

НАСЛОВ	Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Кањижа за период од 2020. до 2025. године
ДАТУМ ОБЈАВЉИВАЊА	Децембар 2020. године
НАРУЧИЛАЦ	Општина Кањижа Савет за безбедност саобраћаја општине Кањижа Главни трг бр.1, 24 240 Кањижа
РЕЗИМЕ	<p>Општина Кањижа препознала је значај и могућности стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и у вези са тим наручила израду студије чији је циљ припрема Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Каеижа за период од 2020. до 2025. године. Стратегија представља кровни стратешки документ јединице локалне самоуправе у области безбедности саобраћаја, који садржи најважније елементе постојећег стања безбедности саобраћаја на подручју општине Кањижа, у коме су препознати најважнији проблеми у локалној самоуправи, дефинисана мисија, визија и циљеви које је потребно достићи у периоду на који се Стратегија односи. Поред мисије, визије и дефинисаних циљева, стратешко управљање безбедношћу саобраћаја предвиђа и планирање реализације одређених активности, у Акционом плану за наведени период, којима се достиже постигнути циљ, односно које имају за циљ подизање нивоа безбедности саобраћаја, као и подизање свести учесника у саобраћају о правилним ставовима о безбедности саобраћаја. Квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја је дефинисање жељеног стања, смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица, координација рада институција и активности које се спроводе, а све у циљу подизања нивоа безбедности саобраћаја.</p>
ИЗРАЂИВАЧ	ФПИ Инжењеринг 22. Октобра бр.8 21217 Бачко Градиште
ЗАКОНСКИ ОСНОВ	Члан 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018 и 23/2019)



РУКОВОДИЛАЦ
ПРОЈЕКТА

Саболч Фехер, маст. инж. саоб.

САРАДНИЦИ НА
ПРОЈЕКТУ

мр Ласло Фехер, дипл. инж. саоб.

Драган Бјељац, маст. инж. саоб.



САДРЖАЈ

Contents

ПРЕДГОВОР	5
1. УВОД	8
1.1. ОПШТИНА КАЊИЖА.....	10
1.2. ПРАВНИ ОКВИРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	17
1.3. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	21
3. СВЕТСКА ПРАКСА О УПРАВЉАЊУ И СТРАТЕГИЈАМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	28
4. НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ 2015-2020	60
5. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ КАЊИЖА	63
5.1. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО МЕСЕЦИМА У ТОКУ ГОДИНЕ	67
5.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО ДАНИМА У ТОКУ НЕДЕЉЕ	69
5.4. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО СТАРОСНОЈ ДОБИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ	75
5.5. СВОЈСТВА СТРАДАЛИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ	77
5.6. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ОДНОСУ НА КАТЕГОРИЈУ ВОЗИЛА	78
5.7. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА ПОЛУ УЧЕСНИКА	81
5.8. ПРОСТОРНА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	81
6. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	87
7. АНАЛИЗА ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ И ЊИХОВИХ СТАВОВА.....	91
7.1. ЗАШТИТНИ СИСТЕМИ.....	93
7.2. БРЗИНА	94
8. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	96
9. СТЕПЕН УГРОЖЕНОСТИ У САОБРАЋАЈУ.....	100
10. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ.....	107
11. НАЧЕЛА	112
12. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА – СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	114
12.1. ПРВИ СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	114



12.2.	ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	114
12.3.	ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	115
12.4.	ЧЕТВРТИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	116
12.5.	ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	117
13.	КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ КАЊИЖИ У СПРОВОЂЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ ДО 2025. ГОДИНЕ	118
14.	НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ.....	120
15.	ПРАЋЕЊЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ.....	123
16.	ЛИТЕРАТУРА.....	125



ПРЕДГОВОР

Чланом 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018 и 23/2019) прописано је да Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Националним планом.

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

Предуслов за стратешко и системско управљање безбедности саобраћаја на националном нивоу је управљање безбедношћу саобраћаја на локалном нивоу, што је дефинисано и Законом о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018 и 23/2019). Закон предвиђа да јединица локалне самоуправе донесе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју, а у складу са националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима.

Последњих 40 година најразвијеније земље успешно управљају безбедношћу саобраћаја, тако да омогућавају неометан развој друштва и саобраћаја, уз непрекидно смањење броја саобраћајних незгода и настрадалих лица. У истом периоду је значајно порастао број незгода и број настрадалих лица у земљама са малим и средњим бруто националним дохотком.

Саобраћај је егзистенцијална функција која је допринела развоју цивилизације. Без саобраћаја није могућ опстанак и функционисање живота. Саобраћај има за циљ повезивање осталих функција живота, уз што мање нежељених ефеката.

Данас је саобраћај праћен великим бројем негативних појава, које прате његов развој и интензитет, а истовремено нарушавају интересе друштва. Данас од негативних последица саобраћаја човечанство трпи изузетно велике губитке. Једна од негативних појава у саобраћају, су и саобраћајне незгоде.

Саобраћајне незгоде представљају најзначајнији облик небезбедности саобраћаја због чега су препознате широм света као глобални, здравствени, друштвени и економски проблем. Према подацима Светске здравствене организације, у свету, у саобраћајним незгодама, живот изгуби 1.25 милиона



људи годишње, што чини преко 3.000 смртних случајева дневно. Повреде у саобраћајним незгодама су тренутно водећи узрок смрти у старосној групи од 15 до 29 године.

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

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

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

Према извештају Светске здравствене организације (WHO-World Health Organization) у саобраћајним незгодама највише страдају млади и сиромашни.

Најзначајнији негативни ефекти и последице саобраћаја су:

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

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

Поред циљева, мисија и визија, стратешко управљање безбедности саобраћаја предвиђа планирање и акције које имају за циљ подизање нивоа безбедности саобраћаја, као и подизање свести учесника у саобраћају о правилним ставовима о безбедности саобраћаја.

Квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја је дефинисање жељеног стања, смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица, координација рада институција и активности које се спроводе, а све у циљу подизања нивоа безбедности саобраћаја.



Међутим, унапређење стања безбедности саобраћаја на националном нивоу није могуће без унапређења стања безбедности саобраћаја на локалном нивоу, односно у општинама и градовима Републике Србије. Општина Кањижа је препознала потребу за унапређењем безбедности саобраћаја доношењем одлуке о усвајању плана активности – Програм безбедности саобраћаја за општину Кањижа за 2020. годину, у оквиру ког је дефинисана потреба израде Стратегије безбедности саобраћаја општине Кањижа за период од 2020. до 2025. године са пратећим Акционим планом.



1. УВОД

Сврха доношења Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Кањижа за период од 2020. до 2025. године јесте упознавање са стањем безбедности саобраћаја у којем се налазимо сада, стање инфраструктуре, упознавање са ставовима и понашањем учесника у саобраћају, приказ стања безбедности саобраћаја којем тежимо и смернице којима ћемо најбрже и најлакше доћи од постојећег до жељеног стања безбедности саобраћаја на путевима у општини Кањижа.

Израда једног стратешког документа из области безбедности саобраћаја представља комплексан процес који обухвата детаљну анализу и сагледавање постојећег стања безбедности саобраћаја, усаглашавање и дефинисање параметара жељеног стања и координирано планирање и спровођење оптималних управљачких мера којима ће се постојеће стање приближавати жељеном стању безбедности саобраћаја. Стратешко управљање безбедношћу саобраћаја подразумева постојање развијеног заштитног система у безбедности саобраћаја, активно учешће многобројних субјеката, сарадњу и усаглашено деловање. Ово су веома амбициозне, али неопходне претпоставке које нису обезбеђене у потпуности. Успех у реализацији ове стратегије ће зависити од квалитета садржаја, од одмерености циљева, избора и планирања оптималних мера, од активности надлежних субјеката у различитим областима и посвећености директно задужених за успех у реализацији Стратегије, а посебно од политичке и полицијске подршке.

Човек је имао потребу да се креће кроз простор, да осваја нова пространства и нове територије. Живот човека је одувек био угрожен, само што су се извори, природа и домаћај опасности временом мењали. Раније је човек био више угрожен од разних природних појава, док је касније био све више угрожен од производа свога ума. Један од производа који угрожава свог креатора је и превозно средство које се користи у саобраћају. Човек је једино биће које себе угрожава на овај начин.

Развој моторног саобраћаја унео је велике промене, не само у саобраћају него и у живот човека, изменио је постојеће услове и створио нове изворе опасности. Безбедност друског саобраћаја је постала једна од главних друштвених брига. Човек је током година усавршавао свој изум и створио је изванредне техничке услове да се брзо креће. Безбедност саобраћаја није само друштвени проблем, већ првенствено проблем који је изазван неуравнотеженим техничким и другим напретком друштва.

Друштво није увек имало исте проблеме безбедности саобраћаја (по врсти и обиму). Ови проблеми нису имали исти значај, нису били на исти начин третирани, нити су на исти начин решавани.

Колико је безбедност саобраћаја битна тема, између осталог говори и чињеница да Уједињене нације и цео свет посвећују пажњу и регулишу услове и понашање у саобраћају. Саобраћај представља неизбежни предуслов размене



добара. Другим речима, саобраћај није избор појединца и без саобраћаја се не може замислити савремено друштво.

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

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

Унапређење безбедности саобраћаја на територији општине Каџижа има индиректан утицај на целокупну привреду општине, смањење трошкова због мањег броја саобраћајних незгода, ефикаснији како транзитни тако и локални саобраћај и стварање осећаја сигурног окружења за све становнике општине и све друге учеснике у саобраћају који користе путеве и улице на територији општине.

Управљање у безбедности саобраћаја обухвата три процеса:

1. Праћење постојећег стања,
2. Дефинисање жељеног стања,
3. Примена мера којима се постојеће стање приближава жељеном стању

Праћење постојећег стања подразумева низ поступака везаних за прикупљање тачних података, формирање и стално ажурирање базе података о саобраћају, путу, о саобраћајним незгодама, о последицама незгода, као и о осталим важним обележјима безбедности саобраћаја. Узимањем у обзир политичких, економских, социјалних, културолошких и саобраћајних услова, друштво поставља циљеве, односно жељени ниво безбедности својих грађана у саобраћају, односно прихватљив ниво угрожености у саобраћају.

Жељено стање се достиже планским деловањем и применом добро осмишљених и стручно пројектованих, одрживих мера како би се постојећи ниво угрожености грађана приближио друштвено и политички прихватљивом нивоу. Као и у другим областима, припрема, доношење и доследно спровођење стратешких докумената (политика, стратегија и стратешки акциони планови) је најбољи начин да се обезбеди амбијент за успешно и ефикасно политичко управљање и достизање циљева.

Стратешким документима се обезбеђује политички прихватљив, стручан и добро усмеравајући утицај на најважније елементе саобраћајног система. Искуства најразвијенијих земаља указују да су се одрживи позитивни резултати постигли тек успостављањем снажних заштитних система и добре сарадње између појединих



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

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

У даљем току рада на предлогу ове стратегије је извршено формирање концепта базе података о саобраћајним незгодама на територији општине Каџижа. Анализом доступних података је дат преглед тренутног стања безбедности саобраћаја, као и приказ стања безбедности саобраћаја у протеклом периоду, на основу чега су препознати одређени периоди са повећаном угроженошћу учесника у саобраћају.

Извршена је анализа најважнијих докумената везаних за функционисање саобраћајног система општине Каџижа, достављених од стране Наручиоца и дат је осврт на значај ових докумената за безбедност саобраћаја на територији општине Каџижа. Такође је анализиран и систем управљања безбедношћу саобраћаја општине Каџижа, као и надлежности и одговорности важних организација и појединаца. Прегледом до сада спроведених студија и пројеката везаних за саобраћајни систем је анализиран њихов утицај на стање безбедности саобраћаја и значај за формирање стратегије безбедности саобраћаја на територији општине Каџижа.

1.1. ОПШТИНА КАЏИЖА

Општина Каџижа је једна од општина у Републици Србији. Налази се у АП Војводина и спада у Севернобанатски округ. По подацима из 2004. општина заузима површину од 399 km² (од чега на пољопривредну површину отпада 35.219 ha, а на шумску 433 ha).

Стара Каџижа је име које је данашња Каџижа носила до након Првог светског рата да би се разликовала од Нове Каџиже, која је лежала са друге стране реке Тисе. Када је Нова Каџижа преименована у Нови Кнежевац, Стара Каџижа остала је само Каџижа. Назив овог места који се користи у мађарском језику јесте *Magyarkanizsa* (српски: Мађарска Каџижа). Градска управа је крајем 1934. одлучила да се место зове Павлов Град, за шта је требало одобрење Дунавске бановине.



Стара Кањижа је у првој половини 18. века имала милитарски статус. Становништво су чинили Срби граничари у Потиској аустријској граници. Када је новембра 1750. године обављено изјашњавање официра, у Кањижи за провинцијални статус су се изјаснили: капетан Стеван Зако, хаднађи Максим Нинчићев и Стеван Карапанџић, барјактари Никола Карапанџић, Стеван Зарић, Груја Чанадац и Георгије Зако. Одан свом животном војничком позиву био је само хаднађ Петар Бајанац.

Срби граничарски официри који су остали у провинцијалу добили су мађарско племство и мање земљишне поседе, који ће 1765. године остати њихови без ограничења. Тако су постали племићи земљепоседници са 58 ланаца земље у месту: лајтанти Сава Карапанџић, Лазар Међански и Максим Нинчић. Заставници (барјактари) су добили по 44 ланца земље: Стеван Зарић, Груја Чанади и Ђорђе Зако.

Седиште општине је градско насеље Кањижа. Општина Кањижа се састоји од 13 насеља. По подацима из 2011. године у општини је живело 25.343 становника, а природни прираштај је износио -7,2‰ (2004). По подацима из 2004. број запослених у општини износи 6.086 људи. У општини се налази 10 основних и 1 средња школа.

Насељена места општине Кањижа су: Адорјан, Велебит, Долине, Војвода Зимонић, Кањижа, Мале Пијаце, Мали Песак, Мартонош, Ново Село, Ором

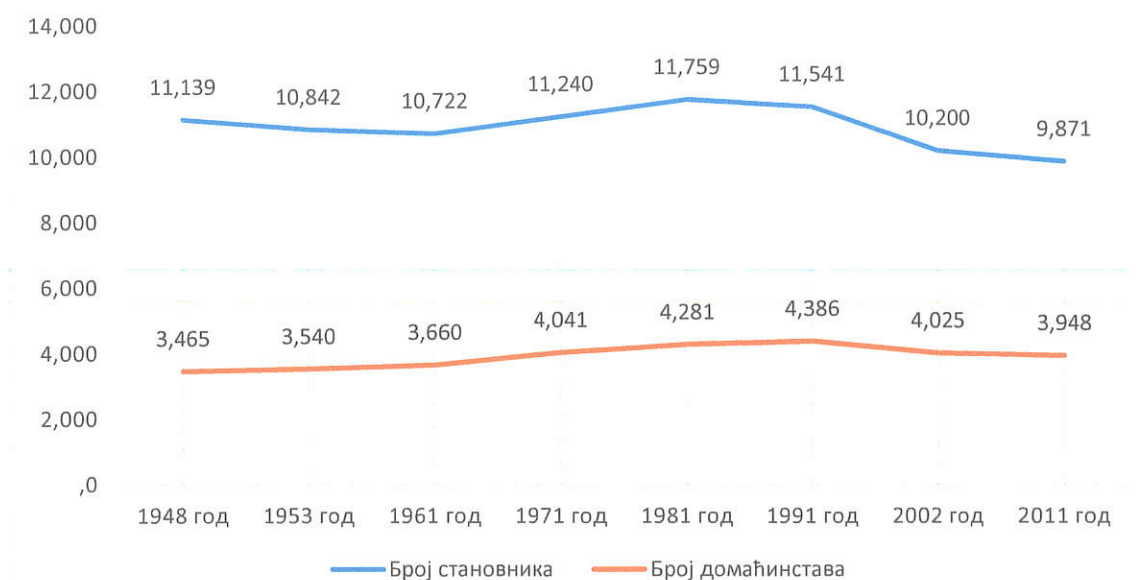
У насељу Кањижа живи 8.318 пунолетних становника, а просечна старост становништва износи 42,3 година (40,5 код мушкараца и 44,1 код жена). У насељу има 4.025 домаћинстава, а просечан број чланова по домаћинству је 2,45.

Ово насеље је углавном насељено Мађарима (према попису из 2002. године), а у последња три пописа, примећен је пад у броју становника.

Број становника у општини Кањижи временом опада што показују резултати пописа становништва који су приказани у табели 1 и на слици 1.

Табела 1 – Број становништва у пописима

Година пописа	Број становника	Број домаћинстава
1948.	11.139	3.465
1953.	10.842	3.540
1961.	10.722	3.660
1971.	11.240	4.041
1981.	11.759	4.281
1991.	11.541	4.386
2002	10.200	4.025
2011.	9.871	3.948



Слика 1 – Број становништва у пописима

У Републици Србији је на попису 2011. године регистровано 7.186.862 становника, стога из наведеног можемо закључити да општина Кањижа чини 0,13% становништва у односу на целу државу.

Основна концепција путне-друмске инфраструктуре је успостављање и изградња нових капацитета (обилазница државних путева II реда бр.111 и бр.119 око насеља Кањижа и Хоргош), као и изградња деонице на основном путном правцу ДП бр.24, Суботица – Горњи Брегкоји пролази кроз простор општине Кањижа.



Слика 2 – Урбанистички изглед општине Кањижа

Набројани капацитети би побољшали повезаност овог простора са окружењем, као и експлоатационе услове у оквиру остваривања веза са сировинским залеђем. У оквиру планског подручја изградњом државног пута I реда бр. 24 ван урбаних простора насеља, као саобраћајни капацитет вишег хијерахијског нивоа, својом изграђеношћу ће нудити висок ниво саобраћајне услуге, као и висок ниво безбедности у остваривању веза између региона.

Траса овог државног пута I реда је установљена и верификована кроз План вишег реда (ППППН ИК на основном путном правцу ДП бр. 24 "Банатска магистрала"). Ауто-пут Е-75 (ДП I реда бр. 22) граница Мађарске – Хоргош – Суботица и даље ће представљати саобраћајни капацитет овог простора, који ће пружати саобраћајне услуге највишег хијерахијског нивоа. Овај саобраћајни капацитет кумулише саобраћај ка даљем окружењу и на њега се надовезују остали путеви овог простора у затворени систем саобраћајница различитог хијерахијског нивоа.

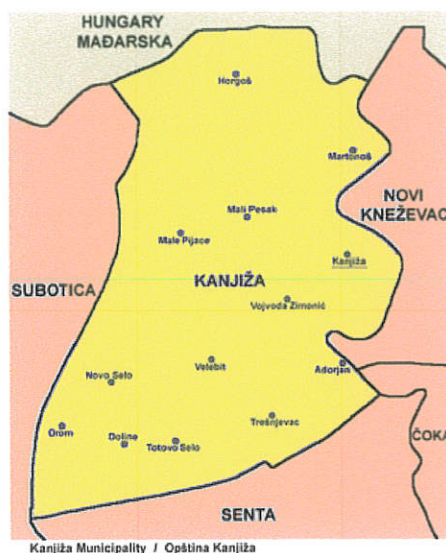
Државни пут I реда бр. 22.1 ће и даље бити важан сегмент путне мреже високог хијерархијског нивоа, који пролази кроз општински простор, као значајан друмски капацитет алтернативан ауто-путу и међуопштински повезни пут. Формирањем нове општинске саобраћајне матрице се употпуности побољшава веза између насеља, насеља са окружењем и насеља са сировинским залеђем.



Будући развој саобраћајних капацитета у оквиру овог простора потребно је усмерити на изградњу/реконструкцију сегмената саобраћајне мреже, који ће подићи квалитет веза са окружењем, на нивоу рационалног улагања у ове капацитете. Операционализација концепције у домену путног-друмског саобраћаја представља и изградња обилазнице око општинског центра Кањиже, како би се елиминисао транзит ван урбаног простора, односно како би се минимизирали негативни утицаји на животну средину посебно у светлу афирмације Кањиже као бањског центра европског ранга. Реализације изградње обилазнице захтева испуњавање саобраћајно -економских услова јер ова инвестиција тражи ангажовање већих финансијских средстава.

Такође, концепција измештања транзитних токова из насеља подразумева и дефинисање алтернативних праваца државних путева кроз изградњу ДП II реда бр. 119.3, за који је утврђена траса. У каснијој фази реализације саобраћајне концепције је и изградња обилазнице ДП бр. 119 око насеља Хоргош. Поред изградње горенаведених капацитета и стратешких опредељења у домену друмског саобраћаја за плански хоризонт, кроз задржавање свих изграђених саобраћајних капацитета и њихово уклапање у нову саобраћајну матрицу овог простора и окружења, потребно је истражити и могућност за функционално повезивање државних путева и железничких пруга суседних општина (Кањижа, Чока, Нови Кнежевац, Кикинда), а посредно региона Баната и Бачке у светлу попречног повезивања новог коридора "Банатске магистрале" и ауто-пута Е-75 са свим општинама у окружењу. Изградњом коридора "Банатске магистрале", проблем "избегавања" ауто-пута Е-75 би добио посебну димензију, јер би привучени саобраћај новим путним капацитетом знатно погоршао садашње стање транзитних токова у насељима (Кањижа, Нови Кнежевац, Чока) кроз које пролазе алтернативне саобраћајнице ауто-путу (ДП II реда бр. 24, 111, 112, 119 и 123).

Овакав стратешки приступ би захтевао изградњу новог моста преко Тисе (друмског или друмско-железничког), реконструкцију постојећих државних путева а неопходно би било обухватити га кроз регионални ПП. У погледу путне мреже локалног нивоа, као реализација стратешких циљева, намеће се изградња општинских путева, који по функцији буду оправдани, у зависности од економских ефеката који ће се том изградњом постићи.



Слика 3 – Граничне општине

Кроз општину Кањижа пролазе државни путеви I реда и државни пут II реда у укупној дужини од 65.846 метара. Такође кроз територију општине Кањижа пролазе и општински путеви дужине од око 56.600 метара. Укупна дужина путне мреже која у општини Каеижа је око 125.446 метара, а све је то приказано у табели 2.

Табела 2– Дужина путне мреже (дужине у метрима)

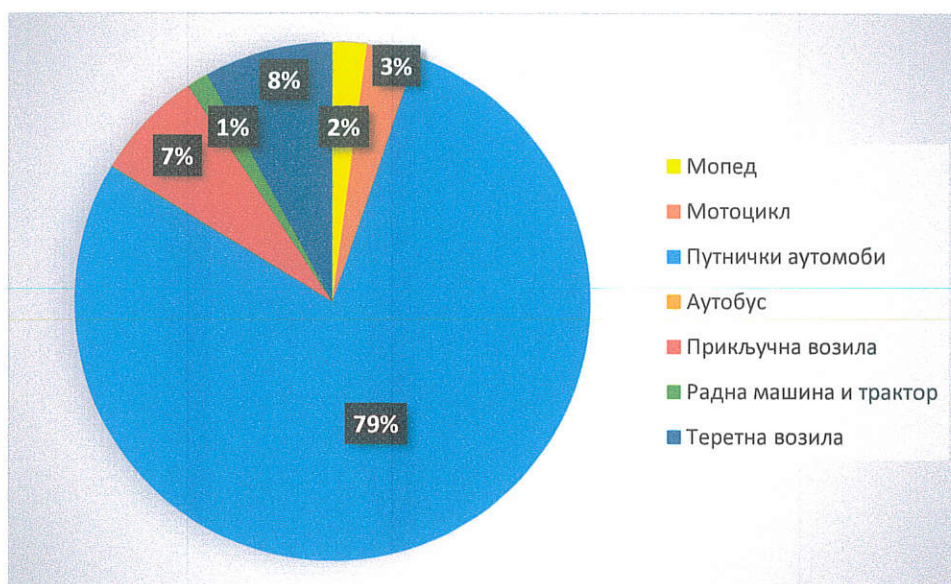
Општина	Укупно путне мреже	Државни пут II реда	Државни пут II реда	Општински путеви и улична мрежа
Кањижа	124.446	19.273	46.574	59.600

У општини Кањижа има регистровано укупно 9.142 возило, највише регистрованих има путничких возила, а најмање аутобуса. У табели 3 приказан је број регистрованих возила по категоријама у општини Кањижа.

