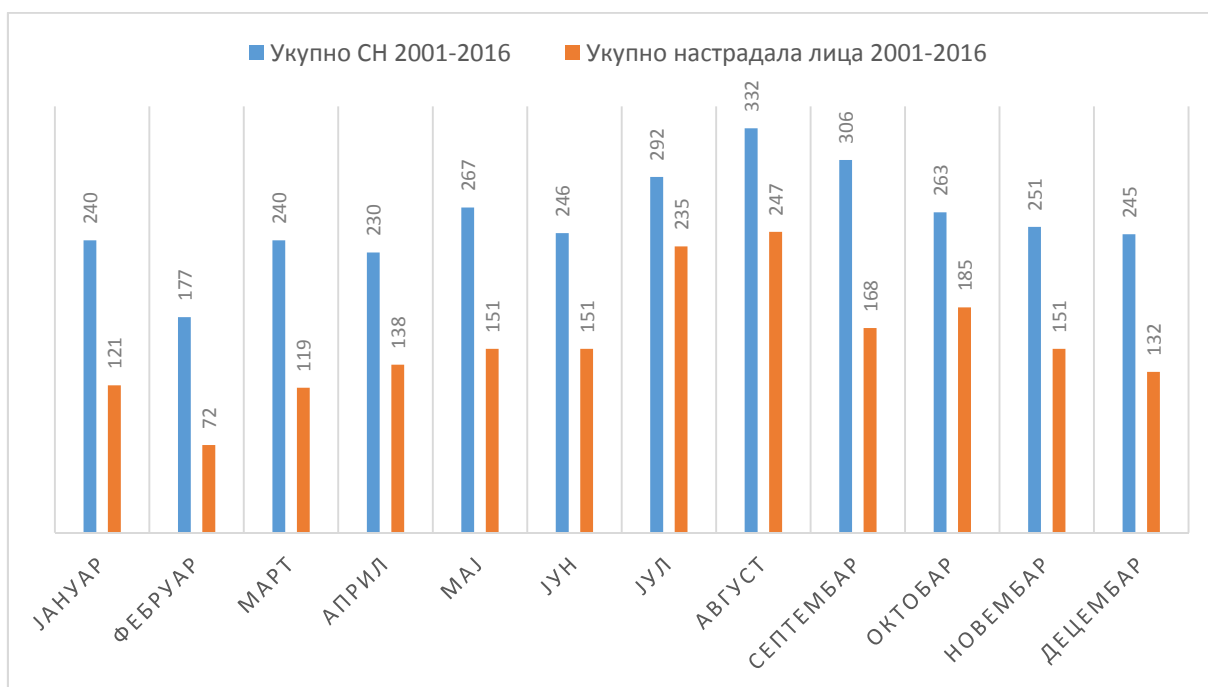


Временска расподела саобраћајних незгода по месецима у посматраном периоду

У наредној табели приказана је расподела саобраћајних незгода, односно настрадалих лица по месецима за посматрани период од 2001. до 2016.године.

Месец	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Јануар	3	84	87	153	240	3	20	98	118	121
Фебруар	2	48	50	127	177	3	15	54	69	72
Март	3	92	95	145	240	3	22	94	116	119
Април	5	99	104	126	230	5	26	107	133	138
Мај	6	110	116	151	267	6	29	116	145	151
Јун	8	105	113	133	246	10	26	115	141	151
Јул	9	143	152	140	292	11	51	173	224	235
Август	9	157	166	166	332	10	47	190	237	247
Септембар	6	120	126	180	306	6	43	119	162	168
Октобар	8	124	132	131	263	16	36	133	169	185
Новембар	3	100	103	148	251	3	27	121	148	151
Децембар	8	82	90	155	245	9	33	90	123	132
Укупно	70	1264	1334	1755	3089	85	375	1410	1785	1870

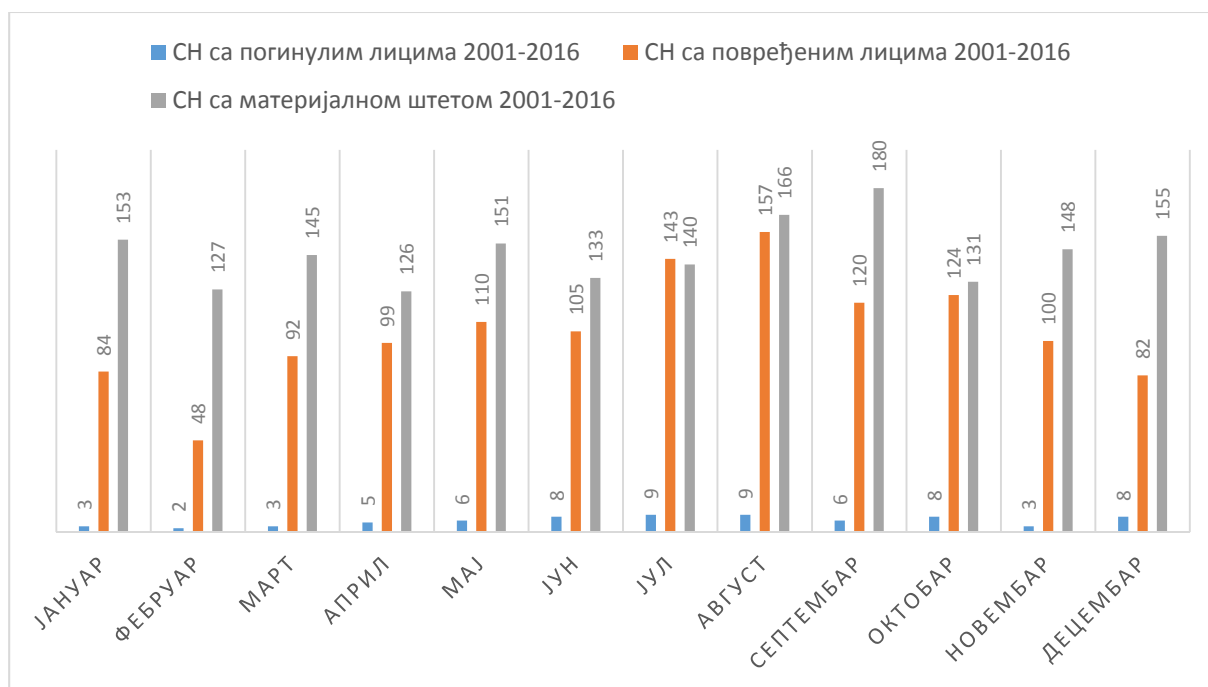
Табела 7.2. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по месецима на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.7. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по месецима на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

Анализом података о временској расподели саобраћајних незгода по месецима у току године, може се закључити да се сваког месеца догоди просечно 257 саобраћајних незгода, у којима има у просеку 156 настрадалих лица. Месеци који се по укупном броју саобраћајних незгода издвајају у односу на просечан број су јул, август и септембар, што указује да се током лета и почетком јесени догађа највише саобраћајних незгода. Најмањи број саобраћајних незгода је фебруара месеца и то је једини месец у години где је укупан број саобраћајних незгода мањи од 200 СН.

Највећи број настрадалих лица (погинули + повређени) у саобраћајним незгодама годишње је у периоду јул – октобар. У посматраном шеснаестогодишњем периоду најмање је настрадалих у фебруару месецу и износи 72 настрадала лица. На нивоу године, може се закључити да је у првој половини године број настрадалих лица мањи и износи око 40% од укупног броја настрадалих лица у току године.

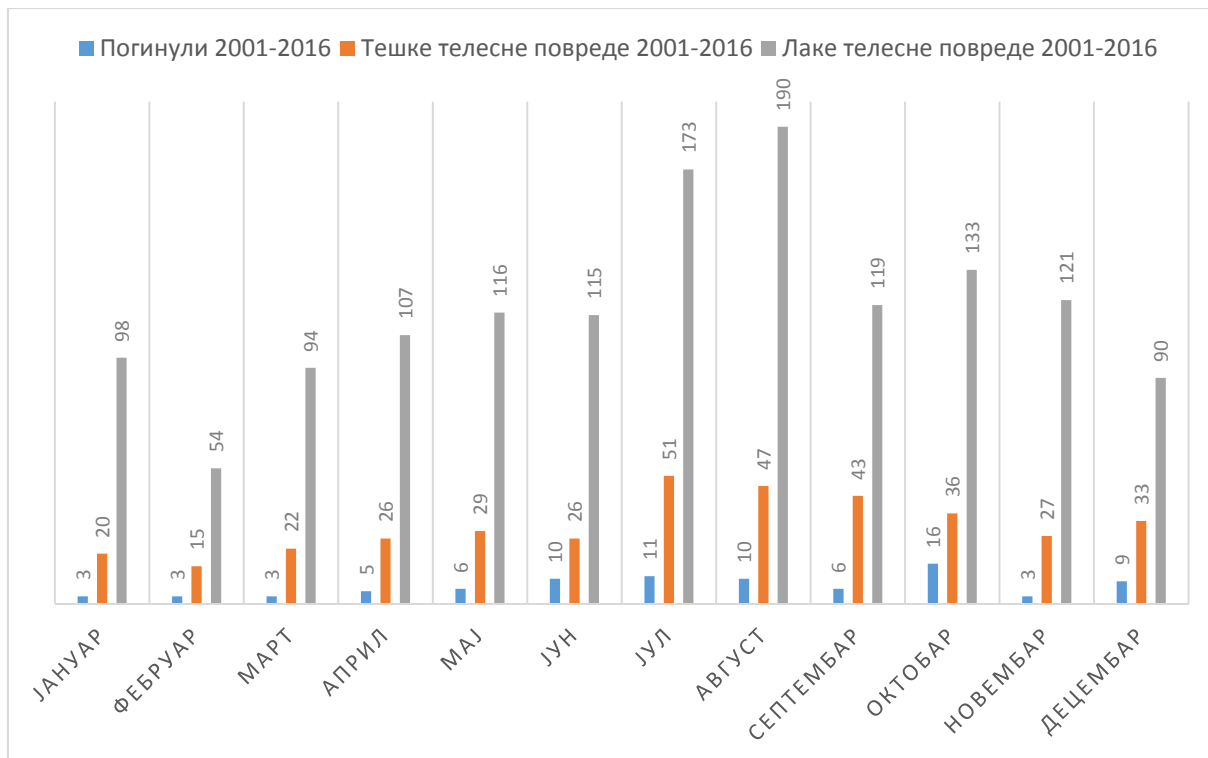


Графикон 7.8. Временска расподела саобраћајних незгода према последицама по месецима на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

Саобраћајне незгоде са погинулим лицима најизраженије су у току лета и првом делу јесењег периода, али се као карактеристичан месец издваја и децембар у коме се догодило осам саобраћајних незгода са смртним последицама.

Када су у питању погинула лица, највећи број погинулих је у току летњег периода: јуна, јула и августа, поред којих се нарочито издваја октобар месец у коме је достигнут максимум са 16 смртно страдалих лица.

На следећем графикону приказана је расподела погинулих и повређених лица по месецима за посматрани период од 2001. до 2016.године.



Графикон 7.9. Временска расподела настрадалих у СН према последицама по месецима на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

Један од разлога за повећан број саобраћајних незгода у току лета и почетком јесени је у чињеници да су сви фактори који негативно утичу на концентracију и реакције возача (умор, дејство алкохола и сл.) израженији због виших атмосферских температура, те возачи чешће праве пропусте у вожњи.

Такође, повећава се обим саобраћаја, веће је присуство иностраних возача који нису довољно упознати са начином техничког регулисања саобраћаја на нашим путевима и код којих је чешће присуство умора.

У току септембра и октобра месеца значајан је и утицај пољоприврених возила на безбедност саобраћаја, где долази до промене обима и структуре саобраћаја, успоравања саобраћаја које утиче на структуру радњи осталих возача (претицање, успоравање), изношење блата на коловоз, лоше техничко стање, разноврсна структура возача пољопривредних возила и сл.

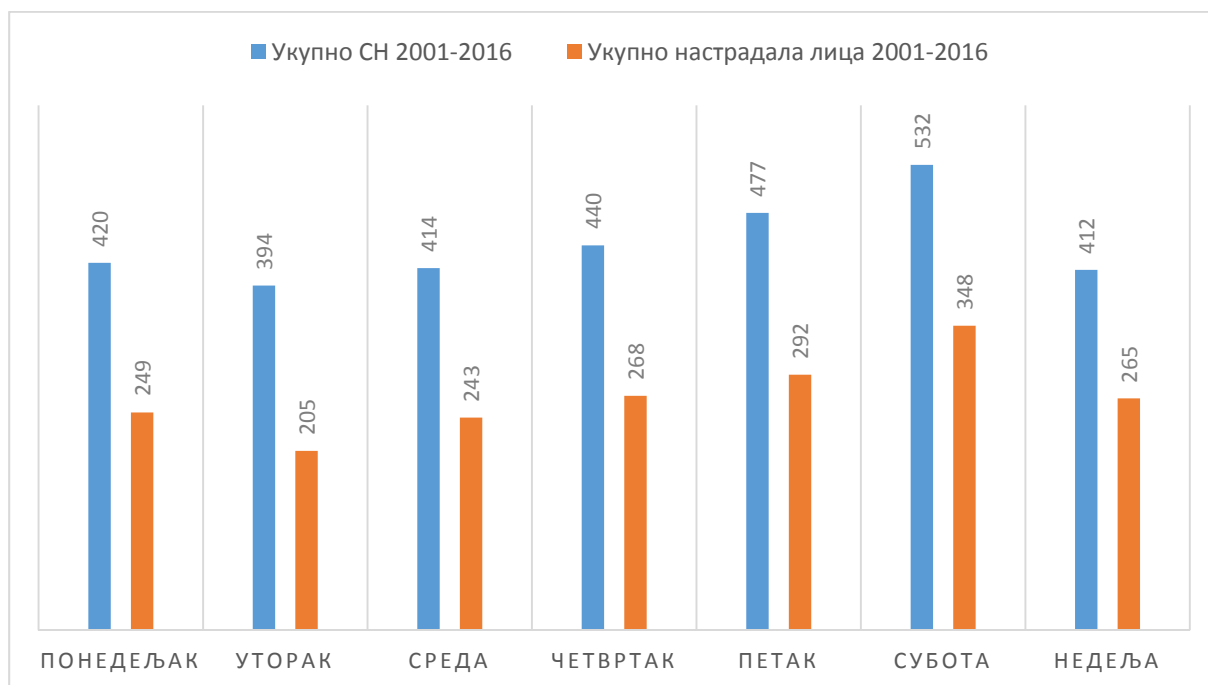
Временска расподела саобраћајних незгода по данима у недељи

У наредној табели 7.3. приказана је расподела саобраћајних незгода, односно настрадалих лица по данима у току недеље за посматрани период од 2001. до 2016.године.



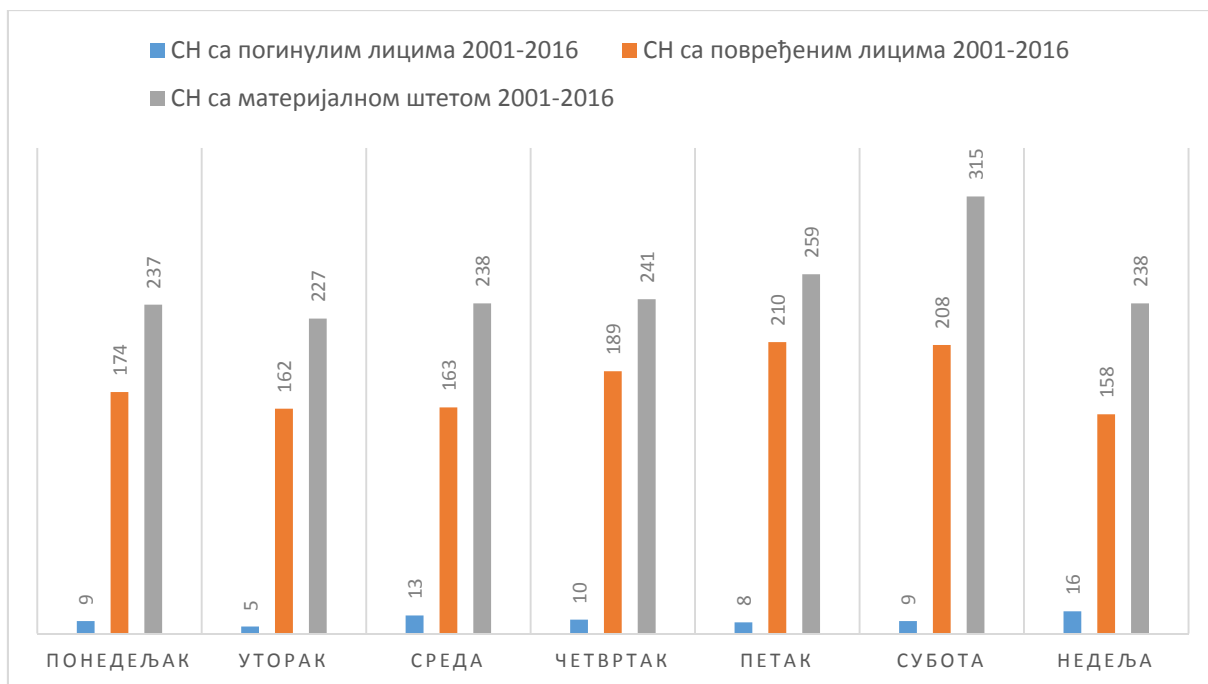
Дан у недељи	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Понедељак	9	174	183	237	420	9	44	196	240	249
Уторак	5	162	167	227	394	6	46	153	199	205
Среда	13	163	176	238	414	24	48	171	219	243
Четвртак	10	189	199	241	440	11	44	213	257	268
Петак	8	210	218	259	477	8	65	219	284	292
Субота	9	208	217	315	532	11	70	267	337	348
Недеља	16	158	174	238	412	16	58	191	249	265
Укупно	70	1264	1334	1755	3089	85	375	1410	1785	1870

Табела 7.3. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по данима у току недеље на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

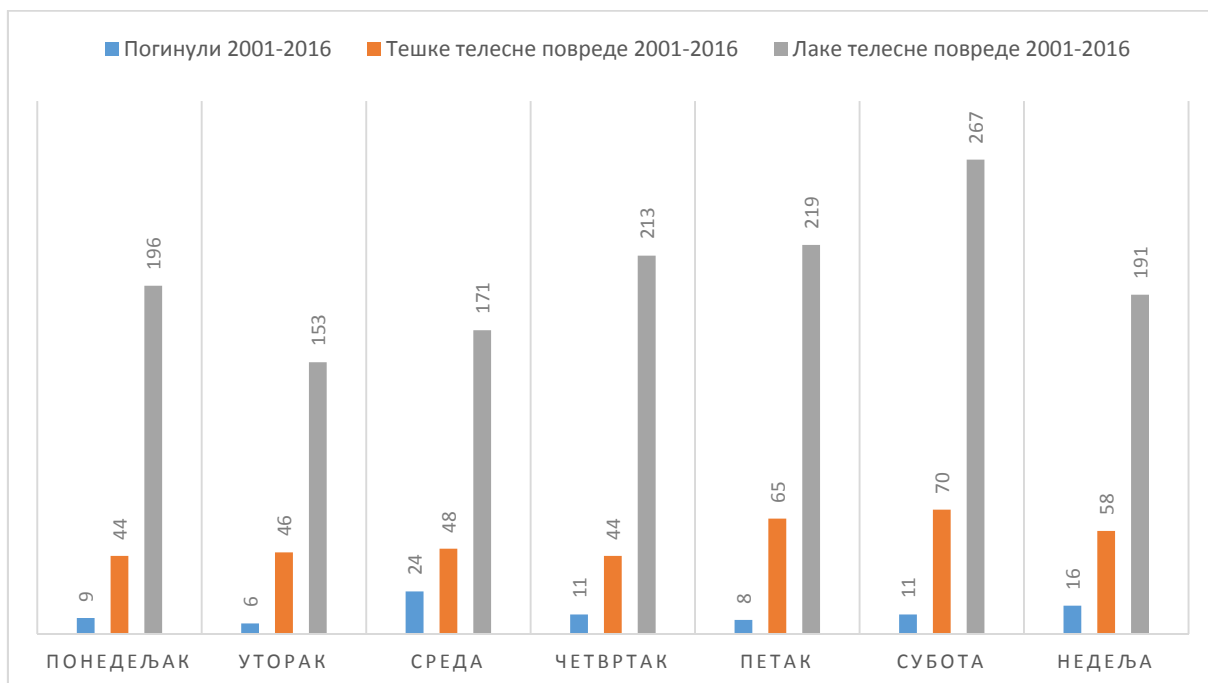


Графикон 7.10. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по данима у току недеље на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

Анализом временске расподеле укупног броја саобраћајних незгода по данима у току недеље, издвајају се петак са 477 саобраћајних незгода и субота са 532 саобраћајне незгоде. Петак и субота су карактеристични дани и по питању укупног броја настрадалих лица у посматраном периоду. Обзиром да је за суботу, као пијачни дан у Пироту, карактеристично повећање обима саобраћаја (моторна возила и пешаци), измењена структура учесника у саобраћају са различитим навикама, очекивано је и повећање ризика у саобраћају.



Графикон 7.11. Временска расподела саобраћајних незгода према последицама, по данима у току недеље, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.12. Временска расподела настрадалих у СН према последицама, по данима у току недеље, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

На претходна два графика приказана је расподела саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима по данима у недељи. Када су у питању саобраћајне незгоде са погинулим лицима издвајају се среда и недеља, где је у 19 саобраћајних незгода погинуло 40 лица. Број саобраћајних незгода са повређеним лицима (тешке и



лаке телесне повреде) заступљенији је у петак и суботу у односу на остале дане, а незгоде са материјалном штетом најизраженије су суботом.

С обзиром да се незгоде са најтежим последицама највише догађају средином и на крају седмице (у недељу) потребно је приликом дефинисања превентивних мера и репресивне политике посебно усмерити пажњу на најризичније дане.

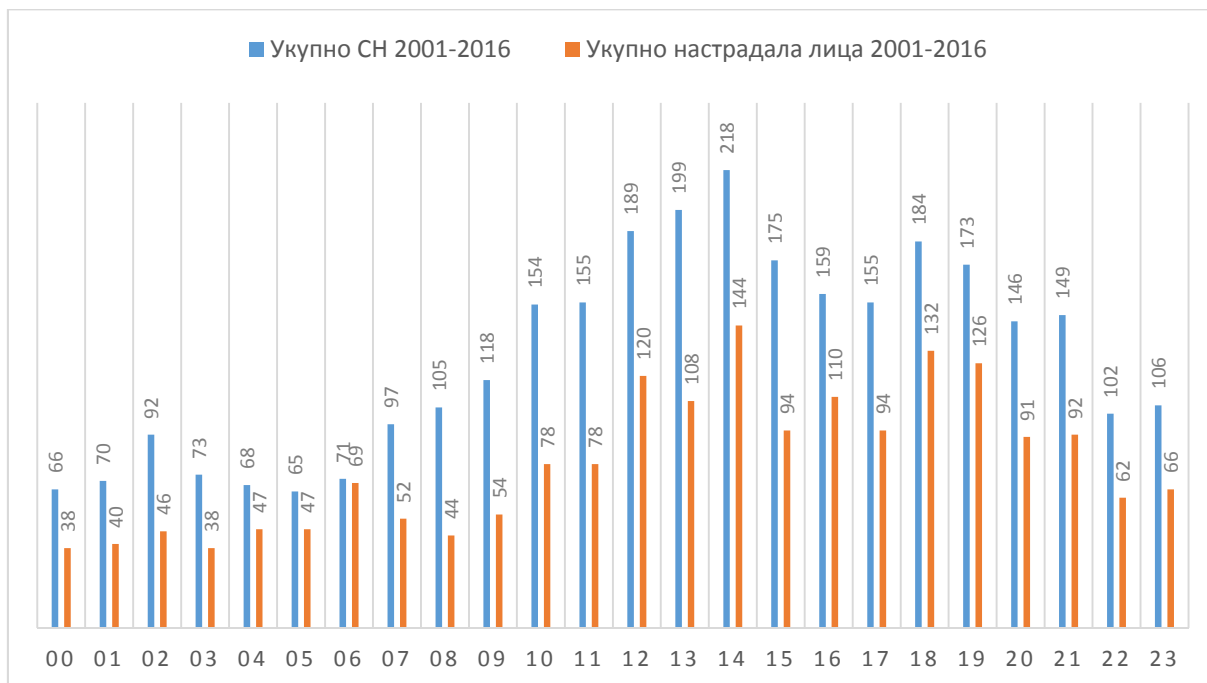
Временска расподела саобраћајних незгода по сатима у току дана

Време	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
00 - 00.59	2	22	24	42	66	2	9	27	36	38
01 - 01.59	1	19	20	50	70	1	4	35	39	40
02 - 02.59	0	30	30	62	92	0	10	36	46	46
03 - 03.59	2	24	26	47	73	2	9	27	36	38
04 - 04.59	2	26	28	40	68	2	9	36	45	47
05 - 05.59	5	26	31	34	65	6	8	33	41	47
06 - 06.59	3	32	35	36	71	4	17	48	65	69
07 - 07.59	2	39	41	56	97	3	6	43	49	52
08 - 08.59	0	34	34	71	105	0	8	36	44	44
09 - 09.59	4	41	45	73	118	4	13	37	50	54
10 - 10.59	1	62	63	91	154	1	13	64	77	78
11 - 11.59	2	60	62	93	155	2	15	61	76	78
12 - 12.59	3	78	81	108	189	3	18	99	117	120
13 - 13.59	4	81	85	114	199	4	24	80	104	108
14 - 14.59	8	95	103	115	218	17	26	101	127	144
15 - 15.59	2	63	65	110	175	2	22	70	92	94
16 - 16.59	3	68	71	88	159	5	28	77	105	110
17 - 17.59	1	68	69	86	155	1	19	74	93	94
18 - 18.59	5	95	100	84	184	5	30	97	127	132
19 - 19.59	4	84	88	85	173	4	24	98	122	126
20 - 20.59	5	67	72	74	146	5	25	61	86	91
21 - 21.59	5	64	69	80	149	5	16	71	87	92
22 - 22.59	3	46	49	53	102	3	15	44	59	62
23 - 23.59	3	40	43	63	106	4	7	55	62	66
Укупно	70	1264	1334	1755	3089	85	375	1410	1785	1870

Табела 7.4. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по сатима у току дана на територији града Пирота, за период 2001.-2016.год.

Анализом расподеле саобраћајних незгода према сатима у току дана може се закључити да крива укупног броја саобраћајних незгода има растући тренд до 14 часова (1.740 саобраћајних незгода), након чега има опадајући тренд, са скоком у периоду 18-21 час. Највећи број саобраћајних незгода догађа се у периоду од 12 до 15 часова, а

уједно је и број настрадалих лица у том периоду највећи и износи 466 настрадалих у 781 саобраћајној незгоди. У јутарњим часовима, од 01 до 07 часова, догађа се мање саобраћајних незгода, укупно 602 СН са 377 настрадалих лица за посматрани период од 2001. до 2016.године.



Графикон 7.13. Временска расподела саобраћајних незгода и настрадалих у СН по сатима у току дана на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

Посматрајући укупан број саобраћајних незгода са погинулима (Графикон 7.14) и њихову расподелу по сатима у току дана, може се приметити да крива саобраћајних незгода са погинулима углавном прати укупан број саобраћајних незгода, са израженим скоком у поподневном вршном периоду, где је у 8 саобраћајних незгода погинуло 17 лица. Број саобраћајних незгода са повређеним лицима, такође је највећи у поподневном и вечерњем вршном периоду, док саобраћајне незгоде са материјалном штетом имају изразити скок у поподневном вршном периоду, након чега се успоставља опадајући тренд до краја дана.