Табела 3 – Регистрованих моторних возила

Врста возила	Мопед	Мотоцикл	Путнички аутомоби	Аутобус	Прикључна возила	Радна машина и трактор	Теретна возила
Бр.	194	287	7.172	4	625	126	734

Са слике број 4 се види да 79% чине путничка возила од укупног броја регистрованих возила у општини Кањижа, после путничких возила има највише прикључних возила, укупно 625, односно 7%. Укупан број регистрованих двоточкаша (мопеда и мотоцикала) је 481 и они чине 5% од укупног броја регистрованих возила.



Слика 4 – Процентуални удео броја возила

У Републици Србији има регистрованих 1.999.753 путничка возила, што значи да 0,36% путничких возила из Републике Србије чине путничка возила из општине Кањижа.

Један од показатеља мобилности становништва је степен моторизације који се изражава као број путничких аутомобила на 1000 становника или као број становника на једно путничко возило.

Табела 4. Степен моторизације на подручју општине Кањижа

Број становника	9.871
Број регистрованих путничких возила	7.172
Путничких аутомобила на 1.000 становника	726
Становника на 1 путнички аутомобил	1,38

У Републици Србији по попису када се посматра степен моторизације „Путничких аутомобила на 1.000 становника“ је 220, што је доста мање него у општини Кањижа. Док је у Србији просек 3,6 становника на један путнички аутомобил, а у Кањижи је 1,38 становника на један путнички аутомобил. Дакле степен моторизације је далеко већи у општини Кањижа у односу на просек Републике Србије.



1.2. ПРАВНИ ОКВИРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Како би се систем безбедности саобраћаја успоставио и одржао у некој друштвеној заједници, па тако и у локалној самоуправи (општини или граду), неопходне су институције и организације које су од значаја за безбедност саобраћаја и које својим деловањем чине систем безбедности саобраћаја. Веома је важно да се на територији која жели да успостави систем безбедности саобраћаја препознају најважније институције од којих ће свака посебно бити део система, док са друге стране, у међусобној интеракцији, повезивању и координацији активности, чине да сам систем функционише.

Свака институција или организација која чини и учествује у функционисању система безбедности саобраћаја својим пословима и активностима доприноси унапређењу безбедности саобраћаја. Свака у свом домену рада. Примера ради, уколико се на посматраној територији реализује кампања безбедности саобраћаја, коју покреће савет за безбедност саобраћаја, неопходно је у кампању укључити све институције које могу да допринесу да се циљеви кампање реализују.

Уколико је реч о кампањи у којој су млади возачи циљна група, потребно је укључити најмање: средње школе, ауто-школе, саобраћајну полицију, управљача пута на посматраној територији и удружење грађана или невладину организацију која се бави безбедношћу саобраћаја и уколико је иста део система безбедности саобраћаја. Уколико се реализују активности везане за повећање техничке исправности возила, поред савета за безбедност саобраћаја и саобраћајне полиције, у активност је пожељно укључити техничке прегледе и ауто-школе које функционишу на посматраној територији.

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

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



- Суд;
- Јавни тужилац;
- Средства јавног информисања;
- Научна, образовна и васпитна установа;
- Удружења из области безбедности саобраћаја.

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

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

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

Устав Републике Србије проглашава право на живот као неприкосновено. Из тога проистиче обавеза државе и свих субјеката безбедности саобраћаја да штите то право грађана. Устав проглашава и право на физички интегритет и право на личну безбедност.

Проглашавање тих права такође намеће обавезу Републици Србији да штити физички интегритет и безбедност учесника у саобраћају. Право детета на посебну заштиту, које проглашава Устав, намеће безбедност деце у саобраћају као приоритет, односно обавезу државе да заштиту деце у саобраћају истакне у први план.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018 и 23/2019) у чл. 13. предвиђа да Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом



и Националним планом. Поред правила саобраћаја уређује институционални оквир система безбедности саобраћаја, и финансирање система. Такође, у основи се овим законом уређује део система који се односи на возаче и возила, а закон садржи и одредбе које се односе на путеве. Закон о безбедности саобраћаја уређује и права и обавезе органа надлежних за контролу и регулисање саобраћаја, као и друге одредбе од значаја за систем безбедности саобраћаја.

Закон о јавним путевима („Сл. гласник РС”, број 41/2018 и 95/2018-др. закон) уређује управљање, заштиту и одржавање јавних путева. Свакако најважнија одредба која се односи на безбедност саобраћаја јесте обавеза управљача јавног пута да обезбеди несметано и безбедно одвијање саобраћаја на јавном путу. Поједине одредбе односе се на све јавне путеве, а поједине само на државне путеве, док се локалним самоуправама оставља да својим актима уреде пре свега заштиту и одржавање локалних путева и улица.

Однос са Законом о безбедности саобраћаја на путевима – у делу који се односи на настанак саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем итд.). 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 итд.).

Кривични законик („Службени гласник РС”, бр. 85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14) садржи главу која одређује кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, а заштитни субјекти јесу живот односно тело људи и имовина већег обима. Инкриминисане радње јесу пре свих: непридржавање саобраћајних прописа, уништење 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 („Службени гласник РС”, број 65/13) уређује прекршајни поступак, и прекршајне санкције. С обзиром да су најчешћи саобраћајни деликти саобраћајни прекршаји и с обзиром да су најчешћи прекршаји у Републици Србији они против безбедности саобраћаја на путевима, систем прекршајног кажњавања јесте веома значајан у репресивном делу система безбедности саобраћаја.

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 („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 63/09 – УС и 92/11) уређује поступање саобраћајно полицијских службеника у поступку контроле и



регулисања саобраћаја на путевима, односно одређује полицијска овлашћења у тим пословима.

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”.

Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ”, бр. 33/97, 31/01 и „Службени гласник РС”, број 30/10) јесте системски закон који уређује поступање управних односно извршних органа. Овај пропис примењује се у поступању органа надлежних за контролу (полиција, инспекција), али и органа надлежних за управљање безбедношћу саобраћаја односно техничко регулисање.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 – УС) 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 („Службени гласник РС”, бр. 111/09, 92/11 и 93/12) 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 („Службени гласник РС”, бр. 107/05, 72/09 – др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13 – др.закон и 93/14) уређује систем здравствене заштите као организоване и свеобухватне делатности друштва са основним циљем да се оствари највећи могући ниво очувања и унапређења здравља грађана, спречавање и рано откривање болести, повреда и других поремећаја здравља и благовремено и ефикасно лечење и рехабилитација.

Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 52/11, 55/13 и 35/15 – аутентично тумачење) уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања. Пропис треба да пружи 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 имају знање неопходно за безбедно и одговорно учествовање у саобраћају.

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

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

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

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

1.3. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

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



новчаних казни. Од овог износа 50% је намењено унапређењу безбедности путне инфраструктуре, а других 50% конкретним активностима за унапређење безбедности саобраћаја, односно за:

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

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

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

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

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

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



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



2. УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Безбедност саобраћаја је појам чије се значење изводи из описа опасности и ризика у функционисању система саобраћаја. Схватање безбедности се готово поистовећује са појмом ризика учешћа у саобраћају јер је ризик лакше одмерити и практично преовладава схватање да саобраћају више одговара опис опасности који је изведен из појма ризика, односно учешћа у саобраћају (употребе технички неисправног возила, вожња под посебним атмосферским условима). Овакве карактеристике претходне ситуације описују објективни ризик, а субјективни ризик је величина која зависи од процене објективног ризика односно опасности кроз процену способности. Субјективни ризик је теже утврдити због тога што је индивидуални доживљај ситуација у саобраћају комплексан. Ризичним се сматра излагање опасности, за коју је извесно да постоји јер се оправдано очекује штетна последица услед деловања извора опасности. Апстрактна и конкретна опасност имају исте одлике ризика, односно одлике објективног ризика и истовремено се узимају у обзир и чиниоци субјективног ризика.

Безбедност саобраћаја треба да елиминише опасности из саобраћаја, утиче на објективни ризик одвијања саобраћаја и субјективни ризик учешћа у саобраћају. У сваком случају, апсолутна заштита саобраћаја је тешко остварљива и због тога циљ безбедности у саобраћају је да оствари оптимално деловање заштите, искористи могући утицај на опасност и успостави примерену контролу ризика. Потребно је познавање целокупног система и организованост саобраћаја које треба узети у обзир јер појединац не може да контролише све ризике учешћа у саобраћају.

Циљ управљања безбедношћу друмског саобраћаја је унапређење процеса одвијања саобраћаја кроз смањење броја и последица саобраћајних незгода. Управљање безбедношћу у саобраћају мора бити конкретно. Са једне стране саобраћај је користан за људе узимајући у обзир његову покретљивост и избор, а са друге стране непрестано учеснике у саобраћају излаже разним опасностима и последицама тако да управљање безбедношћу саобраћаја треба да стоји између њих и да их повеже на правилан начин. Управљање безбедношћу саобраћаја значи дати приоритет безбедности, инфраструктури, потребно је улагање финансијских средстава сваке државе, подршка управљивости система итд.

Основни предуслови које треба створити да би се могло управљати безбедношћу саобраћаја, између осталог, су:

- Свеобухватан, стабилан систем организације друштва, уз општи ниво ангажовања друштвене заједнице (шира друштвена основа, односно укључивање већег броја институција).
- Побољшање структуре мера друштвене интервенције кроз преузимање већег броја, пре свега, превентивних мера.



- Дати одговарајуће место безбедности саобраћаја међу опште признатим потребама друштва.
- Дефинисање циљева и стратешких активности којима ће се ти циљеви остварити на подлози изучених појавних облика и узрока саобраћајних незгода.
- Програмирани рад (уместо непрограмираног), што подразумева постојање квалитетних, стручно утемељених, осмишљених, конкретних, економски оправданих, практично спроводљивих програма и планова безбедности саобраћаја.
- Поуздан информациони систем, чији се значај цени, а чији се подаци стручно тумаче и који су доступни великом броју институција. То подразумева успешну интеграцију технологија за сакупљање података, стручну анализу постојећег стања, дефинисање природе и величине проблема, управљање и комуникацију релевантним информацијама.
- Систематска примена стручно верификоване политике, праксе и рационално коришћење ресурса безбедности саобраћаја.
- Постојање националног тела за безбедност саобраћаја, као и координационалних тела за безбедност саобраћаја на свим нивоима административног организовања.
- Озбиљне и оспособљене научне институције које се на мултидисциплинаран начин баве изучавањем проблема безбедности саобраћаја и применом одговарајућих мера.
- Дефинисање јасне улоге институција у систему безбедности саобраћаја, посебно однос између органа управе и других институција.
- Оптимална децентрализација одлука и финансијских средстава, како би и локалне институције безбедност саобраћаја осећале као свој проблем.
- Партнерство, између јавног и приватног сектора, стварање интеракције између свих институција и корисника пута. Нарочито повећати учешће у систему приватног сектора (предузећа, индустрија, транспорт, трговина и др.), укључујући полујавне и приватне природне помагаче и partnere.
- Дефинисање одговорности институција за стање у овој области.
- Стално праћење, преиспитивање и унапређење рада институција.
- Стално праћење и вредновање улоге, учинка, ефеката, домета и граница сваке мере друштвене интервенције која се предузима.
- Јачање уставности и законитости, функционисање правне државе и развој друштвених односа (законитост, између осталог, има и значајне превентивне ефекте).

Стратегија безбедности саобраћаја представља систематизоване и формализоване приказе најважнијих обележја постојећег стања,



квантификована обележја жељеног стања (визије и циљеви) и основне правце рада у циљу приближавања жељеном стању (управљачке мере).

Стратегија представља оквире за планирање рада у области безбедности саобраћаја. Стратегија може да се наставља на стратегијске документе о развоју саобраћаја, односно да произилазе из тих докумената. Међутим, веома је важно међусобно усаглашавати документе на различитим нивоима.

Стратегија у области безбедности саобраћаја представља систем научних сазнања и вештина реаговања на проблеме безбедности саобраћаја и начина 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 и локалног нивоа 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.

Основни елементи стратегије су:

- Визије. Визије безбедности саобраћаја, по државама, зависе од њиховог степена развоја и тренутног стања безбедности саобраћаја. Визије могу бити достигнуте када буду прихваћене и разумљиве од стране појединца и друштва. 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.
- Циљеви. Да би се у потпуности искористила могућа побољшања у безбедности саобраћаја до којих се долази на основу нових сазнања, искуства и технолошког напретка, многе земље постављају различите циљеве (нпр. смањење броја саобраћајних незгода или промена понашања учесника у саобраћају и др.). Оно што један циљ чини



различитим од прогнозе јесте намера која стоји иза њега: циљ је прогноза која је предпостављена да мотивише и једино ће бити остварена ако се учини захтевани напор. 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 (акције). Друштвени став и однос према негативним појавама у саобраћају може се сагледати анализом система реаговања. Од избора мера, њихове садржине и начина спровођења зависе ефекти и у којој мери ће поједине мере бити схваћене и од коликог броја корисника пута прихваћене. Да би их прихватили морају схватити њихову улогу, сврху и значај. Мере и акције које су усмерене на суштинске проблеме безбедности саобраћаја лакше ће бити прихваћене и схваћене.

Значај дефинисања циљева је што они:

- припремају основе за консензус када је у питању идентификација и имплементација контрамера,
- мотивишу оне који доприносе њиховом остварењу,
- омогућавају рангирање и имплементацију мера сагласно смањењу саобраћајних незгода које може да оствари свака мера,
- подижу општи ниво ангажовања шире заједнице када је у питању безбедност саобраћаја,
- омогућавају процену учињеног напретка и идентификују простор за будуће активности у безбедности саобраћаја.



3. СВЕТСКА ПРАКСА О УПРАВЉАЊУ И СТРАТЕГИЈАМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

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

Литерарни преглед најзначајнијих међународних докумената у периоду од последњих 15 година обухватио је различите групе докумената, почев од литературе на међународном нивоу, до прегледа стратешких докумената о безбедности саобраћаја у градовима. Представљени су најзначајнији подаци везани за глобалне и националне трендове настрадалих у саобраћајним незгодама, као и најважнији узроци настанка саобраћајних незгода (вожња у алкохолисаном стању, непоштовање ограничења брзине, неадекватна инфраструктура...). Поред тога, издвојени су и начини решавања проблема настанка саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода, као што је повећање ефикасности при спровођењу медицинских интервенција, едукација о безбедности саобраћаја кроз школовање, изградња "опраштајућих путева" и сл.

У представљеној литератури изразито је наглашен значај системског приступа, односно координираног деловања утицајних субјеката (надлежно министарство, полиција, медицинске установе, грађанство, судство...), као најважнијег елемента за успешну реализацију циљева стратегије безбедности саобраћаја.

Имајући у виду комплексност саобраћаја и безбедности саобраћаја, стратешко планирање се данас суочава са великим изазовима, а први међу њима је проналажење одговарајућег метода за дефинисање структуре и садржаја стратешких докумената из области безбедности саобраћаја. Осим тога, од посебног значаја код доношења стратешких докумената је да у процес формирања, доношења, спровођења, реализације, праћења ефеката итд, мора бити укључен и "увучен" велики број утицајних субјеката, али и најшира јавност. На тај начин се подиже свест о значају проблема у безбедности саобраћаја и осигурава спровођење мера и акција, предвиђених стратешким документима.



Први корак при изради стратегије представља дефинисање постојећег стања, а прву фазу првог представља истраживање и детаљна анализа најбоље светске праксе. Потребно је анализирати већ постојеће начине решавања уочених проблема, на какав начин делују примењене мере, односно какви су остварени резултати и ефекти. Наиме, уколико постоји сличан проблем, који је већ неко решавао, могуће је да ће директна примена решења дати резултате и у другим условима и околностима, или ће пак предложена мера претрпети одређене модификације, или ће се из неког разлога, објективног или субјективног, применити сасвим нова мера за решавање уоченог проблема.

У другом кораку се на основу претходне свеобухватне анализе постојећег стања дефинишу проблеми у безбедности саобраћаја, односно тзв. инвентар проблема у безбедности саобраћаја на општинском нивоу. Након анализе постојећег стања могу се идентификовати фактори ризика и области ризика, односно проблеми у безбедности саобраћаја. Проблеми у безбедности саобраћаја се групишу у кључне области којима би требало да се бави стратегија безбедности саобраћаја. Код дефинисања кључних области потребно је на првом месту водити рачуна да број кључних области буде прихватљивих размера. Другим речима, када се уоче проблеми безбедности саобраћаја потребно је дефинисати неколико кључних области којима ће се стратегија бавити у основи, а никако дефинисати нпр. на десетине кључних области.

Трећи корак подразумева давање смерница и дефинисање активности и мера за решавање проблема у безбедности саобраћаја. Познавањем проблема на свакој општини понаособ могуће је дефинисати акционе планове за сваку општину. Акциони план је скуп мера и акција који се користе ради достизања пројектованог циља. Формирањем акционих планова на нивоу општина дефинисан је правац деловања по питању кључних области.

Управљање безбедношћу саобраћаја према циљевима: Критичка анализа Норвешког приступа

Норвешка Администрација за јавне путеве развила је свеобухватан систем за управљање безбедношћу на путевима према циљевима. У склопу Националног транспортног плана за период 2010-2019, формулисан је широк спектар циљева у погледу понашања учесника у саобраћају, стандарда за безбедност возила и безбедност путева. Ови циљеви произашли су из главног циља – смањење броја погинулих и тешко повређених учесника у саобраћају за 50%, до 2020. године.

Овај рад описује карактеристике система и садржи његову критичку анализу, при чему су идентификовани фактори који утичу на ефективност управљања према циљевима. Закључак је да, иако систем управљања према циљевима у Норвешкој има велики број позитивних карактеристика, он такође има и доста слабих тачака које би могле да ограниче ефективност. Због тога се не може тврдити да ће главни циљ смањења погинулих и тешко повређених за 50% заиста бити остварен. Циљ није реализован, углавном због чињенице да



норвешки политичари не подржавају идеју квантитативних циљева безбедности на путевима. Мало је вероватно да ће сви постављени циљеви бити реализовани до 2020, јер се неки циљеви односе на резултате који су ван надлежности норвешких власти, а остали циљеви су сувише амбициозни.

У оквиру овог система има сувише много циљева. Да би се формирао ефективан систем управљања безбедношћу на путевима према циљевима, неопходно је следеће:

- (а) концентрација на неколико кључних циљева усмерених на факторе који имају велики утицај на безбедност (брзина, вожња под дејством алкохола и употреба сигурносног појаса);
- (б) добијање чврсте подршке државних власти, односно водећих политичара;
- (в) креирање система подстицаја у оквиру којег би постизање циљева било награђивано, а одговорна лица која не постигну циљеве била би кажњавана.

Овакав систем подстицаја је неопходан, обзиром да је за потпуну реализацију свих циљева потребан допринос неколико владиних агенција.

Унапређење стратегије третмана црних тачака

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

Постоји оквир за унапређење програма кроз ригорознију и систематску примену процедура за идентификацију локација црних тачака. На пример, при третирању рута на којима је однос између незгода у току дана и ноћи значајно изнад просека, за унапређење безбедности саобраћаја, требало би применити мере унапређења осветљења.

Пешаци представљају најугроженију и најрањивију групу учесника у саобраћају, зато је јако битно третирати локације где долази до великог броја незгода са учешћем пешака. Подизање нивоа безбедности саобраћаја могуће је постићи инсталацијом сигнала, са могућношћу управљања од стране пешака, уз примену осталих контрамера, као што су непрекидне ограде, изградња разделних острва за пешаке, мерама за контролу брзине возила.

Умањење броја проклизавања возила на коловозу, постиже се додатним мерама за смиривање брзина возила пре уласка у хоризонталне кривине, на местима где је радијус кривине мањи од минималног радијуса за постојеће ограничење брзине. Потребно је узети у обзир процену исплативости



реконструкције коловоза, са фокусом на радијус кривине, додатно витоперење, заливање ивица и унапређену дренажу. Већа отпорност на проклизавање коловозне конструкције се може постићи и бољим дизајном и употребом савременијих материјала за израду коловоза.

Боља уочљивост табли саобраћајних знакова на стубовима, тамо где је видљивост значајно ограничена, може се постићи допунским непрекидним или трепћућим светлосним знаковима, при чему би стратегија одржавања требало да има висок приоритет код овог начина третирања црних тачака.

Подаци који су коришћени у процени Програма црних тачака ТАС за 1992/94 су ажурирани и комбиновани са подацима из 1994/96. Процене смањења броја незгода су поново прорачунате уз употребу квази-експерименталног дизајна са контролним групама, са анализом односа вероватноће која групише сличне типове третмана. Главни налаз студије представља чињеница да од 75 анализираних третираних локација, 34% нису биле локације црних тачака у периоду пре, 30% су биле црне тачке које су успешно третиране и 36% су биле црне тачке чији третман није имао жељени ефекат.

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

Резолуције Уједињених Нација закључно са резолуцијом број 64/255, од 10. маја 2010. године наглашавају значај за земље чланице да наставе да користе препоруке из Извештаја о превенцији повреда у друмском саобраћају, као оквир за деловање ради унапређења безбедности саобраћаја, посебно обрађујући пажњу на главне факторе ризика које су у њему идентификоване, и то не коришћење сигурносних појасева, не коришћење заштитних седишта за децу у возилима, неношење kacиге, вожња под утицајем алкохола, небезбедна брзина и недостатак одговарајуће инфраструктуре, са посебним освртом на рањиве учеснике саобраћаја.

Резолуција Уједињених Нација 64/255 позива државе чланице да учествују у пројектима које организује УН, на пружање помоћи земљама са средњим и нижим националним дохотком за остваривање њихових циљева у безбедности саобраћаја, јачање међународне сарадње узимајући у обзир потребе земаља у развоју да изграде капацитете у безбедности саобраћаја, пружање финансијске и техничке помоћи јачању капацитета земаља у развоју.

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

Током 2004. године, Светска здравствена организација (WHO) и Светска банка (WB) су заједнички објавили Светски извештај о превенцији повреда у друмском саобраћају. У извештају су приказани показатељи тежине последица услед повреда у друмском саобраћају и препоручен је низ акција које би државе могле да реализују. Повреде услед саобраћајних незгода у друмском саобраћају представљају главни здравствени проблем у европском региону WHO (53 земље учеснице) и доводе до преране смрти око 120.000 људи сваке године. Оне су

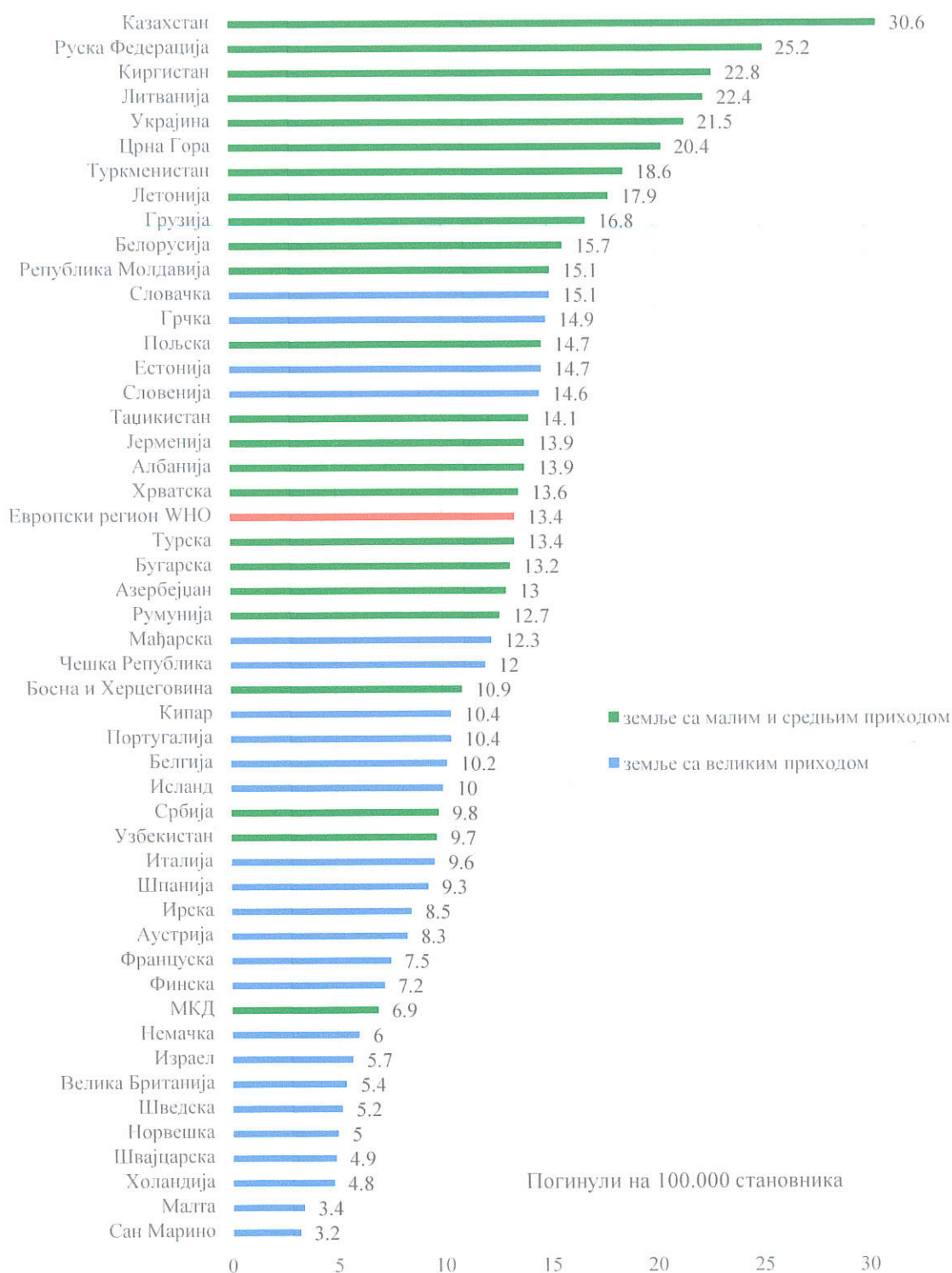


водећи узрок смрти код деце и младих одраслих људи од 5 до 29 година. Поред погинулих, оцењује се да око 2,4 милиона људи бива тешко повређено или примљено у болнице сваке године. Поред бола и патње којима су изложене породице, повређени у друмском саобраћају изазивају значајне економске губитке за друштво и до 3% укупног домаћег бруто производа у свакој земљи.

Пешаци, бициклисти и моторизовани двоточкаши представљају 39% свих погинулих у друмским саобраћајним незгодама. Стопа смртности од повреда у друмском саобраћају у региону износи 13,4 на 100.000 становника, што је мање од глобалне стопе од 18,8 на 100.000 становника. Међутим, у региону су и даље присутне велике неједнакости, што показују стопе смртности (ови подаци су моделирани у неким земљама, како би се кориговале разлике у дефиницијама и потпуности). Стопа у земљама са малим и средњим приходима је 18,7 на 100.000 становника, два пута већа него у земљама са великим приходима (7,9 на 100.000 становника). Нордијске земље имају најмање стопе смртности у региону и на свету (просечно 5,7 на 100.000 становника). Насупрот томе, просечна стопа смртности у CIS земљама (заједница независних држава или савез које чине 10 бивших СССР република, 21,8 на 100.000 становника) је скоро четири пута већа. Казахстан тренутно има највећу стопу смртности у региону (30,6 на 100.000 становника), после чега следе остале CIS као што је Руска Федерација (25,2 на 100.000 становника) или Киргистан (22,8 на 100.000 становника). Међу земљама Европске Уније, Летонија и Литванија имају највеће стопе смртности (22,4 и 17,9 на 100.000 становника, респективно).

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

Расподела рањивих учесника у саобраћају у региону битно се разликује. У ЕУ највећи проценат жртава чине возачи моторизованих двоточкаша и бициклисти. У Грчкој, на Кипру, у Италији и Француској, међу жртвама друмских саобраћајних незгода има највише возача моторних двоточкаша, више од 1 на 4 погинуле особе. Делимични разлог за то је већа употреба моторних двоточкаша у овим земљама, нарочито у градским срединама, као и могућност добијања дозволе пре 18 година. У земљама CIS међу погинулима је највећи проценат пешака: 37% од свих погинулих на путевима. Украјина, Таџикистан и Киргистан имају највећи удео жртава у региону (56%, 44% и 43%, респективно). Један од разлога је чињеница да су градови у многим CIS земљама пројектовани у време када је моторни саобраћај био веома ограничен, а на путевима је највише било професионалних возача. Побољшање друмске инфраструктуре, обуке возача и принуде нису успели да прате појачање моторизованости. Потребе рањивих учесника у саобраћају још увек нису сасвим узете у обзир. На пример, у већини земаља CIS, ограничење брзине у насељу је и даље 60 km/h.



Слика бр. 5 – Стопе смртности од повреда у друмском саобраћају на 100000 становника, на подручју Европског региона Светске здравствене организације

У циљу заштите рањивих учесника у саобраћају требало би поставити максимално ограничење брзине у насељу до 50 km/h. Локалне власти би требало да имају овлашћење да пооштре ограничења брзине у стамбеним областима на 30 km/h. Неопходна је строга принуда ограничења брзине од стране полиције,



при чему би требало да буду усвојени и примењени свеобухватни закони о обавезној употреби кацига за све возаче моторизованих двоточкаша. Поред тога, градски планери и друмски инжењери морају координирано да спроводе унапређење инфраструктуре, као што су пешачке зоне, мере за умиривање саобраћаја, пешачки прелази, пешачки мостови и подземни пролази и бициклистичке стазе.

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

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

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

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

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

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



активности локалних власти и њихових партнера, уз учешће и информисање јавности.

Локалне власти усмеравају развој и формирају правни основ за имплементацију Стратегије, док остале агенције и партнерства за безбедност на путевима заузимају централно место у реализацији активности на развоју и имплементацији. Ефективна координација доприноси различитих локалних агенција, које употпуњују предузете активности на националном нивоу, представља кључни део локалних стратегија. Главни циљ Стратегије је смањење броја страдалих, нарочито погинулих и тешко повређених, при чему циљеви стратегије морају бити усклађени са општим циљевима друштва.

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

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

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



Табела бр. 5 – Кључне компоненте локалне стратегије безбедности саобраћаја

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

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

Комбиновањем мера едукације, принуде и инжењеринга остварују се већи ефекти у односу на суму ефеката мера из појединачних области. Дефинисање начина финансирања и усмеравања средстава представља кључни услов за ефективан рад партнерстава, па је у складу са тим неопходно постизање договора међу члановима партнерстава (као што су локалне власти, полиција, ватрогасне и спасилачке службе) о расподели финансијских средстава.



Праћење реализације и ефективности дефинисаних мера у стратегији безбедности на путевима, без обзира да ли су у питању инжењерске или едукативне мере, требало би да представља интегралну компоненту Стратегије.

СЗО – Приручник за превенцију повреда у друмском саобраћају

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

СЗО афричког региона има највишу стопу смртности, са 28,3 смрти на 100.000 становника, а незнатно боља ситуација заступљена је у земљама ниског и средњег дохотка источно-медитеранског региона, са 26,4 смрти на 100.000 становника. Процењено је да у земљама СЗО западно-пацифичког региона и СЗО југо-источног региона Азије, броја смртно страдалих у саобраћају износи 50% у односу на број смртно страдалих у саобраћају на светском нивоу.

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

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

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



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

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

Вожња под утицајем алкохола је битан фактор који утиче на вероватноћу учествовања у саобраћајној незгоди, као и на озбиљност последица (повреда) саобраћајне незгоде. Учесталост вожње након конзумирања алкохола варира од државе до државе, али у свим државама представља главни фактор ризика за настанак незгода у друмском саобраћају. У многим земљама са високим дохотком, око 20% возача који су смртно страдали у саобраћајним незгодама, имали су већу концентрацију алкохола у крви од максимално дозвољене. Студије у земљама са ниским дохотком су показале да је 33% до 69% возача, који су смртно страдали у саобраћајним незгодама, имало алкохол у крви. Ризик учешћа у саобраћајној незгоди, лица која су под утицајем алкохола, варира у односу на године старости, тако да су тинејџери знатно угроженија категорија возача, у односу на старије возаче. При истој концентрацији алкохола у крви, ризик од смртог страдања у судару смањује се са повећањем година старости и искуства возача.

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

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

- разматрање питања безбедности саобраћаја, при планирању нових путева,



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

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

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

Генерална скупштина Уједињених Нација је 01. децембра 2005. године донела Резолуцију унапређења глобалне безбедности на путевима. Основ за доношење ове Резолуције, између осталог, била је велика забринутост због пораста броја погинулих и повређених у друмском саобраћају, извештај генералног секретара о глобалној кризи на пољу безбедности на путевима и прва Глобална недеља безбедности на путевима у организацији Светске здравствене организације.

Основе за доношење Резолуције биле су и:

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

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



и побољшање међународних норми за безбедност саобраћаја кроз активности Радне групе за безбедност саобраћаја.

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

СЗО – Светски извештај о превенцији повреда у друмском саобраћају

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 живота због повреда у друмским саобраћајним незгодама. Према прогнозама, између 2000. године и 2020. године, број погинулих у друмском саобраћају ће бити мањи за 30% у земљама са високим приходима, док ће у земљама са малим и средњим приходима овај број бити значајно повећан. Без одговарајућег деловања, прогнозирано је да би до 2020. године, повреде у друмском саобраћају, могле да се налазе на трећем месту на листи водећих глобалних узрока болести и повреда.

Табела бр. 6 – Кључне компоненте локалне стратегије безбедности саобраћаја

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

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



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

Табела бр. 7– Фактори безбедности саобраћаја

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

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



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

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

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

Друмске саобраћајне незгоде су предвидиве, па се могу и спречити. У циљу суочавања са овим проблемом, требало би да постоје блиска координација и сарадња, холистички и интегрисани приступ, уз учешће више сектора и више дисциплина. Иако постоји много интервенција којима би могли бити спашени животи, политичка спремност и посвећеност су од суштинске важности и без њих се мало тога може постићи.

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

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

У централном Лондону је 17. фебруара 2003. године уведен програм наплаћивања застоја, са примарним циљем смањења саобраћајних застоја у зони наплаћивања и у њеној близини. Праћењем саобраћајних параметара, у зони наплаћивања и на унутрашњем кружном путу, идентификовани су позитивни ефекти, између осталог и веће смањење броја саобраћајних незгода, него у осталим деловима Лондона. Наиме, бициклистички саобраћај је интензивирао за 20%, уз смањење саобраћајних незгода са бициклистима за 7%,



при чему је обим аутомобилског саобраћаја умањен за 30%, уз смањење саобраћајних незгода са учешћем аутомобила од 28%. Један од ефеката је било и смањење броја саобраћајних незгода са учешћем пешака, од 6%.

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

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

Три четвртине особа које су учествовале у саобраћајним незгодама су мушкарци, при чему је ова разлика међу половима нарочито изражена у старосној групи од 15-29 година: мушкарци представљају око 80% жртава у тој старосној групи.

Мушкарци у просеку више користе моторна возила од жена, укључујући она са највећом стопом погинулих као што су мотоцикли. Даље, они чешће испољавају опасно понашање, као што је случај са прекорачењем брзине и вожњом под утицајем алкохола, услед чега се повећава како вероватноћа саобраћајних незгода, тако и тежина последица. Земље из европског региона значајно се разликују у стопама смртности изазваним повредама у друмском саобраћају.

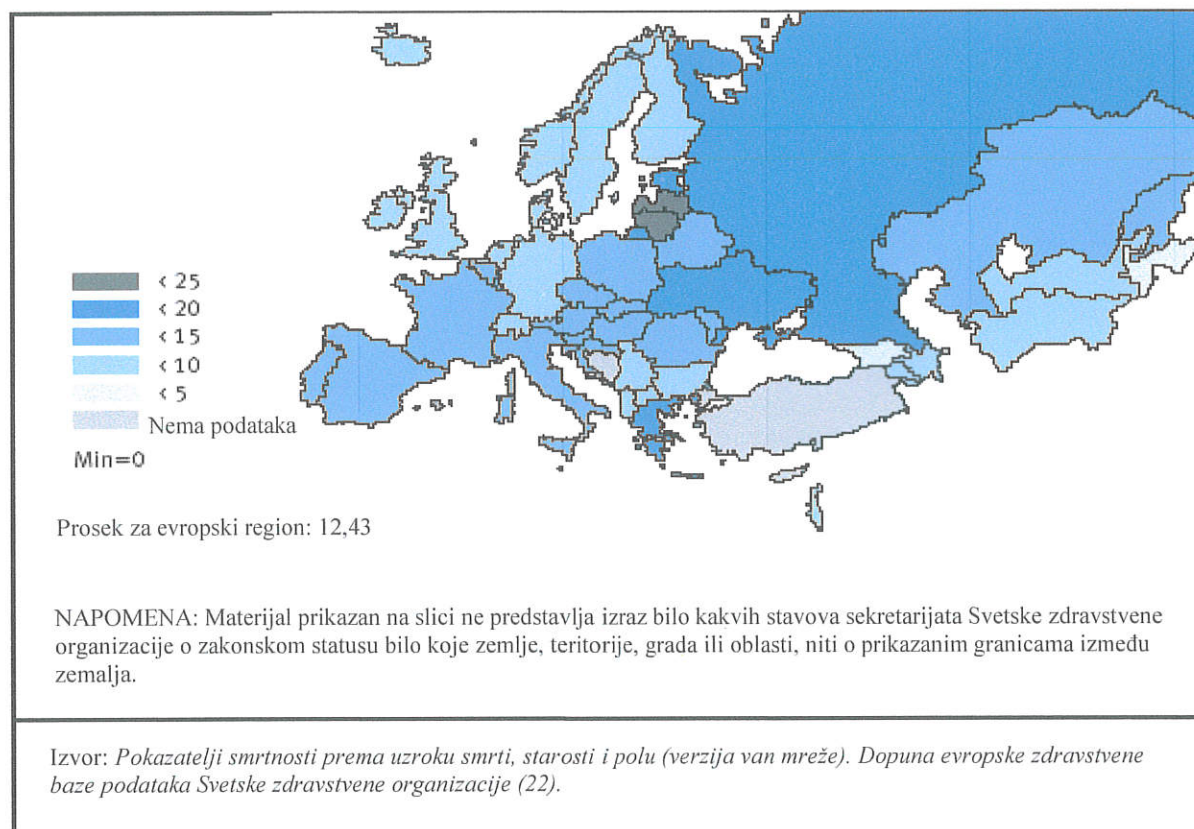
Према европској здравственој бази података Светске здравствене организације, земље са најмањом и највећом стопом повређених разликују се 11 пута. Летонија, Литванија, Руска Федерација и Грчка (у опадајућем смеру) имају највеће стопе у региону. Међутим, веома ниске стопе смртности пријављене од стране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

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

Просечна стопа погинулих у земљама Комонвелта независних држава била је скоро три пута већа него у нордијским земљама (Данска, Финска, Исланд, Норвешка и Шведска). Ова разлика није се нарочито променила од средине до краја 1990-тих.



У западном делу региона, мада је број погинулих у друмском саобраћају наставио да се смањује, напредак је последњих година нешто успорен, чак и у земљама које су увек имале добре перформансе.



Слика бр. 6 – Стандардизоване стопе смртности услед повреда у саобраћајним незгодама, на 100000 становника у европском региону СЗО

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

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



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

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

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

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

Активности на унапређењу локалне безбедности саобраћаја би требало да укључују:

- разматрање и разумевање локалне ситуације и околности у саобраћају,
- увршћавање одредби које се односе на рањиве учеснике у саобраћају, попут пешака, бициклиста, деце, старијих људи, у правне акте, као и дефинисање конкретних мера за подизање нивоа безбедности у саобраћају ових група, у градском окружењу,
- подстицање безбеднијег понашања учесника у саобраћају и спровођења принуде поштовања саобраћајних прописа,
- унапређење постојећег стања, са аспекта безбедности саобраћаја, краткорочним и средњорочним мерама чија је имплементација једноставна.

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

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



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

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

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

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

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

Без прикладних механизма финансирања није могуће имплементирати стратегију безбедности саобраћаја ни очекивати жељене резултате. На локалном и општинском нивоу, посебно су важни извори финансирања од наплаћених казни за саобраћајне прекршаје, приватно спонзорство и локалне буџетске линије, допуњене националним средствима, намењеним финансирању



активности из домена безбедности саобраћаја. Количина средстава ће зависити од циљева локалних власти, који су наведени у плану безбедности саобраћаја.

Градови у покрету: преглед транспортне стратегије у градовима Светске банке

На основу статистичких података, сваке године 0,5 милиона људи погине и скоро 15 милиона бива повређено у земљама у развоју, у саобраћајним незгодама у градовима, са директним економским трошковима између 1 и 2 процента светског бруто домаћег производа. Већина жртава су сиромашни пешаци и бициклисти, тако да страх за личну безбедност значајно интересовање за пешачење и вожњу бицикла. Овај притисак на сиромашну популацију може бити умањен кроз унапређење пројектовања путева, адекватним регулисањем саобраћаја, ефикасним медицинским услугама и политиком.

Безбедност градског превоза зависи од неколико битних сегмената, као што су разумевање података о безбедности саобраћаја (подаци о угроженим групама учесника), пројектовање инфраструктуре (безбеднији путеви и улице), ефикасније регулисање саобраћаја у градовима, медицинска политика (повећање капацитета установа), институције (међусобна координација). Стратегија безбедности градског превоза се заснива на прикупљању података о проблемима у градском превозу, увођењу елемената безбедности у свим пројектима, обуци особља, принуди у областима са највишим степеном непоштовања прописа, формирању Комитета на високом нивоу градских управа и дефинисању начина финансирања стратегије.

У погледу опште безбедности, потребно је уложити озбиљне напоре у анализу природе и значаја несигурности у сектору јавног превоза, као и у активирање политичких инструмената за суочавање са овим проблемом. Неке од предложених активности су:

- прикупљање и анализа података о личној сигурности у јавном превозу,
- подизање нивоа свести о проблему, уз ангажовање полицијских власти за хапшење, а судова у доношењу адекватних пресуда деликвентима,
- увођење уличног осветљења – предвиђеног за унапређење сигурности пешака – и увођење осветљења улица, нарочито у оквиру пројеката побољшања услова живота у сиромашним квартовима,
- охрабривање учешћа јавности у пројектима.

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

Према статистици Организације за економску сарадњу и развој (OECD), у свету приближно 700.000 људи, сваке године смртно страда у саобраћајним незгодама. Кључ за подизање нивоа безбедности у већини земаља представља један посвећени, кохерентан програм безбедности саобраћаја са временским оквиром и квантификованим циљевима за смањење броја фаталних и тешких незгода. За постизање амбициозних циљева неопходни су воља, сарадња и посвећеност свих утицајних субјеката у области безбедности саобраћаја.



Одговорност стоји на страни чланова владе, националних, регионалних и локалних политичара, јавних и грађанских институција и асоцијација, приватних компанија, возача и других корисника путева.

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

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

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

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

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



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

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

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

Информисање о негативним утицајима и опасностима при непоштовању ограничења брзине, може бити спроведено кроз школске програме и обуку возача. Овом проблему мора се поклонити пажња у ваншколском образовању, као и на интернету, у разговору родитеља са децом, у компјутерским играма, међу вршњацима у програмима рехабилитације, што су све корисни инструменти за деловање на возаче који прекорачују брзину.

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

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



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

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

УН - Глобални план декаде за безбедност на путевима 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. Пројекат је усмерен ка представницима националних и локалних власти, цивилног друштва и приватних компанија који желе да током наредне деценије ускладе своје активности са активностима на глобалном нивоу.

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

Водећи принципи на којима је заснован план Декаде су укључени у приступ "безбедног система". Овај приступ има за циљ да развије систем друмског саобраћаја који ће бити у могућности да се боље прилагоди људским грешкама и да узме у обзир рањивост људског тела. Он полази од прихватања људске грешке,



а у складу са тим и схватања да се саобраћајне незгоде не могу у потпуности избећи.

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

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

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



Слика бр. 7. – Приказ главних области деловања (стубова)

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

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

Трећа област обухвата активности подстицања примене програма оцењивања нових аутомобила у свим регионима света у циљу повећања доступности информација потрошачима о безбедносним карактеристикама моторних возила и подстицања договора који би осигурао да сва нова моторна возила буду опремљена сигурносним појасевима који задовољавају законске прописе и да одговарају важећим стандардима "креш" тестова. Поред тога, потребно је подстицати универзалну примену технологија избегавања незгода



са доказаном ефикасношћу, као што су електронска контрола стабилности и систем против блокаде точкова на мотоциклима.

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

Поред тога, препоручено је доношење и усклађивање закона о ношењу мотоциклистичких кацига 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 (нпр. систем зеленог картона).

Решавање проблема везаних за безбедност саобраћаја: стратегија

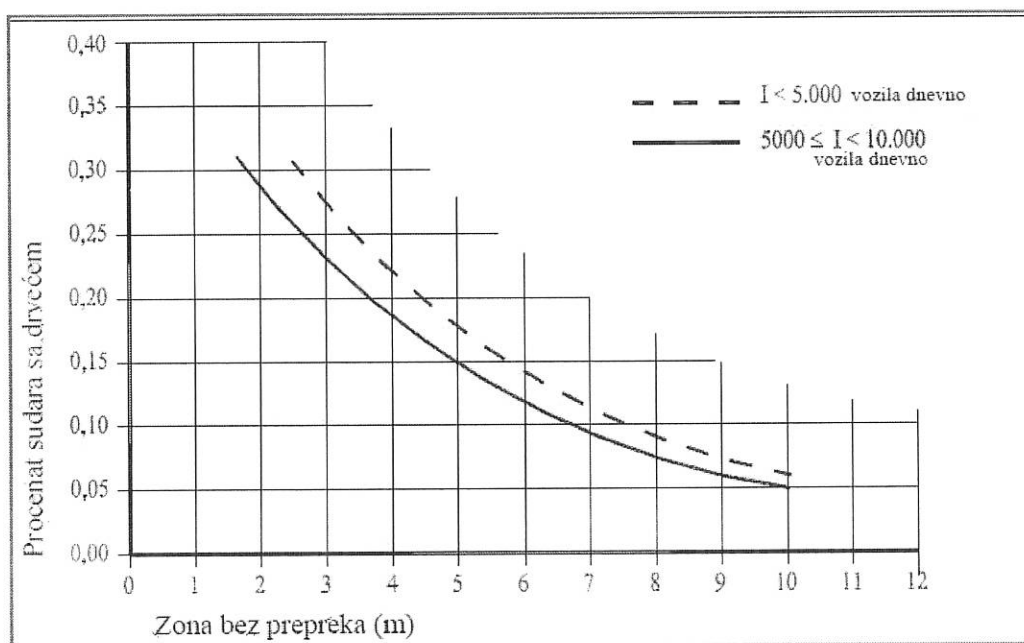
Решавање проблема везаних за безбедност саобраћаја подразумева предузимање неколико корака. Први корак представља идентификација проблема (раскрсница или пут), а затим проналажење узрока проблема (независна анализа, вредновање мера, консензус).