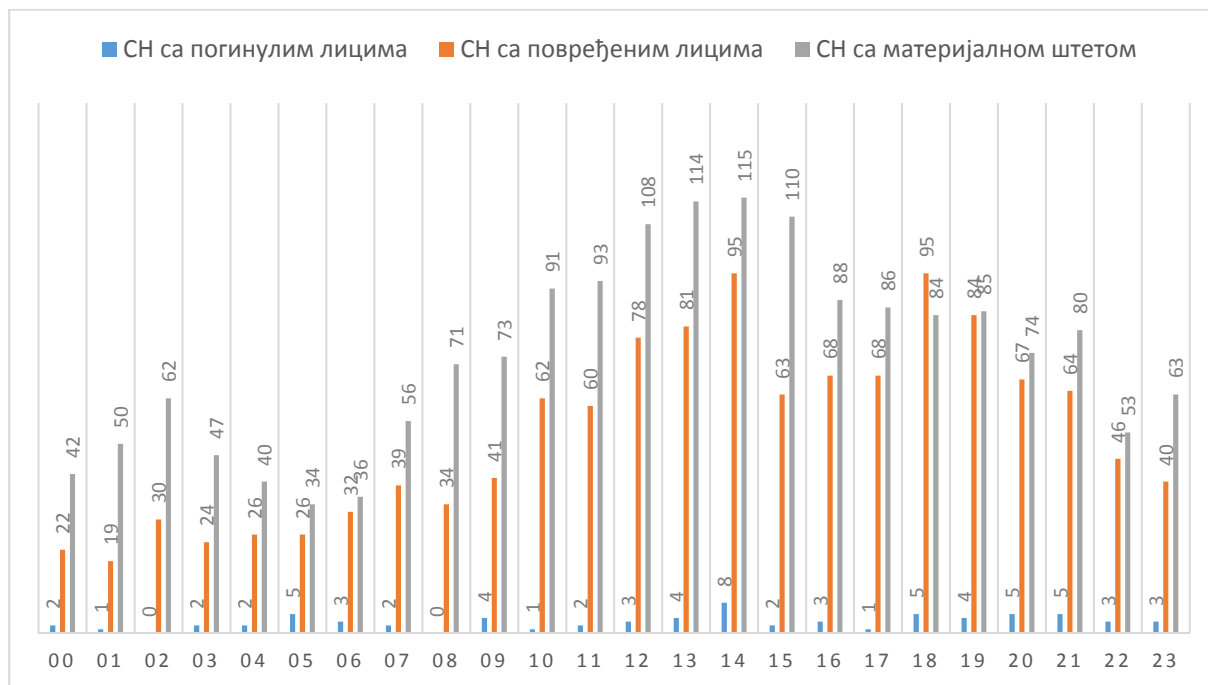
Посматрајући укупан број погинулих и повређених лица (Графикон 7.15), може се закључити да је највећи број погинулих лица у периоду 14.00 до 15.00 часова, где је погинуло 17 лица, односно 20,00%.

Највећи број повређених лица је у поподневном и вечерњем вршном периоду, где доминирају лица са лаким телесним повредама. У критичном периоду од 14.00 до 15.00 часова и од 18.00 до 21.00h, у саобраћајним незгодама је тешко повређено 105 лица, док је 357 лица задобило лаке телесне повреде.

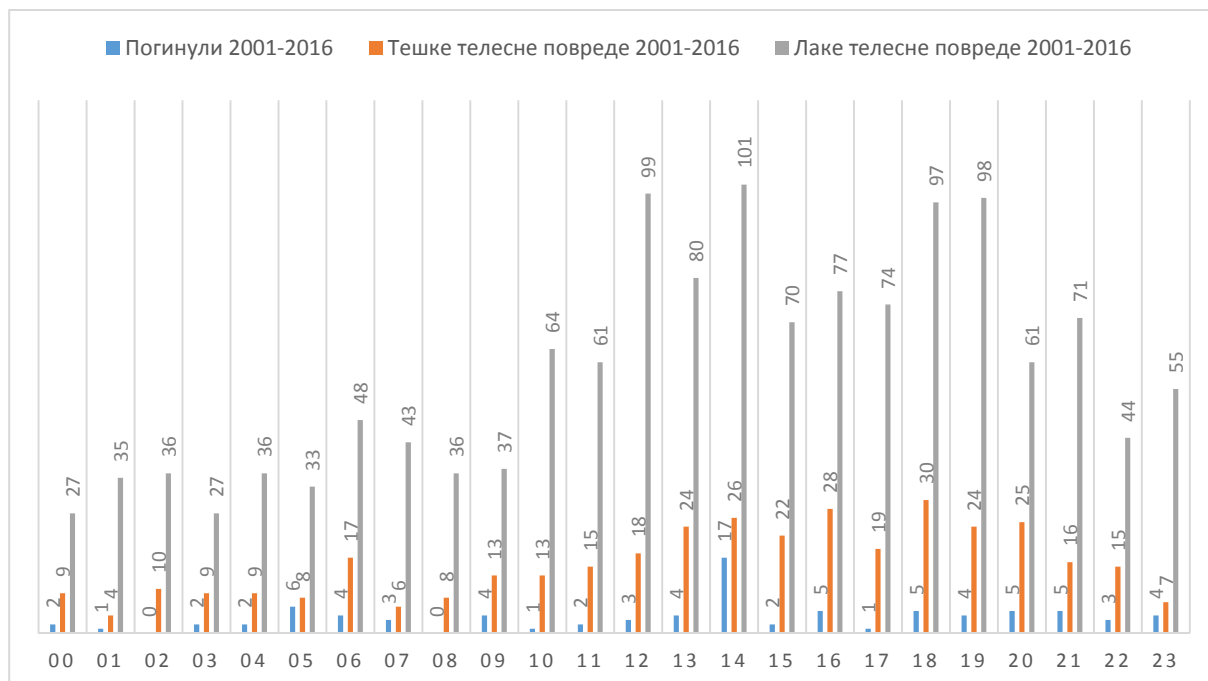
Овакво кретање саобраћајних незгода по сатима разумљиво је имајући у виду да се на територији града Пирота, готово 40% обави у вршном периоду, што је условљено



радним временом привредних субјеката, нарочино у индустријској зони. Такође, долази до битне измене структуре саобраћајног тока на градским саобраћајницама, где значајно учешће имају бициклисти и пешаци.



Графикон 7.14. Временска расподела саобраћајних незгода према последицама, по сатима у току дана на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.15. Временска расподела настрадалих у СН према тежини последица, по сатима у току дана на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

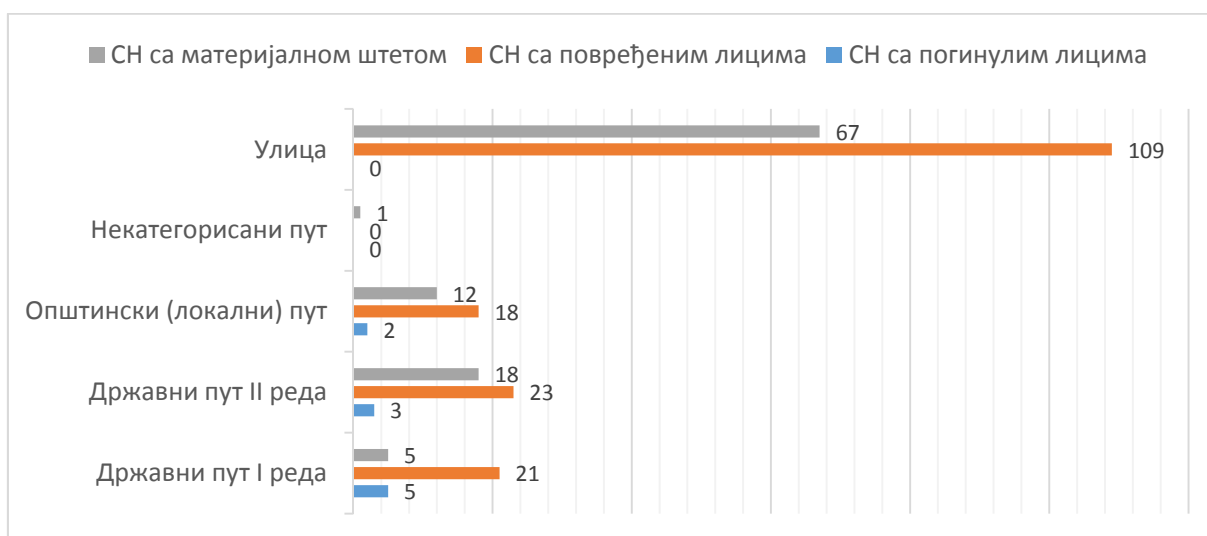


ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Категорија пута	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
Државни пут I реда	5	21	26	5	31
Државни пут II реда	3	23	26	18	44
Општински (локални) пут	2	18	20	12	32
Некатегорисани пут	0	0	0	1	1
Улица	0	109	109	67	176
Укупно	10	171	181	103	284

Табела 7.5. Просторна расподела саобраћајних незгода према последицама на територији града Пирота, за период 2014.-2016.год.

За просторну анализу саобраћајних незгода на територији града Пирота коришћена је база података Агенције за безбедност саобраћаја РС за период 2014.год. до 2016.год. и подаци ПУ Пирот за период 2001.год. до 2013.год.



Графикон 7.16. Просторна расподела саобраћајних незгода према последицама на територији града Пирота, за период 2014.-2016.год.

На основу табеларног и графичког приказа закључује се да се највећи део укупног броја саобраћајних незгода у периоду 2014-2016. године, догодио на градским улицама и општинским путевима, док се мањи број догодио на државним путевима првог и другог реда. При томе, последице су знатно теже на државним путевима, где се од укупно 10, догодило 8 саобраћајних незгода са погинулим лицима. Са друге стране, саобраћајне незгоде са повређеним лицима и материјалном штетом знатно су бројније на улицама и општинским путевима у односу на државне путеве.



Графикон 7.17. Процентуална расподела СН са погинулим лицима на територији града Пирота, за период 2001-2016. године



Графикон 7.18. Процентуална расподела погинулих у СН на територији града Пирота, за период 2001-2016. године

Када се посматра број саобраћајних незгода са настрадалим лицима и њихове последице (број погинулих и повређених лица) по месту настајања (Графикон 7.17 и 7.18), може се закључити да се 67,14% од укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима догодило у насељу, при чему проценат погинулих лица у насељу износи 68,24% од укупног боја погинулих у саобраћајним незгодама.

Имајући у виду претходну констатацију да је највећи проценат погинулих на државним путевима, долази се до закључка да су **деонице државних путева, које пролазе кроз насеља у оквиру насељеног места Пирот, високо ризичне.**

Стога је потребно посветити пуну пажњу и у сарадњи са управљачем државних путева дефинисати мере за побољшање безбедности саобраћаја на државним путевима који се налазе на територији града Пирота. Такође, завршетком изградње коридора Х, очекује се значајно смањење интензитета саобраћаја (теретног и транзитног) на државном путу Ниш – граница Бугарске, те се прогнозира и смањење броја СН.

Типологија саобраћајних незгода

Приликом вршења увиђаја службена лица МУП-а сачињавају записник о увиђају саобраћајне незгоде у коме се поред осталих релевантних информација утврђује и вид саобраћајне незгоде.

Службеним лицима МУП-а на располагању је 14 видова саобраћајних незгода, и то:

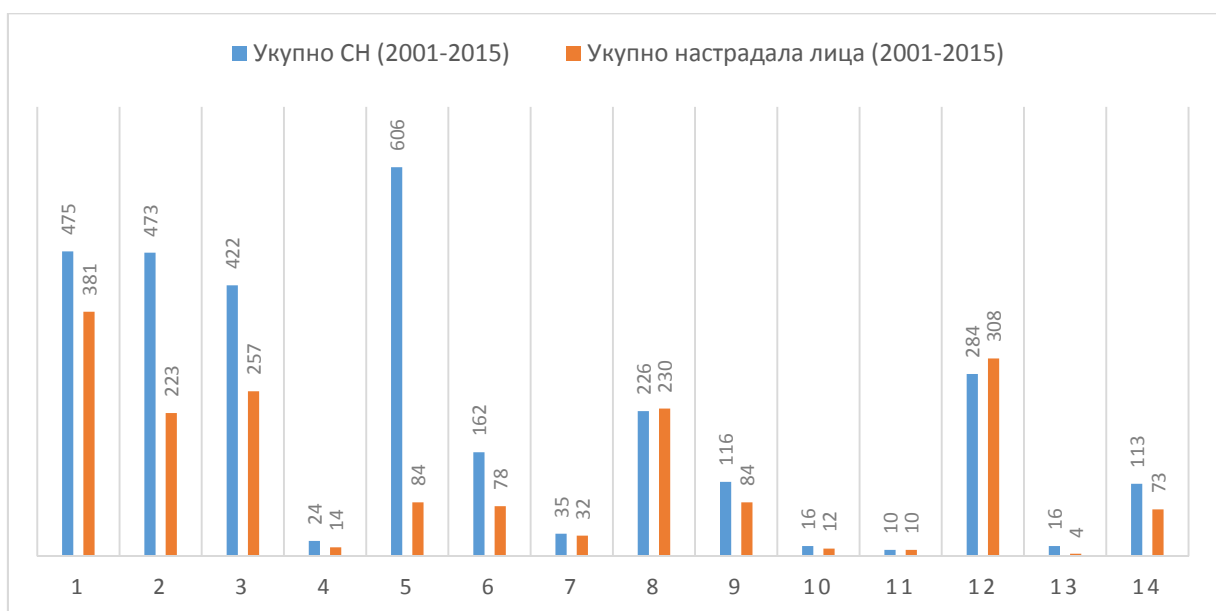
1. судари из супротних смерова;
2. бочни судари;
3. судари при вожњи у истом смеру;
4. судари при упоредној вожњи;
5. удар возила у друго заустављено или паркирано возило;
6. удар возила у неки објекат на путу;
7. превртање возила на путу;



- | | |
|---|---|
| 8. слетање возила са пута; | 11. испадање - падање лица из возила; |
| 9. слетање са коловоза и удар у објекат поред пута; | 12. обарање или гажење пешака; |
| 10. међусобни судар друмског и железничког возила; | 13. обарање или гажење стоке која није у запрези; |
| | 14. остале врсте незгода. |

Тип СН	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
1	16	184	200	275	475	27	80	274	354	381
2	4	177	181	292	473	4	33	186	219	223
3	10	172	182	240	422	10	42	205	247	257
4	2	7	9	15	24	3	3	8	11	14
5	0	69	69	537	606	0	10	74	84	84
6	4	42	46	116	162	4	16	58	74	78
7	1	22	23	12	35	1	8	23	31	32
8	12	117	129	97	226	13	43	174	217	230
9	2	52	54	62	116	2	21	61	82	84
10	4	6	10	6	16	5	3	4	7	12
11	1	8	9	1	10	1	1	8	9	10
12	9	274	283	1	284	9	73	226	299	308
13	0	4	4	12	16	0	1	3	4	4
14	1	70	71	42	113	1	17	55	72	73
Укупно	66	1204	1270	1708	2978	80	351	1359	1710	1790

Табела 7.6. Расподела саобраћајних незгода и настрадалих према типовима СН на територији града Пирота, за период 2001.-2015.год.

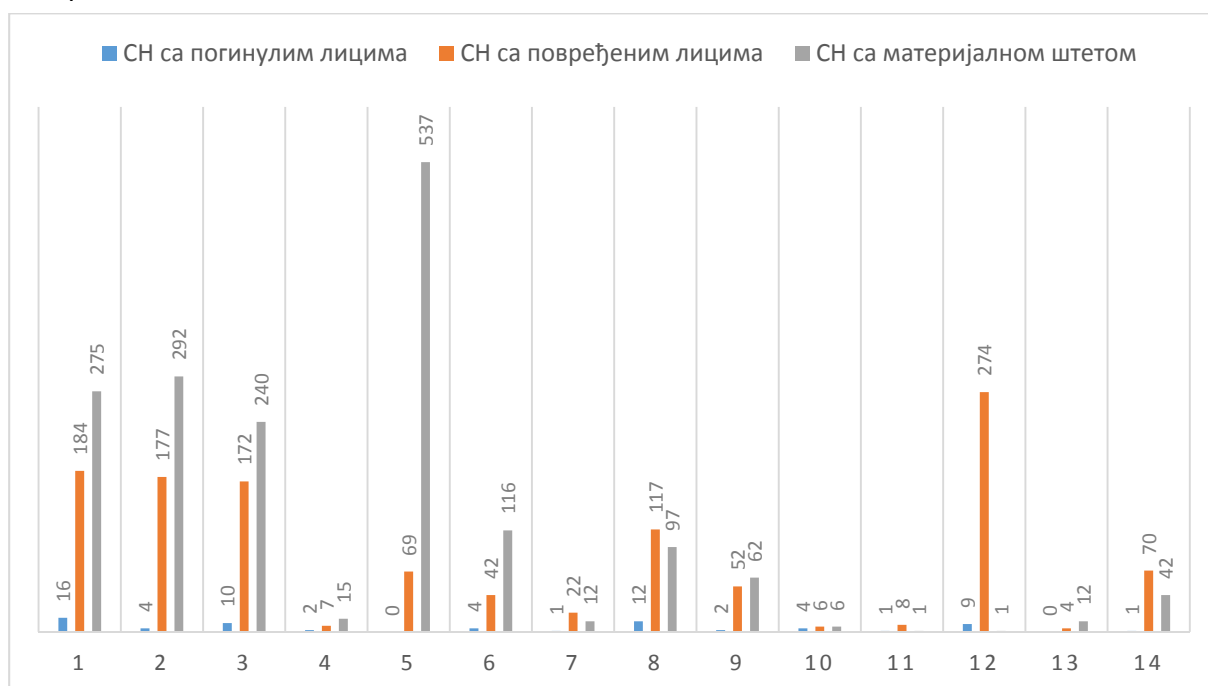


Табела 7.19. Расподела саобраћајних незгода и настрадалих према типовима СН на територији града Пирота, за период 2001.-2015.год.



Сви типови саобраћајних незгода су заступљени у граду Пироту за период 2001. до 2015. године, при чему је тип 5: удар возила у друго заустављено или паркирано возило најзаступљенији када је у питању укупан број саобраћајних незгода (606 саобраћајних незгода, односно 20,35%). Други тип саобраћајне незгоде по заступљености јесу судари из супротних смерова, и управо код овог типа незгоде долази до највећег броја настрадалих лица у Пироту (381 настрадало лице у 475 незгода овог типа). Велики број настрадалих је и код саобраћајних незгода са обарањем или гажењем пешака (308 настрадалих у 284 СН), иако овај тип саобраћајне незгоде не спада у најзаступљеније.

Најмање саобраћајних незгода је са испадањем - падањем лица из возила, док приликом обарања или гажења стоке која није у запрези долази до најмањег броја настрадалих.

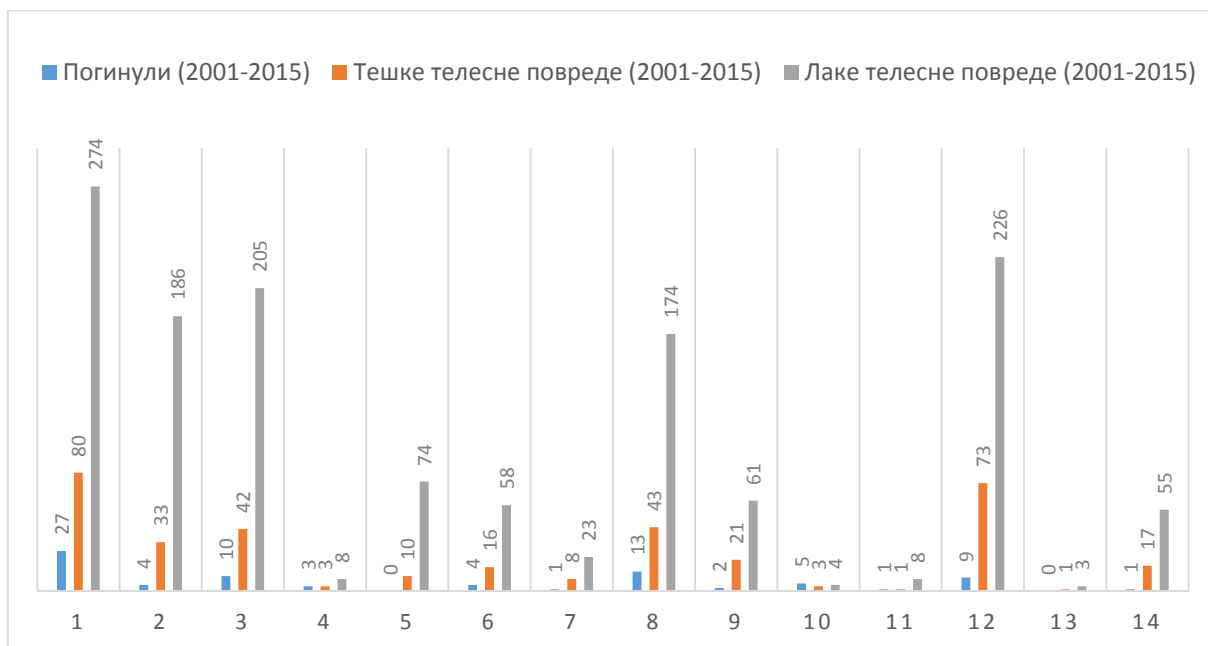


Графикон 7.20. Распореда саобраћајних незгода према последицама по типовима СН на територији града Пирота, за период 2001-2015. год.

Судар из супротних смерова је најчешћи тип саобраћајних незгода са смртним последицама (16 СН, односно 24,24% од броја СН са погинулима). Уједно, код овог типа незгоде је и највећи број погинулих лица (27 погинулих). Други по заступљености јесу погинула лица у саобраћајним незгодама са обарањем или гажењем пешака (13 погинулих у 12 саобраћајних незгода).

Код незгода са повређеним лицима најчешће се догађају незгоде типа обарање или гажење пешака (22,76). При томе, највећи број повређених је код судара из супротних смерова (374 повређена, односно 20,7% од укупног броја повређених).

Остале саобраћајне незгоде представљају све саобраћајне незгоде за које није предвиђена посебна категорија, и оне чине 3,86% у укупном броју саобраћајних незгода.



Графикон 7.21. Распoдела настрадалих у СН према тежини последица по типовима СН на територији града Пирота, за период 2001-2015.год.

Узроци и околности саобраћајних незгода

Приликом анализе узрока саобраћајних незгода треба имати у виду да су то узроци које одређују службена лица МУП-а у својим записницима, који нису квалификовани за утврђивање узрока незгоде, и заправо представљају околности под којима се догодила саобраћајна незгода, на начин како то квалификују судски вештаци саобраћајно-техничке струке и суд. Иако је оваква анализа узрока непрецизна и непоуздана, она може указати на потенцијалне проблеме у систему безбедности саобраћаја града Пирота.

Најчешћи узроци - околности који доприносе настанку саобраћајних незгода су:

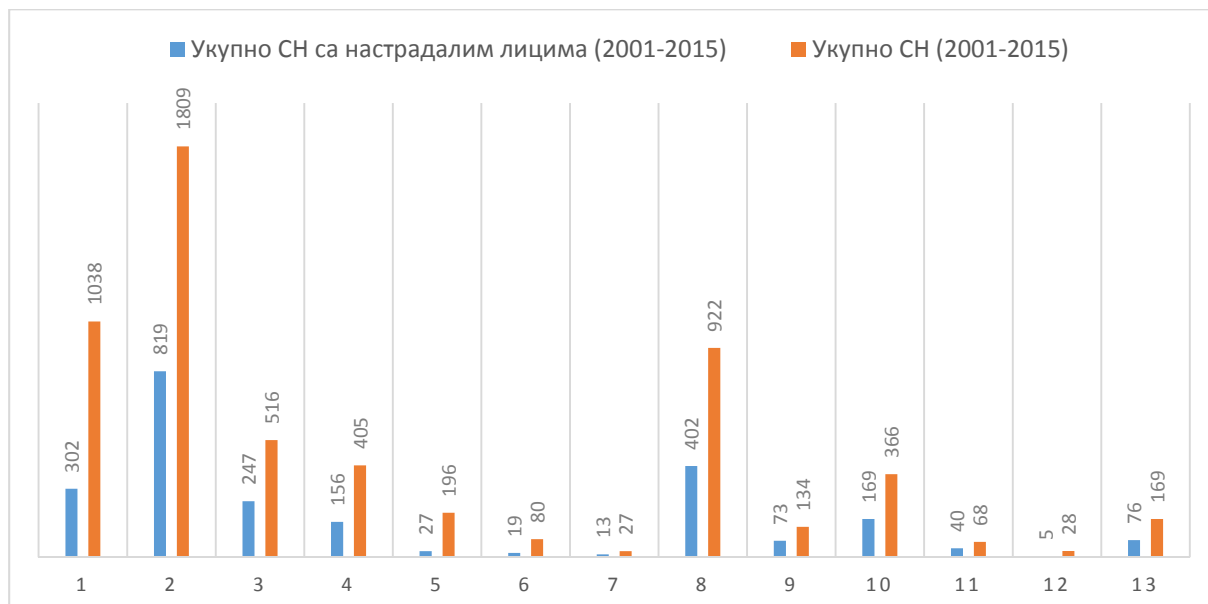
1. укључивање или непрописне радње возилом у саобраћају;
2. неприлагођена или непрописна брзина кретања возила;
3. неуступање првенства пролаза;
4. непрописно или неправилно претицање и обилажење;
5. непрописно или неправилно мимоилажење;
6. непрописно заустављање и паркирање;
7. остала непрописна или неправилна кретања возила;
8. психофизичко стање возача;
9. оспособљеност за управљање возилом;
10. непрописна поступања осталих учесника у саобраћају;



11. стање техничке исправности возила;
12. непрописно стање пута, опреме и саобраћајних знакова;
13. Остали узроци и околности.

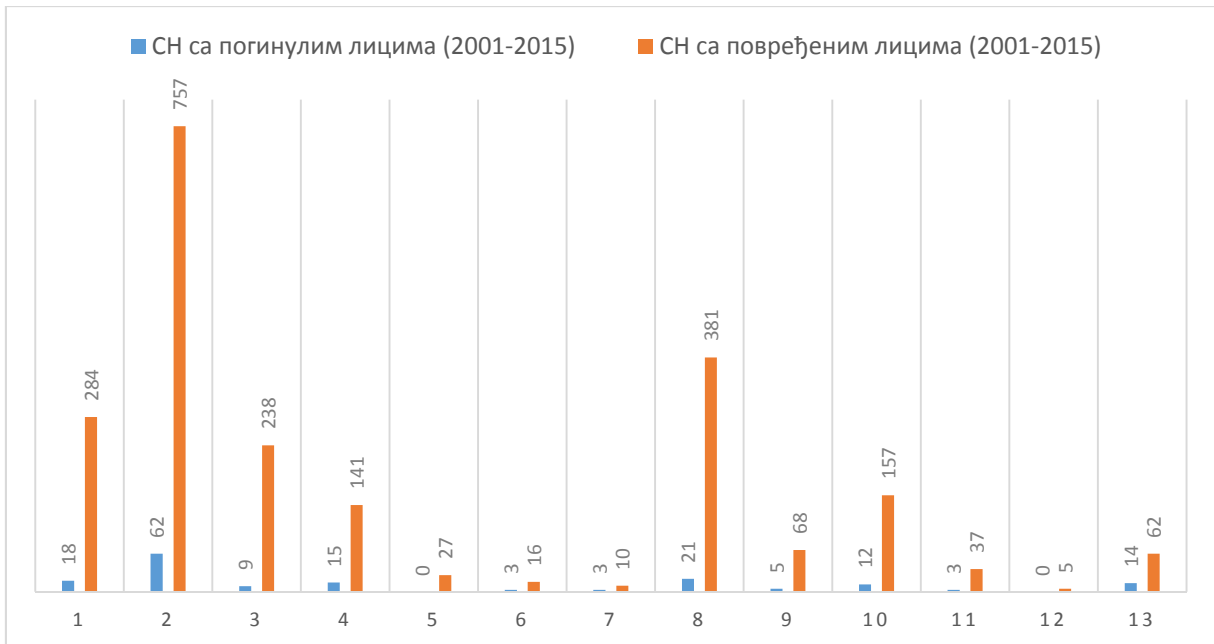
Узрок - околност	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
1	18	284	302	736	1038
2	62	757	819	990	1809
3	9	238	247	269	516
4	15	141	156	249	405
5	0	27	27	169	196
6	3	16	19	61	80
7	3	10	13	14	27
8	21	381	402	520	922
9	5	68	73	61	134
10	12	157	169	197	366
11	3	37	40	28	68
12	0	5	5	23	28
13	14	62	76	93	169
Укупно	165	2183	2348	3410	5758

Табела 7.7¹⁷. Расподела саобраћајних незгода према узроцима - околностима СН на територији ПУ Пирот, за период 2001.-2015. године



Графикон 7.22. Расподела саобраћајних незгода према узроцима - околностима СН на територији ПУ Пирот, за период 2001.-2015.год.