Након тога потребно је поставити циљ (јасна дефиниција, могућност квантификовања), предложити адекватно решење (ефекат, трошкови, друге мере) и на крају извршити вредновање датог решења (постепено унапређење, поређење са циљевима, трогодишњи период).

Инфраструктура (пут са окружењем) има три битне карактеристике које утичу на повећање нивоа безбедности. Ове карактеристике су ФУНКЦИОНАЛНОСТ (постиге се спречавањем нежељене употребе путева, минимизацијом времена путовања и поклапањем најбезбеднијих и најкраћих траса), ХОМОГЕНОСТ (постиге се избегавање разлика у брзинама кретања, смеровима кретања и масама возила) и ПРЕДВИДИВОСТ (постиге се могућност јасног препознавања категорије учесника у саобраћају).



Пут са путним окружењем чини јединствену целину, при чему путно окружење значајно утиче на безбедност саобраћаја. Уређење путног појаса представља приоритет, због директног утицаја на прегледност. Сви објекти поред пута би требало да буду на прописаној удаљености од ивице коловоза, као би могућност настанка тешких последица по путнике у возилу, које случајно излети са пута, биле сведене на минимум.



Слика бр. 8 – Проценат удара возила у дрво, при саобраћајним незгодама са излетањем возила са пута, у зависности од удаљености дрвореда од ивице коловоза

ПРИ - Међународна стратегија безбедности саобраћаја

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

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



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

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

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

Европска комисија (ЕК) - Преполовљавање броја жртава саобраћајних незгода у ЕУ: заједничка обавеза

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

- прекомерна или неадекватна брзина је узрок скоро трећине озбиљних незгода и незгода са погинулима,
- употреба алкохола и дрога или поспаност. Вожња под дејством алкохола је одговорна за преко 10.000 погинулих сваке године,
- невезивање сигурносних појасева или неношење кацига је главни доприноси фактор у незгодама. Ако би се стопа употребе сигурносних појасева могла повећати у свим земљама и на интернационалном нивоу, сваке године би било могуће спасти 7.000 живота,
- недовољна заштита од стране возила у случају судара. Анализе незгода показују да уколико би сви аутомобили били дизајнирани да пружају сигурност као и најбољи аутомобили из те класе, у случају незгоде, половина фаталних или повреда са инвалидитетом би се могло избећи,
- високо ризичне локације незгода (црне тачке),



- не поштовање прописаног времена вожње и прописаног времена за одмарање од стране комерцијалних возача,
- лоша видљивост других учесника у саобраћају или непотпуно видно поље возача. Лоша видљивост у мртвом углу према задњем делу возила узрокује незгоде са 500 погинулих сваке године.

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

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

Поштовање основних правила у саобраћају ће приоритетно бити третирано едукационим кампањама и кампањама за подизање свести, које се уклапају у циљ постављен овим програмом и које се тичу постојећих националних активности организованих од стране полиције и осталих тела. Ове акције ће бити усмерене на посебно рањиве корисније, младе и старе возаче. Ситуација је посебно забрињавајућа у случају када млади људи учествују, с обзиром да постоји јака корелација између броја погинулих и понашања везаног за стил живота.

Значајна побољшања у расположивој заштити путника у возилима у сваког земљи чланици и даље се постижу захваљујући технолошком напретку. ЕУ је сада ексклузивно задужена за одобрења свих типова возила, аутомобила и моторних возила са два точка. Поред тога, постоји и револуција у аутомобилској индустрији која може пружити значајне користи у погледу активне безбедности и спречавању незгода.

У возила се све више инсталирају ултра модерни електрични уређаји који управљају сигурносним функцијама возила. Без даљег чекања на нове технологије, довољно је да већ доступне имплементирају, кроз хармонизовану акцију, као и заштитна опрема, што би довело до значајног смањења повреда, посебно у вези са комерцијалним возилима.

Европски програм за процену нових аутомобила (EuroNCAP) тестира безбедност нових аутомобила у складу са усклађеним протоколима за различите типове незгода које могу изазвати озбиљне повреде путника а могуће и пешака. Комисија ће наставити са пружањем подршке EuroNCAP-у, а радиће и на даљем



напредовању, како би се постигла свест и информисали купци и како би се појачала представа код земаља чланица.

Пасивна безбедност - употреба сигурносних појасева је важна област деловања, јер иако је до сада много тога урађено у погледу употребе сигурносних појасева, и даље се сваке године на овај начин потенцијално може спасти око 4.000 живота.

Активна безбедност - нове информационе и комуникационе технологије (*интелигентни транспортни системи*, или ИТС), нуде значајан потенцијал за смањење броја жртава незгода на путевима. ЕУ, земље чланице и индустрија морају да развију интегрисани приступ како би побољшали ефикасност ових нових безбедносних технологија. ЕУ ће усвојити план у вези интелигентног система за управљање саобраћајем, креиран од стране владиних тела у интересу безбедности саобраћаја, тако да се извуку максималне користи за друштво у целини.

Побољшања путне инфраструктуре спасавају животе, а друштво мора да игра важну улогу у охрабривању ових побољшања. До данас, постоје два главна средства: писање техничког приручника на нивоу ЕУ за добровољну употребу од стране безбедносних професионалаца, и усклађивање безбедносно инжењерских процедура, стандарда и опреме унутар транс-европске путне мреже.

Комисија за транспорт ће олакшати скупљање и ширење информација о најбољим праксама испитивања и процене путних утицаја тако што ће направити технички приручник у погледу безбедности инфраструктуре. Поред тога, развој иновативног концепта "интелигентног пута" ће значајно повећати безбедност саобраћаја. Посебно, стављање у рад GALILEO европског система за геосателитско позиционирање ће играти значајну улогу од 2008. године јер ће се као резултат имати много боља поузданост и прецизност података које ће бити трансмитоване.

Неколико хиљада људи у ЕУ се може спасти побољшањем времена реакције хитних служби и третмана након незгоде у случају путно саобраћајне незгоде. Обрнуто, лоша пракса третмана након незгода може довести до већих повреда и непокретности. Студија извршена у Великој Британији проценила је да 12% жртава незгода које су имале озбиљне повреде и даље имају озбиљне поремећаје.

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. Такође ће бити неопходно оценити и усавршити системе за повезивање болничких података и националне статистике за незгоде на путу и развити спецификације за он-борд уређаје за регистровање незгода и испитати последице различитих алтернатива за одређене категорије возила.



ЕК - спашавање 20000 живота на нашим путевима: заједничка одговорност

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

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

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

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

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

- унапређење пројектовања возила,
- информисање потрошача – Европски програм за оцењивање нових аутомобила (EuroNCAP),
- имплементација елемената пасивне безбедности – заштита у случају саобраћајних незгода,
- имплементација елемената активне безбедности – превенција саобраћајних незгода,
- увођење периодичних техничких прегледа.

Унапређење друмске инфраструктуре и увођење процедура могу значајно да допринесу смањењу учесталости и тежине последица саобраћајних незгода. Концепт "самообјашњавајућих путева" омогућава побољшање понашања возача, путем бољег информисања о одговарајућој брзини. Даље,



прилагођавањем окружења путева (нпр., бочне баријере и ивице путева), тако да последице људских грешака бивају ублажене, утиче се на унапређење безбедности на путевима. Најважније мере обухватају:

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

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

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

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

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

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

За формирање предлога стратегије безбедности саобраћаја коришћене су смернице релевантне литературе, као што су документи White Paper on Transport 2001, Road Safety Action Programme 2003, Mid term review of the Road Safety Action Programme 2006, Mid term review of the White Paper on Transport 2006, као и објављене директиве, резолуције, приручници и примери најбоље праксе међународних организација попут WHO - 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.

Краткорочне циљеве представљају:

- јачање институционалних капацитета (формирање водећег тела на регионалном нивоу, као и на националном нивоу...),
- успостављање процеса трансфера знања и
- хармонизацију правног оквира међу свим земљама чланицама SEETO (саобраћајна опсерваторија југоисточне Европе) са EU и употреба најбоље праксе,

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 и
- смањити број настрадалих по јединици дужине пута.



4. НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ 2015-2020

Са гледишта безбедности саобраћаја, могу се разликовати **три групе држава**:

1. државе које су прихватиле да се може управљати безбедношћу саобраћаја, изградиле организован заштитни систем и успешно спроводе управљање у пракси, непрестано смањујући број настрадалих (Велика Британија, Шведска, Холандија, Норвешка итд.),
2. државе које начелно прихватају идеју о могућностима смањивања броја настрадалих у саобраћају, али нису изградиле снажан заштитни систем, не успевају да управљају безбедношћу саобраћаја, па бележе велике осцилације у броју настрадалих (Србија, Хрватска, Македонија, Црна Гора, Босна и Херцеговина, Румунија, Бугарска итд.)
3. државе које још нису ни прихватиле идеју о управљању безбедношћу саобраћаја (већина држава са афричког континента, Индија итд.).

Република Србија се налази у другој групи и чини напоре да пређе у прву групу држава, чему ће допринети усвајање и спровођење ове стратегије.

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

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

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

Путна мрежа у Републици Србији је подељена на мрежу државних путева, мрежу општинских путева и улица и некатегорисане путеве. Мрежа државних путева обухвата поделу на државне путеве I-A, I-B и државне путеве II-A и II-B реда. На основу јединог извештаја (ЈП "Путеви Србије" (2008) о опасним местима на државној путној мрежи, идентификована су 262 опасна места, од чега је 79



места са приоритетом I (30,1% од укупног броја опасних места), 106 места са приоритетом II (40,5%) и 77 места са приоритетом III (29,4%).

На основу статистичких података о узроцима саобраћајних незгода, утицај пута на настанак саобраћајних незгода са погинулим лицима у Републици Србији евидентиран је код мање од 1% случајева. Имајући у виду да се у развијеним државама Европе (Шведска, Француска, Норвешка итд.) пут као основни или доприноси узрок саобраћајне незгоде појављује у више од 20% саобраћајних незгода, то упућује на закључак да се утицај пута на настанак саобраћајних незгода у Републици Србији не евидентира на одговарајући начин. У циљу прецизног сагледавања утицаја пута на настанак саобраћајних незгода неопходно је у наредном периоду унапредити поступак и квалитет прикупљања и ажурирања података о узроцима саобраћајних незгода и факторима који доприносе настанку саобраћајних незгода.

Посматрајући на међународном - европском нивоу, Република Србија се налази у групи најнебезбеднијих држава (једино је Румунија небезбеднија). Државе ЕУ су у периоду 2010-2013. године оствариле значајан напредак (смањење јавног ризика за државе ЕУ је у просеку 15,2%), док Србија стагнира. Посебно су значајан напредак оствариле: Румунија, Грчка, Португалија и Словачка.

Саобраћајне незгоде нису само саобраћајни, већ економски, здравствени и социјални проблем друштва који настаје као последица пропуста у саобраћају. Саобраћајне незгоде, у већем обиму, настају као последица погрешних ставова, необразованости, некултуре, нерада, незнања, непоштовања закона и туђих живота и вредности, непосвећености управљању безбедношћу саобраћаја и прихватања страдања у саобраћајним незгодама.

У саобраћајним незгодама у Републици Србији од 1981. до 2013. године погинуло је 41.718 лица. У истом периоду теже и лакше повређено је 632.936 лица. Осамдесетих година прошлог века тренд погинулих на годишњем нивоу био је близу 2.000, деведесетих година око 1.300, у првој декади овог века близу 1.000, док је од почетка друге декаде тренд око 700 погинулих годишње.

Крајем 2009. године ступио је на снагу "нови" Закон о безбедности саобраћаја на путевима, којим су представљене бројне новине и од ког се очекивало да донесе значајно смањење страдања у саобраћају. Након доношења Закона, крајем 2009. године, који је подржан снажном медијском кампањом о строжој казненој политици, број погинулих лица у Србији је по први пут спуштен испод 700 погинулих.

Међутим, ефекти "новог" Закона су брзо ослабили, да би се у току 2011. године број погинулих лица попео на 731, као последица недоследне примене Закона. Након тога, у 2012. години број погинулих лица је поново мањи од 700 (688 погинулих), да би у току 2013. године био најмањи од када се у Србији статистички прате подаци о саобраћајним незгодама и последицама и износи 650 погинулих (график 2.5). Колебање и варирање података о броју погинулих и



настрадалих лица је последица недоследних и неперманентних мера које су давале ефекте у претходном периоду.

Мисија

Постојан и делотворан систем безбедности друмског саобраћаја.

Визија

Друмски саобраћај без погинулих, са знатно смањеним бројем повређених и знатно смањеним трошковима саобраћајних незгода.

Циљеви

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

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



5. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ КАЊИЖА

Праћење апсолутних показатеља безбедности саобраћаја (број и последице саобраћајних незгода) представља један од најчешће коришћених елемената за праћење стања безбедности саобраћаја на одређеном подручју, планирање мера и активности и праћење ефеката примењених мера. Имајући наведено у виду, извршена је анализа стања безбедности саобраћаја за различите категорије учесника у саобраћају у односу на својство учешћа, категорију возила у којој су се налазили и старост учесника.

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 табели 8 приказано је стање безбедности саобраћаја у општини Кањижа од 1997. године. Приказано је број погинулих, број тешко и лако повређених учесника саобраћајних незгода.



Слика 9 – Број страдалих по годинама



Табела 8. Број страдалих учесника у саобраћају

Година	Погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
1997	9	21	40
1998	8	24	26
1999	3	14	23
2000	5	18	40
2001	7	25	60
2002	4	19	26
2003	5	17	23
2004	0	16	40
2005	9	21	34
2006	11	21	38
2007	6	15	46
2008	9	43	34
2009	3	18	52
2010	1	12	20
2011	5	16	38
2012	4	13	23
2013	3	11	29
2014	3	9	40
2015	4	11	38
2016	5	18	35
2017	3	12	28
2018	3	18	32
2019	3	12	35
Укупно:	113	404	800

У табели 9 приказано је стање безбедности саобраћаја у протекле 23 године (период од 1997. до 2019. године). Од 23 године како се прате подаци о броју настрадалих у саобраћајним незгодама једне године није било погинулих учесника у саобраћајним незгодама на територији општине Кањижа и то 2004.године.

Најнеповољнији период за безбедност саобраћаја у Кањижи било је 2005-2006 када је 20 особа изгубили животе за те две године. У последње три године може се уочити константан број погинулих. Највише учесника у саобраћају је претрпело тешке телесне повреде 2008 године, а најмање 2014.

Поред броја страдалих у саобраћајним незгодама, битан параметар је и број саобраћајних незгода и поседице тих незгода, што је приказано у табели 9.



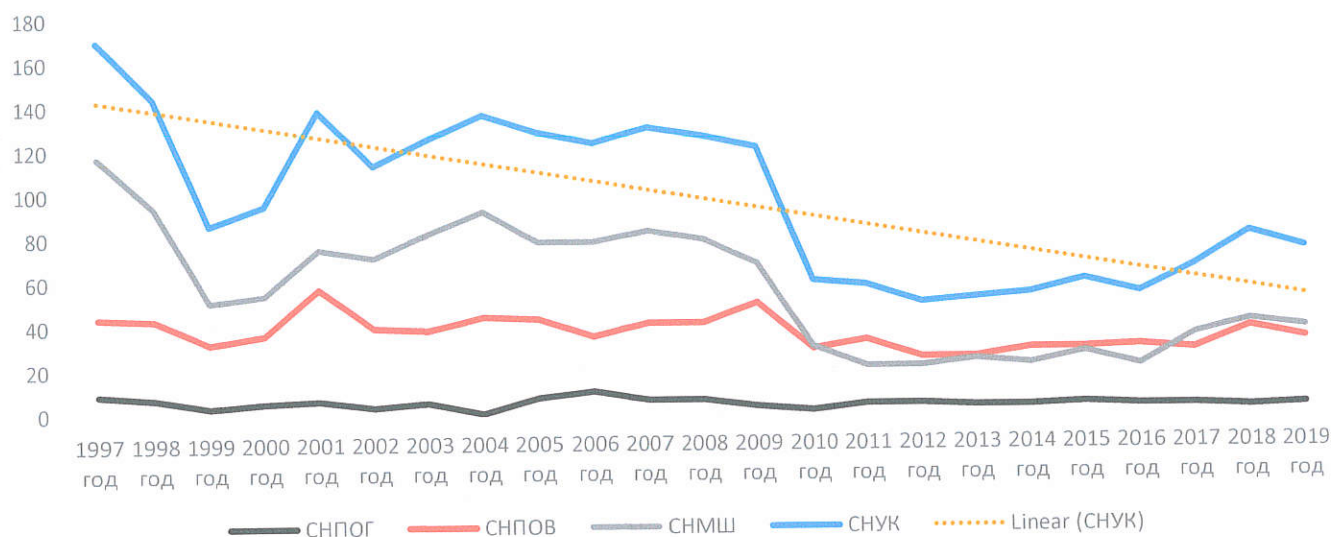
Табела 9. Број саобраћајних незгода и последица у општини Кањижа

Година	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УКУПНО
1997	9	44	117	170
1998	7	43	94	144
1999	3	32	51	86
2000	5	36	54	95
2001	6	57	75	138
2002	3	39	71	113
2003	5	38	82	125
2004	0	44	92	136
2005	7	43	78	128
2006	10	35	78	123
2007	6	41	83	130
2008	6	41	79	126
2009	3	50	68	121
2010	1	29	30	60
2011	4	33	21	58
2012	4	25	21	50
2013	3	25	24	52
2014	3	29	22	54
2015	4	29	27	60
2016	3	30	21	54
2017	3	28	35	66
2018	2	38	41	81
2019	3	33	38	74
Укупно:	100	842	1302	2244

Ради лакшег прегледа по годинама, на слици, односно графику 10 приказан је број саобраћајних незгода са погинулим учесницима у саобраћају, са повређеним учесницима у саобраћају, са материјалном штетом, као и укупан број саобраћајних незгода.

Са слике 10 може се уочити да на период од 23 године постоји тренд смањења саобраћајних незгода на територију општине Кањижа што је јако добро. Може се констатовати да је након тренда пада броја саобраћајних незгода 2017 и 2018 се број саобраћајних незгода почео увећавати, а после тога 2019 је опет смањен.

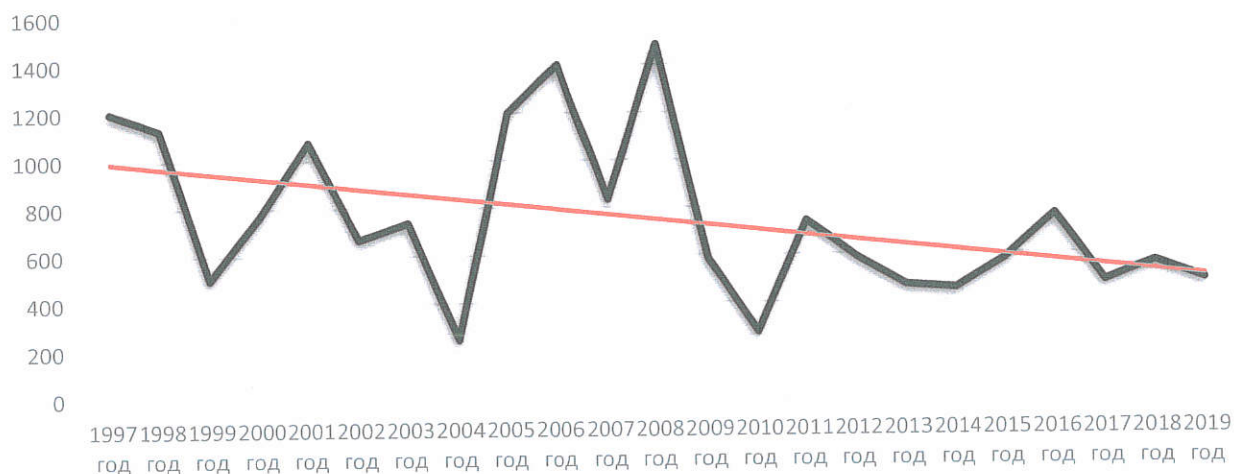
Како би се урадила додатна анализа стања безбедности саобраћаја по годинама, урадиће се пондерисање старадалих учесника у саобраћају на путевима општине Кањижа. Када се одређује број пондерисаних, прихваћено је да један погинули буде еквивалентан као 99 лако повређених лица, а један тешко повређени као 13 лако повређених лица. На слици 115 је приказана вредност пондера безбедности саобраћаја по годинама.



Слика 10 – Број страдалих по годинама

Како би се урадила додатна анализа стања безбедности саобраћаја по годинама, урадиће се пондерисање старадалих учесника у саобраћају на путевима општине Кањижа. Када се одређује број пондерисаних, прихваћено је да један погинули буде еквивалентан као 99 лако повређених лица, а један тешко повређени као 13 лако повређених лица. На слици 11 је приказана вредност пондера безбедности саобраћаја по годинама.

Пондерисање страдалих учесника у саобраћају



Слика 11 – Пондерисање страдалих учесника у саобраћају



Са слике се јасно види да непостоји континуитет, тј. тренд самњења негативних последица саобраћаја односно саобраћајних незгода. Црна линија на слици представља кретање броја пондера по годинама, док црвена линија представља просечну вредност.

5.1. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО МЕСЕЦИМА У ТОКУ ГОДИНЕ

Безбедност саобраћаја по месецима у току године посматраће се са два аспекта, по страдалим лицима и по саобраћајним незгодама. Анализа је спроведена за период од 1997. до 2019. године.

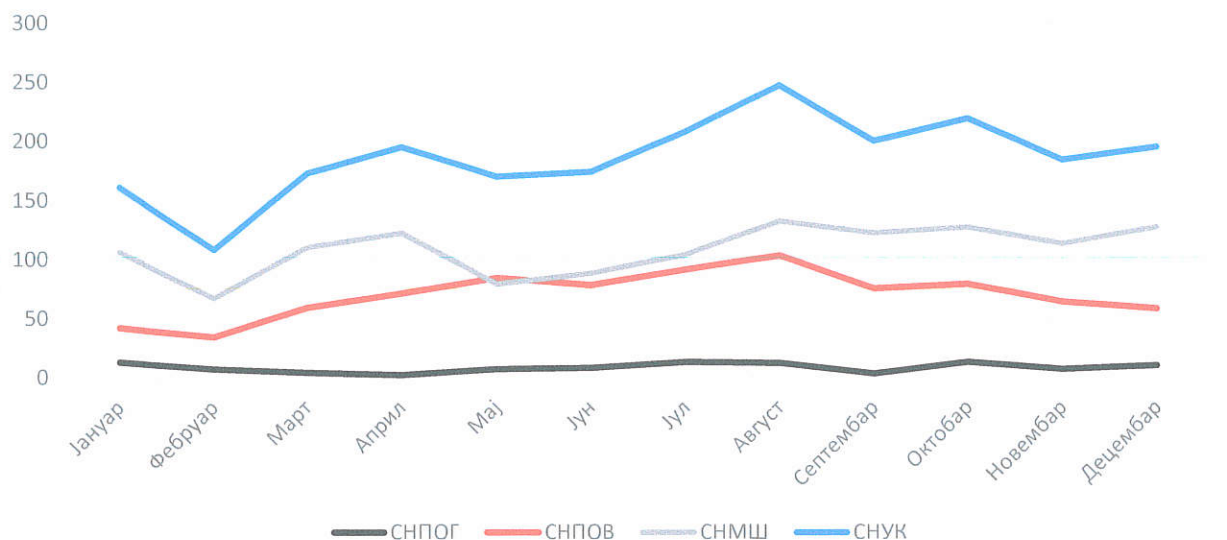
Саобраћајне незгоде по месецима у току године

У табели 10 представљене су саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода у општини Кањижа за протекле 23 године.

Табела 10. Број саобраћајних незгода и последица у општини Кањижа по месецима у току године

Месец	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УКУПНО
Јануар	13	42	106	161
Фебруар	7	34	67	108
Март	4	59	110	173
Април	2	71	122	195
Мај	7	84	79	170
Јун	8	78	88	174
Јул	13	91	104	208
Август	12	103	132	247
Септембар	3	75	122	200
Октобар	13	79	127	219
Новембар	7	64	113	184
Децембар	3	28	126	157

Када се посматра број саобраћајних незгода, најповољнији месеци су били април и септембар, док су јануар, јул, август и октобар месеци када је било највише саобраћајних незгода са погинулим лицима. На слици 12 представљен је график саобраћајним незгодама у општини Кањижа.



Слика 12 – Број саобраћајних незгода и последица по месецима у току године

Месец када је било навише саобраћајних незгода је месец август, а у фебруару се догодило најмање саобраћајних незгода. У октобру 2001 године се десило пет саобраћајних незгода са погинулима, што је највише за један месец.

Страдала лица по месецима у току године

У табели 12 представљене су страдала лица у саобраћају у општини Лањижа за протекле 23 године.

Месец када је било најмање настрадалих учесника у саобраћају на путевима општине Кањиже је месец фебруар, када је 57 лица настрадало у саобраћајним незгодама. Фебруар је такође месец са најмање тешких и лаких телесних повреда у саобраћају на путевима општине Кањижа за анализирани период.

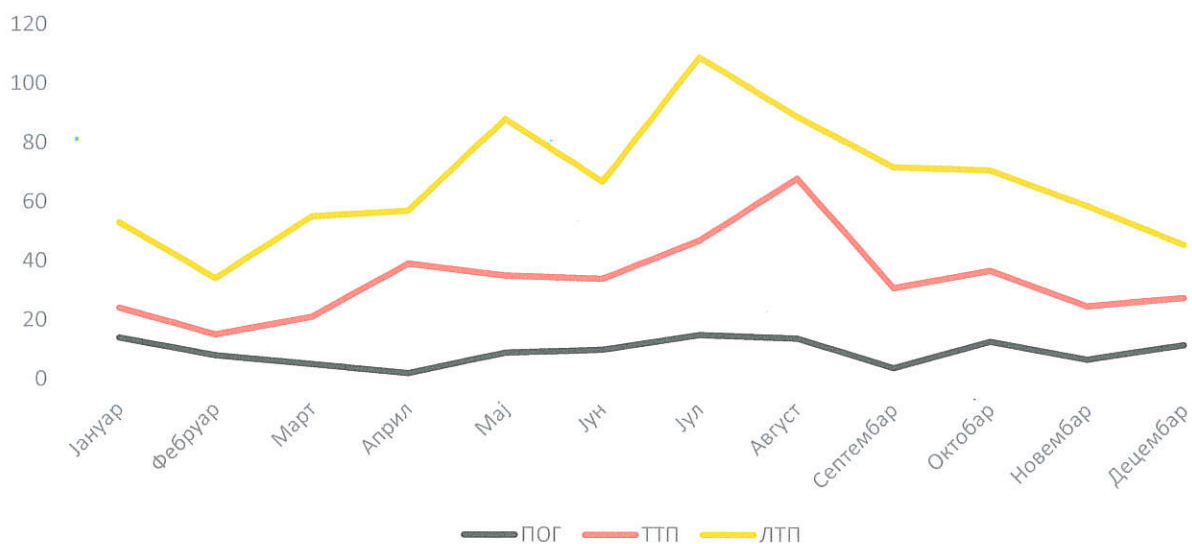
На слици 11 приказан је број настрадалих учесника у саобраћају по месецима у току године за период од 1997. до 2019. године. У јануару и августу је највише особа смртно страдало на путевима општине Кањижа и то њих 14.



Табела 11. Страдали учесници у саобраћају у општини Кањижа по месецима у току године

Месеци	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Јануар	14	24	53	77	91
Фебруар	8	15	34	49	57
Март	5	21	55	76	81
Април	2	39	57	96	98
Мај	9	35	88	123	132
Јун	10	34	67	101	111
Јул	15	47	109	156	171
Август	14	68	89	157	171
Септембар	4	31	72	103	107
Октобар	13	37	71	108	121
Новембар	7	25	59	84	91
Децембар	12	28	46	74	86

У фебруару је било најмање повређених учесника у саобраћајним незгодама на путевима општине Кањижа док је најмање погинулих учесника у саобраћају у априлу месецу.



Слика 13 – Број страдалих у саобраћајним незгодама

5.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО ДАНИМА У ТОКУ НЕДЕЉЕ

Безбедност ученика у саобраћају, односно број саобраћајних незгода са последицама и број страдалих учесника у саобраћају биће представљени по данима у току недеље за временски период од 1997. до 2019. године.



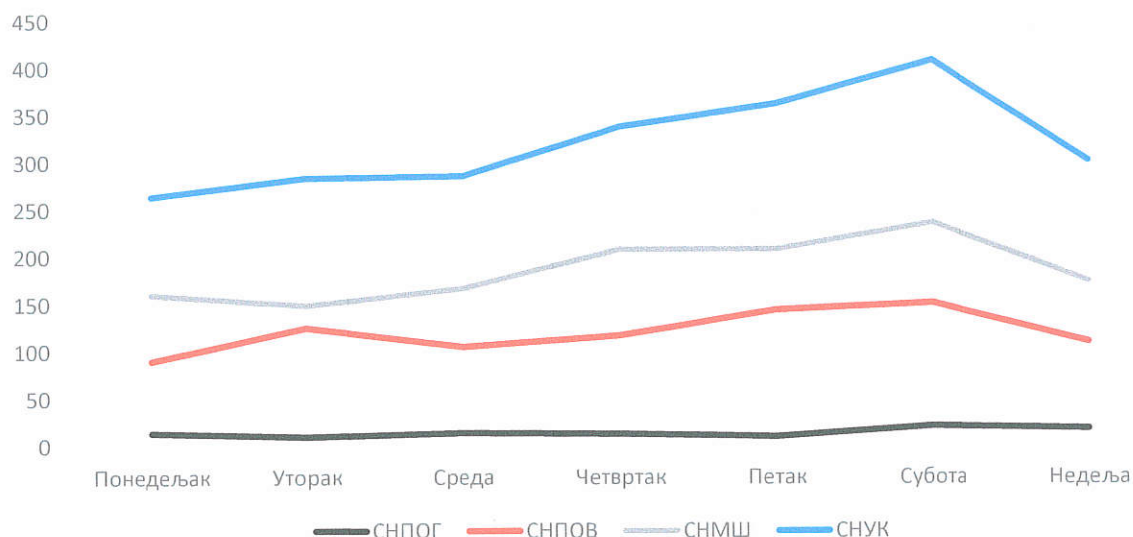
Саобраћајне незгоде по данима у току недеље

У табели 12 је представљен број саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода за дане у току недеље за општину Кањижа.

Табела 12. Број саобраћајних незгода и последица у општини Кањижа по данима у току недеље

Дани	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УКУПНО
Понедељак	14	90	160	264
Уторак	10	125	149	284
Среда	14	105	167	286
Четвртак	13	117	208	338
Петак	10	144	208	362
Субота	21	151	236	408
Недеља	18	110	174	302

Дан у току недеље када је евидентирано најмање саобраћајних незгода био је понедељак, а временски период за који су анализирани подаци показује да је уторком и петком евидентирано најмање саобраћајних незгода са погинулим лицима.



Слика 14 – Број саобраћајних незгода и последица по данима у току недеље

На слици 14 приказан је број и последице саобраћајних незгода по данима у току недеље. Највише саобраћајних незгода са погинулим лицима, повређеним лицима и материјалном штетом догађа се суботом.

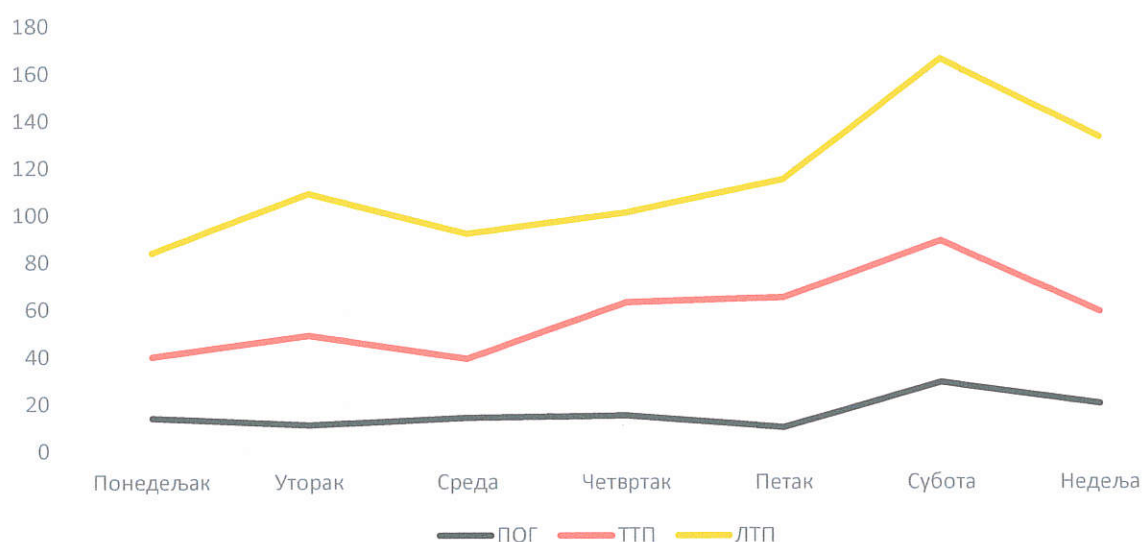
Настрадали учесници у саобраћају по данима у току недеље

У табели 13 је представљен број страдалих учесника у саобраћају по данима у току недеље за општину Кањижа за анализирани период од 1997. до 2019. године.



Табела 13. Број страдалих учесника у саобраћају у општини Кањижа по данима у току недеље

Дани	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Понедељак	14	40	84	124	138
Уторак	11	49	109	158	169
Среда	14	39	92	131	145
Четвртак	15	63	101	164	179
Петак	10	65	115	180	190
Субота	29	89	166	255	284
Недеља	20	59	133	192	212



Слика 15 – Број страдалих учесника у саобраћају по данима у току недеље

Средом се догодило најмање саобраћајних незгода на путевим општине Кањижа, понедељком је било најмање повређених учесника у саобраћају, апетком најмање поинулих.

Суботом су смрто страдала по 4 учесника у саобраћају 2005, 2006 и 2008 године, 2005 и 2008 године било је 9 смрто страдалих учесника у саобраћајним незгодама, а од тога четворо суботом што значи да је 40% смрто страдалих учесника у саобраћају у те две године страдало суботом.

5.3. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО ЧАСОВИМА У ТОКУ ДАНА

Безбедност саобраћаја по часовима у току дана посматраће се са два аспекта и то по настрадалим лицима и евидентираним саобраћајним незгодама, за период од 1997. до 2019. године.

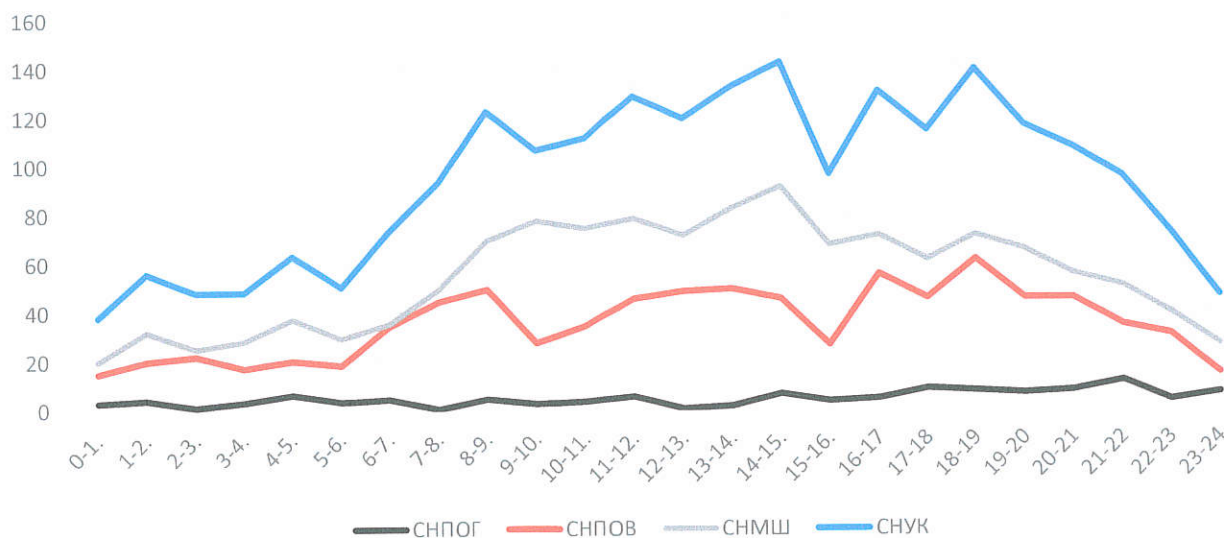


Саобраћајне незгоде по часовима у току данана

У табели 14 је представљен број саобраћајних незгода и последице саобраћајних незгода часове у току дана за општину Кањижа. Када се посматрају часови у току дана, може се констатовати да за анализирани период, у општини Кањижа, најбезбеднији део дана је од од 07 до 08 часова и од 12 до 13 часова, у том временском интервалу није се догодила ни једна саобраћајна незгода која је за последицу имала погинулог учесника у саобраћају. Најмање саобраћајних незгода евидентирано је у временском периоду од 00 до 01 часова, када је у периоду од наведена два часа евидентиране је 38 саобраћајних незгода.

На слици 16 је представљен број саобраћајних незгода и последица када се посматра време у току дана. Са слике се може уочити да се највише саобраћајних незгода дешава од 14 до 15 часова, па затим долази до благог опадања броја евидентираних саобраћајних незгода, да би се следећи пик јавио у вечерњем периоду од 19 до 20 часова, док је најмањи број саобраћајних незгода евидентиран ноћу, када је и фреквенција саобраћаја значајно мања.

Највише саобраћајних незгода са погинулим лицима евидентиран је у временском периоду од 21 до 22 часа. Највећи број саобраћајних незгода је био у временском интервалу од 14 до 15 часова, када је и вршено оптерећење саобраћаја, односно када је највише возила на улицама у том часу се догодило 142 саобраћајне незгоде.



Слика 16 – Број саобраћајних незгода и последица по часовима у току дана



Табела 14. Број саобраћајних незгода и последица у општини Кањижа по часовима у току дана

Часови	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УКУПНО
0-1.	3	15	20	38
1-2.	4	20	32	56
2-3.	1	22	25	48
3-4.	3	17	28	48
4-5.	6	20	37	63
5-6.	3	18	29	50
6-7.	4	34	35	73
7-8.	0	44	49	93
8-9.	4	49	69	122
9-10.	2	27	77	106
10-11.	3	34	74	111
11-12.	5	45	78	128
12-13.	0	48	71	119
13-14.	1	49	82	132
14-15.	6	45	91	142
15-16.	3	26	67	96
16-17.	4	55	71	130
17-18.	8	45	61	114
18-19.	7	61	71	139
19-20.	6	45	65	116
20-21.	7	45	55	107
21-22.	11	34	50	95
22-23.	3	30	39	72
23-24.	6	14	26	46

Страдали учесници у саобраћају по часовима у току дана

У табели 15 је представљен број страдалих учесника у саобраћају по часовима у току дана за општину Кањижа за протекле 23 године.

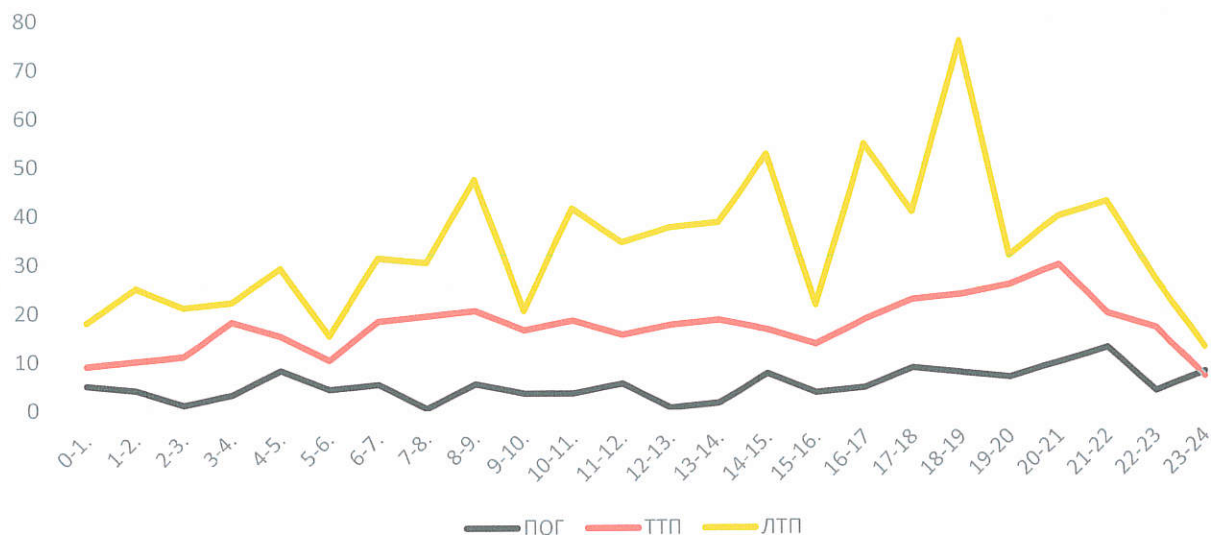


Табела 15. Број страдалих учесника у саобраћају у општини Кањижа по часовима у току дана

	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
0-1.	5	9	18	27	32
1-2.	4	10	25	35	39
2-3.	1	11	21	32	33
3-4.	3	18	22	40	43
4-5.	8	15	29	44	52
5-6.	4	10	15	25	29
6-7.	5	18	31	49	54
7-8.	0	19	30	49	49
8-9.	5	20	47	67	72
9-10.	3	16	20	36	39
10-11.	3	18	41	59	62
11-12.	5	15	34	49	54
12-13.	0	17	37	54	54
13-14.	1	18	38	56	57
14-15.	7	16	52	68	75
15-16.	3	13	21	34	37
16-17.	4	18	54	72	76
17-18.	8	22	40	62	70
18-19.	7	23	75	98	105
19-20.	6	25	31	56	62
20-21.	9	29	39	68	77
21-22.	12	19	42	61	73
22-23.	3	16	26	42	45
23-24.	7	6	12	18	25

Временски интервали када није било погинулих учесника у саобраћају за период од 1997. до 2019. године у општини Кањожи је од 7 до 8 часа и од 12 до 13 часова.

На слици 17 је представљен број страдалих учесника у саобраћајним незгодама када се посматра време у току дана за анализирани временски период. У временском периоду од 21 до 22 часова евидентирано је највише погинулих у саобраћајним незгодама.



Слика 17 – Број страдалих учесника у саобраћају по часовима у току дана

Из наведеног се може закључити да су саобраћајне незгоде које се дешавају у ноћним часовима имају озбиљне последице. Временски интервали када је највише људи изгубило животе на путевима општине Кањижа је од 21 до 07 часова. У наведеном периоду од 21 до 07 часова је на путевима око 20% од укупног дневног саобраћаја, а у том периоду је 40% погинулих од укупног броја на путевима општине Кањижа.

5.4. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО СТАРОСНОЈ ДОБИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Поред наведених анализа постојећег стања, спроведена је и анализа саобраћајних незгода и њихових последица по старосној структури за период од 1997. до 2019. године на подручју општине Кањижа.

Када се поматра страдање учесника у саобраћају, учесници у саобраћају су подељени у четири старосне доби и то:

- **Деца** – старосне доби од рођења до навршених 14 година живота;
- **Млади** – старосне доби од 15 до 30 година живота;
- **Одрасли** – старосне доби од 31 до 64 године живота;
- **Стари** – старосне доби преко 65 година живота.

Старосне категорије су тако дефинисане због својих специфичности. Од четири старосне категорије, само одрасли не спадају у ризичне тј. рањиве категорије учесника у саобраћају због својих психофизичких специфичности. Деца никада не могу да буду одговорна за своје страдање у саобраћају, с обзиром да нису свесна опасности и ризика које својим поступцима могу да



изазову. Млади су жељни доказивања и често падају под утицај друштва у коме се налазе и у саобраћају желе да се доказују.

Стара лица су рањиви учесници у саобраћају из разлога што су им кости мање еластичне (кртије) и склоне преломима, а повреде од којих се млађи људи лакше опорављају, за њих могу да буду фаталне. Такође, стара лица се често отежано и спорије крећу, имају слабије чуло вида и слуха, као и слабију процену удаљености и брзине возила.

Страдање учесника у саобраћају по старосним категоријама је анализирано за последњих десет година на путевима општине Кањижа, и приказано у наредној табели.

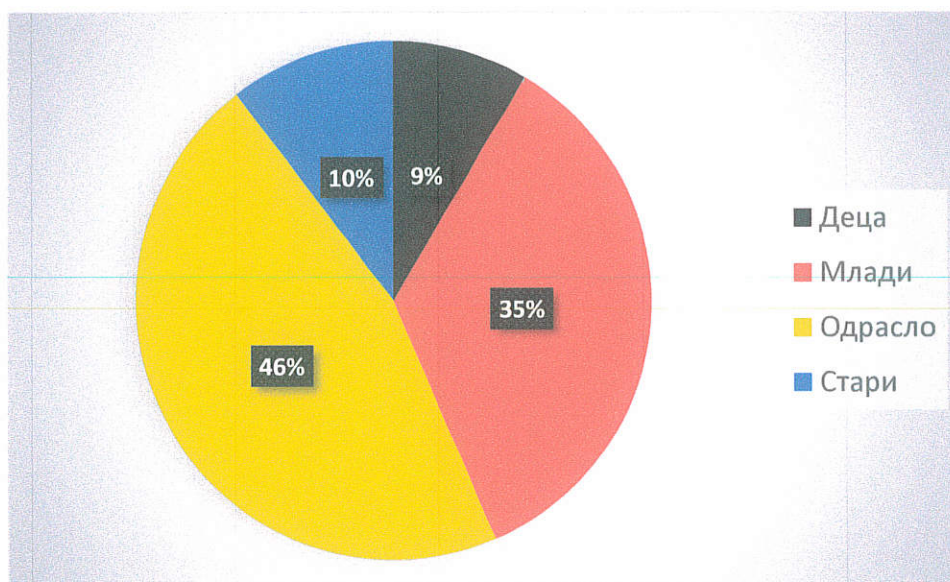
Утабели 16 приказано је колико је учесника страдало по старосној доби на путевима општине Кањижа.