¹⁷ Расподела саобраћајних незгода према подацима МУП – Полицијске управе у Пироту



Графикон 7.23. Распдела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према узроцима СН на територији ПУ Пирот, за период 2001.-2015.год.

Анализом утицајних фактора саобраћајних незгода на територији града Пирота за 2016.годину (база података Агенције за безбедност саобраћаја РС) може се уочити да су најчешћи утицајни фактори саобраћајних незгода:

- неодговарајућа процена путање или брзине кретања другог учесника у саобраћају: 1 СН ПОГ, 2 СН ПОВ, 2 СН МШ;
- неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута: 2 СН ПОГ, 14 СН ПОВ, 19 СН МШ;
- возач под утицајем алкохола: 1 СН ПОГ, 14 СН ПОВ, 11 СН МШ;
- неуступање првенстава пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја: 0 СН ПОГ, 8 СН ПОВ, 9 СН МШ;
- погрешно извођење окретања или другог маневра возилом: 0 СН ПОГ, 7 СН ПОВ, 6 СН МШ;
- умор возача: : 1 СН ПОГ, 2 СН ПОВ, 0 СН МШ;
- Прелазак преко неиспрекидане разделне линије на коловозу: 2 СН ПОГ, 3 СН ПОВ, 4 СН МШ.

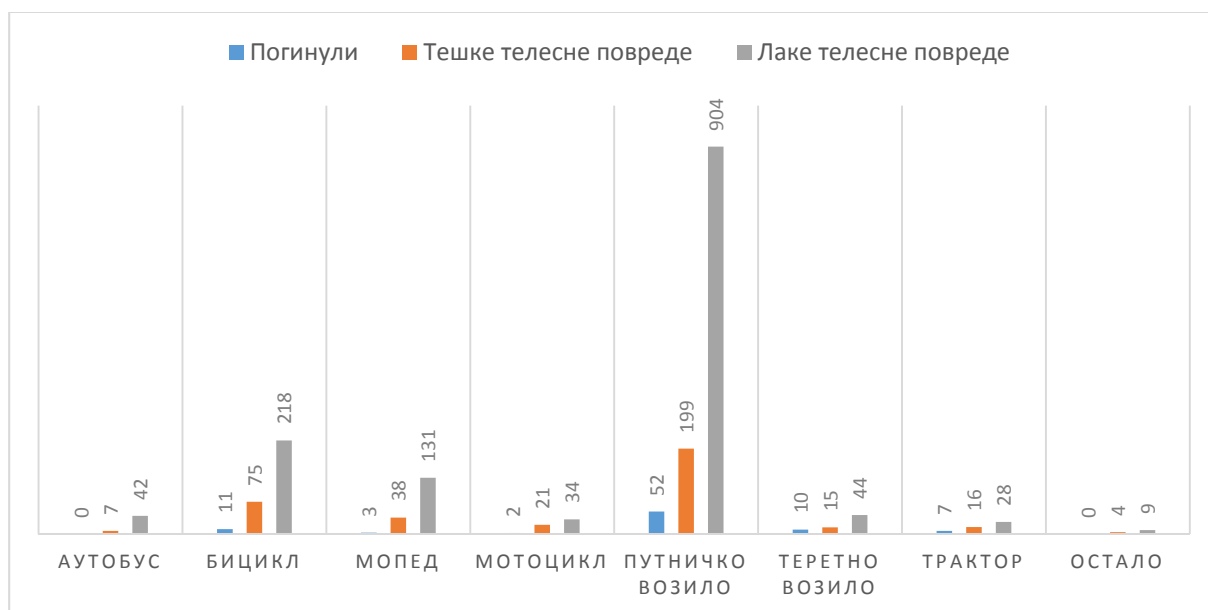
Анализом саобраћајних незгода у 2016.години уочљиво је да је основни утицајни фактор саобраћајних незгода: неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута и алкохолисаност возача (61 од укупно 168 саобраћајна незгода у 2016.години). Иста ситуација је и код саобраћајних незгода са погинулим лицима (3 СН од укупно 7 саобраћајних незгода са погинулим лицима у 2016.години у Пироту).

**Расподела учесника саобраћајних незгода према категорији возила**

Током анализираниог периода од 2001-2016. године у Пироту је погинуло 85 лица, 375 лица задобила су тешке телесне повреде, а 1.410 лица је задобило лаке телесне повреде.

Категорија возила	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Аутобус	0	7	42	49	49
Бицикл	11	75	218	293	304
Мопед	3	38	131	169	172
Мотоцикл	2	21	34	55	57
Путничко возило	52	199	904	1103	1155
Теретно возило	10	15	44	59	69
Трактор	7	16	28	44	51
Остало	0	4	9	13	13
Укупно	85	375	1410	1785	1870

Табела 7.8. Расподела настрадалих у саобраћајним незгодама према категорији возила на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.24. Расподела настрадалих у саобраћајним незгодама према категорији возила на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

Анализом табеларног и графичког приказа расподеле настрадалих у саобраћајним незгодама, може се закључит да је у посматраном периоду од 2001.год. до 2016.год. на територији града Пирота највећи број учесника у саобраћају настрадао коришћењем путничког возила (61,76% од укупног броја настрадалих лица). Такође, највећи број погинулих (61,17%) и повређених лица (61,79%) јесу корисници путничког возила. Друга



категија која се издваја по броју настрадалих јесу бициклисти, те је потребно спроводити мере и активности на едукацији ове категорије учесника у саобраћају.

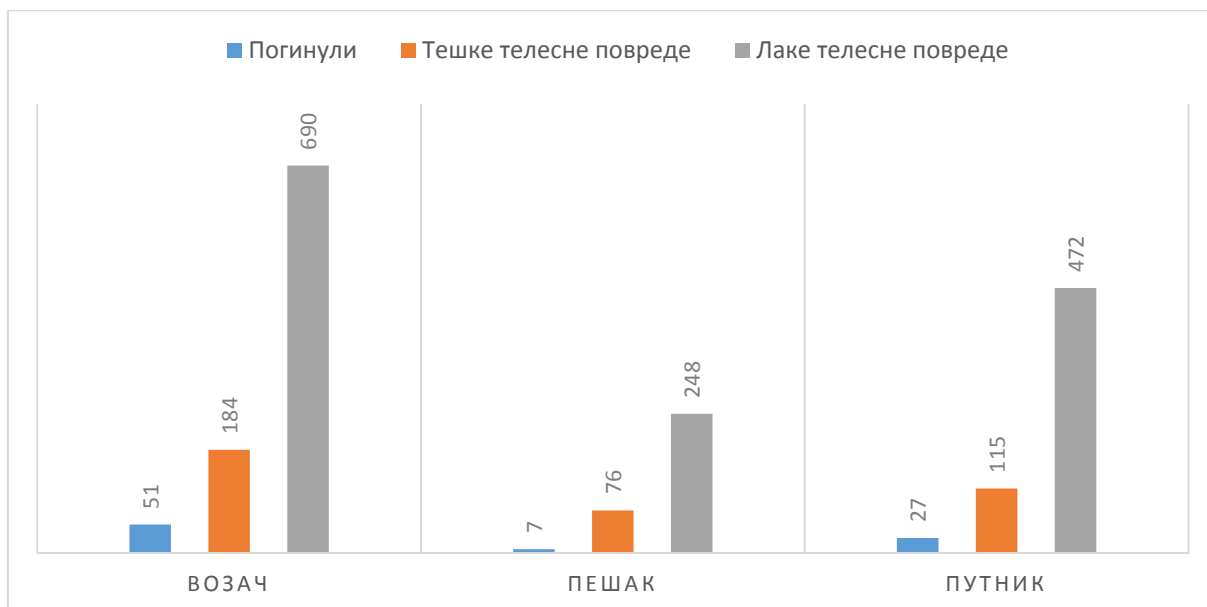
Најмањи број настрадалих лица је у категорији: аутобус, где у посматраном шеснаестогодишњем периоду није било погинулих лица, 7 лица задобило је тешке телесне повреде, а 42 лица је са лаким телесним повредама.

Расподела учесника саобраћајних незгода према својству

Приликом евидентирања учесника у саобраћајним незгодама службена лица МУП-а имају на располагању пет типова учесника: возаче, пешаке, путнике, тераоце стоке и јахаче, при чему су на територији града Пирота заступљена само прва три типа учесника у саобраћајним незгодама.

Својство учесника СН	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Возач	51	184	690	874	925
Пешак	7	76	248	324	331
Путник	27	115	472	587	614
Укупно	85	375	1410	1785	1870

Табела 7.9. Расподела настрадалих у саобраћајним незгодана према својству учесника, на територији града Пирота, за период 2001.-2016.год.



Графикон 7.25. Расподела настрадалих у саобраћајним незгодана према својству учесника, на територији града Пирота, за период 2001.-2016.год.

Возачи представљају најзаступљенију категорију учесника у саобраћају, који су настрадали у саобраћајним незгодама, и чине 49,46% свих учесника (погинули + повређени).

Анализом броја погинулих учесника у саобраћају, а у односу на својство учесника, возачи су најзаступљенија категорија учесника, и то је код погинулих још израженије у односу на учешће у укупном броју настрадалих. Наиме, возачи чине чак 60% смртно страдалих учесника у саобраћају, а заједно са путницима у возилу око 92% свих смртно страдалих учесника у саобраћају у Пироту.

Удео пешака у броју повређених лица је израженији и износи 18,15% (331 повређени пешак у СН), од чега је 76 пешака са тешким и 248 пешака са лаким телесним повредама.



Графикон 7.26. Процентуална расподела погинулих у СН према својству учесника, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.27. Процентуална расподела повређених у СН према својству учесника, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

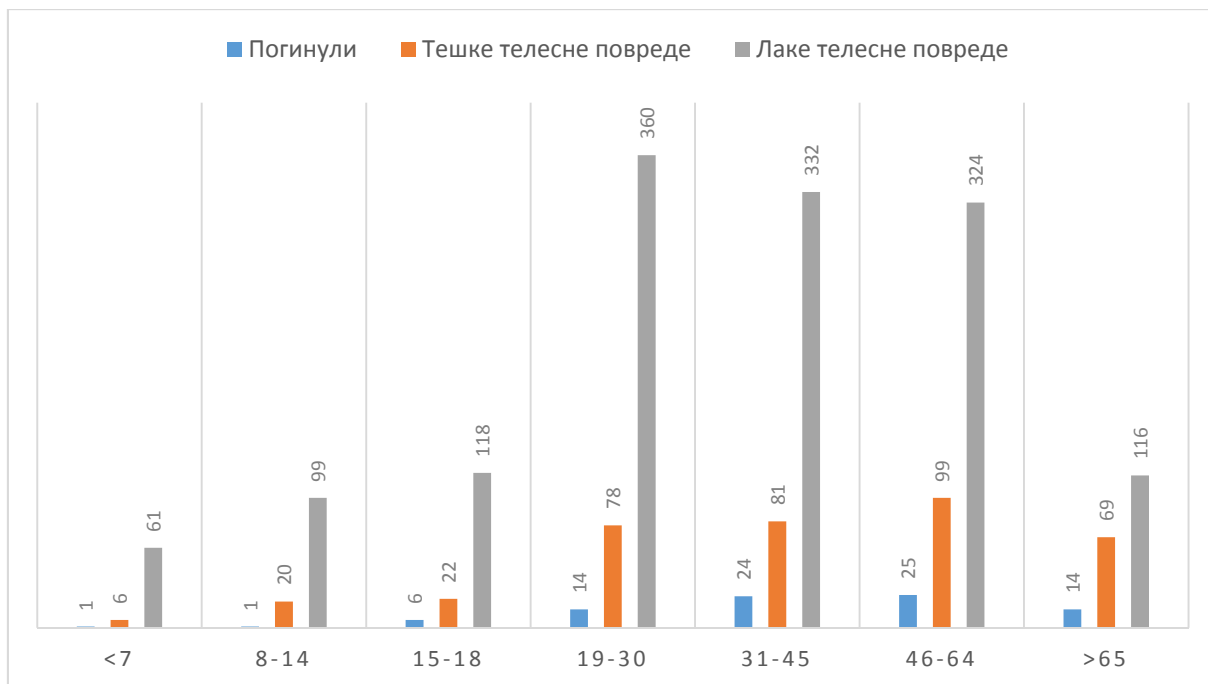
Расподела учесника саобраћајних незгода према старости

Година	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
<7	1	6	61	67	68
8-14	1	20	99	119	120
15-18	6	22	118	140	146
19-30	14	78	360	438	452
31-45	24	81	332	413	437
46-64	25	99	324	423	448
>65	14	69	116	185	199
Укупно	85	375	1410	1785	1870

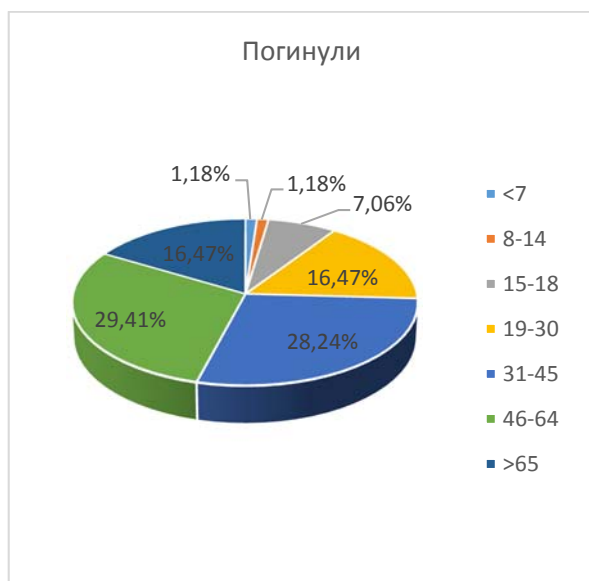
Табела 7.10. Расподела настрадалих у СН према старости на територији града Пирота, за период 2001.-2016.год.



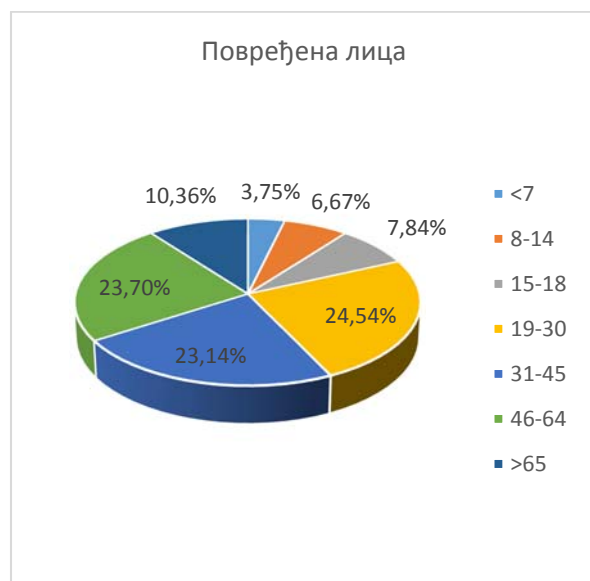
Највећи број настрадалих лица у саобраћајним незгодама у Пироту припада старосној групи 19-30 година, где је укупно настрадало 452 лица што чини 24,17% настрадалих. Насупрот томе, најмањи број настрадалих је у категорији деце предшколског узраста, односно старости до 7 година, где је у претходних 16 година настрадало 68 детета, односно 3,63%.



Графикон 7.28. Расподела настрадалих у СН према старости на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.29. Процентуална расподела погинулих лица према старости на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.30. Процентуална расподела повређених лица према старости на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Иако је највећи проценат настрадалих из категорије младих учесника у саобраћају, највећи број погинулих лица припада старосној групи 31-45 година и 46-64 година, што заједно чини 57% свих погинулих лица у СН у Пироту. Број погинулих лица најмањи је у категорији деце, где је у посматраном периоду смртно страдало једно дете узраста до 7 година и једно дете старости 8-14 година. Дете узраста до 7 година погинуло је 2001.године, те од тада у Пироту није смртно страдало ниједно дете предшколског узраста, те треба предузети све мере и активности како би се овакво стање одржало.

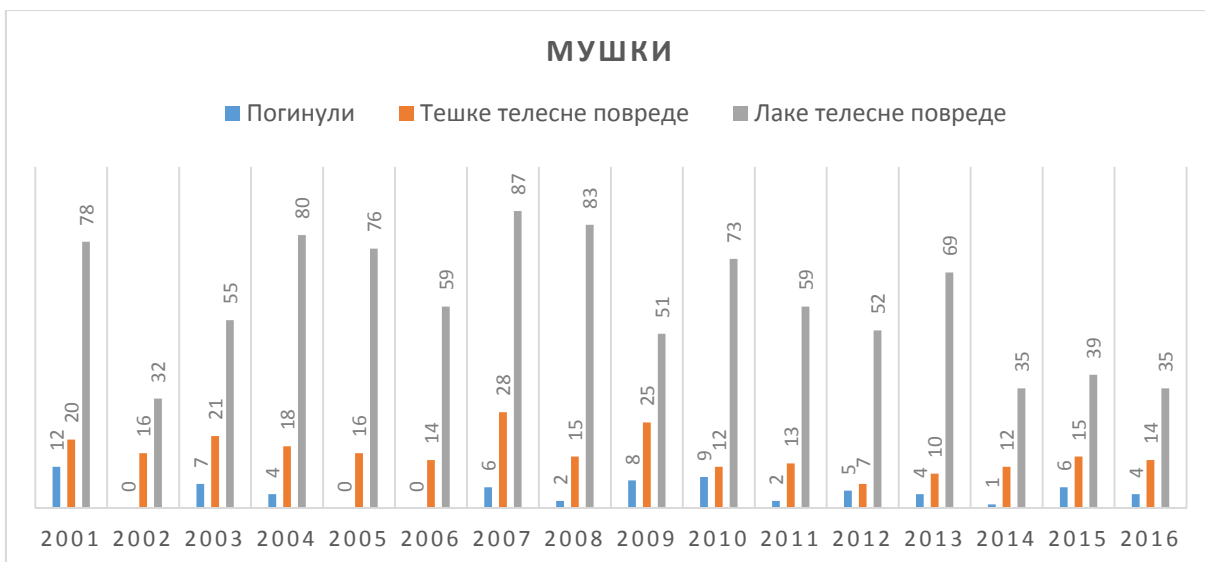
Број тешко повређених лица свој максимум достиже за старосну групу 46-64 година (99 ТТП), док највећи број лако повређених лица припада старосној групи 19-30 (360 ЛТП). Укупно гледајући повређена лица, највећи број од 438 лица, или 24,54%, припада категорији 19-30, што потенцијално указује на проблем безбедности младих возача у Пироту. Најмањи број повређених је, као и у случају погинулих, у категорији деце, где је у саобраћајним незгодама повређено 67 детета, односно 3,75%.

Расподела учесника саобраћајних незгода према полу

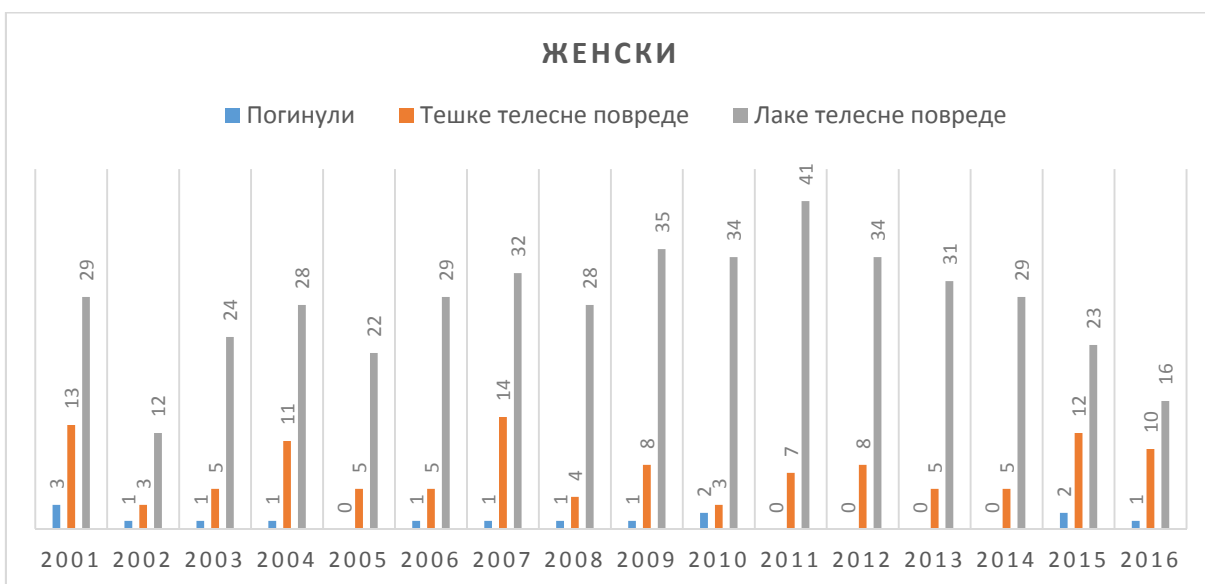
У саобраћајним незгодама у Пироту, за период од 2001-2016. године укупно је настрадало 1.289 особа мушког пола (68,96%) и 580 особа женског пола (31,04%).

пол	МУШКИ					ЖЕНСКИ				
	Година	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	НАСТ	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
2001	12	20	78	98	110	3	13	29	42	45
2002	0	16	32	48	48	1	3	12	15	16
2003	7	21	55	76	83	1	5	24	29	30
2004	4	18	80	98	102	1	11	28	39	40
2005	0	16	76	92	92	0	5	22	27	27
2006	0	14	59	73	73	1	5	29	34	35
2007	6	28	87	115	121	1	14	32	46	47
2008	2	15	83	98	100	1	4	28	32	33
2009	8	25	51	76	84	1	8	35	43	44
2010	9	12	73	85	94	2	3	34	37	39
2011	2	13	59	72	74	0	7	41	48	48
2012	5	7	52	59	64	0	8	34	42	42
2013	4	10	69	79	83	0	5	31	36	36
2014	1	12	35	47	48	0	5	29	34	34
2015	6	15	39	54	60	2	12	23	35	37
2016	4	14	35	49	53	1	10	16	26	27
Укупно	70	256	963	1219	1289	15	118	447	565	580

Табела 7.11. Временска расподела настрадалих у саобраћајним незгодама према полу, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.31. Расподела мушких особа у саобраћајним незгодама према тежини последица по годинама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.32. Расподела женских особа у саобраћајним незгодама према тежини последица по годинама на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

Анализом броја погинулих учесника, жене су смртно страдале у 17,65% случајева (15 смртно страдалих жена од укупно 85 лица), а мушкарци у 82,35% случајева (70 смртно страдалих мушкараца), чиме су мушкарци процентуално заступљеније у броју смртно страдалих лица неко у укупном броју учесника у незгоди.

Што се тиче повређених у саобраћајним незгодама, учешће повређених жена је 31,67% (565 повређених жена), док је учешће повређених мушкараца 68,33% (1219 повређених мушкараца). У оба случаја, међу повређенима у саобраћајним незгодама заступљеније су лаке телесне повреде.



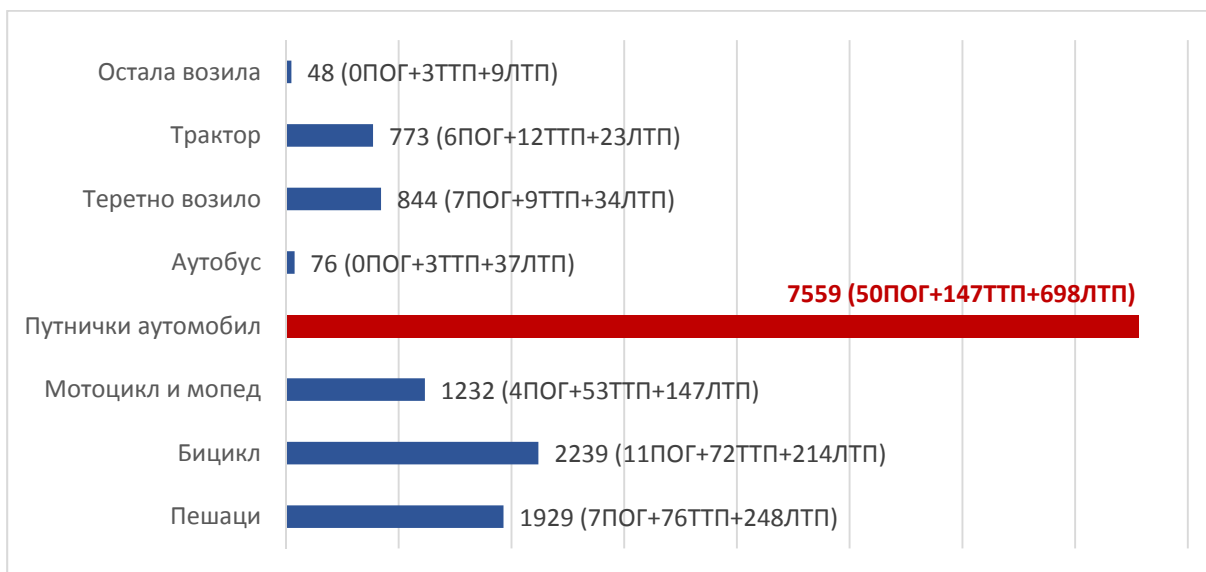
Графикон 7.33. Процентулна расподела погинулих у СН према полу, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.



Графикон 7.34. Процентулна расподела повређених у СН према полу, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год

СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА, ПЕРИОД 2001. – 2016.ГОДИНА

Свођењем свих настрадалих путника и возача (погинули, тешко и лако повређени) одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих возача и путника, може се уочити да, у односу на категорију возила, највише страдају **возачи и путници у путничким аутомобилима**. Друга ризична категорија јесу немоторизовани учесници у саобраћају, односно пешаци и бициклисти.



Графикон 7.35. Пондерисани број настрадалих возача и путника у односу на категорију возила, на територији града Пирота за период 2001-2016.год.



Свођењем свих настрадалих лица одговарајућим коефицијентима (ПОГх99; ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица са учешћем одређене категорије возила, у наредној табели и графикону може се уочити да, у односу на категорију возила, највише страдају лица у СН са учешћем путничких аутомобила, и путници у ПА. Друга ризична категорија јесу лица у саобраћајним незгодама са учешћем теретних возила, где је погинуло 34, а повређено 201 лице.



Графикон 7.36. Пондерисани број настрадалих лица у саобраћајним незгодама са учешћем одређене категорије возила, на територији града Пирота за период 2001-2016.год.

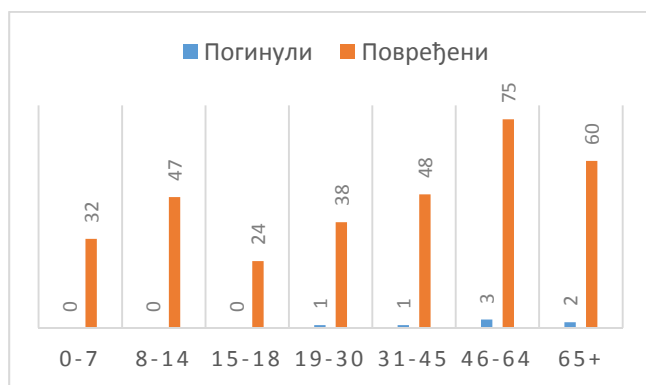
У односу на старост, највише страдају лица од 46 до 64 година, где је погинуло 25 лица, а у саобраћајним незгодама повређено 423 лица (99 ТТП и 324 ЛТП).