Табела 16. Страдали учесници у саобраћају по старосној доби

	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Деца	6	29	77	106	112
Млади	30	123	308	431	461
Одрасло	56	202	349	551	607
Стари	21	50	66	116	137

На слици 18 приказан је график са настрадалим учесницима у саобраћају у односу на узраст (старост учесника). Највише смртно страдалих учесника у саобраћају су одрасли учесници у саобраћају, што је и за очекивање обзиром да су они најбројнији учесници у саобраћају.

Забрињавајућа чињеница је да 45% страдалих учесника у саобраћају на путевима општине Кањижа чине млади и деца, што је битан податак и неопходно је радити на унапређењу безбедност деце и младих у саобраћају.



Слика 18. Страдали учесници у саобраћају по старосној доби

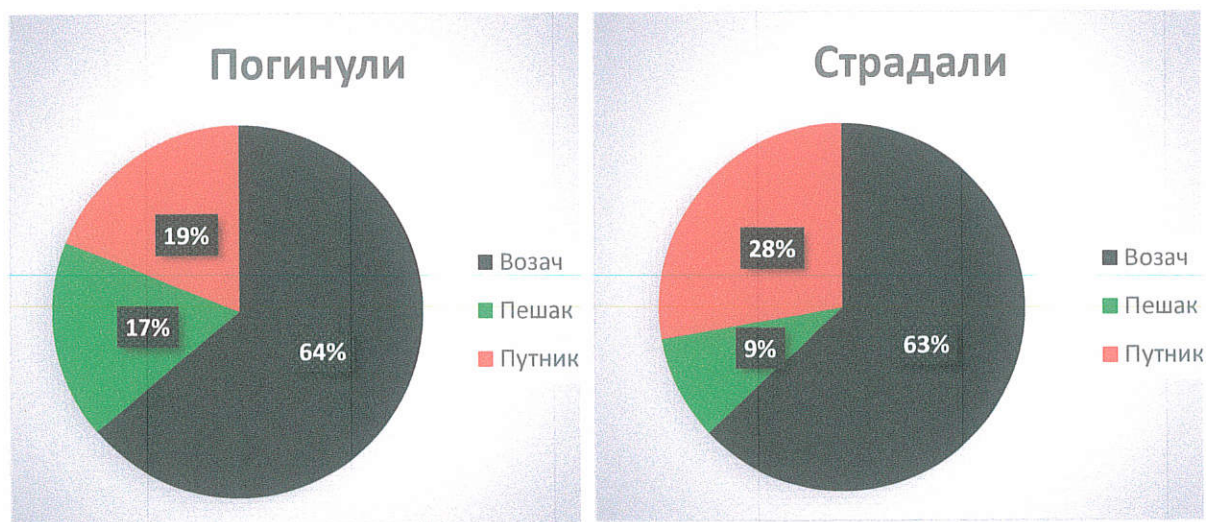
5.5. СВОЈСТВА СТРАДАЛИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

У анализи својства учесника у саобраћају, анализираи су пешаци, возачи и путници. Последице саобраћајних незгода у односу на својства настрадалих приказани су у табели 17.

Табела 17. Настрадали учесници у саобраћају пема својству

Својство учесника у саобраћају	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАС
Пешак	71	274	481	755	826
Путник	19	39	62	101	120
Возач	21	90	252	342	363

Када се гледају споменуте три категорије у саобраћају, најмање је смртно страдалих пешака укупно троје за период последњих 23 године. Пешаци су на путевима општине Кањижа најмање страдали.



Слика 19. Настрадали учесници у саобраћају пема својству

Са слике 19 може се закључити и још једном дојазати да су пешаци рањиви учесници у саобраћају. На путевима општине кањижа пешаци у броју страдалих чине 9%, а у броју погинулих 17%. Из наведеног се може закључити да када пешаци учествују у саобраћајним незгодама, те незгоде имају теже последице.

5.6. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ОДНОСУ НА КАТЕГОРИЈУ ВОЗИЛА

Поред осталих анализа, неопходно је анализирати и безбедност саобраћаја у односу на категорији возила. У табели 18 приказане су саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода по категоријама возила за општину Кањижу за период од 1997. до 2019. године.

Табела 18. Саобраћајне незгоде по категоријама возила

Категорија возила	СНПОГ	СНПОВ	СННАС	СНМШ	СНУК
Аутобус	5	10	15	80	95
Бицикл	22	221	243	22	265
Железничко возило	5	1	6	6	12
Запрежно возило	1	17	18	17	35
Мопед	11	180	191	24	215
Мотоцикл	8	45	53	12	65
Мотокултиватор	1	2	3	4	5
Прикључно возило за трактор	3	16	19	38	57
Путничко возило	71	660	731	1106	1837
Теретно возило	16	69	85	263	348
Трактор	5	36	41	64	105



Од наведених категорија возила за анализирани временски период у општини Кањижа за сваку категорију возила било је саобраћајних незгода са смртно страдалима. Најмање њих је смртно страдало на мото култиватору (незгода из 2015. године) и на запрежном возилу (незгода такође из 2015. године). Како би се направила детаљнија анализа неопходно је упоредити колико возила има у Кањижи и колико људи је страдало у возилима и тако за сваку категорију возила. Све је то представљано у табели 19.

Табела 19. Саобраћајне незгоде по категоријама возила и заступљеност возила

Категорија возила	СНПОГ	СННАС	СНУК	Удео у укупно регистрованим возилима
Аутобус	3,4%	1,1%	3,1%	0,04%
Бицикл	14,9%	17,3%	8,7%	Непознато
Железничко возило	3,4%	0,4%	0,4%	Непознато
Запрежно возило	0,7%	1,3%	1,1%	Непознато
Мопед	7,4%	13,6%	7,1%	2,1%
Мотоцикл	5,4%	3,8%	2,1%	3,1%
Мотокултиватор	0,7%	0,2%	0,2%	Непознато
Прикључно возило за трактор	2,0%	1,4%	1,9%	6,8%
Путничко возило	48,0%	52,0%	60,3%	78,5%
Теретно возило	10,8%	6,0%	11,4%	8,0%
Трактор	3,4%	2,9%	3,4%	1,4%

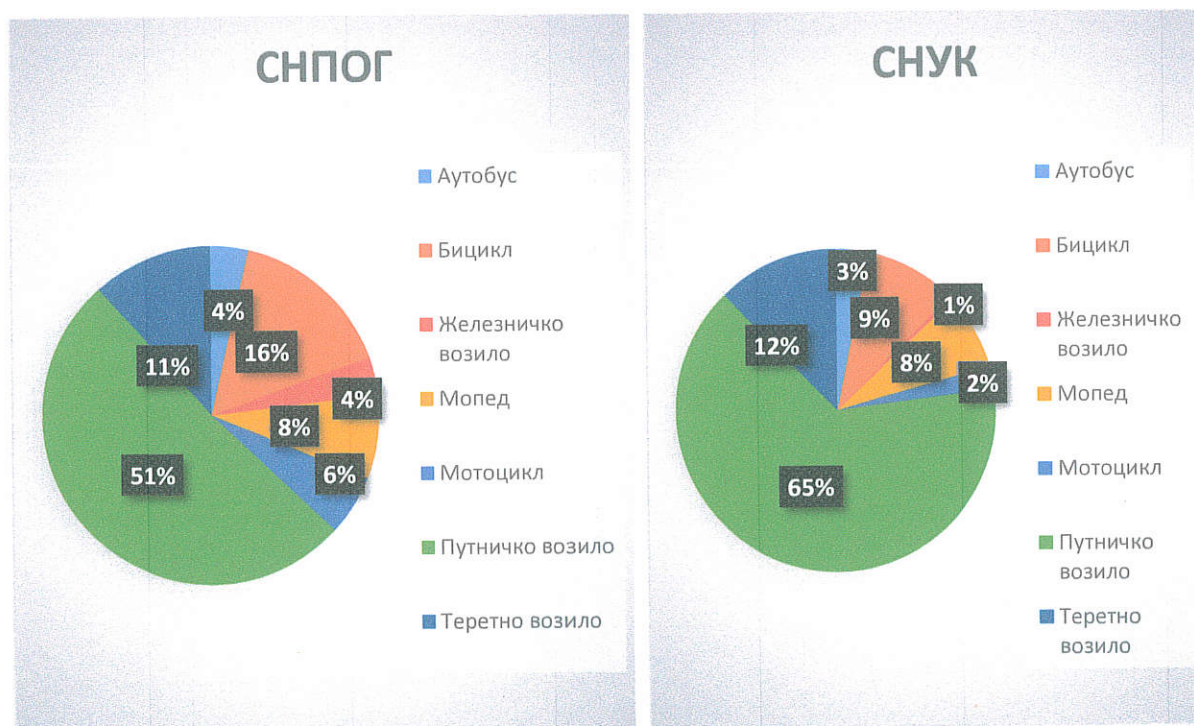
Из табеле изнад се могу закључити многе чињенице, а то су:

- Од укупног броја саобраћајних незгода са погинулима, у аутобуси су учествовали са 3,4%, од укупног броја саобраћајних незгода 3,1% а регистрованих аутобуса у Кањижи укупно 4 односно 0,04% од укупног броја возила. Ова чињеница је забрињавајућа и на основу ње се може закључити да су путници у аутобусу рањива категорија учесника у саобраћају. Охрабрујућа чињеница је да у периоду од 2006 до 2020 није било незгода са смрто страдалима у којима је учествовао аутобус.
- Од укупног броја саобраћајних незгода са погинулима, мопеди су учествовали са 7,4%, од укупног броја саобраћајних незгода 7,1% а регистрованих аутобуса у Кањижи укупно 2,1% од укупног броја возила. Ова чињеница потврђује да су возачи двоточкаша рањиви учесници у саобраћају.
- Од укупног броја саобраћајних незгода са погинулима, мотоцикли су учествовали са 5,4%, од укупног броја саобраћајних незгода са настрадалима 3,8% а регистрованих аутобуса у Кањижи укупно 3,1% од укупног броја возила. Ова чињеница потврђује да су возачи двоточкаша рањиви учесници у саобраћају.



- Код бицикала је специфично то што су више заступљени у саобраћајним незгодама са погинулима, него у укупном броју саобраћајних незгода, што говори да су рањиви учесници у саобраћају.
- Код мотокултиватора је специфично то што су више заступљени у саобраћајним незгодама са погинулима, него у укупном броју саобраћајних незгода, што говори да су рањиви учесници у саобраћају.
- Код саобраћајних незгода у којима је уествовало железничко возило је специфично то што су више заступљени у саобраћајним незгодама са погинулима, него у укупном броју саобраћајних незгода.

На слици 20 је представљено учешће категорије возила у саобраћајним незгодама са погинулима и свим саобраћајним незгодама у прошле 23 године на територији општине Кањижа.



Слика 20 Саобраћајне незгоде по категоријама возила



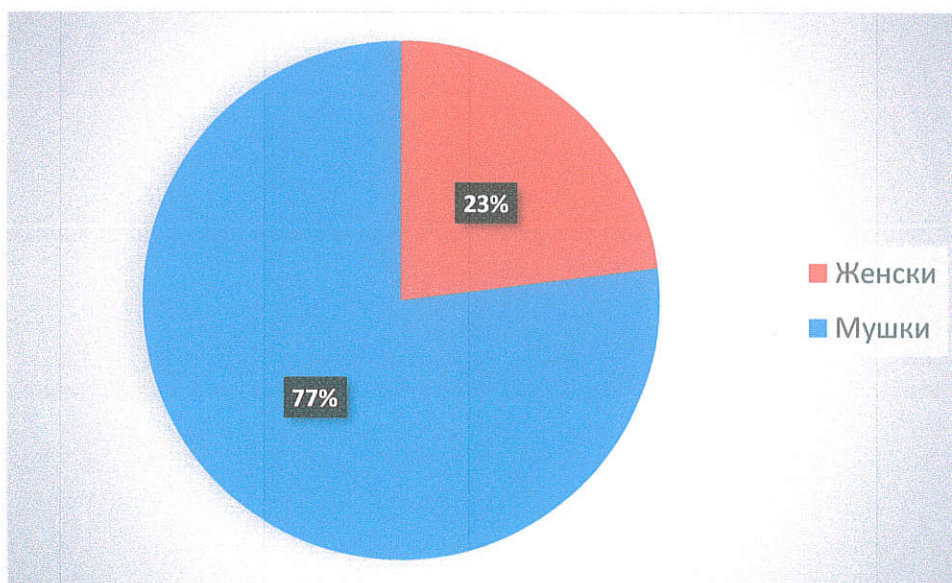
5.7. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА ПОЛУ УЧЕСНИКА

Генерално у друштву влада мишљење да су возачи мушког пола бољи возачи од возача женског пола. У Табели 20 представљено је колико особа је страдало у саобраћајним незгодама мушког пола, а колико женског пола на путевима општине Кањижа у протекле 23 године.

Табела 20. Настрадали учесници у саобраћају према полу

Пол	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	НАС
Мушкарци	26	132	304	436	462
Жене	87	272	496	768	855

Од укупно 113 погинулих учесника у саобраћају 23%, односно 26 лица, су женског пола, док је осталих 87 лица мушког пола.



Слика 21 Настрадали у саобраћају према полу

Са слике 21 се види да је од укупно смртно страдалих мање од четвртине жена и више од три четвртине чине учесници у саобраћају мушког пола.

5.8. ПРОСТОРНА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

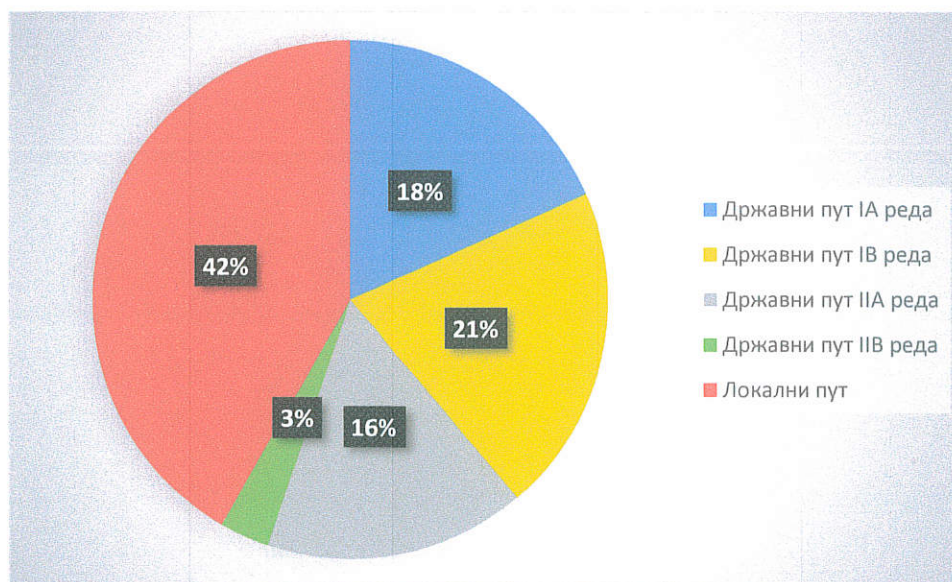
Просторна анализа саобраћајних незгода спроведена је за период од 2015. до 2019. године. Саобраћајне незгоде које су се догађале у петогодишњем периоду у односу на категорију пута приказане су у табели 21.



Табела 21. Саобраћајне незгоде у односу на категорију пута

Категорија пута	СНПОГ	СНПОВ	СННАС	СНМШ	СНУК
Државни пут IА реда	2	15	17	59	76
Државни пут IВ реда	6	46	52	33	85
Државни пут IIА реда	4	36	40	28	68
Државни пут IIВ реда	1	7	8	5	13
Локални пут	8	102	110	63	173

Из табеле 22 се види да се највоше саобраћајних незгода (гледано и укупан број и по последицама) догодио на локалним путевима. Ова чињеница је битна из разлога што је за локалне путеве задужена општина Кањижа. Због наведеног може да се закључи да постоји значајан простор за унапређење безбедности саобраћаја на локалним путевима. На слици 22 приазано је прецентуално колико саобраћајних незгода се дешава на којим путевима.



Слика 22 проценат саобраћајних незгода у зависности од категерије пута

Познато је да постоје четири фактора безбедности саобраћаја, а то су: Човек, Возило, пут и околина пута. Због наведеног Општина Кањижа има потенцијал да унапреди безбедност саобраћаја на локалним путевима. У табели 22 приказано је број и последице саобраћајних незгода које су се догодиле у насељу и ван насеља за анализирани период од 2015 - 2019 године.

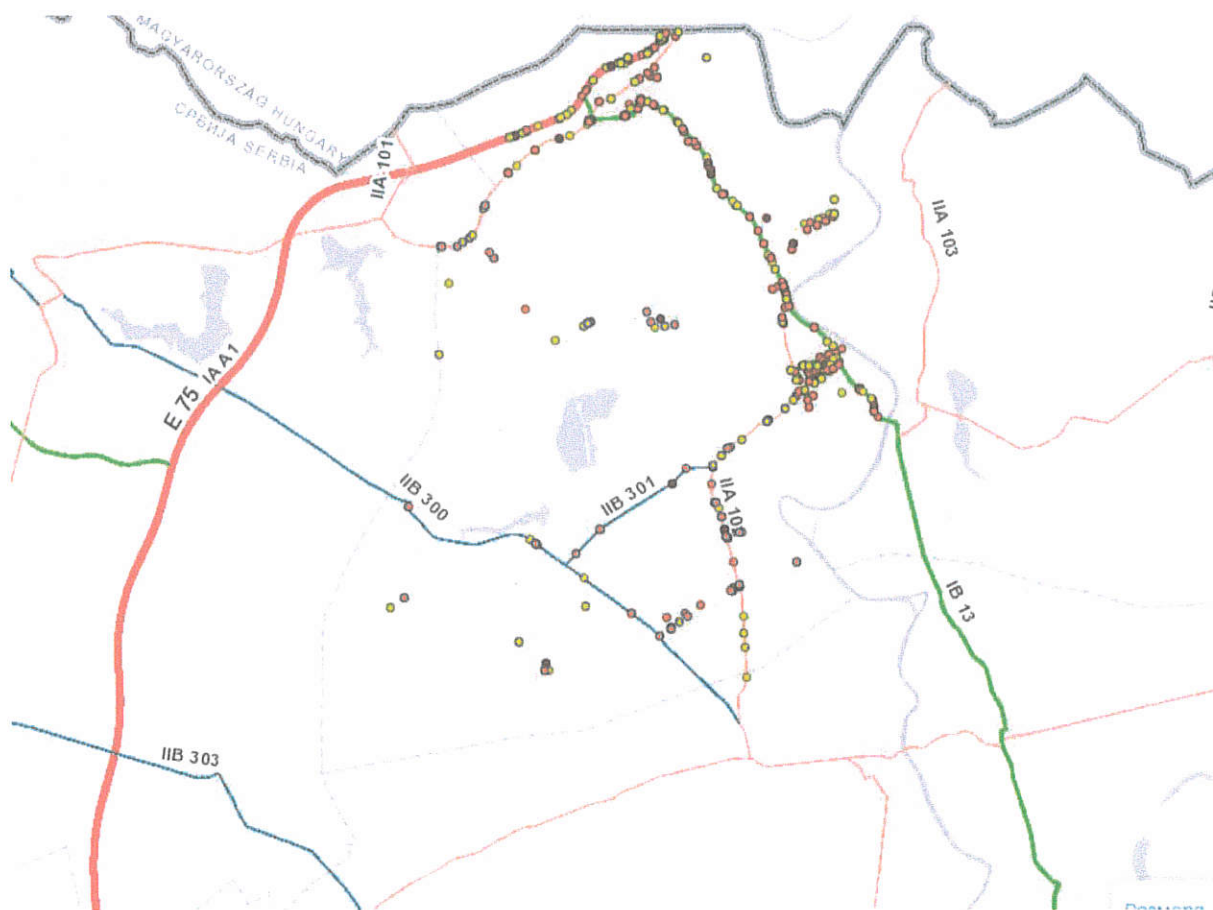


Табела 22 Саобраћајне незгоде у односу на насеље

	СНПОГ	СНПОВ	СННАС	СНМШ	СНУК
Насеље	5	97	102	64	166
Ван Насеља	13	80	93	110	203
Насеље	28%	55%	52%	37%	45%
Ван Насеља	72%	45%	48%	63%	55%

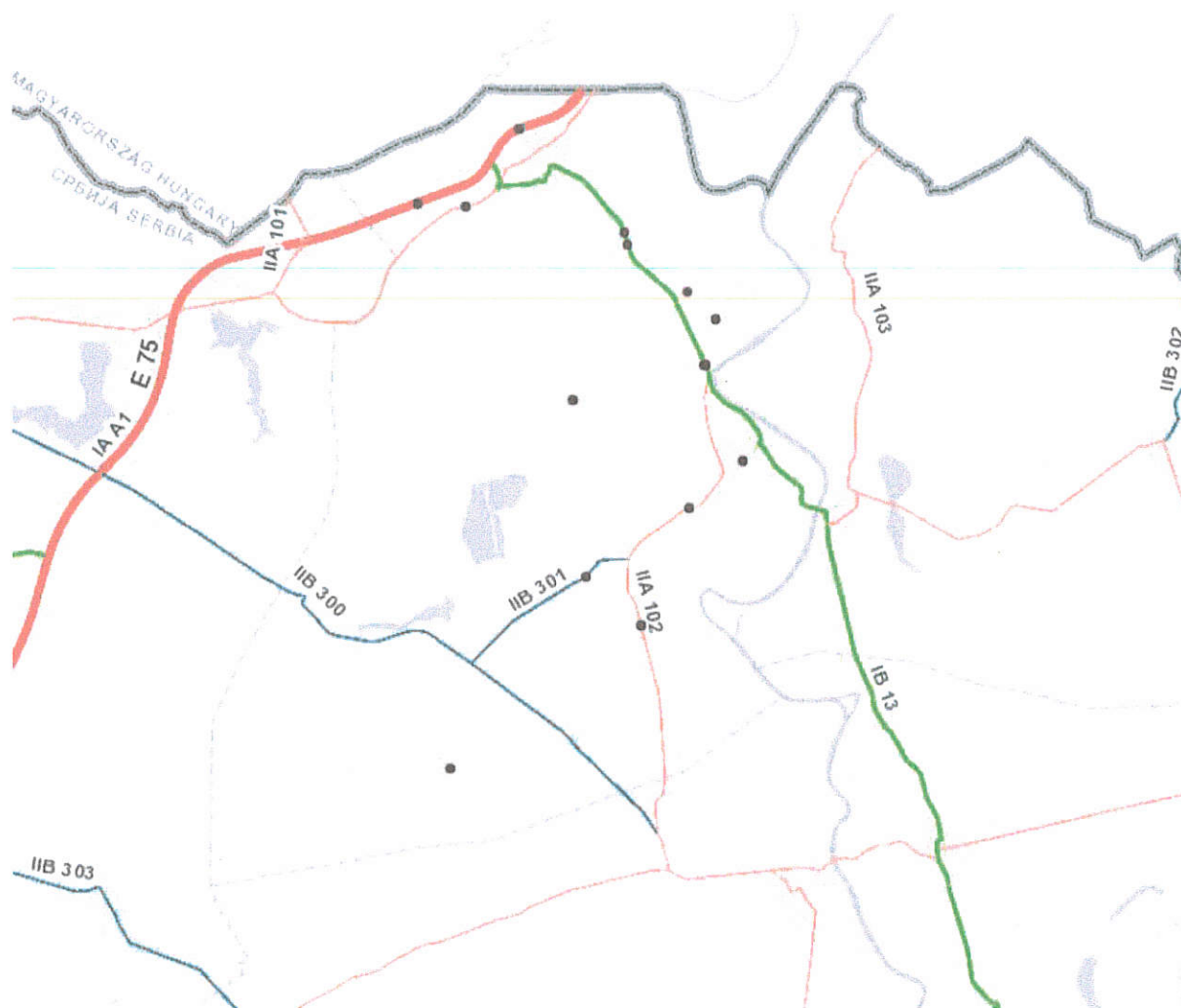
Из табеле се види да је велика већина саобраћајних незгода, са најтежим последицама догодила се ван насељених места општине Кањижа.