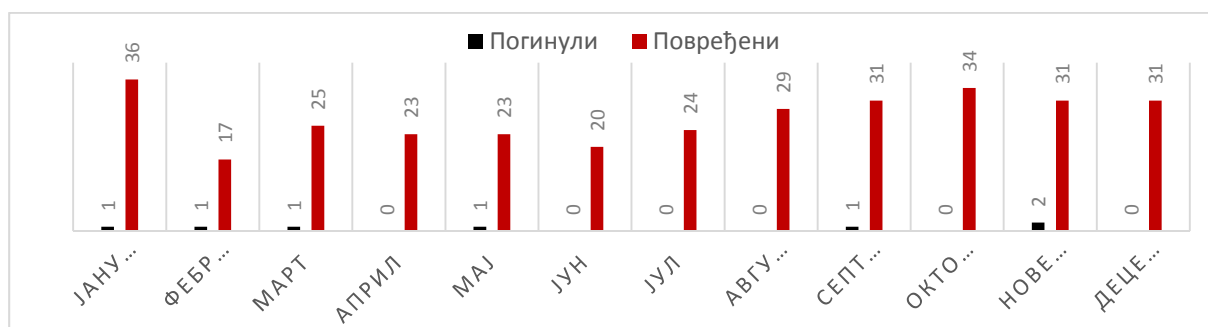
Графикон 7.37. Пондерисани број настрадалих лица у односу на старост учесника СН, на територији града Пирота, за период 2001-2016.год.

Анализа безбедности пешака у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.

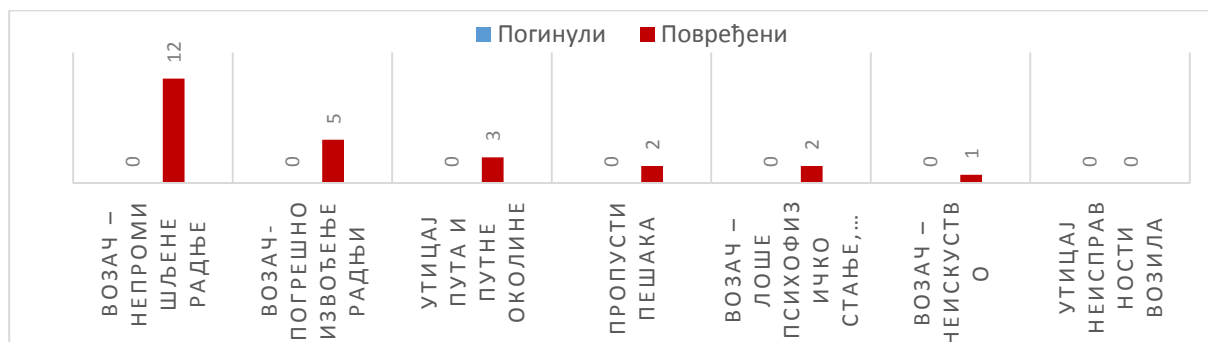

Графикон 7.38. Број погинулих и повређених пешака у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.39. Број настрадалих пешака по старосним групама у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.40. Број настрадалих пешака по месецима у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.41. Распдела група утицајних фактора код СН са пешацима, 2001.-2016.год.

У Пироту је у саобраћајним незгодама **погинуло укупно 7 пешака**, што чини 8,24% погинулих (у Србији пешаци чине 26,55% погинулих у СН);

Повређена су 324 пешака (76 са ТТП и 248 са ЛТП) што чини 18,15% повређених лица у СН у Пироту (у Србији пешаци чине 17,56% повређених у СН);

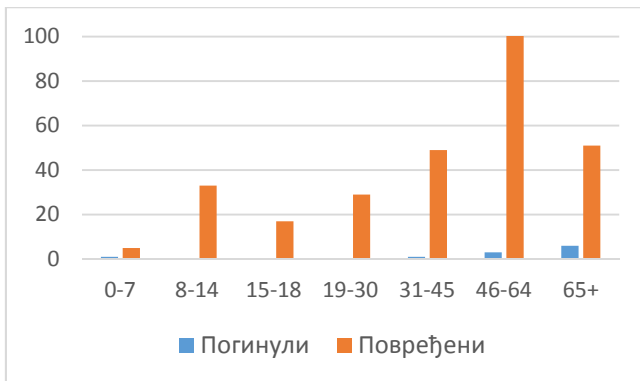
Највише настрадалих пешака (погинули и повређени) је међу лицима **старости 46-64 год. и преко 65 година**;

Пешаци у Пироту највише страдају у јесењим и зимским месецима, односно у **јануару и октобру**;

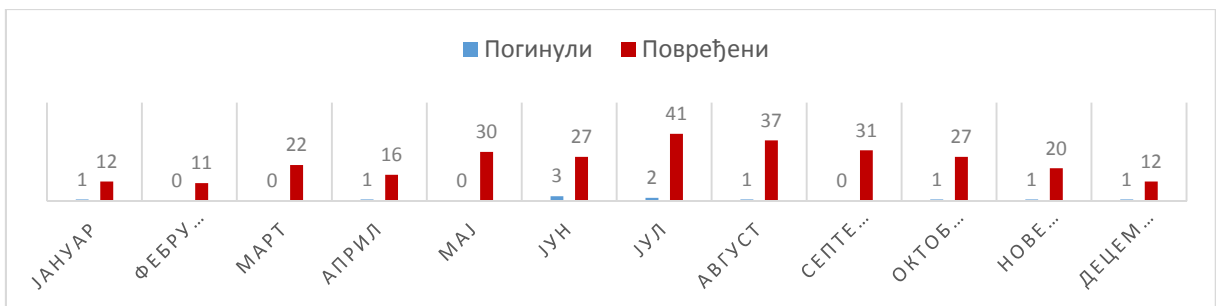
У 2016.год. најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајне незгоде са настрадалим пешацима је **возач - непромишљене радње**.

Анализа безбедности бициклиста у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.

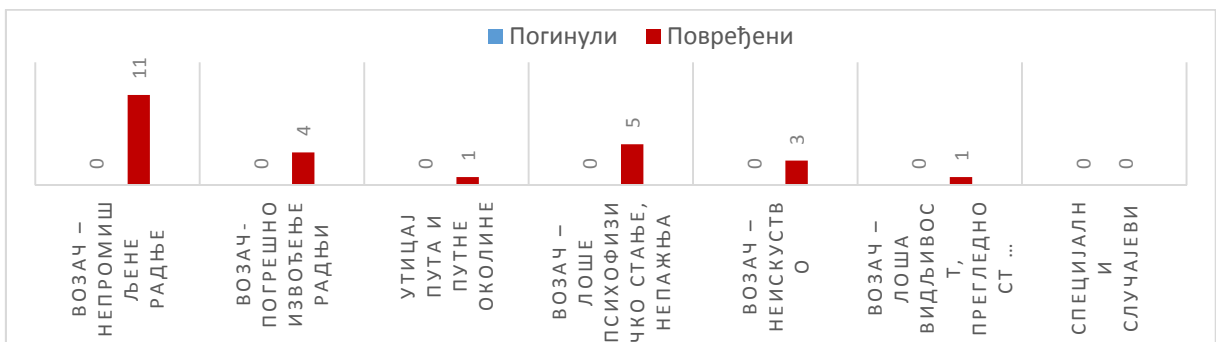

Графикон 7.42. Број погинулих и повређених бициклиста у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.43. Број настрадалих бициклиста по старосним групама у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.44. Број настрадалих бициклиста по месецима у периоду 2001.-2016.год.

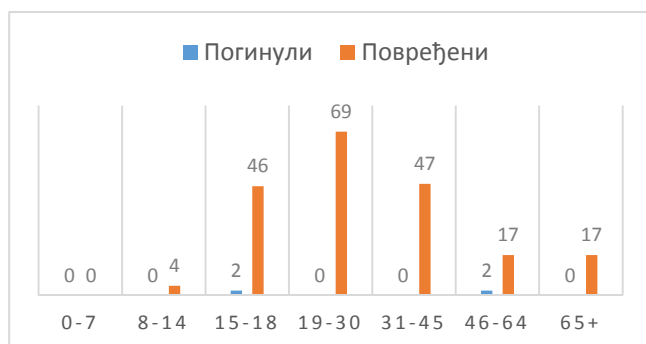


Графикон 7.45. Распдела група утицајних фактора код СН са бициклистима, 2001.-2016.год.

- У Пироту је у саобраћајним незгодама погинуло укупно **11 возача и путника на бициклу**, што чини 12,94% погинулих у СН (у Србији чине 9,89% погинулих у СН);
- **Повређена су 286 возача и путника на бициклу** (72 са ТТП и 214 са ЛТП) што чини 16,02% повређених у СН у Пироту (у Србији чине 8,87% повређених у СН);
- Највише настрадалих бициклиста (погинули и повређени) је међу лицима **старости 46-64 год. и преко 65 година**;
- Бициклисти у Пироту највише страдају у летњем периоду, односно **у јулу и августу**;
- У 2016.год. најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајне незгоде са страдалим бициклистима је **возач – непромишљене радње**.

Анализа безбедности мотоцикиста и мопедиста у периоду 2001-2016.год.


Графикон 7.46. Број погинулих и повређених возача и путника МОТ и МОП у периоду 2001.-2016.год

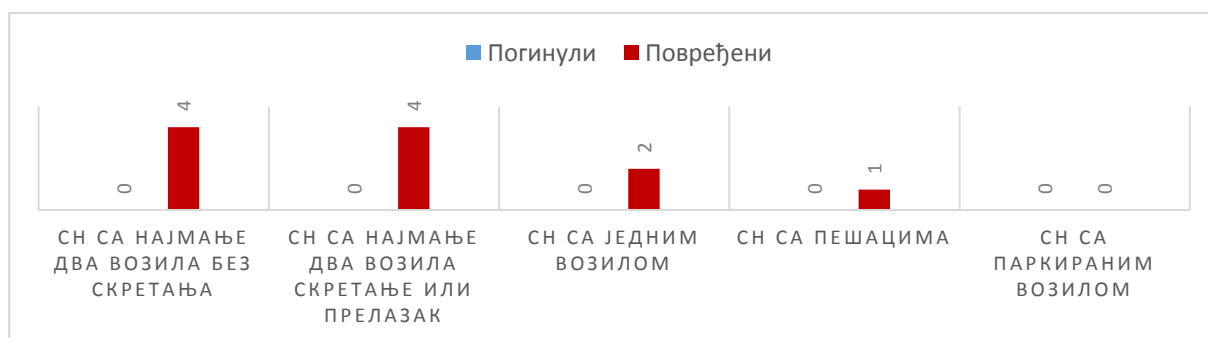


Графикон 7.47. Број настрадалих возача и путника МОТ и МОП по старосним групама, 2001.-2016.год

- У Пироту је у саобраћајним незгодама **погинуло укупно 4 возача и путника мотоцикла и мопеда**, што чини 4,7% погинулих (у Србији чине 9,24% погинулих у СН);
- **Повређено је 200 мотоциклиста и мопедиста** (53 са ТТП и 147 са ЛТП) што чини 11,20% повређених лица у СН у Пироту (у Србији чине 10,6% повређених у СН);
- Највише настрадалих мотоциклиста и мопедиста је међу лицима **старости 19-30, односно младим возачима**;
- Мотоциклисти и мопедисти у Пироту највише страдају у **априлу и августу**;
- 2016. године у СН са МОТ и МОП најчешће су биле одређене групе типова СН са **најмање два возила – без скретања и СН са најмање два возила – скретање или прелазак**.



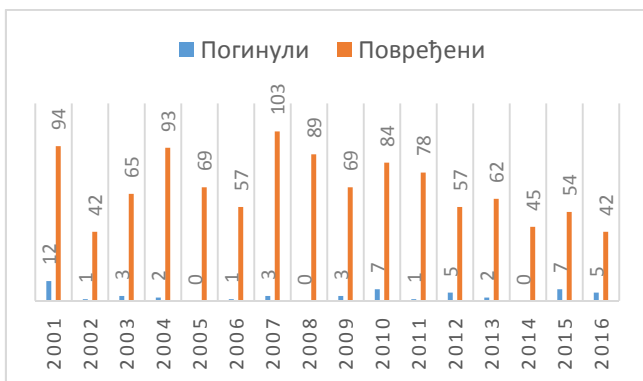
Графикон 7.48. Број настрадалих возача и путника МОТ и МОП по месецима, 2001.-2016.год.



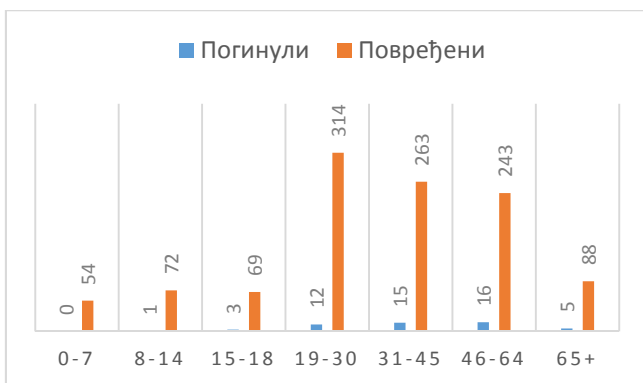
Графикон 7.49. Расподела група типова СН са МОТ и МОП, 2001.-2016.год.



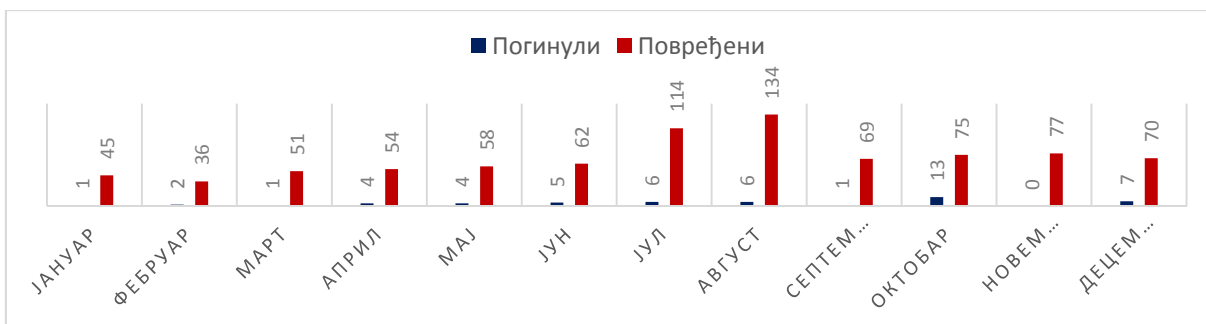
Анализа безбедности аутомобила у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.



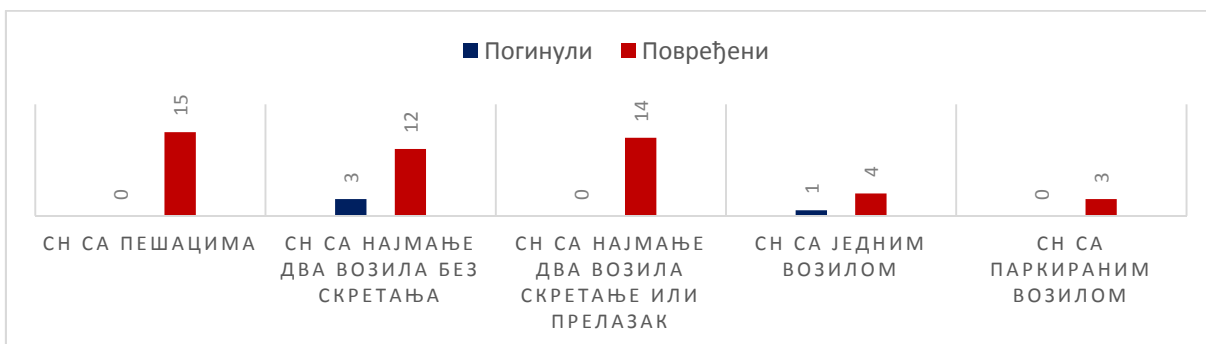
Графикон 7.50. Број погинулих и повређених возача и путника ПА у периоду 2001.-2016.год



Графикон 7.51. Број настрадалих возача и путника ПА по старосним групама у периоду 2001.-2016.год



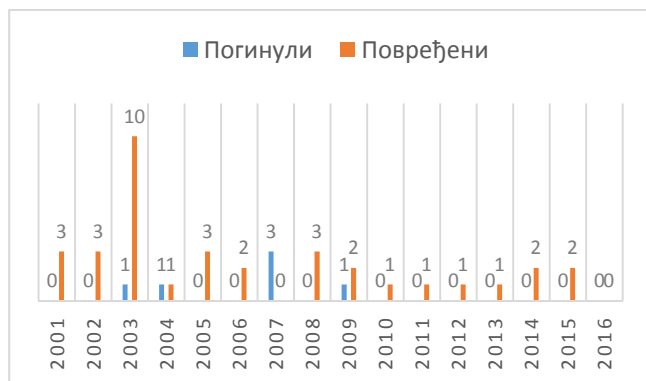
Графикон 7.52. Број настрадалих возача и путника ПА по месецима у периоду 2001.-2016.год.



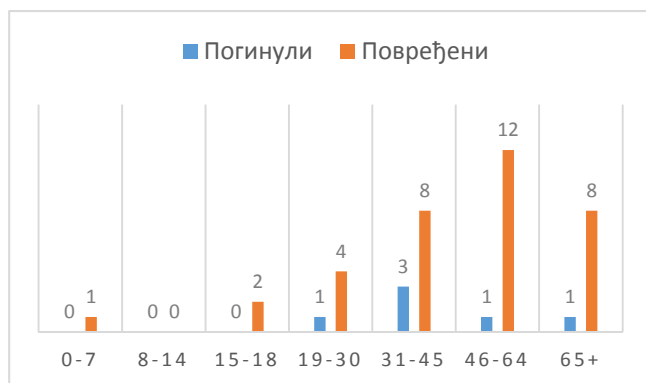
Графикон 7.53. Распдела група типова СН са ПА, 2001.-2016.год.

путника ПА по старосним групама у периоду 2001.-2016.год

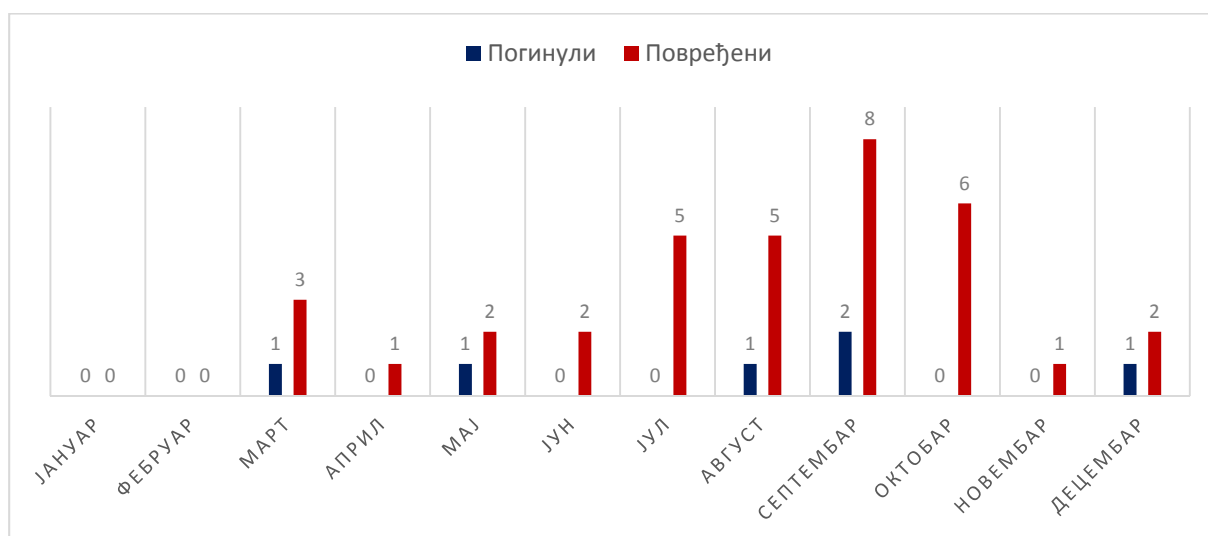
- У Пироту је у саобраћајним незгодама **погинуло укупно 50 возача и путника у ПА**, што чини 58,82% погинулих (у Србији чине 44,08% погинулих у СН);
- **Повређена су 845 возача и путника у ПА** (147 са ТТП и 698 са ЛТП) што чини 47,34% повређених лица у СН у Пироту (у Србији чине 55,24% повређених у СН);
- У саобраћајним незгодама са учешћем ПА погинуло је 58 лица, а повређено 1478 лица;
- Највише настрадалих возача и путника у ПА **старости 19-30 год**;
- Возачи и путници у ПА у Пироту највише страдају у летњим месецима, односно у **јулу и августу**;
- 2016. године у СН са ПА најчешће су биле одређене групе типова СН са **пешацима и СН са најмање два возила – скретање или прелазак**.

Анализа безбедности тракториста у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.


Графикон 7.54. Број погинулих и повређених возача и путника на трактору у периоду 2001.-2016.год



Графикон 7.55. Број настрадалих возача и путника на трактору по старосним групама у периоду 2001.-2016.год

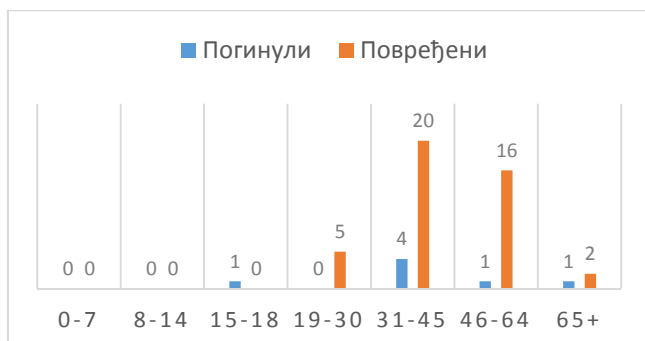


Графикон 7.56. Број настрадалих возача и путника на трактору по месецима у периоду 2001.-2016.год.

- У Пироту је у саобраћајним незгодама **погинуло укупно 6 возача и путника на трактору**, што чини 7,06% погинулих (у Србији чине 6,16% погинулих);
- **Повређена су 35 тракториста** (12 са ТТП и 23 са ЛТП) што чини 1,96% повређених лица у СН у Пироту (у Србији чине 1,46% повређених у СН);
- У саобраћајним незгодама са учешћем трактора погинуло је 11 лица, а повређено 68 лица;
- Највише настрадалих тракториста (погинули и повређени) је међу лицима **старости 46-64 године**;
- Трактористи у Пироту највише страдају у току пољопривредне сезоне, односно у **септембру и октобру**;

Анализа безбедности ТВ у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.

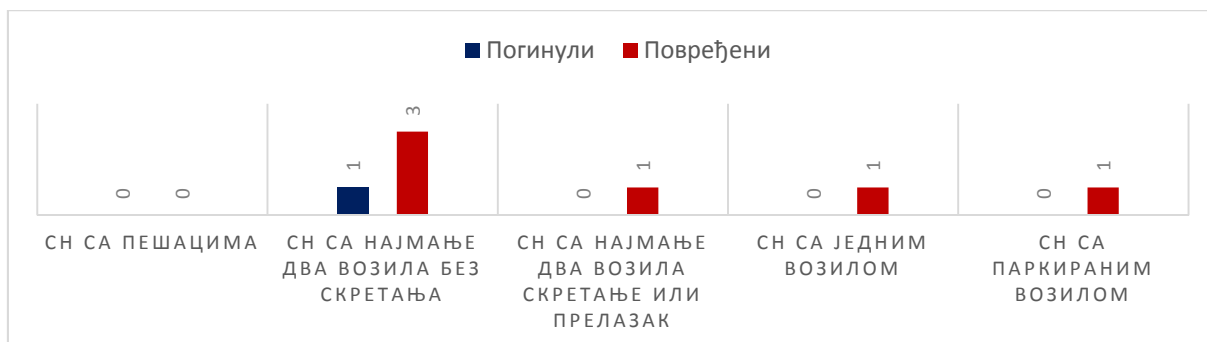

Графикон 7.57. Број погинулих и повређених возача и путника у ТВ у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.58. Број настрадалих возача и путника у ТВ по старосним групама у периоду 2001.-2016.год.

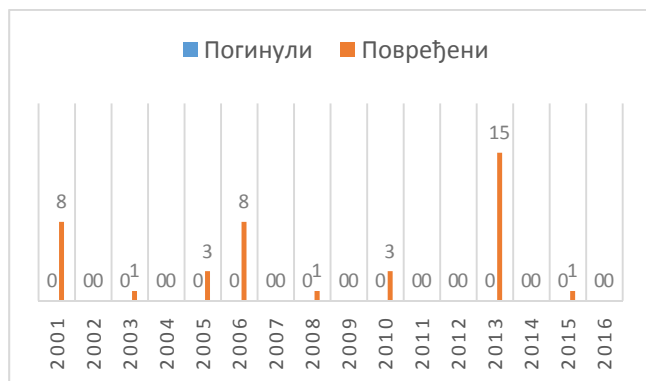


Графикон 7.59. Број настрадалих возача и путника у ТВ по месецима у периоду 2001.-2016.год.

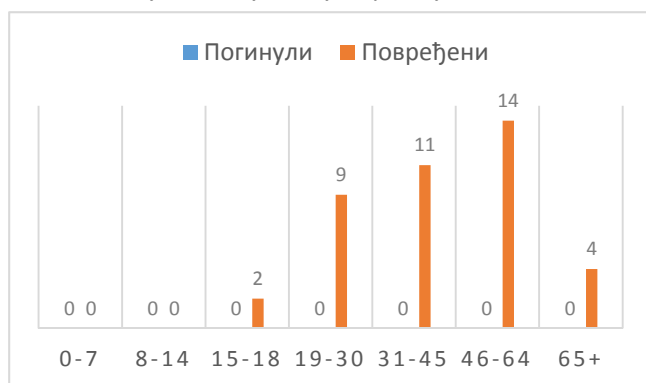


Графикон 7.60. Распдела група типова СН са ТВ, 2001.-2016.год.

- У Пироту је погинули 7 возача и путника у теретном возилу што чини 8,23% погинулих у СН (у Србији чине 2,7% погинулих у СН),
- **Повређена су 43 возача и путника у ТВ** (9 са ТТП и 34 са ЛТП) што чини 2,41% повређених лица у СН у Пироту (у Србији чине 2,87% повређених у СН);
- У саобраћајним незгодама са учешћем теретних возила погинуло је 34 лица, а повређено 201 лице;
- Највише настрадалих возача и путника ТВ је **старости 31-45 год**;
- Највише погинулих возача и путника у теретним возилима је у јулу месецу;
- У 2016.год. најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајне незгоде са настрадалим пешацима је **возач – непромишљене радње**.

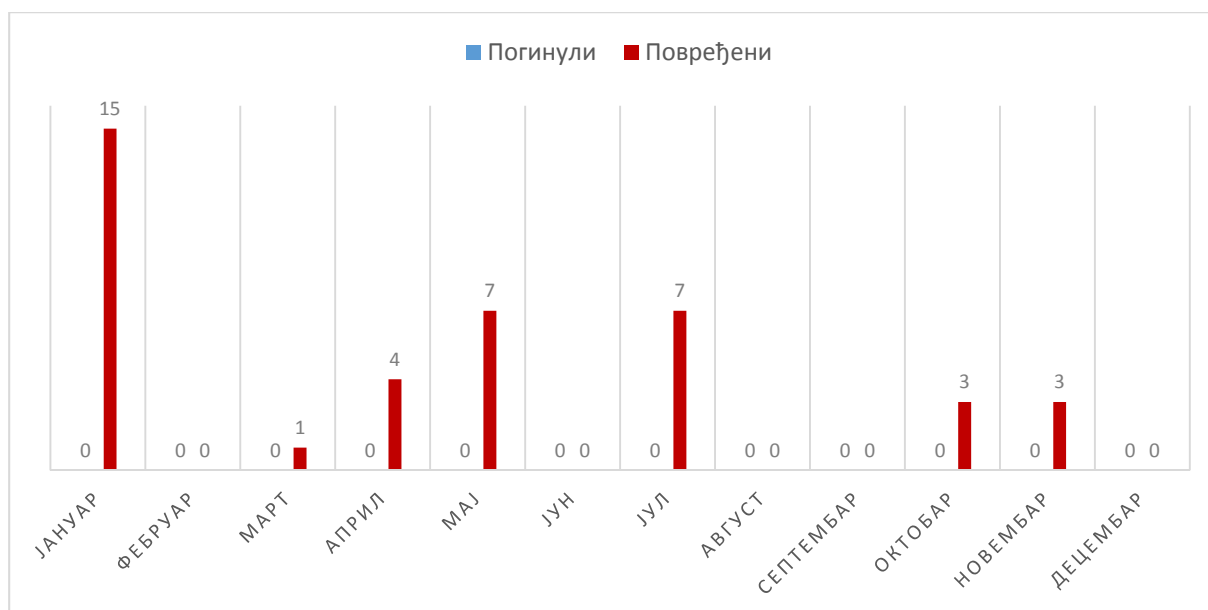
Анализа безбедности аутобуса у саобраћају у Пироту у периоду 2001-2016.год.


Графикон 7.61. Број погинулих и повређених возача и путника у БУС у периоду 2001.-2016.год



Графикон 7.62. Број настрадалих возача и путника у БУС по старосним групама у периоду 2001.-2016.год.

- У Пироту у саобраћајним незгодама **није погинуо ниједан возач и путник у аутобусу**. (у Србији чине 0,89% погинулих у СН);
- **Повређено је 40 возача и путника у аутобусу** (3 са ТТП и 37 са ЛТП) што чини 2,24% повређених лица у СН у Пироту (у Србији чине 2,63% повређених у СН);
- У саобраћајним незгодама са учешћем аутобуса погинула су 4 лица, а повређено 89 лица;
- Највише настрадалих возача и путника аутобуса је међу лицима **старости 46-64 год**;
- Возачи и путници у аутобусу у Пироту највише страдају у **јануару**;



Графикон 7.63. Број настрадалих возача и путника у БУС по месецима у периоду 2001.-2016.год.

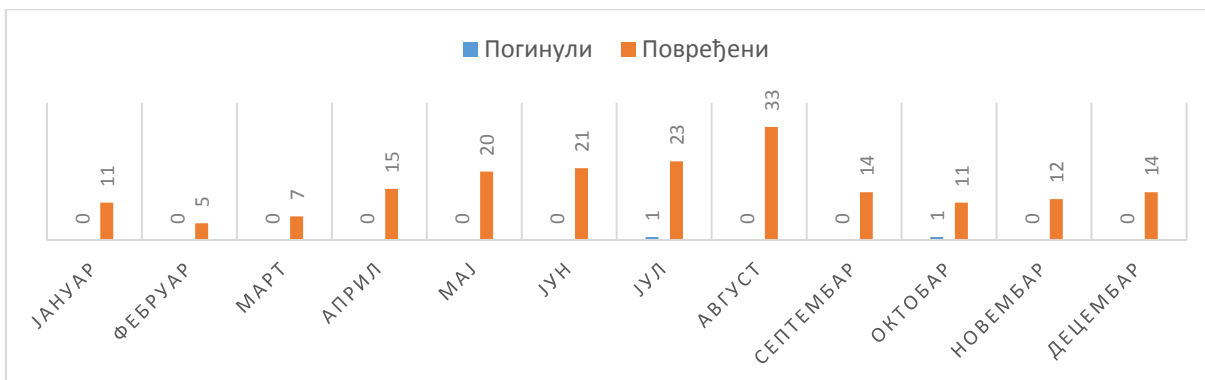


БРОЈ ПОВРЕЂЕНИХ И ПОГИНУЛИХ У ПИРОТУ У ОДНОСУ НА СТАРОСТ УЧЕСНИКА

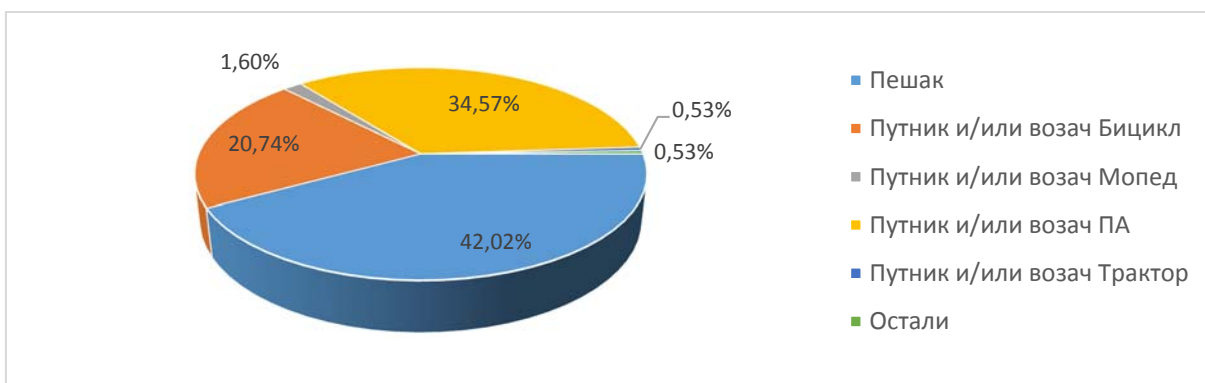
ДЕЦА (0 – 14 ГОДИНА)



Графикон 7.64. Број настрадале деце у СН у Пироту у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.65. Број настрадале деце у СН по месецима у периоду 2001.-2016.год.

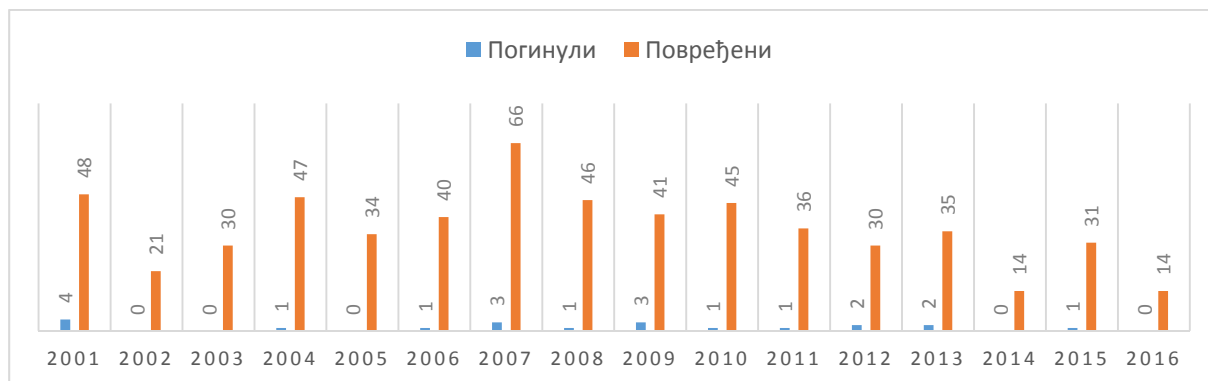


Графикон 7.66. Расподела настрадале деце у СН према својству, 2001.-2016.год.

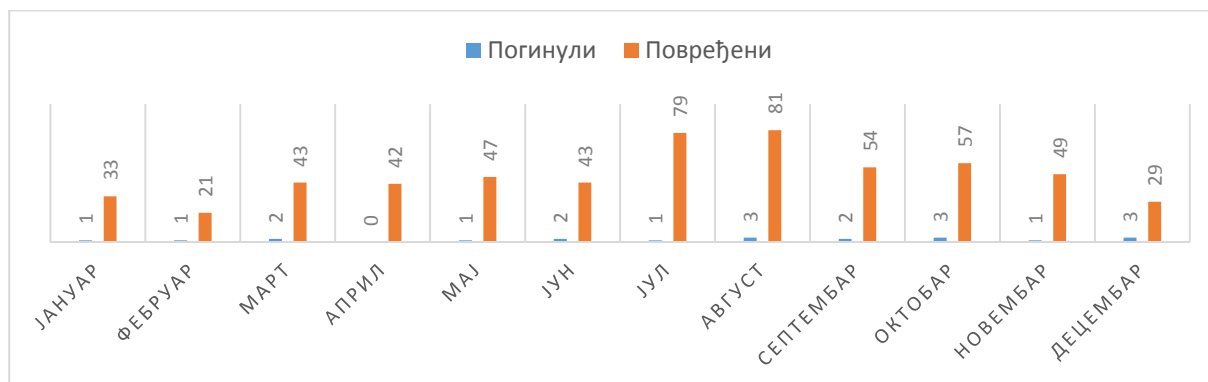
- У посматраном периоду погинула су два детета (бициклиста и путник у ПА), а повређено је 186 деце (26 са тешким и 160 са лаким телесним повредама);
- Од укупног броја настрадале деце у саобраћају, деца пешаци чине 42,02%, деца путници у ПА око 35%, а деца бициклисти око 21%.
- Деца највише страдају у јулу и августу, односно за време ђачког распуста.



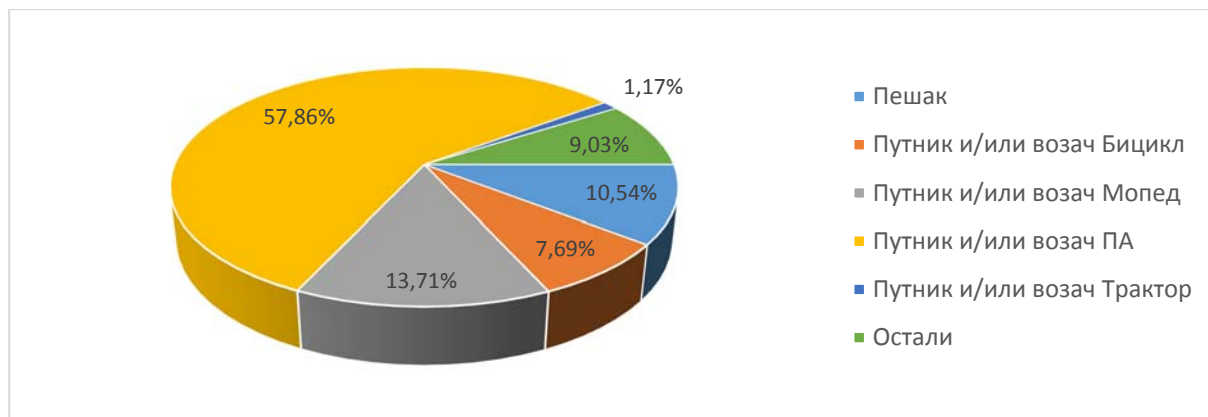
МЛАДИ (15 -30 ГОДИНА)



Графикон 7.67. Број настрадалих младих у СН у Пироту у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.68. Број настрадалих младих у СН по месецима у периоду 2001.-2016.год.

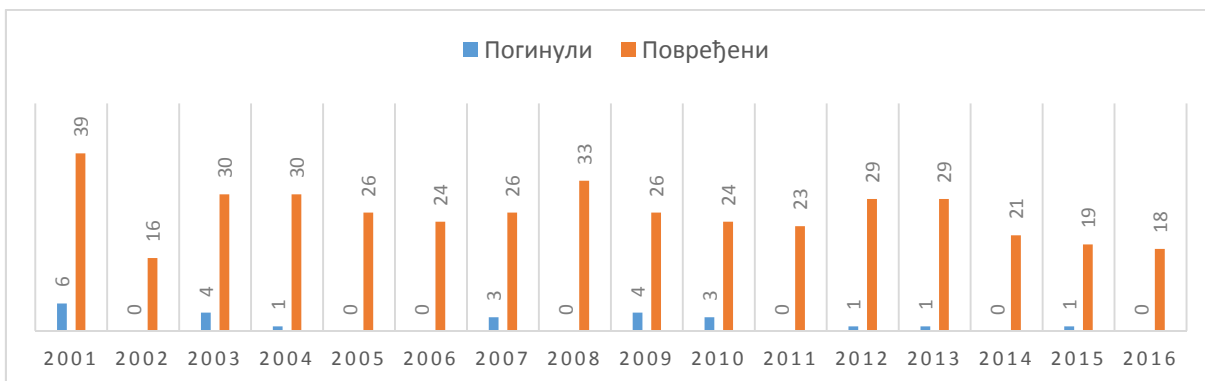


Графикон 7.69. Распдела настрадалих младих у СН према својству, 2001.-2016.год.

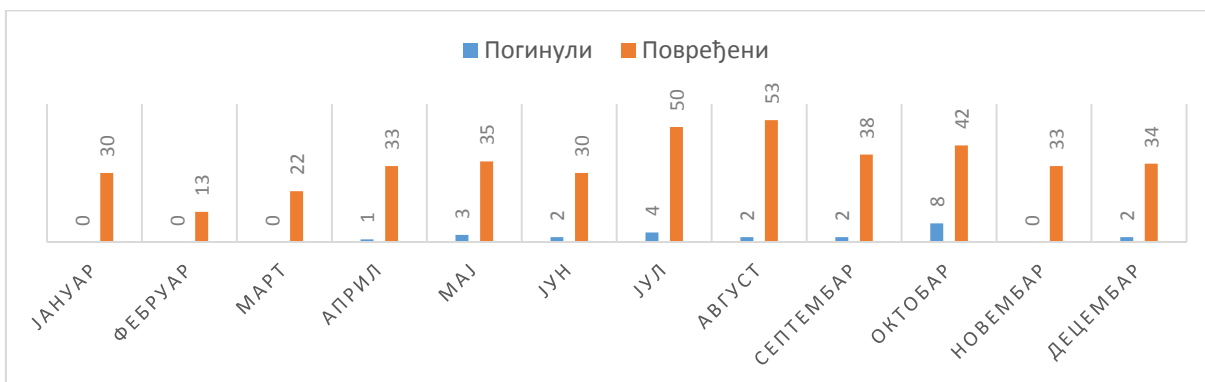
- У посматраном периоду погинуло је укупно 20 младих старости 15-30 год., а повређено је 578 младих (100 са тешким и 478 са лаким теласним повредама);
- Од укупног броја настрадалих младих у саобраћају, највећи проценат чине возачи са 48%, путници 42%, а млади у својству пешака чине 10%;
- Највише настрадалих је у својству возача или путника у ПА са 57,48%;
- Млади највише страдају у летњем периоду, односно у јулу и августу.



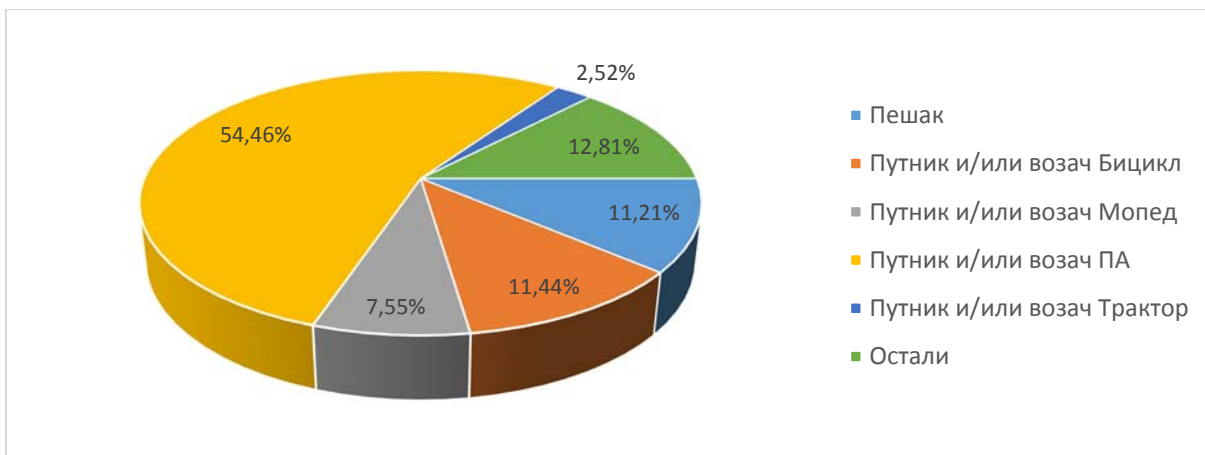
ЛИЦА СТАРОСТИ 31-45 ГОДИНА



Графикон 7.70. Број настрадалих лица 31-45год. у СН у Пироту у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.71. Број настрадалих лица 31-45год. у СН по месецима у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.72. Расдела настрадалих лица 31-45год. у СН према својству, 2001.-2016.год.

- У посматраном периоду погинуло је 24 особа старости 31-45 година, а повређено је 413 лица (81 са тешким и 332 са лаким теласним повредама);
- Од укупног броја настрадалих старих особа, пешаци чине 11,21%, бициклисти 11,44%, а најбројнији су возачи или путници у путничком аутомобилу са 54,46%.
- Лица старости 31-45 година највише страдају у јулу, августу и октобру.



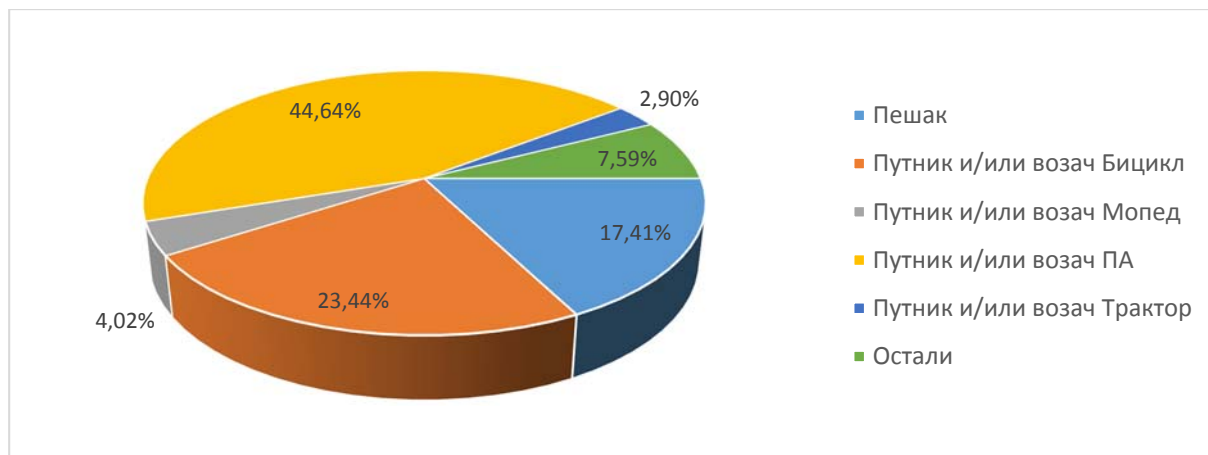
ЛИЦА СТАРОСТИ 46-64 ГОДИНА



Графикон 7.73. Број настрадалих лица 46-64год. у СН у Пироту у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.74. Број настрадалих лица 46-64год. у СН по месецима у периоду 2001.-2016.год.

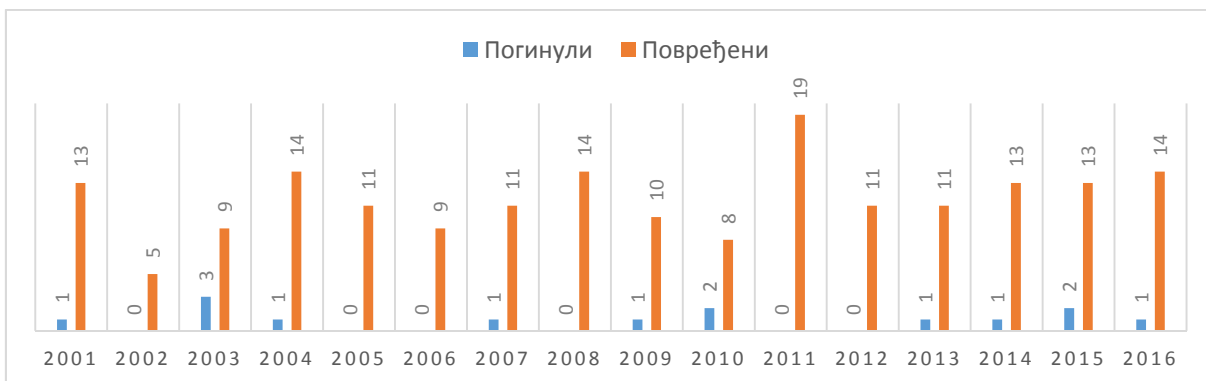


Графикон 7.75. Распореда настрадалих лица 46-64год.у СН према својству, 2001.-2016.год.

- У посматраном периоду погинуло је 25 особа старости 46-65 година, а повређено је 423 лица (99 са тешким и 324 са лаким теласним повредама);
- Од укупног броја настрадалих особа, пешаци чине 17,41%, бициклисти 23,44%, а возачи или путници у путничком аутомобилу 44,64%.
- Лица старости 46-64 година највише страдају у периоду: јул – новембар.



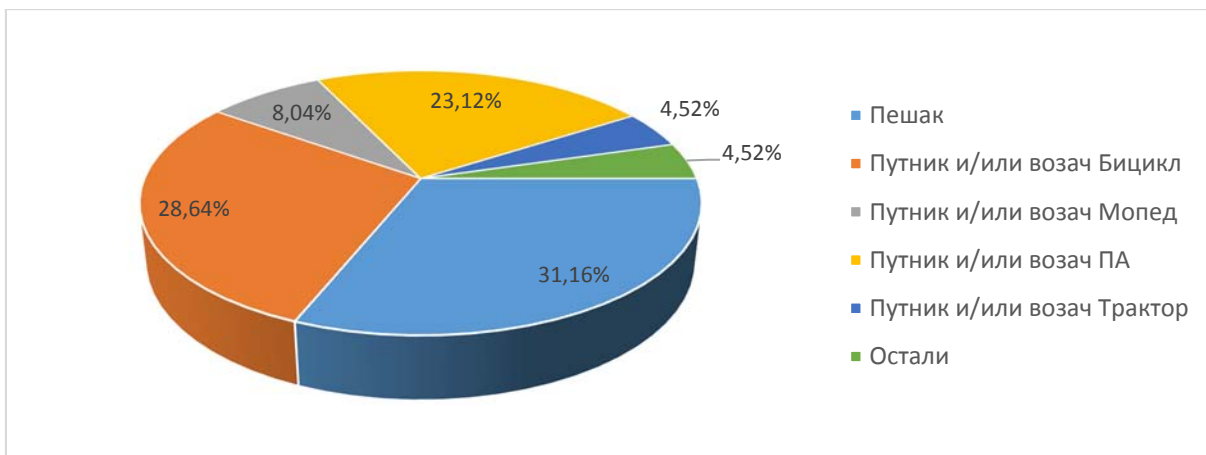
ЛИЦА ПРЕКО 65 ГОДИНА



Графикон 7.76. Број настрадалих лица преко 65 год. у СН у Пироту у периоду 2001.-2016.год.



Графикон 7.77. Број настрадалих лица преко 65 год. у СН по месецима, 2001.-2016.год.



Графикон 7.78. Распдела настрадалих лица преко 65год. у СН према својству, 2001.-2016.год.

- У посматраном периоду погинуло је 14 особа старости преко 65 година, а повређено је 185 лица (69 са тешким и 116 са лаким теласним повредама);
- Од укупног броја настрадалих старих особа, пешаци чине 31,16%, бициклисти 28,64%, а возачи или путници у путничком аутомобилу 23,12%.
- Лица преко 65 година највише страдају у јулу и августу.



АНАЛИЗА ЈАВНОГ РИЗИКА СТРАДАЊА

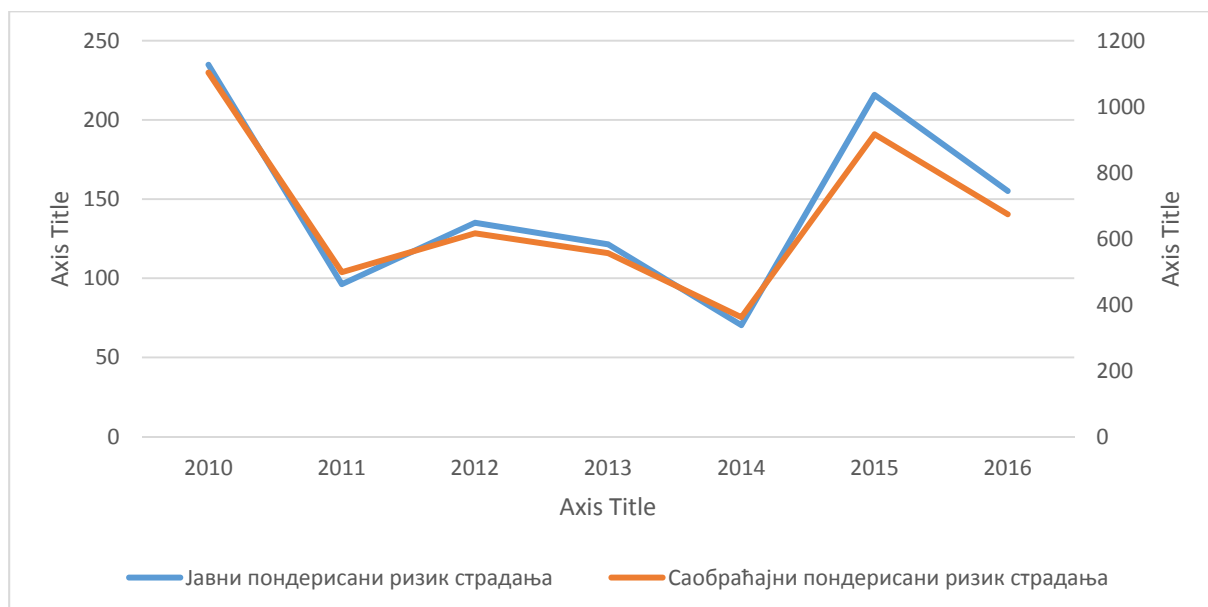
Ризици представљају релативне директне показатеље безбедности саобраћаја који указују на изложеност учесника у саобраћају, тако да се јавни ризик добија стављањем у однос броја и/или последица СН са бројем становника, а саобраћајни са бројем регистрованих возила.

Подаци о броју становника и регистрованих возила на територији града Пирота у периоду од 2010.године до 2016.године, преузети су са сајта Републичког завода за статистику РС¹⁸.

Јавни пондерисани ризик страдања (ЈПР) дефинисан је као количник између збира годишњег броја погинулих, тешко и лако повређених лица (ПОГх99+ТПх13+ЛТПх1) и броја становника на подручју града Пирота (број погинулих и повређених на 10 хиљада становника).

Саобраћајни пондерисани ризик страдања (СПР) дефинисан је као количник између збира годишњег броја погинулих, тешко и лако повређених лица (ПОГх99+ТПх13+ЛТПх1) и броја регистрованих моторних возила на подручју града Пирота (број погинулих и повређених на 10 хиљада регистрованих моторних возила).

Динамички ризик страдања представља број погинулих лица на 100 милиона пређених километара. Овај показатељ безбедности саобраћаја је најпрецизнији, али се веома ретко примењује обзиром да је практично готово немогуће утврдити број пређених километара.