Саобраћајне незгоде које су се дешавале на путевима општине Кањижа, односно њихове локације приказане су на слици 23.



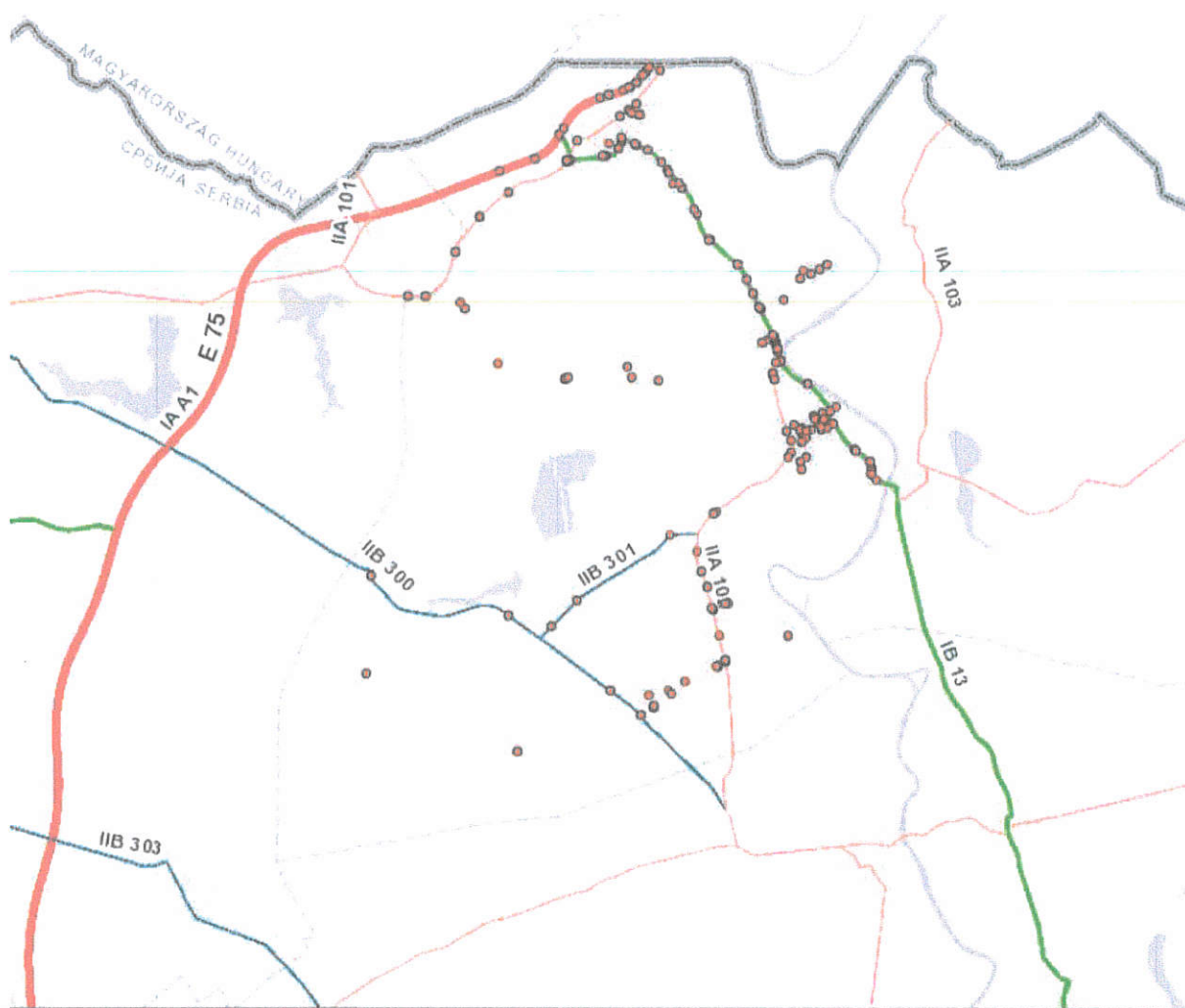
Слика 23. Просторна расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима

На слици изнад, црне тачке представљају локације саобраћајних незгода са погинулим лицима, црвене тачке представљају локације саобраћајних незгода са повређенима, док жуте тачке представљају локације саобраћајних незгода са материјалном штетом. Највећи број саобраћајних незгода, догодио се у насељеном месту, Кањижа, Хоргош, Мартонош и на државним путевима ван насеља. На слици 24 приказане су локације саобраћајних незгода које су за последицу имале погинула лица.



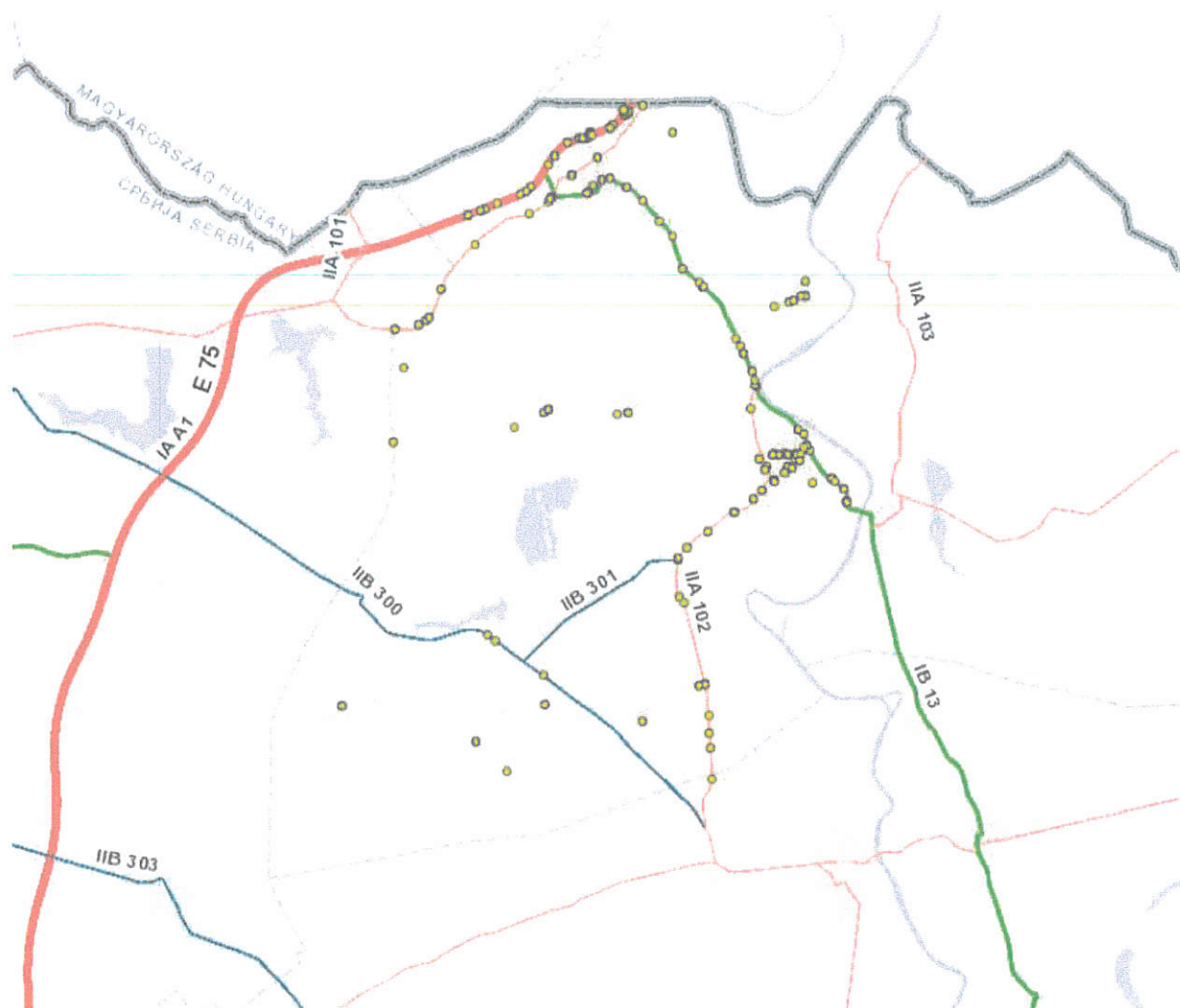
Слика 24. Просторна расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима

На слици 24 приказана је просторна расподела саобраћајних незгода за општину Кањижа које су за последицу имале смрт учесника у саобраћају, за период 2014-2019 године. Са слике 24 може се уочити да је највећа дистрибуција саобраћајних незгода са погинулима груписана око државног пута и на њему, али евидентиран је и одређени број у насељеним местима.



Слика 25. Просторна расподела саобраћајних незгода са повређенима

На слици 25 приказана је просторна расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима. Са слике 25 може се уочити да је највећа дистрибуција саобраћајних незгода са повређеним груписана око државног пута и на њему, али евидентиран је и одређени број у насељеним местима.



Слика 26 Просторна расподела саобраћајних незгода са повређенима

На слици 26 приказана је просторна расподела саобраћајних незгода које су за последицу имале материјалну штету. Са слике 26 може се уочити да је највећа дистрибуција саобраћајних незгода са материјалном штетом око државног пута и на њему, али такође су се дешавале и у насељеним местима.



6. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

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

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

Трошкови саобраћајних незгода на годишњем нивоу износе од 1% до 3% БДП-а и достижу \$500.000.000.000. Истраживања су показала да Република Србија годишње губи око 1,71% БДП-а због последица саобраћајних незгода.

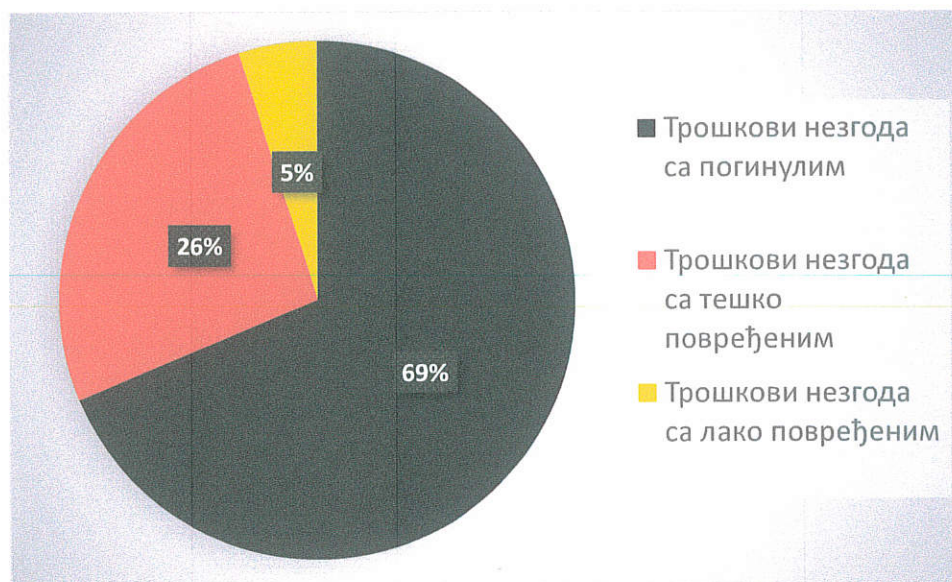
Висина штете настале у саобраћајним незгодама не може се прецизно измерити, проценити и израчунати, па се примењују различити поступци за процену висине штете настале у саобраћајним незгодама. На основу модела рачунања висине штете који је примењен у Републици Србији и Републици Српској, процењено је да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулима износе 317.317€, саобраћајне незгоде са тешко повређеним 34.094€, а саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181€. У табели 23 приказани су трошкови саобраћајних незгода у којима је било погинулих лица, тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама на територији општине Кањижа, односно трошкови тих незгода по годинама.



Табела 23 . Трошкови саобраћајних незгода у којима је било погинулих лица, тешко и лако повређених као и новчани трошкови незгода

Година	Трошкови незгода са погинулим	Трошкови незгода са тешко повређеним	Трошкови незгода са лако повређеним	Укупно за годину
1997	2.855.853,00 €	715.974,00 €	127.240,00 €	3.699.067,00 €
1998	2.538.536,00 €	818.256,00 €	82.706,00 €	3.439.498,00 €
1999	951.951,00 €	477.316,00 €	73.163,00 €	1.502.430,00 €
2000	1.586.585,00 €	613.692,00 €	127.240,00 €	2.327.517,00 €
2001	2.221.219,00 €	852.350,00 €	190.860,00 €	3.264.429,00 €
2002	1.269.268,00 €	647.786,00 €	82.706,00 €	1.999.760,00 €
2003	1.586.585,00 €	579.598,00 €	73.163,00 €	2.239.346,00 €
2004	- €	545.504,00 €	127.240,00 €	672.744,00 €
2005	2.855.853,00 €	715.974,00 €	108.154,00 €	3.679.981,00 €
2006	3.490.487,00 €	715.974,00 €	120.878,00 €	4.327.339,00 €
2007	1.903.902,00 €	511.410,00 €	146.326,00 €	2.561.638,00 €
2008	2.855.853,00 €	1.466.042,00 €	108.154,00 €	4.430.049,00 €
2009	951.951,00 €	613.692,00 €	165.412,00 €	1.731.055,00 €
2010	317.317,00 €	409.128,00 €	63.620,00 €	790.065,00 €
2011	1.586.585,00 €	545.504,00 €	120.878,00 €	2.252.967,00 €
2012	1.269.268,00 €	443.222,00 €	73.163,00 €	1.785.653,00 €
2013	951.951,00 €	375.034,00 €	92.249,00 €	1.419.234,00 €
2014	951.951,00 €	306.846,00 €	127.240,00 €	1.386.037,00 €
2015	1.269.268,00 €	375.034,00 €	120.878,00 €	1.765.180,00 €
2016	1.586.585,00 €	613.692,00 €	111.335,00 €	2.311.612,00 €
2017	951.951,00 €	409.128,00 €	89.068,00 €	1.450.147,00 €
2018	951.951,00 €	613.692,00 €	101.792,00 €	1.667.435,00 €
2019	951.951,00 €	409.128,00 €	111.335,00 €	1.472.414,00 €

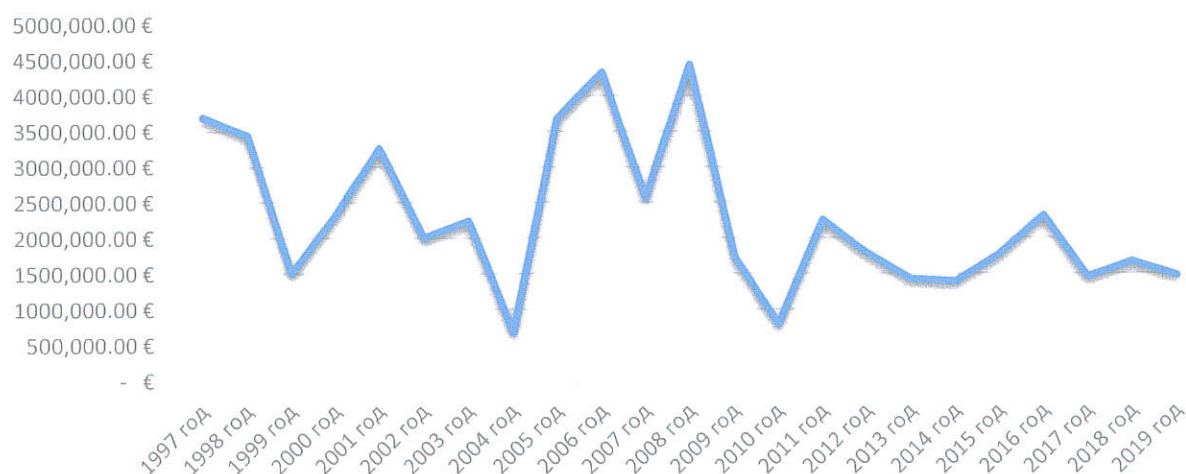
Од 1997. до 2019. године саобраћајне незгоде у општини Кањижа су по наведеној методологији коштале 52.175.597,00 €. Од тога трошкови незгода са погинулим лицима за посматрани временски период износе 35.856.821,00 €, трошкови тешких телесних повреда износе 13.773.976,00 €, а лаких 2.544.800,00 €. На слици 24 приказан је процентуални удео трошкова за погинуле, тешко повређене и лако повређене у укупним трошковима.



Слика 26 . Графички приказ удела трошкова саобраћајних незгода

Са слике 26 се види да посматрано са економске стране саобраћајне незгоде са погинулим лицима највише учествују у укупним трошковима саобраћајних незгода на територији општине Кањижа и то 69% од укупних трошкова саобраћајних незгода. Ова чињеница нам говори да, поред моралне обавезе да се бавимо унапређењем безбедности саобраћаја, улагање у унапређење безбедности саобраћаја је веома економски оправдана инвестиција. На слици 27 приказано је кретање трошкова саобраћајних незгода на територији општине Кањижа у наведеном периоду у последње 23 године.

Трошкови саобраћајних незгода



Слика 27. Графички приказ кретања трошкова саобраћајних незгода

Са слике 27 се види да су у протекле 23. године најмањи трошкови саобраћајних незгода били 2004. и 2010. године када у општини Кањижа није било смртно страдалих учесника у саобраћају. Највећи трошкови су били 2006. и 2008.



године када је путевима општине Кањижа било највише страдалих учесника у саобраћају.



7. АНАЛИЗА ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ И ЊИХОВИХ СТАВОВА

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

Ставови учесника у саобраћају имају највећи утицај на њихово безбедно учешће у саобраћају. Важно је вршити испитивање ставова и утицати на промене и побољшање ставова о опасностима који доприносе настанку саобраћајних незгода, како би се сагледали и формирали будући правци деловања.

У односу на ставове становништва према коришћењу сигурносних појасева, опасностима од конзумирања алкохола и вожње, опасностима од пребрзе вожње, опасног претицања или неких других безобзирних радњи у саобраћају, креатори система на локалном нивоу треба да усмеравају превентивно-пропагандне активности, како би утицали на промену негативних ставова према опасностима у саобраћају. На нивоу Европске уније је препозната важност исправних ставова и њихов утицај на стање безбедности саобраћаја на нивоу држава.

Најпознатији европски - међународни пројекат који се бави ставовима о опасностима у друмском саобраћају је европски пројекат *SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe)*. Поред праћења ставова на европском нивоу, важно је пратити ставове и на националном (републичком) нивоу, као и на локалном нивоу – нивоу градова, општина, односно на нивоу округа (полицијских управа).

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

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



Анализирани ставови учесника у саобраћају нису само учесници из Кањижњ него са целе територије полицијске управе Кикинда, где су поред Кањижњ,, Кикинда, Ада, Нови Кнежевац, Чока и Сента. На овај начин поред тога што ће бити приказани ставови учесника у саобраћају из општине Књижа биће приказани ставови учесника у саобраћају који транзитирају путевима општине Кањижа.

Неопходно је прво код учесника у саобраћају добити информацију колико су забринути за своју безбедност у саобраћају у односу на друге сегменте живота, испитаницима су били понуђени одговори и они су оцењивали угроженост према скали од 1 до 5. Резултати ипитаника су представљени у табели 24.

Табела 24. Општи ставови учесника у саобраћају

	Процентуално препознато као угроженост
Стопа криминала	81 %
Загађење животне средине	85 %
Саобраћајне незгоде	86 %
Стандард здравствене заштите	87 %
Саобраћајне гужве	63 %
Незапосленост	81 %

Из табеле 27 се види да су учесници у саобраћају више забринути због стандарда здравствене заштите, а затим за саобраћајне незгоде, што говори да су делимично свесни за њихову угроженост у саобраћају, док их саобраћајне гужве најмање брину.

Начин путовања који су најчешће користили у протеклих 12 месеци приказан је у табели 25, одговори су били понуђени и учесници у саобраћају су такође на скали од 1-5 оцењивали колико често путују као одређена категорија учесника у саобраћају.

Табела 25. Начин путовања

Начин путовања који се најчешће користе	
Аутомобил возач	67 %
Аутомобил као путник	54 %
Бицикл	34 %
Пешачење	90 %
Мотоцикл/мопед	12 %

Из табеле 25 се види да је највише путовања пешачењем што је негде и логично, тешко је замислити изворно – циљна путовања без пешачења, нпр. од паркинг места до крајњег циља... Категорија учесника у саобраћају мотоцикл/мопед је логично најмање заступљена из разлога што коришћење тог превозног средства зависи од временских услова и годишњег доба.



7.1. ЗАШТИТНИ СИСТЕМИ

Истраживање индикатора безбедности саобраћаја, показује да возачи теретних возила најчешће користе мобилни телефон у вожњи, затим возачи путничких аутомобила, а најређе возачи аутобуса. Просечно 19,3% возача теретних возила користи мобилни телефон у вожњи, с тим да је највећа употреба евидентирана на путу у насељу, а најмања ван насеља. Просечно 6,6% возача путничких аутомобила користи мобилни телефон, при чему то најчешће чине на путу ван насеља, а најмање у насељу. Коришћење мобилних телефона у вожњи од стране возача аутобуса евидентирано је у насељу (4%) и ван насеља (2%).

Коришћење сигурносног појаса возача путничких аутомобила, веће је у односу на сувозаче, при чему се вредност индикатора не разликује значајно између категорија саобраћајница. Тако, просечна употреба сигурносног појаса за возаче и сувозаче износи респективно 88,3%. Незнатно мања употреба појаса сувозача у путничким аутомобилима је евидентирана у насељу, у односу на остале две категорије саобраћајнице.

Употреба сигурносног појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима највећа је на саобраћајницама ван насеља (18,9%), док је најмања на саобраћајницама у насељу где 14,4% путника са задњег седишта користи сигурносни појас.

Током истраживања, приближно сваки други возач тешког теретног возила у насељу је користио сигурносни појас, док је ван насеља то чинило 42% возача теретних возила. Вредности индикатора употребе појаса од стране сувозача у теретним возилима су мање од возача, и износе: 16,7% у насељу; и 13,3% ван насеља.

Посматрано за децу до 3 године, анализа резултата употребе заштитних система, показује да се вредност индикатора не разликује значајно према категорији саобраћајнице. Посматрано за све категорије саобраћајница, просечно 55,6% деце до 3 године се правилно превози, према резултатима истраживања. За децу од 4 до 12 година, вредност индикатора је већа. Ван насеља 71,4% деце од 4 до 12 година се правилно превози; 69,2% у насељу; и 51,1% ван насеља.