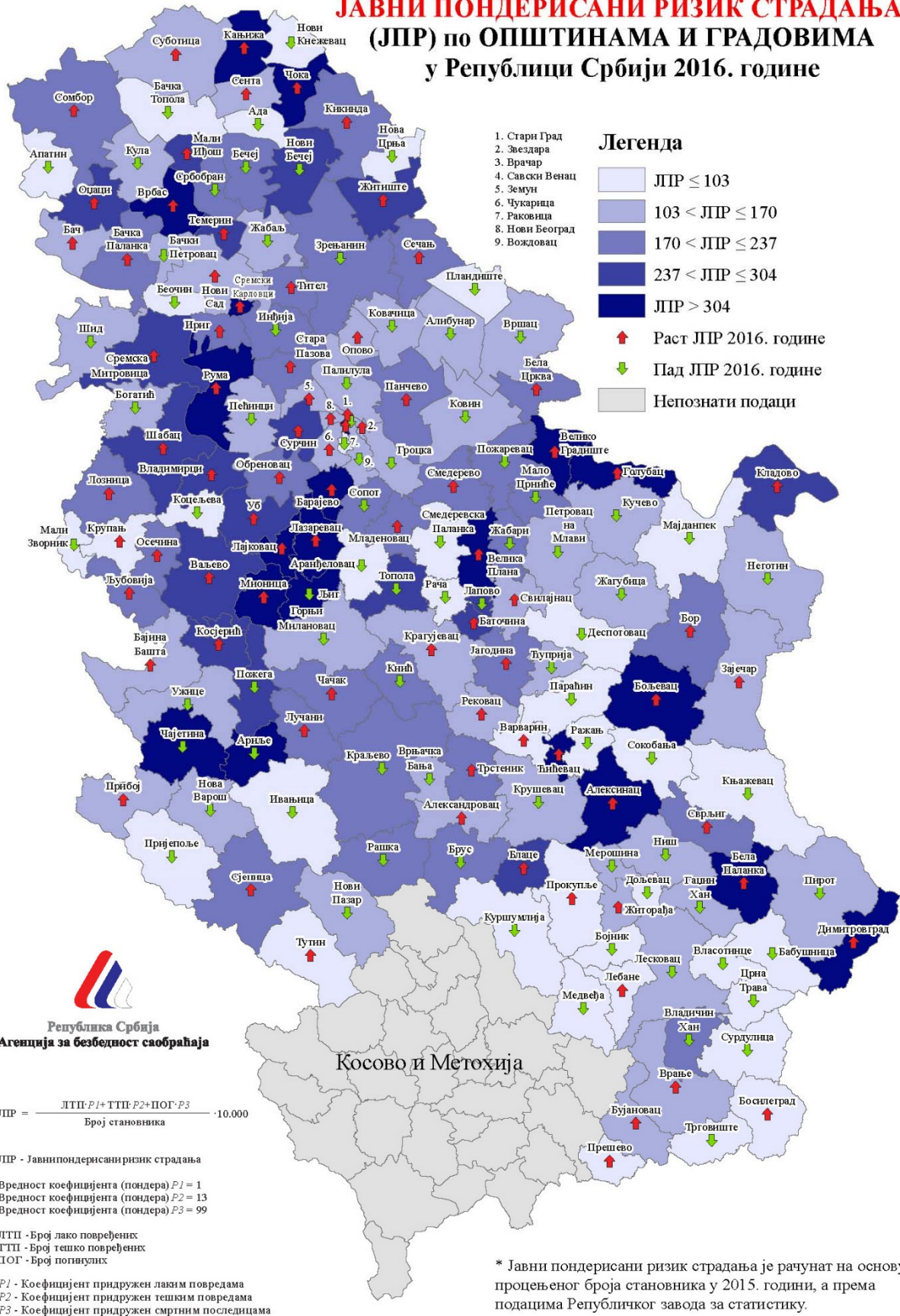


Графикон 7.79. Јавни и саобраћајни пондерисани ризик страдања на територији града Пирота, за период 2010.-2016.год.

¹⁸ <http://www.stat.gov.rs/WebSite/Default.aspx>



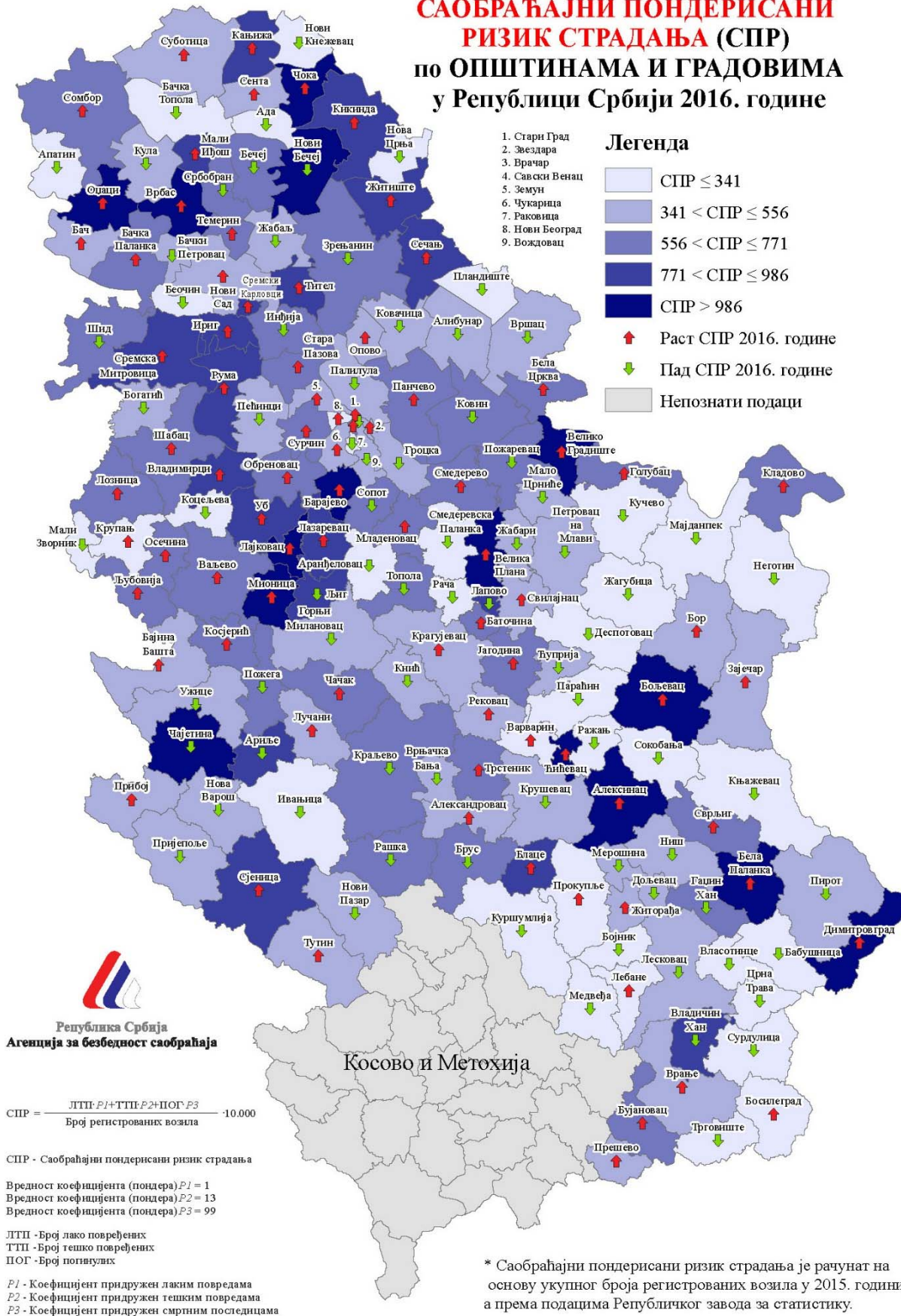
ЈАВНИ ПОНДЕРИСАНИ РИЗИК СТРАДАЊА (ЈПР) по ОПШТИНАМА И ГРАДОВИМА у Републици Србији 2016. године



Графикон 7.80. Мапа јавног пондерисаног ризика страдања по општинама и градовима у РС, 2016.год.



САОБРАЋАЈНИ ПОНДЕРИСАНИ РИЗИК СТРАДАЊА (СПР) по ОПШТИНАМА И ГРАДОВИМА у Републици Србији 2016. године



Графикон 7.81. Мапа саобраћајног пондерисаног ризика страдања по општинама и градовима у РС, 2016.год.



На мапама изнад¹⁹, приказане су вредности јавног и саобраћајног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају за сваку локалну самоуправу у Републици Србији.

Вредности јавног и саобраћајног пондерисаног ризика су подељене у 5 класа. Утврђивање којој класи ризика припада одређена локална самоуправа је извршено на основу односа пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (погинули, тешко повређени и лако повређени) током 2016. године и броја становника, односно броја регистрованих возила у свакој локалној самоуправи.

Вредности и јавног и саобраћајног ризика за град Пирот припадају 2. класи вредности ризика, при чему је у 2016. години дошло до смањења обе врсте пондерисаног ризика у односу на 2015.годину, односно унапређења безбедности саобраћаја у Пироту.

Година	Јавни пондерисани ризик страдања	Саобраћајни пондерисани ризик страдања
2010	235	1103
2011	96	498
2012	135	616
2013	121	556
2014	70	362
2015	216	916
2016	155	674

Табела 7.12. Јавни и саобраћајни пондерисани ризик страдања на територији града Пирота, за период 2010.-2016.год.

Међутим, на основу табеле и графика, може се закључити да је од 2010.године која је уједно и најризичнија година у Пироту, успостављен опадајући тренд ризика страдања у саобраћају до 2014.године, те да у 2015.години долази до наглог скока и ЈПР и СПР, што је пре свега услољено значајним повећањем броја саобраћајних незгода са погинулим лицима те године (8 погинулих лица у укупно 6 саобраћајних незгода са најтежим исходом).

¹⁹ Мапе јавног и саобраћајног пондерисаног ризикастрадања преузете са интернет презентације Агенције за безбедност саобраћаја РС



ДИРЕКТНИ И ИНДИРЕКТНИ ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Трошкови саобраћајних незгода представљају економску вредност штета изазваних саобраћајним незгодама и деле се на тржишне и нетржишне²⁰.

У тржишне трошкове саобраћајних незгода спадају:

- **Медицински трошкови** у које спадају сви трошкови здравствених услуга везаних за повреде настале у саобраћајној незгоди, укључујући и оне настале током амбулантног превоза. Поред тога, медицински трошкови обухватају трошкове "шок собе", болничке трошкове, кућне посете, физикалну терапију, рехабилитацију, лекове, протетичке уређаје и сл.;
- **Трошкови хитних служби** у које спадају трошкови поступања након саобраћајне незгоде, односно трошкови полиције, ватрогасних служби, служби за вучу и сл.;
- **Изгубљена продуктивност** која обухвата трошкове изгубљене тржишне (производне) продуктивности и продуктивности домаћинства. Тржишна продуктивност представља дисконтована вредност изгубљеног дохода током преосталог животног века, док продуктивност домаћинства подразумева тренутну вредност умањених активности у домаћинству, одређену као "цену" најма особе запослене за спровођење тих активности;
- **Администрација осигурања** који подразумевају трошкове осигуравајућих компанија проистекле из надокнада за осигурана лица, која су учествовала у незгоди, као и трошкове правних заступника одбране;
- **Трошкови радног места** укључују трошкове настале ремећењем радног процеса услед одсуства или потпуног губитка радника. Они такође обухватају и трошкове упошљавања и "тренинга" новозапосленог, прековремени рад у циљу надокнаде губитка насталог као последица одсуства радника, као и административне трошкове промена персонала;
- **Правни трошкови** представљају трошкове правосудног система у процесима који су последица саобраћајних незгода, трошкове спровођења санкција и друге правне трошкове;
- **Временски губици** представљају вредност изгубљеног времена особа које нису учествовале у незгоди, али које су биле задржане услед настале саобраћајне незгоде;
- **Материјална штета** обухвата трошкове оштећења на возилима, роби, опреми или објектима на путу, као и другим стварима услед настале саобраћајне незгоде;

²⁰ „Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2015. до 2020. године“, ("Сл.гласник РС", број 64/2015)



- **Социјална давања** обухвата породичне пензије, трошкове издржавања чланова породице, трошкове сахране и сл.,
- **Изгубљена добит** – губици транспортног учинка возила.

Нетржишни, односно "хумани" трпшкови обухватају бол и патњу жртава саобраћајних незгода, губитак квалитета живота жртава саобраћајних незгода и некомпензована бол и недостатак жртве родбини и њеним пријатељима. У свету су на ову тему урађена бројна истраживања, али и данас постоје драстичне разлике. Хумани трошкови се одређују као одређени процентуални део тржишних, а да су разлике непремостиве говори и податак да у САД они износе око 224 процената или 2,5 пута више од тржишних, док су у Великој Британији тек 70 процената вредности тржишних трошкова..

Висина штете настале у саобраћајним незгодама се не може прецизно измерити, проценити и израчунати, па се примењују различити поступци за процену висине штете настале у саобраћајним незгодама. У свету се вредност "статистичког живота" процењује на око милион евра, док је у Србији због ниског бруто националног дохотка та цифра знатно мања и представља око 1,7% БНД.

Како у Републици Србији још увек није званично прихваћен и усвојен модел за процену штете у саобраћајној незгоди, примењује се модел по истраживањима у Републици Српској (Рос и др, 2012)²¹.

Наоснову наведеног модела, процењено је да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулим износе 317.317 €, једне саобраћајне незгоде сатешко повређеним 34.094 €, а једне саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181 €.

Трошкови настрадалих лица у саобраћајним незгодама су следећи:

- Трошкови по настрадалом са лакшим телесним повредама: 2.322 €,
- Са тешким телесним повредама: 24.886 €,
- Трошкови за једно погинуло лице: 288.470 €.

У наредној табели приказани су трошкови саобраћајних незгода у Пироту, применом наведене методологије:

²¹ А.Рос, К.Липовац, Р.Родић, В.Станетић, Б.Кременовић, Д.Радовић, М.Симић, Ј.Родић (2012): *Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској, Економски институт-SweRoad, Бања Лука*



Година	Погинули	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде	Укупно
2001	4.327.050,00 €	821.238,00 €	248.454,00 €	5.396.742,00 €
2002	288.470,00 €	472.834,00 €	102.168,00 €	863.472,00 €
2003	2.307.760,00 €	647.036,00 €	183.438,00 €	3.138.234,00 €
2004	1.442.350,00 €	721.694,00 €	250.776,00 €	2.414.820,00 €
2005	0,00 €	522.606,00 €	227.556,00 €	750.162,00 €
2006	288.470,00 €	472.834,00 €	204.336,00 €	965.640,00 €
2007	2.019.290,00 €	1.045.212,00 €	276.318,00 €	3.340.820,00 €
2008	865.410,00 €	472.834,00 €	257.742,00 €	1.595.986,00 €
2009	2.596.230,00 €	821.238,00 €	199.692,00 €	3.617.160,00 €
2010	3.173.170,00 €	373.290,00 €	248.454,00 €	3.794.914,00 €
2011	576.940,00 €	497.720,00 €	232.200,00 €	1.306.860,00 €
2012	1.442.350,00 €	373.290,00 €	199.692,00 €	2.015.332,00 €
2013	1.153.880,00 €	373.290,00 €	232.200,00 €	1.759.370,00 €
2014	288.470,00 €	447.948,00 €	148.608,00 €	885.026,00 €
2015	2.307.760,00 €	671.922,00 €	143.964,00 €	3.123.646,00 €
2016	1.442.350,00 €	597.264,00 €	118.422,00 €	2.158.036,00 €
Укупно	24.519.950,00 €	9.332.250,00 €	3.274.020,00 €	37.126.220,00 €

Табела 7.13. Трошкови саобраћајних незгода према последицама на територији града Пирота, за период 2001.-2016.год.

Рачунајући трошкове по настрадалом у саобраћајним незгодама на територији града Пирота, применом методологије (Рос и др, 2012), израчуната је штета на основу свих последица за посматрани период од 2001. до 2016. године.

Највећи трошкови саобраћајних незгода забележени су 2001.године.

Друга по висини трошкова саобраћајних незгода је 2010.година, прва година примене новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Након тога, трошкови саобраћајних незгода у Пироту су значајно мањи до 2015.године када долази до скока, узрокованог порастом броја погинулих у саобраћајним незгодама (8 погинулих лица).

**ИНДИКАТОРИ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА ПУ ПИРОТ**

Праћење индикатора безбедности саобраћаја Агенција за безбедност саобраћаја отпочела је 2013. године, а утврђивање вредности индикатора се врши за период од годину дана на нивоу полицијске управе.

У два теренска истраживања, пролећно и јесење, прате се индикатори у вези са употребом сигурносних појасева, дечијих заштитних система, заштитних кацага, као и индикатори у вези са прекорачењем брзине, од стране учесника у саобраћају, према категоријама возила: путнички аутомобил, теретно возило, аутобус, мопед и мотоцикл.

Вредности индикатора за град Пирот приказани су у наредној табели²².

Назив индикатора безбедности саобраћаја (ИБС)	Вредност индикатора у (%)				
	2013	2014	2015	2016	Циљ 2023.
Употреба сигурносног појаса на предњем седишту ПА у насељу	78,0	84,6	75,1	77,2	95
Употреба сигурносног појаса на задњем седишту ПА у насељу	2,4	0,0	1,8	8,0	85
Употреба дечијих заштитних система за децу 0-3год. у насељу	35,7	0,0	75,0	43,3	96
Употреба дечијих заштитних система за децу 4-12год. у насељу	10,0	0,0	7,1	10,0	70
Употреба заштитних кацага – мотоциклисти у насељу	100,0	100,0	100,0	96,7	99
Употреба заштитних кацага – мопедисти у насељу	89,2	100,0	81,5	90,0	99
% ПА који прекорачују брзину за најмање 10 km/h у насељу	/	5,3	20,2	12,5	max 4,9
% ТВ који прекорачују брзину за најмање 10 km/h у насељу	/	10,0	9,0	1,0	max 4,9
% БУС који прекорачују брзину за најмање 10 km/h у насељу	/	0,0	2,0	3,3	max 3,0
% мотоциклиста који прекорачују брзину за најмање 10 km/h у насељу	/	/	10,0	20,0	max 4,9
% возача под утицајем алкохола у дневним условима	/	/	0,34	1,37	max 0,1
% возача под утицајем алкохола у ноћним условима	/	/	1,07	2,14	max 0,1
Употреба мобилних телефона од стране возача ПА	/	/	5,9	3,9	max 0,1

Табела 7.14. Вредности индикатора безбедности саобраћаја (ИБС) на територији града Пирота, за период 2013.-2016.год.

²² АБС, Прегледни извештај, Тренд најважнијих индикатора безбедности саобраћаја, 2017



Назив индикатора безбедности саобраћаја (ИБС)	Вредност индикатора у (%)
% пешака који прелазе семафоризован пешачки прелаз на „црвено светло“	22,2
Процент пешака који непрописно прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза	30,3
Процент деце-пешака основношколског узраста који непрописно прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза у зони школе	31,4

Табела 7.15. Вредности индикатора безбедности пешака на територији града Пирота, за 2016.год.

За различите индикаторе приказане су границе класа индикатора, на основу којих се вредност индикатора сврстава у одговарајућу класу. За сваки индикатор дефинисано је пет класа, којима су придружене боје: зелена, жута, наранџаста, црвена и црна. Зелена боја код сваког индикатора означава најбољу класу, а црна боја означава најлошију класу.

Утврђивање и праћење вредности индикатора важно је за праћење стања безбедности саобраћаја и препознавање одговорности и обавеза институција и организација задужених за побољшање вредности посматраних индикатора, односно стања безбедности саобраћаја. Познавање вредности индикатора значајно је за усмеравање планираних активности, као и за праћење ефеката примењених мера у безбедности саобраћаја. Позитивне промене вредности индикатора безбедности саобраћаја допринеће смањењу броја и последица саобраћајних незгода.

Наведени циљеви у погледу коначних исхода (незгоде и настрадалица) треба остварити тако што ће се непрекидно унапређивати перформансе система безбедности саобраћаја, а што ће бити квантификовано променама вредности најважнијих индикатора безбедности саобраћаја. Вредности индикатора за период 2013-2016.година (добијене истраживањем Агенције за безбедност саобраћаја) и очекивани циљеви у односу на индикаторе безбедности саобраћаја дати су у табели 7.14 и 7.15.



Најважније чињенице система безбедности саобраћаја у Пироту за период 2001.–2016. година су:

- На територији града Пирота догодило се укупно **3.089 саобраћајних незгода у периоду 2001.-2016. године**, од којих је 1.334 (43,18%) са настрадалим лицима;
- У саобраћајним незгодама **погинула су 85 лица**, 375 лица задобило је тешке, а 1410 лица лаке телесне повреде;
- Није успостављен стабилан опадајући тренд броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама;
- Највећи број погинулих лица живот изгуби **у путничким возилима**. Учешће погинулих лица (возача и путника) у путничким возилима износи 58,82% од укупног броја погинулих, односно **50 погинулих возача и путника у ПА**;
- **Погинуло је укупно 7 пешака**, што чини 8,24% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама (троструко мање од учешћа погинулих пешака у РС);
- **Погинуло је 11 бициклиста**, што чини 12,94% укупног броја погинулих лица у СН, а што је више од процентуалног учешћа ове категорије у Републици Србији;
- **4 возача и путника на мотоциклима и мопедима је погинуло** у посматраном периоду (старости 15-18 и 46-64 година), а највећи број повређених мотоциклиста и мопедиста (69 од 200 лица или 34,5%) припада старосној групи 19-30 година;
- **Погинуло је 6 возача и путника на трактору**, а у саобраћајним незгодама где је **један од учесника био трактор, погинуло је 11 лица**;
- У саобраћајним незгодама где је **један од учесника теретно возило погинуло је 34 лица**, што чини 40% од укупног броја погинулих лица. Од тога, погинуло је **7 возача и путника у теретном возилу**;
- Није погинуо **ниједан возач и путник у аутобусу**, а 4 лица погинула су у саобраћајним незгодама где је један од учесника био аутобус;
- У посматраном периоду повређено је 186-оро деце узраста до 14 година, а **два детета су погинула** у саобраћајним незгодама. Погинула су деца у својству возача бицикла и путника у путничком аутомобилу. **Деца су највише страдала у својству пешака (42,02%)**;
- У саобраћајним незгодама **погинуло је 20 младих лица старости 15-30 година**. Млади чине 23,52% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача или путника у ПА (57,86%);
- **Највећи број погинулих у Пироту је из старосне групе 46-64 година**. Погинуло је укупно 25 лица, што чини 29,41%. Највећи број страдао је у својству возача или путника у ПА и на бициклу (68,08%);



- У саобраћајним незгодама погинуло је 14 лица старости 65 и више година, што чини 16,47% погинулих. Старија лица у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству пешака (31,16%) и бициклисте (28,64%);
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима се догоди у „августу“, док су месеци са највећим бројем погинулих лица у саобраћају: **јул и октобар**,
- **Највећи број саобраћајних незгода догоди се суботом**, а суботом је и највећи број настрадалих лица у саобраћају. Највећи број СН са погинулим лицима догоди се у среду;
- Просторна расподела саобраћајних незгода (период 2014.-2016.) показује да **највећи број лица погине на државним путевима (80%)**, док на улицама доминирају саобраћајне незгоде са материјалном штетом и повређеним лицима;
- Број погинулих лица на проласцима путева кроз насеље је велики и износи 68,24% од укупног броја погинулих;
- Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима припада типу саобраћајних незгода „Судар из супротних смерова“. Догодило се 16 СН са погинулим лицима, односно у овом типу СН погинуло је 27 лица (33,75%);
- У 2016.години, **неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута**, као и **вожња под утицајем алкохола** најчешћи су утицајни фактори који доприносе настанку саобраћајних незгода са смртним исходом. Постојање ових утицаја забележено је у 3 од 7 саобраћајних незгода са погинулим лицима у Пироту;
- У 2016.години, преузимање непромишљених радњи од стране возача и пропусти возача због лошег психофизичког стања најчешће су групе утицајних фактора који доприноси настанку саобраћајних незгода са смртним исходом;
- У односу на укупан број погинулих учесника у саобраћају у 2016.години, 14,28% је погинуло услед управљања возилом под утицајем алкохола;

На основу мерења индикатора перформанси безбедности саобраћаја, могу се извући следећи закључци:

- сигурносне појасеве користи око 77% возача и путника на предњем седишту и око 8% путника на задњем седишту;
- безбедносна седишта за децу користи око 43% возача који превозе децу испод три године старости, односно око 10% возача који превозе децу од 4 до 12 година старости;
- заштитне кациге користи око 97% возача и путника на мотоциклима, односно око 90% мопедиста;
- 12,5% путничких аутомобила прекорачује дозвољену брзину у насељу више од 10km/h, а око 2% возача вози под утицајем алкохола;



- 22,2% пешака прелази семафоризован пешачки прелаз „на црвено“, а чак око 30% пешака прелази коловоз непрописно ван обележеног преклаза.

На основу анализе основних показатеља стања безбедности саобраћаја на територији града Пирота, може се закључити да стање безбедности саобраћаја није у потпуности на задовољавајућем нивоу.

Пре свега, за већину посматраних категорија учесника у саобраћају **није успостављен стабилан тренд смањења броја и последица саобраћајних незгода.**

Незадовољавајући је проценат употребе заштитних система у путничком аутомобилу. Процент употребе сигурносног појаса на задњем седишту је забрињавајуће мали. Такође, проценат употребе сигурносних седишта за децу је испод 50% што је изузетно мали број.

Велики је проценат непрописног кретања пешака, односно прелазака коловоза ван обележеног пешачког прелаза, прелазак на „црвено светло“ и употреба мобилног телефона и код пешака и возача.

Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута и вожња под утицајем алкохола представљају велики проблем и основни утицајни фактор настанка саобраћајних незгода у Пироту. При томе, није препознат утицај пута као узрока саобраћајних незгода и доприноса пута тежини последица саобраћајних незгода.

Имајући у виду напред наведено, потребно је предузети низ мера у свим областима како би се стање безбедности саобраћаја у Пироту довело на задовољавајући ниво.





Поглавље 8

**ВИЗИЈА, МИСИЈА И ЦИЉЕВИ
СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**



Визија

Визија представља одговор на питање где идемо и на који начин. Визија града Пирота, у складу са смерницама датим на националном нивоу, јесте успостављање позитивног тренда у континуираном смањењу броја погинулих и повређених лица у саобраћају. Према томе, визија се може дефинисати на следећи начин:

ДА ГРАД ПИРОТ БУДЕ БЕЗБЕДАН ГРАД ЗА СВЕ УЧЕСНИКЕ У САОБРАЋАЈУ!

Мисија

Мисија ове стратегије је успостављање ефективног система безбедности саобраћаја који ће укључивати широк спектар заинтересованих страна, попут: Скупштине града и Градског већа, надлежних органа Градске управе, МУП-а (Полицијске управе у Пироту), различитих институција, осигуравајућих компанија, просветних установа, невладиних организација, ауто-мото клубова и удружења, професионалаца, итд. и у коме ће свако препознати своје користи и одговорности.

Циљеви

Доношење стратегије треба да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2023. године који ће омогућити:

- да у саобраћају у Пироту нема погинуле деце до 2023. године;
- да се преполове: годишњи број погинулих, број тешко повређене деце, број тешко повређених лица у 2023. години, у односу на 2011. годину;
- да се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2023. години, у односу на 2011. годину.

	Година	Погинули	Тешке телесне повреде	Погинула деца	Тешке телесне повреде деце
Реперно стање	2011	2	20	0	0
Тренутно стање	2016	5	24	1	2
Циљ	2023	Макс. 1	Макс. 10	0	0



Поглавље 9

**КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА СА ПРЕДЛОГОМ
МЕРА ЗА ДОСТИЗАЊЕ ЦИЉА**



КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ

Прихватајући препоруке Организације уједињених нација (ОУН) изражене у документу Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020²³ који је сачинила Светска здравствена организација (СЗО²⁴) и препоруке Националне стратегије²⁵ опредељено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја у Пироту:

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

ПРВИ СТУБ - ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Најважнији проблеми безбедности саобраћаја који се могу истаћи у систему управљања безбедношћу саобраћаја у Пироту су:

- непостојање јасне политичке воље у појединим деловима система;
- у појединим областима ненаменско трошење средстава намењених финансирању безбедности саобраћаја (примери лоше праксе: трошење средстава за редовно одржавање саобраћајне сигнализације, или набавку путничких аутомобила за потребе МУП-а);
- делимично уређена нормативна функција система (углавном су донете одлуке које се тичу безбедности саобраћаја, али су поједине одлуке застареле и непримењиве);
- недовољан број запослених који су едуковани и стручни за управљање безбедношћу саобраћаја у кључним субјектима: Градска управа, Полицијска управа, ЈП за планирање и уређивање грађевинског земљишта Пирот и ЈП „Комуналац“;
- непостојање планова активности за унапређење безбедности саобраћаја у оквиру планова и програма рада ЈП за планирање и уређивање грађевинског земљишта Пирот и ЈП „Комуналац“;

²³ *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020.*

²⁴ *Светска здравствена организација (World Health Organization–WHO).*

²⁵ *Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 64/15)*



- непостојање системског праћења стања безбедности саобраћаја услед недефинисаних обележја безбедности саобраћаја;
- недовољна техничка и финансијка подршка раду Савета за безбедност саобраћаја града Пирота;
- неразумевање значаја података о обележјима безбедности саобраћаја и важности размене и доступности података;
- недостатак стратешког приступа и дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја;
- недостатак невладиних организација које се баве безбедношћу саобраћаја.

У циљу успостављања стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и јачању институционалних капацитета на територији града Пирота потребно је предузети следеће мере:

- постављање стратешког и правног оквира (израда Стратегије безбедности саобраћаја са акционим планом и нових нормативних аката у складу са важећим законима);
- изградња и јачање чинилаца у систему управљања (стручно оспособљавање и повећање капацитета најважнијих институција);
- изградња и јачање веза између чинилаца у систему управљања;
- управљање подацима, формирање базе података о саобраћајним незгодама у коју би се имао тренутни увид;
- припремати извештаје о стању безбедности саобраћаја на територији града Пирота, те пратити спровођење Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја;
- успоставити стабилан систем финансирања, транспарентно трошење средстава и транспарентна анализа односа уложених средстава и остварених ефеката.

ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ И КРЕТАЊА

Проблеми безбедности саобраћаја у Пироту у вези са безбедношћу путева су:

- разуђена путна мрежа и отежано одржавање путева;
- неспровођење прописаних процедура и алата за унапређење безбедности пута (стратешка компаративна анализа утицаја пута на безбедност саобраћаја, ревизија безбедности саобраћаја, мапирање ризика и идентификација опасних места);
- препознавање пута као узрока саобраћајних незгода и доприноса пута тежини последица саобраћајних незгода;
- небезбедни путни прелази преко железничке пруге („Ђерам“, „Књажевчки пут“...);



- делимично уређен систем стационарног саобраћаја и непостојање вануличних паркиралишта (паркирање на уличним фронтovima, лоше искоришћење постојећих капацитета у вршном периоду услед дуготрајног паркирања у најужем градском језгру, недовољна контрола наплате паркирања и санкционисање);
- обележавање паркинг места без пројектне документације и супротно прописима о безбедности саобраћаја (пример: ул. Саве Ковачевића, ул. Капетана Карановића), чиме се угрожава безбедно кретање пешака и особа са инвалидитетом;
- делимично уређен систем јавног линијског саобраћаја (у постојећем стању јавни превоз је неодржив због велике укупне километраже, предимензионираног броја полазака, лошег возног парка и некавалитетне услуге, а истовремено релативно малог броја корисника, па самим тим и малих прихода). Већина аутобуских стајалишта није изграђена и обележена на прописани начин што проузрокује недозвољене радње: заустављање у саобраћајној траци, манипулисање пртљагом на коловозу и сл., што се негативно одражава на безбедност свих учесника у саобраћају;
- делимично уређен систем ауто-такси превоза (око 180 регистрованих такси превозника, неповољан утицај на ЈГПП, недовољан број прописно обележених такси стајалишта, негативан утицај локација такси стајалишта на БС);
- отежано кретање особа са инвалидитетом и недовољна усклађеност са прописима о техничким стандардима приступачности;
- непостојање катастра саобраћајне сигнализације, крађа и оштећење саобраћајне сигнализације;
- неадекватно одржавање саобраћајне сигнализације и техничких средстава за успоравање саобраћаја;
- недостатак саобраћајних површина за кретање пешака (ул. Вука Пантелића, Цара Душана, Козарачка, Миливоја Манића и сл.);
- делимично уређен систем бициклистичког саобраћаја (започето обележавање бициклистичких трака и ознака упозорења на коловозу);
- делимично уређене „зоне школа“ (О.Ш. „Вук Караџић“ је једина уређена у складу са пројектном документацијом, у зони осталих школа постављена основна сигнализација);
- нарушеност заштитног појаса јавних путева и нелегални прикључци на јавне путеве;
- није успостављен систем сталног стручног усавршавања планера, пројектаната и других професионалаца у области путева;
- некоординисано деловање јавних служби приликом радова на инфраструктури (раскопавање тек асфалтираних улица ради изградње топловодне, водоводне или друге мреже);
- необезбеђена градилишта на коловозу и тротоару.



За саобраћајну инфраструктуру на територији града Пирота надлежни су ЈП за планирање и уређивање грађевинског земљишта Пирот и ЈП Комуналац који обављају делатност одржавања општинских путева и улица. Посебан проблем је пролазак државних путева кроз Пирот, који су у надлежности Републике, односно ЈП „Путеви Србије“.

У последњих пар година успостављена је добра сарадња са републичким органима који управљају државним путевима, те је реконструисано неколико деоница државних путева са уређеним стазама за пешаке на делу пута кроз насеље. Како би се стање безбедности саобраћаја још више унапредило потребно је уредити саобраћајну сигнализацију и опрему на тим путевима, као и стазе за кретање пешака на деоницама кроз насеље.

У току је изградња коридора Ниш - граница Бугарске, чиме ће доћи до измештања транзитног, а нарочито тереног саобраћаја на новоизграђени аутопут, што ће се позитивно одразити на безбедност саобраћаја на државном путу. Такође, очекује се реализација пројекта модернизације и реконструкције железничке пруге, чиме ће се унапредити безбедност саобраћаја у зони путних прелаза.

Како би се постигло побољшање у овој области, те створили услови да пут не буде узрок саобраћајне незгоде, односно да пут буде тако уређен да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају или грешке на возилу, те да спречи или ублажи последице настале саобраћајне незгоде, потребно је предузети следеће мере:

- вршити редовно одржавање општинских путева и улица у складу са правилима струке;
- наставити добру сарадњу са управљачем путне инфраструктуре у циљу изградње и одржавања државних путева;
- урадити Саобраћајни пројекат саобраћајне сигнализације и опреме на државним путевима кроз насеље, те извести радове у складу са пројектном документацијом (нпр. држ.пут I реда Пирот – Лесковац, на деоници од ул. Војводе Момчила до завршетка насеља Гњилан и остали);
- успоставити бољу сарадњу и координацију са управљачем железничке инфраструктуре у циљу подизања нивоа обезбеђења путних прелаза преко железничке пруге;
- извршити анализу саобраћајне инфраструктуре и дефинисати кључне проблеме, а на основу њих дефинисати будуће активности (нпр. реконструкција раскрснице ул. Козарачка/Војводе Момчила, раскрснице „Кале“ и раскрснице „Гушевица“ у раскрсницу са кружним током саобраћаја, уредити тротоаре на деоницама са већом фреквенцијом пешака, нарочито деце и сл);



- спроводити законом прописане процедуре за унапређење безбедности пута (стратешка компаративна анализа утицаја пута на безбедност саобраћаја, ревизија безбедности саобраћаја, мапирање ризика и идентификација опасних места);
- спроводити редовну контролу јавног пута у експлоатацији са аспекта безбедности саобраћаја на путу, те израдити пројекат којим се утврђују мере за безбедно одвијање саобраћаја на путу на основу налаза инспектора за јавне путеве;
- успоставити годишње анализе безбедности саобраћаја на територији града Пирота;
- У случају саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем, утврдити допринос јавног пута настанку, односно последицама саобраћајне незгоде и предузмати прописане мере у циљу унапређења безбедности пута;
- вршити редовно одржавање саобраћајне сигнализације и опреме;
- израдити Саобраћајну студију Пирота и Катастар саобраћајне сигнализације и опреме;
- завршити започете радове на саобраћајној сигнализацији и опреми према Саобраћајном пројекту идентификације и санације опасних места на општинском путу Пирот – Крупац – Пољска Ржана – Пирот, на који је надлежни орган за послове саобраћаја дао сагласност;
- израдити пројекат идентификације опасних места и „црних тачака“ на саобраћајној мрежи града Пирота и спровести мере на њиховом уклањању;
- уредити зоне школа у складу са Пројектом саобраћаја и саобраћајне сигнализације у зони школа на територији градског насеља Пирот, на који је надлежни орган за послове саобраћаја дао сагласност;
- завршити обележавање бицикличких трака и ознака на коловозу у складу са Саобраћајним пројектом унапређења бицикличког саобраћаја за насељено место Пирот, на који је надлежни орган за послове саобраћаја дао сагласност, те иницирати другу фазу, односно анализу могућности изградње бицикличких стаза на одређеним коридорима (нпр. Козарачка улица и сл.);
- реализовати Саобраћајни пројекат светлосне саобраћајне сигнализације и опреме на раскрсници улица Нишавски одред, Устаничке и Ћилимарске у Пироту, на који је надлежни орган за послове саобраћаја дао сагласност;
- анализирати и унапредити систем стационарног саобраћаја у Пироту (повећање капацитета, режимске мере у циљу бољег искоришћења паркинг места, рестриктивнија политика уклањања паркираних возила која угрожавају безбедност саобраћаја, примена елемената урбаног мобилијара у циљу заштите пешачких стаза и тротоара и сл.);
- спровести поступак јавног приватног партнерства за обављање градског и приградског превоза путника и успостављање вишег нивоа квалитета у јавном линијском саобраћају. Као једна од мера може се издвојити уређење аутобуских



стајалишта у складу са прописима о безбедности саобраћаја (пример добро уређеног стајалишта: „Кале“);

- анализирати систем ауто-такси превоза и донети програм којим се дефинише оптимално организовање такси превоза у оквиру којег се одређује и оптималан број такси возила. Кроз мере техничког регулисања саобраћаја извршити уређење такси стајалишта у складу са прописима о безбедности саобраћаја;
- створити услове за безбедно кретање особа са инвалидитетом (изградња тактилних стаза, звучна сигнализација за глуве и наглуве особе, уређење паркинг места у складу са прописима о техничким стандардима приступачности и сл.);
- инсистирати на ригорознијој контроли извођења радова на коловозу и прописаном обезбеђивању градилишта.

ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

Проблеми безбедности саобраћаја у Републици Србији, који се пресликавају и на град Пирот, у вези са безбедношћу возила су:

- просечна старост возила у Републици Србији износи више од 16 година, а у тим оквирима се креће и град Пирот, што је у директној вези са економским стандардом становништва;
- недоследно спровођење прописа и процедура везаних за контролу техничке исправности возила;
- неодговарајуће одржавање техничке исправности возила;
- коришћење нерегистрованих и технички неисправних трактора и пољопривредних машина;
- присуство неосветљених и неозначених возила у саобраћају (теретна возила, трактори, мопеди, бицикли, радне машине);
- мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила;
- недовољна промоција „чистих“ и енергетски ефикасних возила.

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности возила су:

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

У циљу унапређења безбедности возила, потребно је предузети следеће мере:



- успоставити редовно теренско истраживање безбедносних и других својстава возила у саобраћају;
- анализирати стање, извештавати јавност о резултатима и спроводити кампање чији је циљ унапређење безбедносних својстава возила у саобраћају;
- пружити подршку власницима трактора и власницима бицикла, а посебно у смислу боље видљивости на путевима (куповином и поделом одговарајућих светала и ретрорефлектујућих материјала који ће се постављати на ова возила у саобраћају);
- спроводити кампање са бесплатним техничким прегледом за одређене категорије возила и сл.

ЧЕТВРТИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Најизраженији проблеми безбедности саобраћаја у вези са учесницима у саобраћају у Пироту су:

- низак ниво свести о потреби безбедног понашања у саобраћају;
- недовољно уређен систем саобраћајног образовања и васпитања (проблем безбедности саобраћаја обрађује се само као део поједених предметних области);
- обустављено финансирање рада Саобраћајно-школског центра у Пироту од стране надлежних органа Републике;
- неадекватни услови за почетну практичну обуку возача на постојећем полигону;
- недовољно предузимање посебних мера за заштиту младих учесника у саобраћају;
- недовољан број континуираних медијских кампања из области безбедности саобраћаја на локалном нивоу (недостатак специјализованих емисија, јавних трибина и сл.);
- непоштовање прописа од стране учесника у саобраћају;
- низак ниво коришћења сигурносних појасева, нарочито на задњем седишту;
- низак ниво коришћења и правилне употребе сигурносних седишта за децу;
- велики проценат прекорачења брзине;
- вожња под дејством алкохола;
- небезбедне радње пешака (прелазак ван обележеног пешачког прелазак, прелазак на „црвено“ и сл.);
- небезбедно понашање бициклиста (вожња „у пару“, небезбедно престројавање, вожња левом страном улице и сл.).

Човек је најзначајнији фактор у систему Човек – Возило – Пут - Окружење. Анализирајући разлоге због којих човек, као учесник у саобраћају, може бити узрочник саобраћајне незгоде, може се закључити да се на неке од њих не може утицати јер не зависе од воље човека, већ су урођени као што су узраст, искуство, пол и др. Други



директно зависе од човека, као што је конзумирање алкохола и других опојних средстава, замора услед дуге вожње и др. и на њих се може утицати у великој мери.

С обзиром да човек има највише утицаја на безбедност саобраћаја потребно је посветити посебно пажњу на рад образовно-васпитних установа, а нарочито на рад предшколских установа и основних школа.

Ове установе треба да дају одлучујући допринос креирању и унапређивању свести о значају безбедности саобраћаја, знања и свести о могућности управљања безбедношћу саобраћаја, о начинима и могућностима смањивања штетних последица саобраћаја. Саобраћајно образовање и васпитање директно, или индиректно доприносе безбедности саобраћаја. Директан утицај се огледа у унапређивању понашања људи у саобраћају, у бољем поштовању прописа, безбеднијем коришћењу путева итд²⁶.

Индиректни утицај је још значајнији и дугорочнији, а огледа се у каснијем доприносу безбедности саобраћаја. Наиме, људи са добрим ставовима о безбедности саобраћаја, у току целог живота ће "живети и радити са свешћу о безбедности саобраћаја". Мада је овај утицај тешко мерити, дугорочно гледано, ово је најзначајније за трајно и одрживо унапређење безбедности саобраћаја. Наиме, будући учитељи, родитељи, професори, лекари, путари, инжењери, министри, полицајци, инспектори, државни чиновници, посланици и др. данас су деца, играју се у дечијим вртићима и седе у школским клупама, а сутра ће бити доносиоци одлука на различитим нивоима и у различитим областима. Уколико деца данас стекну квалитетно саобраћајно образовање и васпитање, сутра ће боље и више радити на унапређивању безбедности саобраћаја²⁷.

Како у образовно-васпитне установе спадају и ауто-школе веома је битно успостављање савременог система едукације и обуке возача који за циљ има формирање свести о безбедном учествовању у саобраћају.

Поред едукације и обуке, за унапређење понашања возача неопходне су и друге мере као што су присила и кампање како би се постигли позитивни резултати и дуготрајни ефекти.

Промоције безбедности имају за циљ подизање нивоа свести о значају безбедности саобраћаја и промоцију безбеднијег понашања. На првом месту под промоцијама безбедности саобраћаја су кампање. Третирајући поједина питања, кампањама се подиже свест свих, а посебно шире јавности о значају безбедности саобраћаја, а уз одговарајућу принуду од стране полиције постижу се најбољи ефекти.

На територији града Пирота у протеклим годинама реализоване су, у сарадњи са Агенцијом за безбедност саобраћаја РС, одређене едукативне активности и превентивно-промотивне кампање. Предавања за младе мотоциклисте у сарадњи са Асоцијацијом за безбедност мотоциклиста, „Још увек возим“ Савеза параплегичара и

²⁶ „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“, Саобраћајни факултет, Београд 2014.

²⁷ „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“, Саобраћајни факултет, Београд 2014.



квадриплегичара Србије“, представа „Пажљивкова правила у саобраћају“, обука за правилну употребу безбедоносних седишта за децу, као и учешће у кампањама „Кликни за живот. Вежи појас“, „Немој да возиш пијан“, „За безбедност деце у саобраћају – Сви заједно“, „Вози одморан“, неке су од активности овог типа реализоване на територији града Пирота. Међутим, проблем јешто ове активности немају континуитет, нису довољно подржане од стране осталих чинилаца, своде се на ентузијазам појединаца, те немају дугорочни ефекат на учеснике у саобраћају.

Основне смернице у подручју деловања у овој области су:

1. изградња и промена свести, ставова, знања и вештина учесника у саобраћају кроз образовање, информисање и васпитање;
2. промена понашања учесника у саобраћају као резултат контроле и санкционисања;
3. уклањање из система (трајно или привремено) учесника у саобраћају који нису подобни за безбедно учествовање у саобраћају.

Како би се реализовале основне смернице потребно је предузимати следеће мере:

- унапредити сарадњу између васпитно-образовних институција на територији града Пирота и Савета за безбедност саобраћаја;
- подржати мере стручног усавршавања васпитача, учитеља и наставника;
- организовати едукације за родитеље/старатеље о безбедности саобраћаја (о употреби сигурносних ауто седишта и сл.)
- финансирати израду и набавку публикација и осталих наставних материјала (нпр. симулатор судара и остала помоћна учила која ће се користити у практичној настави);
- организовати већи број едукативних радионица на тему безбедности саобраћаја у школама и предшколским установама;
- организовати едукативне радионице за остале ризичне категорије учесника у саобраћају (трактористи, старији од 65 година и сл.);
- реализовати пројекте вршњачке едукације младих у саобраћају;
- у сарадњи са локалним медијима континуирано спроводити кампање за унапређење безбедности саобраћаја;
- обновити и модернизовати саобраћајни полигон за обуку предшколске и школске деце у складу са усвојеном пројектном документацијом;
- подржати такмичења деце у области безбедности саобраћаја;
- успоставити одрживу координацију и кооперацију између градских органа и представника ауто-škola, саобраћајне полиције, предузећа и послодаваца који имају професионалне возаче;
- изградити полигон за почетну практичну обуку возача;



- формирати базу података о саобраћајним незгодама и прекршајима у циљу праћења понашања возача, а нарочито возача почетника и младих возача са територије града Пирота;
- стимулисати дообуке у јавним и приватним предузећима;
- подржати деловање невладиних организација и удружења грађана која се баве унапређењем безбедности саобраћаја;
- припремати извештај на годишњем нивоу.

ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Бољим информисањем грађана, бољом обуком за обезбеђење лица места саобраћајне незгоде и других инцидената на путу, обуком за указивање прве помоћи и бољом координацијом служби које излазе на место саобраћајне незгоде, смањиће се последице незгода које се догађају на улицама и путевима у Пироту. Системом мера подршке, смањиће се патње повређених и патње породица погинулих у саобраћајним незгодама.

У овој области треба предузети следеће мере:

- улагања у опрему за квалитетније вршење увиђаја саобраћајних незгода;
- већа улагања у опремљеност хитних служби;
- финансијска подршка увођењу система алтернативног транспорта за хитне интервенције (нпр. набавка специјално опремљеног мотоцикла за хитне интервенције и сл.);
- подржати здружене вежбе и друге видове стручног усавршавања и унапређења координације рада интервентних служби (службе хитне помоћи, саобраћајне полиције, сектора за ванредне ситуације и других);
- подржати и друге видове стручног усавршавања интервентних служби, као и њихово опремање;
- сагледати могућности подршке грађанима који су страдали у саобраћајним незгодама;
- подржавати активности удружења грађана која окупљају жртве саобраћајних незгода, а посебно активности којима се смањују патње повређених лица и њихових породица;
- подржати семинаре, радионице и друге видове размене и међусобне подршке, подстицати и суфинансирати рехабилитацију повређених;
- стимулисати медије да више пажње посвете проблемима жртава незгода итд.





Поглавље 10

НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ



САРАДЊА И НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима, и у различитим облицима организовања. Најзначајнији субјекти у систему безбедности саобраћаја на подручју града Пирота су:

- Градска управа града Пирота и органи локалне самоуправе;
- Савет за безбедност саобраћаја града Пирот;
- Полицијска управа у Пироту;
- Основни и Прекршајни суд у Пироту;
- ЈП за планирање и уређивање грађевинског земљишта Пирот;
- ЈП „Комуналац“ Пирот;
- образовне установе;
- Дом здравља;
- медији;
- ауто школе;
- превозници;
- удружења грађана;
- организација Црвеног Крста и др.

Полиција има значајну функцију у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор и принуду према учесницима у саобраћају.

Правосуђе (судови и тужилаштва) са једне стране има превентивну улогу у систему безбедности саобраћаја кроз одвраћање од непрописног и небезбедног понашања. Са друге стране, правосуђе има значајну корективну улогу према учесницима у саобраћају и субјектима безбедности саобраћаја кроз примену репресивних мера. Правосуђе има значајну улогу и у поступцима поводом накнада штета из саобраћајних незгода.

Јединице локалне самоуправе у оквиру својих надлежности примењује мере за промену свести и ставова учесника у саобраћају, координирају активностима између кључних субјеката безбедности саобраћаја и усмеравају њихове краткорочне и дугорочне активности. На свом подручју надлежне су за техничко регулисање саобраћаја, безбедност и одржавање путева из своје надлежности и друге послове прописане законима.

Савет за безбедност саобраћаја као стручно тело јединице локалне самоуправе одговоран је за анализу проблема безбедности саобраћаја, идентификацију кључних проблема безбедности саобраћаја, предлагање мера безбедности саобраћаја, реализацију пројеката, студија и истраживања, израду извештаја о стању безбедности саобраћаја и др.



Управљач пута (ЈП за планирање и уређивање грађевинског земљишта Пирот) је одговоран за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на путевима којима управља. Обавља надзор над безбедношћу саобраћаја на путевима, идентификује и управља „црним тачкама” на путевима, обезбеђује независно оцењивање доприноса пута настанку незгода са погинулим лицима, спроводи друге савремене процедуре унапређења безбедности путева и реализује друге мере из своје надлежности.

ЈП Комуналац одговоран је за управљање саобраћајном сигнализацијом и опремом на територији града Пирота, израду катастра саобраћајне сигнализације и опреме и сл.

Здравствене установе учествују у сталном праћењу здравственог стања возача, врше збрињавање и лечење повређених у саобраћајним незгодама, врше анализе крви и других телесних течности на присуству алкохола и психоактивних супстанци и обављају друге активности у складу са законом.

Установе образовања и васпитања и високошколске установе представљају један од најзначајнијих субјеката који доприноси унапређењу знања, ставова, вештина и понашања учесника у саобраћају. Образовање и васпитање генерација о исправном понашању у саобраћају је кључна улога ових институција, а ефекти оваквих активности су трајног карактера. Техничка школа у Пироту има одељење за саобраћајног техничара и возача моторног возила, те учествује у свим едукативним активностима које спроводи град Пирот.

Удружења (невладине и стручне организације) окупљају грађане и правна лица ради организованог деловања у систему безбедности саобраћаја са циљем унапређења безбедности саобраћаја. Удружења могу да имају улогу корективног фактора према Влади и осталим субјектима у систему управљања безбедности саобраћаја, тако што јавно критикују рад субјеката безбедности саобраћаја и указују на пропусте и недостатке. Могу учествовати у креирању политике и прописа из области безбедности саобраћаја, а могу и спроводити конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја. Недостатак града Пирота јесте непостојање таквих удружења, те треба подстицати њихово формирање и интересовање за ову област.

Организација Црвеног крста је такође значајан субјекат који својим активностима у великој мери доприноси унапређењу безбедности саобраћаја, посебно са превентивног аспекта.

Медији имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења. С обзиром на распрострањеност и доступност, медији омогућавају примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији. На основу досадашњег искуства примећено је да су медији на локалу редовно пратили активности које су град или друге институције органозовале, али су недовољно сами иницирали овакве активности у смислу прављења специјализованих емисија, дебата и сл. на тему безбедности саобраћаја.





Поглавље 11

ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ПИРОТА



Законом о безбедности саобраћаја на путевима прописани су извори финансирања за унапређење безбедности саобраћаја, начин расподеле и намена средстава, те се стварају предуслови да локална самоуправа на својој територији успостави заштитни систем и предузима мере и активности на локалном нивоу, независно од управљања на државном нивоу. При томе, систем управљања безбедношћу саобраћаја биће успешан и одржив само ако се трајно обезбеди прилив средстава довољних за његово правилно финансирање.

Поред финансирања из буџета локалне самоуправе, прописано је да најзначајнији извор буду наплаћене новчане казне за прекршаје предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима. То је у складу са савременим приступом по коме **безбедност саобраћаја финансирају небезбедни**, јер они и јесу најзначајнији извор небезбедности па се због њих и успостављају институције и предузимају разноврсне мере и активности у безбедности саобраћаја.

Такође, Законом о безбедности саобраћаја на путевима прописано је и да се средства за унапређење безбедности саобраћаја могу обезбедити у виду поклона или прилога покровитеља. Ту се првенствено мисли на финансирање, или суфинансирање пројеката за унапређење безбедности саобраћаја од стране друштвено одговорних предузећа. Као пример добре праксе, у случају Пирота се издваја компанија „Tigar Tyres“ д.о.о. која активно делује у циљу унапређења безбедности саобраћаја на територији града Пирота и која је у протеклим годинама спровела бројне активности у том циљу. Суфинансирање пројекта обележавања бицикличких трака, радова на саобраћајној сигнализацији, осветљењу и видео надзору Саобраћајног полигона у оквиру Саобраћајног-школског центра, семафоризација раскрснице улица Лава Толстоја и Стевана Сремца само су неке активности које је делом, или у целини, финансирала компанија.

Као стимуланс и неки вид награде за локалне самоуправе које правилно усмеравају средства за унапређење безбедности саобраћаја, Република може, у складу са Националном стратегијом и Националним планом безбедности саобраћаја, да издвоји кључне области безбедности саобраћаја и понуди суфинансирање.

Расподела средстава намењених унапређењу безбедности саобраћаја јасно је утврђена ЗОБС-ом. У члану 18. прописано је да средства од новчаних казни за прекршаје предвиђене прописима о безбедности саобраћаја, у висини од 70% припадају буџету Републике, а у висини од 30% припадају буџету јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен. Од 70% средстава која припадају буџету Републике, 75% се користи за потребе Министарства унутрашњих послова. Од 30% средстава која припадају буџету јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен, 50% средстава се користи за поправљање саобраћајне инфраструктуре јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен. Средства се морају користити за утврђену намену, односно за финансирање унапређења безбедности



саобраћаја на путевима, те је у члану 19. ЗОБС-а прописано да се средства намењена унапређењу безбедности саобраћаја користе према програму који доноси надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе, на предлог тела за координацију, и то и за следеће намене:

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

До 2012. године средства намењена за унапређење безбедности саобраћаја у Пироту трошена су без плана и програма. Почев од 2012.године, Градско (Општинско) веће, на предлог Савета за безбедност саобраћаја, доносило је Програме коришћења средстава за унапређење безбедности саобраћаја на територији града Пирота. На основу објављених Програма, израчунате су просечне вредности по областима, приказане на наредном графикону.



Графикон 11.1. Расподела средстава за унапређење безбедности саобраћаја на територији града Пирота, у периоду 2012.-2017.год.

На основу приказаних резултата, може се закључити да је град Пирот највећи део средстава планирао за поправљање саобраћајне инфраструктуре. При томе, већи део средстава опредељен је за редовно одржавање саобраћајне сигнализације, а мањи за унапређење саобраћајне инфраструктуре и безбедности саобраћаја (зона школе „Вук Караџић“, уређење бициклических трака и сл.). Такође, средства намењена за техничко опремање јединица саобраћајне полиције нису у потпуности наменски трошена, обзиром да је вршена набавка и канцеларијске опреме и путничких аутомобила.

Редовно одржавање сигнализације и набавка путничких аутомобила и канцеларијске опреме за полицију, свакако су примери лоше праксе и нису карактеристични само за Пирот, већ и остале градове и општине у Републици Србији. Са



једне стране, средства за редовно одржавање саобраћајне сигнализације и опреме, морају, у складу са Законом о јавним путевима, бити планирана у оквиру редовног одржавања путева и улица и за те намене у буџету града постоји посебна позиција. Са друге стране, средства намењена јединицама саобраћајне полиције не би смели користити за стварање општих услова за рад који се односе и на друге јединице полиције (одело, обућа, просторије, возила, основа опрема и сл.), јер се на тај начин ова средства троше без посебних ефеката на рад саобраћајне полиције и унапређење безбедности саобраћаја.

Како би се у наредном периоду успоставио опадајући тренд у погледу смртног страдања у саобраћајним незгодама, и како би се успоставио стабилан систем безбедности саобраћаја, неопходно је да средства намењена за унапређење безбедности саобраћаја буду усмерена ка примени мера чији ће ефекти дати највећи допринос унапређењу постојећег стања.

Приликом креирања програма и расподеле средстава, треба се, уз поштовање домаће законске регулативе, водити искуствима најбољих у области безбедности саобраћаја, а једна од тих земаља је Шведска. У Шведској, улагања у безбедност саобраћаја 1994.године, била су расподељена на следећи начин:

- у образовање, лобирање и промовисање идеје "Безбедни људи у саобраћају" уложено је 10 милиона долара;
- за акције смањивања учесника под дејством алкохола у саобраћају издвојено је седам милиона долара;
- у образовање, кампање, информисање, опремање и рад полиције ради смањивања прекорачења брзине уложено је три милиона долара;
- за акцију која је усмерена на поштовање прописа у безбедности саобраћаја, дато је четири милиона долара;
- за техничко регулисање саобраћаја у опасним зонама издвојено је 54 милиона долара;
- у циљу масовније употребе сигурносних појасева и система заштите деце у возилу, издвојено је пет милиона долара;
- за испитивање поузданости возила у незгодама плаћено је два милиона долара;
- два милиона долара је издвојено и за повећање видљивости пешака и двоточкаша који су добили светлеће ознаке на оделу, обуци бициклима и мотоциклима;
- два милиона долара издвојено је и за повећање употребе заштитних кацига у возњи двоточкаша и ефикасности спашавања настрадалих у незгодама;
- два милиона долара уложено је у развој и вредновање програма безбедности саобраћаја;
- 15 милиона долара дато је за унапређење саобраћајног образовања, а 10 милиона долара за унапређење техничких прегледа возила;



Имајући ово у виду, у наредној табели дате су смернице за креирање Програма коришћења средстава за унапређење безбедности саобраћаја у Пироту, чијом се применом може очекивати велики и брз напредак у свим сегментима система безбедности саобраћаја.

САОБРАЋАЈНА ИНФРАСТРУКТУРА	
<ul style="list-style-type: none">• Уређење зона школа;• Уређење зона „30“, пешачких зона и зона успореног саобраћаја;• Постављање заштитних пешачких ограда и техничких средстава за успоравање саобраћаја;• Изградња пешачких и бициклических стаза;• Изградња полигона за практичну обуку возача;• Унапређење безбедности у зони путних прелаза преко железничке пруге;• Третирање идентификованих опасних места, опасних деоница, недостатака пута у доприносу настанку и величини последица незгода;• Реализација концепта управљања брзинама;• Дубинске анализе саобраћајних незгода;• Периодична провера безбедности саобраћаја (RSI) и провера безбедности саобраћаја на високоризичним деоницама путева и улицама Града;	50%
УНАПРЕЂЕЊЕ САОБРАЋАЈНОГ ВАСПИТАЊА И ОБРАЗОВАЊА	
<ul style="list-style-type: none">• Стручно усавршавање васпитача, учитеља и наставника;• Вршњачка едукација младих у саобраћају;• Едукација деце о безбедном понашању у саобраћају;• Едукација родитеља/старатеља о безбедности саобраћаја;• Израда и набавка публикација и осталих наставних материјала;• Набавка средстава за практичну наставу у области безбедности саобраћаја;• Такмичење деце у области безбедности саобраћаја;• Уређење саобраћајних полигона за децу;• Подстицање невладиних и других организација са циљем унапређења безбедности саобраћаја;	10-15%

**ПРЕВЕНТИВНО-ПРОМОТИВНЕ АКТИВНОСТИ У ОБЛАСТИ БС**

- | | |
|--|--------|
| <ul style="list-style-type: none">• Реализација кампања безбедности саобраћаја;• Реализација превентивно-промотивних трибина о БС;• Израда спотова, брошура флајера и др;• Припрема и израда билтена и других извештаја;• Подршка такмичењима деце школског и предшколског узраста за најбоље литерарне, ликовне, музичке и друге радове који промовишу безбедно коришћење путева и улица;• Подршка организовању и раду школских саобраћајних патрола и саобраћајних патрола грађана;• Подршка пројеката невладиних и других организација; | 10-15% |
|--|--------|

НАУЧНО-ИСТРАЖИВАЧКИ РАД У ОБЛАСТИ БС

- | | |
|--|-------|
| <ul style="list-style-type: none">• Израда пројеката и студија о унапређењу БС;• Истраживање ставова учесника у саобраћају;• Израда методологије управљања опасним местима на путевима и улицама;• Праћење индикатора БС;• Истраживање других проблема у БС; | 5-10% |
|--|-------|

ТЕХНИЧКО ОПРЕМАЊЕ ЈЕДИНИЦА САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ

- | | |
|---|--------|
| <ul style="list-style-type: none">• набавка савремене опреме за непосредну контролу саобраћаја;• набавка савремених уређаја за снимање и документовање саобраћајних прекршаја;• набавка и одржавање видео надзора на опасним местима на саобраћајницама;• видео надзор у возилима саобраћајне полиције;• опрема за мерење брзине;• опрема за снимање пролазака "на црвено";• опрема за вршење увиђаја саобраћајних незгода итд. | 20-25% |
|---|--------|



РАД ТЕЛА ЗА КООРДИНАЦИЈУ	
<ul style="list-style-type: none">• Накнаде члановима Савета и другим ангажованим лицима за рад на седницама Тела и за рад у радним групама;• Трошкови припреме материјала за седнице Тела;• Учешће чланова Тела на стручним скуповима;• Трошкови репрезентације и други трошкови.	до 5%

Табела 11.1. Предлог Програма коришћења средстава за унапређење безбедности саобраћаја на територији града Пирота





Поглавље 12

SWOT АНАЛИЗА СИСТЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ПИРОТА



Ова анализа се врши тако што се спроводи анализа у матрици коју чине четири елемента односно поља, и то: S – Strengths (снаге), W – Weaknesses (слабости), O – Opportunities (шансе и могућности), T – Threats (опасности и претње). Поред разграничења на позитивне (Снаге и Могућности) и негативне елементе (Слабости и Претње), SWOT анализом се врши разграничење на унутрашње и спољашње утицајне факторе. Наиме, Снаге представљају позитивне, а Слабости негативне унутрашње факторе, док Шансе представљају позитивне, а Претње негативне спољашње факторе (Табела 12.1.).

Табела 12.1. SWOT анализа система безбедности саобраћаја на територији града Пирота

S - Strengths (снаге)	W – Weaknesses (слабости)
<ul style="list-style-type: none">• Постојање Савета за координацију послова безбедности саобраћаја;• Политичка воља органа локалне самоуправе у погледу унапређења система безбедности саобраћаја;• Активно учешће појединих релевантних институција (поједине школе: Техничка школа Пирот, поједини привредни субјекти: „Tigar tyres“) на унапређењу система безбедности саобраћаја;• Обезбеђен извор финансирања (Применом Закона о безбедности саобраћаја на путевима);• Обезбеђена подршка медија у погледу унапређења система безбедности саобраћаја;• Постојање готових пројеката којима се унапређује систем безбедности саобраћаја у зонама школа;• Постојање готове пројектне документације за унапређење безбедности бициклическог саобраћаја;• Примена и коришћење ГИС-а;• Постојање саобраћајног полигона за саобраћајно образовање и обуку деце за улешће у саобраћају;	<ul style="list-style-type: none">• Недоследност политичких и осталих структура у погледу спровођења свих мера на унапређењу саобраћајног система;• Ненаменско трошење средстава у појединим областима (редовно одржавање сигнализације, набавка канцеларијске опреме за МУП);• Недостатак институционалних и кадровских капацитета – недовољан број запослених који би спровели све мере за унапређење БС;• Непостојање НВО усмерених ка повећању безбедности саобраћаја;• Отежано одржавање путне мреже због велике разуђености територије;• неспровођење прописаних процедура и алата за унапређење безбедности пута;• Недовољно организован и дисфункционалан јавни превоз путника (градски, приградски, такси);• некоординисано деловање јавних служби приликом радова на инфраструктури (раскопавање тек асфалтираних улица ради изградње топловодне, водоводне или друге мреже),



- Реализоване поједине превентивне кампање: „Клици за живот. Вежи појас“, „Дан без аутомобила“ и сл;
 - Реализовани поједини програми едукације деце школског узраста о безбедности саобраћаја (саобраћајно-образовни час „Пажљивко“, подељено преко 2.000 приручника о безбедности саобраћаја за децу "Пажљивкова правила у саобраћају" и сл.);
 - Реализоване поједине едукативне радионице за ученике средњих школа: „Још увек возим“, обука за мотоциклисте;
 - Запажени резултати на републичким такмичењима средњих саобраћајних школа итд.
- необезбеђена градилишта на коловозу и тротоару;
 - Непостојање Студије саобраћаја града Пирота;
 - Делимично уређене површине за кретање пешака, бициклиста, особа са инвалидитетом;
 - Стамбена изградња без адекватног паркинг простора, као и непостојање паркинг гаража и вануличних паркиралишта;
 - Недоследно спровођење прописа у погледу уклањања возила која угрожавају безбедност саобраћаја (пешака);
 - Застарела безбедносна својства возног парка (и у приватном и у сектору јавног превоза);
 - Учешће недовољно технички исправних возила у саобраћају (неосветљени трактори, бицикли и сл.);
 - Недовољно учешће појединих релевантних институција (вртићи, домови здравља, привредни субјекти, месне заједнице) ка унапређењу система безбедности саобраћаја;
 - Ниска свест свих учесника у саобраћају о значају безбедности саобраћаја;
 - Небезбедно понашање возача и пешака (некоришћење заштитних система, прелазак коловоза ван пешачког прелаза и сл.);
 - Недовољна опремљеност хитних служби;
 - Недовољна едукација о поступању у СН и сл.



O – Opportunities

(шансе и могућности)

- Уређена законска улога локалне самоуправе на унапређењу безбедности саобраћаја (Обавезе и могућности уређене ЗоБС-ом);
- Имплементација Стратегије БС у систем безбедности саобраћаја;
- Примена стандарда у области безбедности саобраћаја (ISO 39001);
- Побољшање инфраструктуре кроз финансијска улагања са виших нивоа власти;
- Побољшање инфраструктуре кроз финансијска улагања из прекогранчне сарадње и фондова Европске уније;
- Могућност растерећења државних путева кроз насеље изградњом Коридора Х;
- Могућност растерећења централне градске зоне изградњом саобраћајнице „Ринг 2“ са свим припадајућим раскрсницама;
- Искоришћење инсталираног видео надзора;
- Искоришћење ГИС-а за формирање катастра саобраћајне сигнализације и опреме, базе података СН;
- Изградња полигона за почетну практичну обуку возача;
- Сарадња са Агенцијом за безбедност саобраћаја РС у реализацији кампања у БС;
- Заинтересованост релевантних чинилаца у погледу едукације деце у безбедности саобраћаја;

T – Threats

(опасности и претње)

- Непримењивање законске регулативе у смислу финансирања безбедности саобраћаја и надлежности над путном мрежом;
- Недовољна заступљеност безбедности саобраћаја у систему образовања (мали број наставних јединица посвећених безбедности саобраћаја);
- Укидање извора финансирања за рад саобраћајно-школског центра;
- Системско неуправљање безбедношћу саобраћаја;
- Тренд опадања друштвеног стандарда;
- Инертност у решавању имовинско-правних односа;
- Ненаменско трошење средстава намењених за унапређење БС;
- Недостатак финансијских средстава за реализацију свих планираних мера.



Поглавље 13

АКЦИОНИ ПЛАН

ИЗГРАДЊА И УНАПРЕЂЕЊЕ ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА

Област деловања	Активност	Носилац активности	Остали учесници	Рок за реализацију	Процењени трошкови (дин)	Индикатор успеха
Изградња и унапређење капацитета	Унапредити рад Градског Савета за безбедност саобраћаја	ГУ Пирот	Савет за БС	У континуитету	-	
	Стручно усавршавање чланова Градског Савета за безбедност саобраћаја	ГУ Пирот	Савет за БС	У континуитету	-	2 усавршена члана
	Стручно оспособљавање носиоца најважнијих активности у безбедности саобраћаја	ГУ Пирот	Савет за БС, ПУ Пирот, ЈП, просветне институције и остали	У континуитету	-	Присуство на стручним скуповима
	Анализа расположивих капацитета у Градској управи и јавним предузећима	ГУ Пирот	Савет за БС, ЈП	2018.god.	-	Усвојен елаборат
	Реструктурирање и јачање капацитета ГУ и јавних предузећа	ГУ Пирот	Јавна предузећа	2018.-2020.god.	-	Систематизација радних места
	Израда Плана и програма пословања ЈП	Јавна предузећа	ГУ Пирот, Савет за БС	Сваке године	-	Усвојени планови
	Периодичне стручне расправе о проблемима БС	Савет за БС	ГУ Пирот, ЈП, ПУ Пирот, здравствене и просветне установе ...	Два пута годишње	-	Реализоване две стручне расправе
Остваривање нормативне функције заштитног система безбедности саобраћаја	Израда Саобраћајне студије Пирота са Планом техничког регулисања саобраћаја	Градска управа	Савет за БС, ЈП	2018-2019.god.	2.500.000,00	Урађена Студија
	Израда Одлуке о категоризацији општинских путева и улица	Градска управа	Савет за БС, ЈП за планирање	2018.god.	-	Усвојена одлука
	Усаглашавање локалних нормативних аката са важећим законским прописима	Градска управа	Савет за БС, ЈП	2018.god.	-	Усаглашеност аката
	Рedefинисање система стационарног саобраћаја у Пироту	ЈП Комуналац	Савет за БС, ГУ, ЈП за планирање	Децембар 2018.god.	-	Усвојен елаборат
	Реализација поступка јавног приватног партнерства за обављање градског и приградског превоза путника	Градска управа	Савет за БС, Комисија за саобраћај	март 2018.god.	-	Изабран превозник на јавном конкурс

	Анализа система ауто-такси превоза са доношењем програма оптималног организовања такси превоза на територији града Пирота	Градска управа	Савет за БС, Комисија за саобраћај	2018.-2019.год.	-	Усвојен елаборат
	Израда Програма коришћења средстава за унапређење безбедности саобраћаја	Савет за БС	ГУ Пирот	Крај сваке године	-	Усвојен програм
Унапређење координације и кооперације између субјеката БС	Периодични састанци субјеката БС	Савет за БС	ГУ Пирот, ЈП, ПУ Пирот, здравствене и просветне установе ...	Два пута годишње	-	Одржана два састанка
	Усаглашавање интерних нормативних аката	Градска управа	Савет за БС, ЈП, ПУ Пирот...	Периодично	-	Усаглашеност аката
	Периодични радни састанци Савета за БС са представницима ауто-школа на територији града Пирота	Савет за БС	Представници ауто школа	Два пута годишње	-	Одржана два састанка
	Периодични радни састанци Савета за БС са представницима јавног сектора, привредних субјеката и превозника	Савет за БС	Јавни сектор, привредни субјекти и превозници	Два пута годишње	-	Одржана два састанка
Праћење и евалуација	Праћење реализације Стратегије БС и активности Акционог плана	Савет за БС	ГУ Пирот	У континуитету	-	
	Припрема и разматрање Извештаја о стању БС на територији града Пирота	Савет за БС	ГУ Пирот, Скупштина	2 пута годишње	-	Усвојена 2 извештаја
	Формирање базе података о саобраћајним незгодама и прекршајима у циљу праћења понашања возача, а нарочито возача почетника и младих возача са територије града Пирота	Савет за БС	ГУ Пирот, ПУ Пирот, ЈП, правосудни органи	2018.год.	360.000,00	Израђена функционална база

БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ И САОБРАЋАЈНА ИНФРАСТРУКТУРА

Област деловања	Активност	Носилац активности	Остали учесници	Рок за реализацију	Процењени трошкови (дин)	Индикатор успеха
Јачање капацитета	Израда Катастра саобраћајне сигнализације и опреме	ЈП Комуналац и ЈП за планирање	ГУ Пирот, Савет за БС	2018.год.	480.000,00	Израђен катастар
	Анализа саобраћајне инфраструктуре и дефинисање кључних проблема, припрема и спровођење годишњих планова активности на одржавању постојећих и изградњи нових инфраструктурних објеката, улица, тротоара, бицикличких стаза...	ЈП за планирање	ГУ Пирот, Савет за БС	Периодично годишње	-	Усвојен извештај
	Припрема предлога унапређења саобраћајне инфраструктуре која је у надлежности Републике и слање одговарајућих захтева надлежним државним институцијама	ГУ Пирот	Савет за БС, ЈП за планирање	Периодично годишње	-	Припремљен предлог
Студије, анализе и пројектна документација	Анализа безбедности саобраћаја, мапирање ризика на улицама, општинским путевима и државним путевима који пролазе кроз насеље, идентификација и рангирање опасних места (црних тачака) и деоница највећег ризика	Савет за БС	ГУ Пирот, ЈП за планирање	2018.-2020.год.	-	Урађена анализа у периоду од три године
	Израда Саобраћајног пројекта саобраћајне сигнализације и опреме на државним путевима кроз насеље	Савет за БС	ГУ Пирот	Децембар 2018.год.	240.000,00	Урађен пројекат
	Дубинска анализа саобраћајних незгода са настрадалим лицима и независна оцена доприноса пута настанку и величини последица СН	Савет за БС	ГУ Пирот, ЈП за планирање	Периодично годишње	300.000,00	Урађена анализа

	Независне ревизије пројеката пута са аспекта безбедносних карактеристика пута	Савет за БС	ГУ Пирот, ЈП за планирање	Периодично годишње	-	Урађена ревизија
	Периодичне провере безбедности саобраћаја (РСИ)	Савет за БС	ГУ Пирот, ЈП за планирање	Периодично годишње	-	Урађена провера
	Анализа бициклическог саобраћаја на територији града Пирота са предлогом изградње мреже бициклических стаза	Савет за БС	ГУ Пирот, ЈП за планирање	2018.год.	-	Урађена анализа
Радови на саобраћајној инфраструктури	Одржавање постојећих и изградња нових инфраструктурних објеката, улица, тротоара, бициклических стаза...	ЈП за планирање	Савет за БС, ГУ Пирот	2018.-2023.год.	-	Изведени радови
	Извођење радова према Саобраћајном пројекту идентификације и санације опасних места на општинском путу Пирот – Крупац – Пољска Ржана – Пирот	Савет за БС	ГУ Пирот, ЈП Комуналац	2018.-2020.год.	3.600.000,00	Изведени радови
	Извођење радова у складу са Пројектом саобраћаја и саобраћајне сигнализације у зони школа на територији градског насеља Пирот	Савет за БС	ГУ Пирот, ЈП Комуналац	2018.-2020.год.	8.300.000,00	Изведени радови
	Извођење радова у складу са Саобраћајним пројектом унапређења бициклическог саобраћаја за насељено место Пирот	Савет за БС	ГУ Пирот, ЈП Комуналац	2018.-2020.год.	8.419.949,00	Изведени радови
	Извођење радова у складу са саобраћајним пројектом светлосне саобраћајне сигнализације и опреме на раскрсници улица Нишавски одред, Устаничке и Ћилимарске у Пироту	Савет за БС	ГУ Пирот, ЈП Комуналац	2018.-2020.год.	2.237.860,00	Изведени радови

	Уређење аутобуских стајалишта у складу са прописима о безбедности саобраћаја	ЈП за планирање	ГУ Пирот, Савет за БС	2018.-2023.год.	-	Изведени радови
	Уређење такси стајалишта у складу са прописима о безбедности саобраћаја	ЈП за планирање	ГУ Пирот, Савет за БС	2018.-2020.год.	-	Изведени радови
	Уређење јавних површина за безбедно кретање особа са инвалидитетом (изградња тактилних стаза, звучна сигнализација за глуве и наглуве особе, уређење паркинг места у складу са прописима о техничким стандардима приступачности и сл.)	ЈП за планирање	ГУ Пирот, Савет за БС	2018.-2020.год.	-	Саобраћајне површине прилагођене особама са инвалидитетом
Праћење и евалуација	Праћење реализације Стратегије БС и активности Акционог плана	Савет зс БС	ГУ Пирот	У континуитету	-	Усвојен извештај
	Припрема и разматрање Извештаја о стању саобраћајне инфраструктуре на територији града Пирота	Савет за БС	ГУ Пирот, Скупштина	2 пута годишње	-	Усвојен извештај

СТУБ: БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Област деловања	Активност	Носилац активности	Остали учесници	Рок за реализацију	Процењени трошкови (дин)	Индикатор успеха
Анализа фактора БС и организација активности	Анализа индикатора перформанси безбедности саобраћаја	Савет за БС	ГУ Пирот, ПУ Пирот	Периодично годишње	-	Урађена анализа
	Анализа ставова учесника у саобраћају	Савет за БС	ГУ Пирот, ПУ Пирот	Периодично годишње	-	Урађена анализа
	Припрема програма за промоцију безбедности учесника у саобраћају	Савет за БС	ГУ Пирот, ПУ Пирот	Годишње	-	Припремљен програм
	Периодичне стручне расправе о проблемима безбедности саобраћаја	Савет за БС	Остали субјекти БС	Периодично годишње	-	Реализоване 2 стручне расправе
Унапређење саобраћајног образовања и васпитања	Едукације за наставно особље и родитеље/старатеље о безбедности саобраћаја (употреби сигурносних ауто седишта, других заштитних система и сл.)	Савет за БС	ГУ, ПУ, просветне установе, АБС, остали субјекти БС	Периодично годишње	50.000,00	Реализована активност
	Едукативне радионице на тему безбедности саобраћаја за децу у основним школама и предшколским установама;	Савет за БС	ГУ, ПУ, просветне установе, АБС, остали субјекти БС	Периодично годишње	100.000,00	Реализована активност
	Пројекти едукације ученика средњих школа и младих у саобраћају	Савет за БС	ГУ, ПУ, просветне установе, АБС, остали субјекти БС	Периодично годишње	100.000,00	Реализована активност
	Едукативне радионице за остале ризичне категорије учесника у саобраћају (мотоциклисти, трактористи, старији од 65 година и сл.)	Савет за БС	ГУ, ПУ, просветне установе, АБС, остали субјекти БС	Периодично годишње	160.000,00	Реализована активност
	Израда и набавка публикација и осталих наставних материјала (нпр. симулатор судара, возило за обуку возача и остала помоћна учила за практичну наставу)	Савет за БС	ГУ, ПУ, просветне установе, АБС, остали субјекти БС	Периодично годишње	-	Реализована активност

	Организација такмичења, квизова знања, конкурса и сл. деце у области безбедности саобраћаја	Савет за БС	ГУ, ПУ, просветне установе, АБС, остали субјекти БС	Периодично годишње	120.000,00	Реализована активност
	Обнова и модернизација саобраћајног полигона у оквиру Саобраћајно-школског центра	Савет за БС	ГУ, ЈП, привредни субјекти, остали субјекти БС	2019.-2020.год.	4.147.932,15	Обновљен полигон
	Изградња полигона за почетну практичну обуку возача	Савет за БС	ГУ, ЈП, привредни и остали субјекти БС	2018.год.	16.000.000,00	Употребна дозвола
	Подршка деловању невладиних организација и удружења грађана која се баве унапређењем безбедности саобраћаја	Савет за БС	ГУ, НВО и УГ	Периодично годишње	120.000,00	Реализована активност
Безбедност деце и немоторизованих учесника у саобраћају	Спровођење кампање “За безбедност деце у саобраћају. Сви заједно” и “Пажљивкова правила у саобраћају”.	Савет за БС	ГУ, Пу, АБС, просветне установе и остали субјекти БС	Периодично годишње	420.000,00	Реализована кампања
	Спровођење кампања које се односе на безбедност бициклиста и пешака.	Савет за БС	ГУ, Пу, АБС, просветне установе и остали субјекти БС	Периодично годишње	100.000,00	Реализована кампања
Подизање свести код возача моторних возила	Спровођење кампање која се односи на штетно дејство алкохола и опојних дрога на способност управљања возилом	Савет за БС	ГУ, Пу, АБС, просветне установе, Дом здравља и остали субјекти БС	Периодично годишње	300.000,00	Реализована кампања
	Кампања везана за прекорачење брзине и насилничку вожњу	Савет за БС	ГУ, Пу, АБС, просветне установе, ауто школе и остали субјекти БС	Периодично годишње	120.000,00	Реализована кампања
	Кампања која се односи на употребу сигурносних заштитних система (појас, сигурносна ауто седишта за децу и сл.)	Савет за БС	ГУ, Пу, АБС, просветне установе, ауто школе и остали субјекти БС	Периодично годишње	240.000,00	Реализована кампања
	Кампања која се односи на безбедност двоточкаша (мотоциклиста и мопедиста)	Савет за БС	ГУ, Пу, АБС, просветне установе, ауто школе и остали субјекти БС	Периодично годишње	120.000,00	Реализована кампања
	Кампања која се односи на употребу мобилних телефона у току вожње	Савет за БС	ГУ, Пу, АБС, просветне установе, ауто школе и остали субјекти БС	Периодично годишње	80.000,00	Реализована кампања

	Кампања која се односи на алтернативне видове превоза и заштиту животне средине („Дан без аутомобила“)	Савет за БС	ГУ, Пу, АБС, просветне установе, ауто школе и остали субјекти БС	Периодично годишње	240.000,00	Реализована кампања
	Кампања за возаче пољопривредних машина	Савет за БС	ГУ, Пу, АБС, Месне заједнице, ауто школе и остали субјекти БС	Периодично годишње	80.000,00	Реализована кампања
Праћење и евалуација	Праћење и процена ефеката, мењање и унапређење програма едукација и превентивних кампања	Савет за БС	-	Периодично годишње	-	Усвојен извештај
	Припрема и разматрање извештаја о реализованим кампањама и едукативним радионицама	Савет за БС	-	Периодично годишње	-	Усвојен извештај

ДЕЛОВАЊЕ ПРЕ И ПОСЛЕ САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Област деловања	Активност	Носилац активности	Остали учесници	Рок за реализацију	Процењени трошкови (дин)	Индикатор успеха
Јачање капацитета и унапређење координације и кооперације између интервентних служби	Периодични радни састанци Савета за БС са представницима интервентних служби (службе хитне помоћи, саобраћајне полиције, сектора за ванредне ситуације и других)	Савет за БС	Интервентне службе	Периодично годишње	-	Одржана 2 састанка
	Стручно усавршавање интервентних служби	Служба хитне помоћи	Саобраћајна полиција, Одељење за ванредне ситуације...	Периодично годишње	-	Обучени чланови
	Здружене вежбе и други видови стручног усавршавања и унапређења координације рада интервентних служби (службе хитне помоћи, саобраћајне полиције, сектора за ванредне ситуације и других),	Савет за БС	Интервентне службе	Периодично годишње	-	Одржане две вежбе
Унапређење техничке опремљености	Набавка опреме за квалитетније вршење увиђаја саобраћајних незгода	Савет БС	Саобраћајна полиција ПУ Пирот	Периодично годишње	-	Набављена опрема
	Улагања у опремљеност хитних служби	Савет БС	Дом здравља	Периодично годишње	-	Набављена опрема
	Увођење система алтернативног транспорта за хитне интервенције (нпр. набавка специјално опремљеног мотоцикла за хитне интервенције и сл.)	Савет БС	Дом здравља	2018.-2020.год.	1.500.000,00	Набављено возило
	Набавка савремене опреме за непосредну контролу саобраћаја	Савет БС	Саобраћајна полиција ПУ Пирот	Периодично годишње	-	Набављена опрема
	Набавка и одржавање видео надзора на саобраћајницама	Савет БС	ГУ Пирот, Саобраћајна полиција ПУ Пирот	Периодично годишње	-	Набављена опрема