Евидентирани возачи и путници на мотоциклима током истраживања су користили заштитну кацигу. Коришћење кацига мотоциклиста и путника на мотоциклима ван насеља износи респективно 97,5% и 93,3%; у насељу, респективно 97,6% и 90%.

Коришћење заштитних кацига mopедиста и путника на mopедима мање је у односу на мотоциклисте и путнике на мотоциклима. Просечно 91,4% mopедиста и 90% путника на mopедима користи заштитну кацигу на обе категорије саобраћајница.

Анализа вредности индикатора везаних за понашање пешака показује да 15% пешака прелази коловоз док је укључено црвено светло, што представља најнеповољнију вредност индикатора понашања. Висок проценат пешака



прелази коловоз ван пешачког прелаза (12,2%), као и висок проценат деце пешака (10%). Од пешака који прелазе коловоз на пешачком прелазу 4,4% то чини уз коришћење телекомуникационих уређаја.

7.2. БРЗИНА

Анализа измерених брзина указује на то да је у насељу просечна брзина тешких теретних возила, аутобуса и mopеда испод ограничене брзине, а ван насеља су испод ограничења просечне брзине за аутобусе и mopеде. Највећу просечну брзину имају мотоцикли, како у насељу (60,4 *km/h*), тако и ван насеља (82,9 *km/h*), и вредности индикатора спадају у класу „веома ниска вредност нивоа индикатора безбедности саобраћаја“, изузев ван насеља када се вредност индикатора оцењује као ниска.

Вредност 85-ог перцентила брзине кретања у већини случајева, како у насељу, тако и ван насеља прекорачује вредност општег ограничења брзине. Изузетак од ове чињенице су mopеди и аутобуси ван насеља и на ауто-путу. Највећу вредност 85-ог перцентила имају мотоцикли (73,0 *km/h* у насељу, 94,9 *km/h* ван насеља). Веома ниска вредност овог индикатора забележена је још код путничких аутомобила (59,0 *km/h* у насељу, 92,0 *km/h* ван насеља и 136,0 *km/h* на ауто-путу) и тешких теретних возила ван насеља (81,0 *km/h*).

Стандардно одступање брзине је у насељу највеће код мотоцикала (11,8 *km/h* насеље и 19,5 *km/h* ауто-пут), док је ван насеља највеће стандардно одступање уочено код путничких аутомобила (10,8 *km/h*). Најмање стандардно одступање утврђено је код аутобуса у насељу (4,1 *km/h*), ван насеља (4,8 *km/h*).

Уколико се посматра вредност индикатора „% прекорачења брзине за најмање 0 *km/h*“, може се уочити да се вредност индикатора за све категорије возила у насељу (изузев mopеда), ван насеља (изузев аутобуса и mopеда) налази у класи „веома ниска вредност нивоа индикатора безбедности саобраћаја“. У насељу, најчешћи прекорачиоци брзине за најмање 0 *km/h* су мотоцикли (70,0%), ван насеља највеће стопа прекорачења бележи се код тешких теретних возила (63,3%).

Све категорије возила, изузев mopеда и аутобуса ван насеља, како у насељу, тако и ван насеља, прекорачују брзину за најмање 10 *km/h* изнад ограничења. Мотоцикли (46,7%) су у насељу најчешћи прекорачиоци брзине за најмање 10 *km/h* изнад ограничења, као и ван насеља (25,0%). Веома ниске вредности овог индикатора уочене су још код путничких аутомобила ван насеља (18,0%) и код тешких теретних возила ван насеља (20,3%).

Просечна брзина оних који прекорачују брзину је у насељу и ван насеља највећа код мотоцикала, и износи у насељу 64,2 *km/h*, ван насеља 90,2 *km/h*. Вредности овог индикатора су у већини случајева веома ниски. Изузетак представљају вредности индикатора за mopеде и аутобусе на путевима у насељу и ван насеља.

У дневним условима највећи проценат путничких аутомобила се креће брзинама у класи изнад ограничења, односно, у класи од 51 до 55 *km/h* и то



26,8%. Са друге стране, најчешћа брзина у ноћним условима је мања за једну класу и овом брзином се креће 25,5% путничких возила. Расподела брзина у оба дела дана је веома слична. Треба истаћи и постојање екстремних прекорачења брзина за чак 40 *km/h* у оба доба дана.

Расподела брзина тешких теретних возила у насељу указује да се највише тешких теретних возила, током дана и ноћи, креће брзинама од 46 до 50 *km/h* (31,3% дању и 34,7% ноћу). У дневним условима исти проценат возила се креће и брзинама једну класу нижим. Карактеристично за тешка теретна возила у насељу је још и то што су дисперзије брзина веће у дневним условима, а ниво прекорачења за око 10,0% већи у ноћним условима.

Највише аутобуса у насељу, како током дана, тако и током ноћи, има брзине у класи од 46 до 50 *km/h* (46,0% дању и 54,7% ноћу). Нешто већи проценат аутобуса прекорачује брзину током ноћи (30,7%), него током дана (24,7%), при чему нису забележена прекорачења брзине аутобуса за више од 15 *km/h*. Генерално, може се закључити да су брзине аутобуса у насељу веће у ноћним, него у дневним условима.

Највећи проценат мотоциклиста се током дана у насељу креће брзинама у класи од 51 до 55 *km/h* (30,0%). Са друге стране, значајно су веће брзине мотоциклиста у ноћним условима и њихове најчешће брзине су у опсегу од 71 до 75 *km/h* (23,3%). У ноћним условима се бележи и већи проценат прекорачења брзине, као и постојање екстремних прекорачења за чак 40 *km/h*.

Највећи проценат mopеда се у насељу током дана креће брзинама у класи од 41 до 45 *km/h* (40,0%), а током ноћног мерења брзинама у класи од 36 до 40 *km/h* (30,0%). У ноћним условима се може уочити већа дисперзија брзина код mopеда, него ли у дневним условима. Такође, у ноћним условима бележи се и већа стопа прекорачења, и то за 10,0% више у односу на дневне услове саобраћаја.



8. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Индикатори перформанси безбедности саобраћаја (у даљем тексту: индикатори) представљају савремени алат за праћење безбедности саобраћаја, показују тенденције у безбедности саобраћаја и истичу проблеме страдања у саобраћајним незгодама. Индикатори најчешће описују понашање учесника у саобраћају. Савремени приступ у раду у области безбедности саобраћаја се у великој мери базира на праћењу стања и планирању активности применом индикатора перформанси безбедности саобраћаја. У последње време се веома често користе као примарни показатељи за рад и усмеравање активности саобраћајне полиције у Србији.

При разматрању индикатора перформанси безбедности саобраћаја треба имати у виду да то нису саобраћајни прекршаји (откривени од стране саобраћајне полиције), већ евидентирано понашање учесника у саобраћају. Важно је истаћи да приликом прикупљања података о индикаторима не постоје утицаји других елемената на промене понашања учесника у саобраћају, попут саобраћајне полиције на путу, односно лице које прикупља податке о индикаторима не утиче на промену понашања учесника у саобраћају.

Индикатори перформанси безбедности саобраћаја за општину Кањижа биће приказани на основу података за Полицијску управу Кикинда којој припада и општина Кањижа. Приказивање индикатора на ширем подручју од подручја општине може да се оправда на тај начин што су државни путеви који пролазе кроз општину Кањижа транзитни, а и већина становника Кањиже су на дневној миграцији.

У табели 26 приказани су вредност индикатора и вредност циљаних вредности за 2025. годину за сваки индикатор појединачно.



Табела 26 . Вредност индикатора и граничне вредности

Индикатори	Вредност индикатора за ПУ Кањижа	Циљ за 2025. годину
Употреба сигурносних појасева на предњем седишту	85,3%	$\geq 95\%$
Употреба сигурносних појасева на задњем седишту	10,0%	$\geq 95\%$
Употреба дечијих заштитних система за децу до 3 године	67,4%	$\geq 95\%$
Употреба дечијих заштитних система за децу од 4 до 12 година	62,1%	$\geq 95\%$
Употреба заштитних кацига од стране мотоциклиста	81,7%	$\geq 95\%$
Употреба заштитних кацига од стране mopедиста	87,5%	$\geq 95\%$
Прекорачење брзине путничког аутомобила за 10 км/ч у насељу	14,3%	=0%
Прекорачење брзине у насељу за мотоцикл за 10 км/ч у насељу	25,0%	=0%
Возачи који користе мобилни телефон	4,7%	<1%
Пешаци који непрописно прелазе коловоз ван пешачког прелаза	20,2%	<5%
Деца пешаци основношколског узраста који прелазе улицу ван обележеног пешачког прелаза	16,0%	<5%
Пролазак пешака на црвено светло семафора	13,8%	=0%

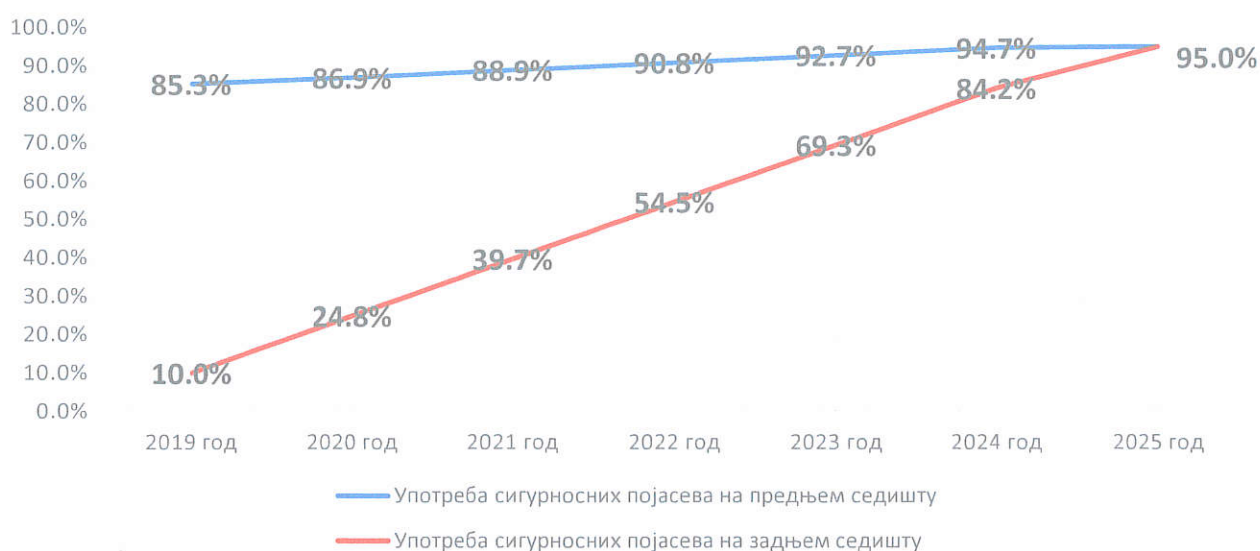
Из табеле 26 се види да ниједан индикатор није у жељеним границама што је забрињавајуће. Највећа разлика између жељеног и тренутног стања је употреба сигурносних појасева на задњем седишту, а најближи жељеном стању је индикатор употреба мобилних телефона. Постизање циљева индикатора имаће директан утицај на стање безбедности саобраћаја на путевима општине Кањижа.

Неки од индикатора су у виду пасивне безбедности (употреба сигурносних појасева на предњем и на задњем седишту, употреба сигурносних кацига, употреба дечијих седишта), елементи пасивне безбедности имају за циљ да ублаже последице саобраћајне незгоде када се саобраћајна незгода догоди. Индикатори активне безбедности (прекорачење дозвољене брзине кретања,



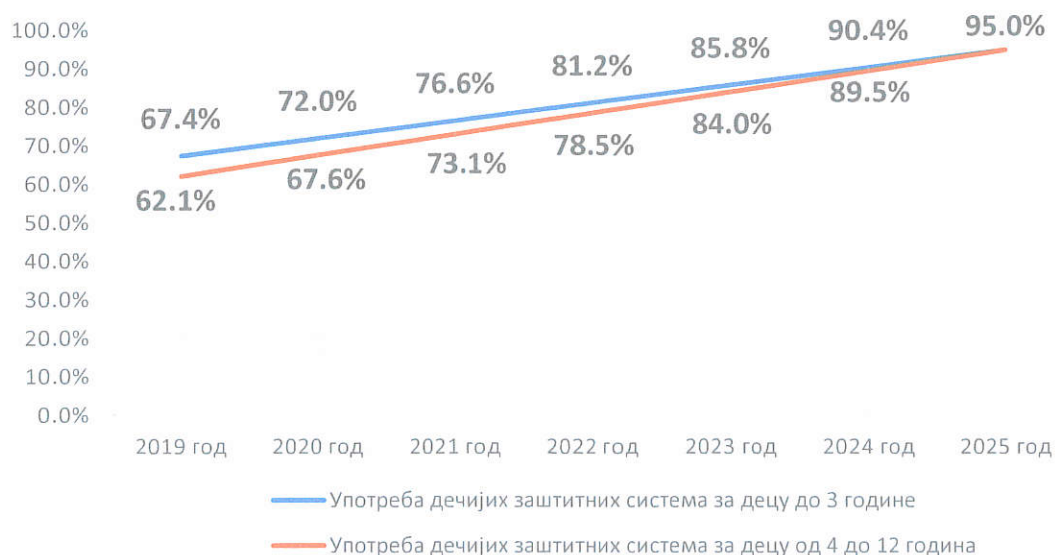
коришћење мобилног телефона, прелазак пешака на црвено светло и ван пешачког прелаза) нам показују колико су одређени учесници у саобраћају угрожени, односно колики проценат учесника у саобраћају не поштују одређена правила и тиме себе и остале излажу угрожености у саобраћају.

На слици 28 приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за проценат коришћења сигурносног појаса на предњем седишту, проценат коришћења сигурносног појаса на задњем седишту за општину Кањижа.



Слика 28. Циљеви индикатора за употребу сигурносних појасева

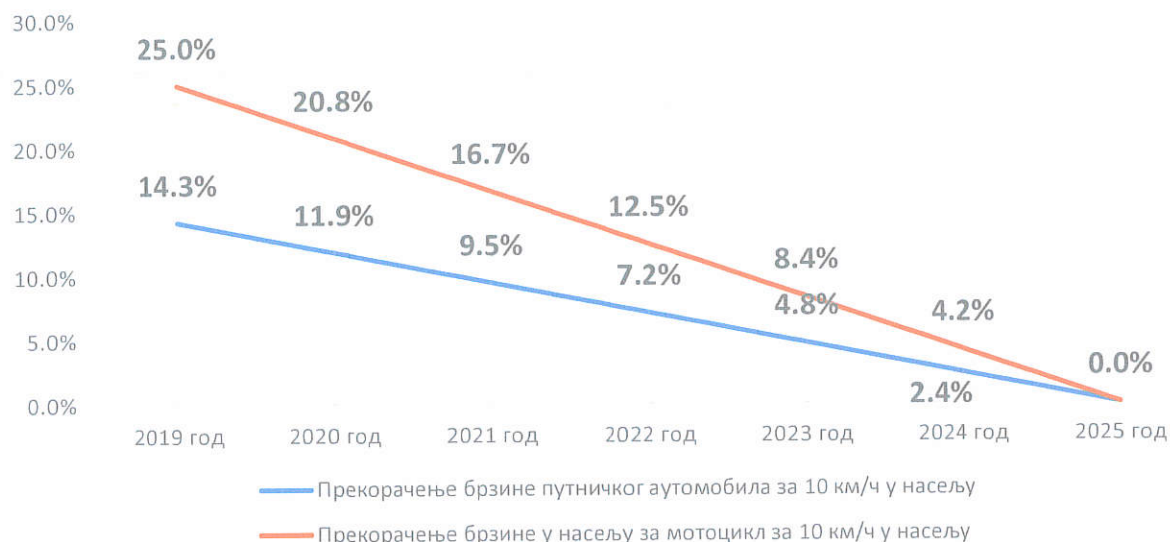
На слици 29 приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за проценат коришћења дечијих сигурносних система за децу узраста до 3 године, као и за децу узраста од 4 до 12 година за општину Кањижа.



Слика 29. Циљеви индикатора за употребу дечијих сигурносних система

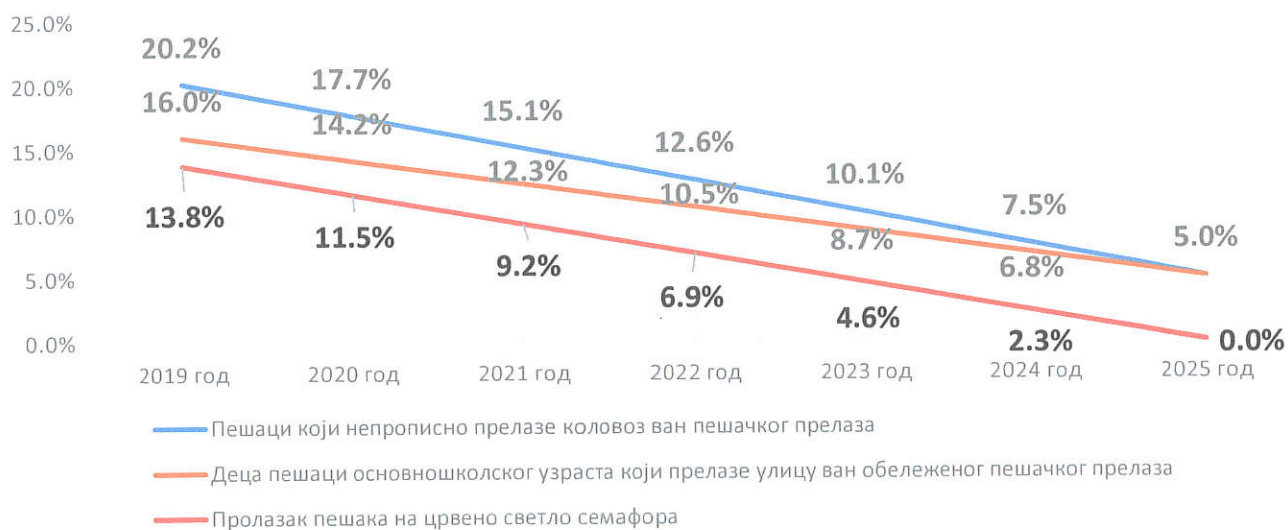


На слици 30 приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за прекорачење брзине кретања путничких возила и мотоцикала за општину Кањижа.



Слика 30. Прекорачење брзине за 10 км/час

На слици 31 приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за прелазак пешака ван обележеног пешачког прелаза као и прелазак пешака на црвено светло семафора за општину Кањижа.



Слика 31. Прелазак пешака ван пешачког прелаза и на црвено светло



9. СТЕПЕН УГРОЖЕНОСТИ У САОБРАЋАЈУ

Утврђивање нивоа безбедности саобраћаја на неком одређеном подручју истраживања није лако мерљиво, па се из тог разлога за одређивање нивоа безбедности у саобраћају користи њено наличје, односно степен угрожености. Под степеном угрожености подразумева се ризик који прати одвијање саобраћаја, тј. опасност којој су изложени људи и имовина. Такође, степен угрожености представља могућност, вероватноћу или изгледност настанка саобраћајне незгоде или другог вида угрожавања људи и имовине.

Степен угрожености у саобраћају се утврђује према:

- Просторном критеријуму (степен угрожености у држави, региону, путу, насељу...);
- Персоналном критеријуму (степен угрожености пешака, возача бицикала...)

Израчунавање степена угрожености омогућава нам да утврдимо степен, односно величину опасности, разлоге њеног настајања као и одређена сазнања која ће омогућити ефикасније мере друштвене интервенције.

За оцену степена угрожености у саобраћају користе се различити поступци и анализе:

- Анализа саобраћајних незгода;
- Анализа конфликта у саобраћају;
- Експертско утврђивање...

За утврђивање степена угрожености на основу анализе саобраћајних незгода, стављају се у однос саобраћајне незгоде и њихове последице са: бројем становника, бројем регистрованих моторних возила, интензитетом саобраћаја, дужином путне и уличне мреже...

Поред апсолутних података о броју и последицама саобраћајних незгода, у наредним табелама представљене су вредности релативних показатеља за општину Кањижа за период од 2015-2019. године. Вредности релативних показатеља су добијене на основу:

- Броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима-ЈР (СНнас) и СР (СНнас);
- Броја саобраћајних незгода са погинулим лицима-ЈР (СНпог) и СР (СНпог);
- Броја погинулих лица у саобраћајним незгодама-ЈР ПОГ и СР ПОГ;
- Збира бројева погинулих и тешко повређених лица-ЈР п+тп и СР п+тп;
- Пондерисаног броја настрадалих лица на основу последица саобраћајних незгода-ЈПБН и СПБН.

Математичке формуле за израчунавање изабраних показатеља дате су у наставку.

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима:



$$JPCN_{\text{нас}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{нас}}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000$$

$$CPCN_{\text{нас}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{нас}}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја саобраћајних незгода са погинулим лицима:

$$JPCN_{\text{пог}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{пог}}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000$$

$$CPCN_{\text{пог}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{пог}}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја погинулих лица:

$$JPCOГ = \frac{\text{Бр. ПОГ}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000$$

$$CPCOГ = \frac{\text{Бр. ПОГ}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја погинулих и тешко повређених лица:

$$JPC_{\text{п+то}} = \frac{\text{Бр. ПОГ} + \text{Бр. ТТП}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000$$

$$CPC_{\text{п+тп}} = \frac{\text{Бр. ПОГ} + \text{Бр. ТТП}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу пондерисаног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама:

$$JPC_{\text{БН}} = \frac{\text{ЛТП} \times \text{П1} + \text{ТТП} \times \text{П2} + \text{ПОГ} \times \text{П3}}{\text{Бр. становника}} \times 10.000$$

$$CPC_{\text{БН}} = \frac{\text{ЛТП} \times \text{П1} + \text{ТТП} \times \text{П2} + \text{ПОГ} \times \text{П3}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 1.000$$

где су П1, П2 и П3 коефицијенти (пондери) који имају вредности: П1=1, П2=13 и П3=99. Вредности пондера су објављене од стране Британског министарства за транспорт.

Табела 27. Број и последице саобраћајних незгода општине Кањижа за 2015-2019. годину

Општина Кањижа	Укупно СН	СН са настрадалима	СН са повређеним	СН са погинулим	ПОГ	ТТП	ЛТП
2015. година	60	33	29	4	4	11	38
2016. година	54	33	30	3	5	18	35
2017. година	66	31	28	3	3	12	28
2018. година	81	40	38	2	3	18	32
2019. година	74	36	33	3	3	12	35



Табела 28. Вредности јавних и саобраћајних ризика страдања општине Каџижа за 2015-2019. годину

Општина Каџижа	ЈПБН	СПБН	ЈР ПОГ	СР ПОГ	ЈР П+Т	СР П+Т	ЈР (СНпог)	СР (СНпог)	ЈР (СНнас)	СР (СНнас)
2015.год.	983,7	106,2	70,9	7,7	212,7	23,0	70,9	7,7	871,2	94,1
2016.год.	454,9	49,1	10,1	1,1	222,9	24,1	10,1	1,1	729,4	78,8
2017.год.	720,3	77,8	30,4	3,3	303,9	32,8	30,4	3,3	658,5	71,1
2018.год.	1011,0	109,2	60,8	6,6	334,3	36,1	60,8	6,6	567,3	61,3
2019.год.	903,7	97,6	40,5	4,4	364,7	39,4	40,5	4,4	749,7	80,9

Вредности јавног ризика су подељене на следећи начин:

- Врло низак до 98;
- Низак од 98 до 157;
- Средњи од 157 до 215;
- Висок од 215 до 274 и
- Врло висок више од 274

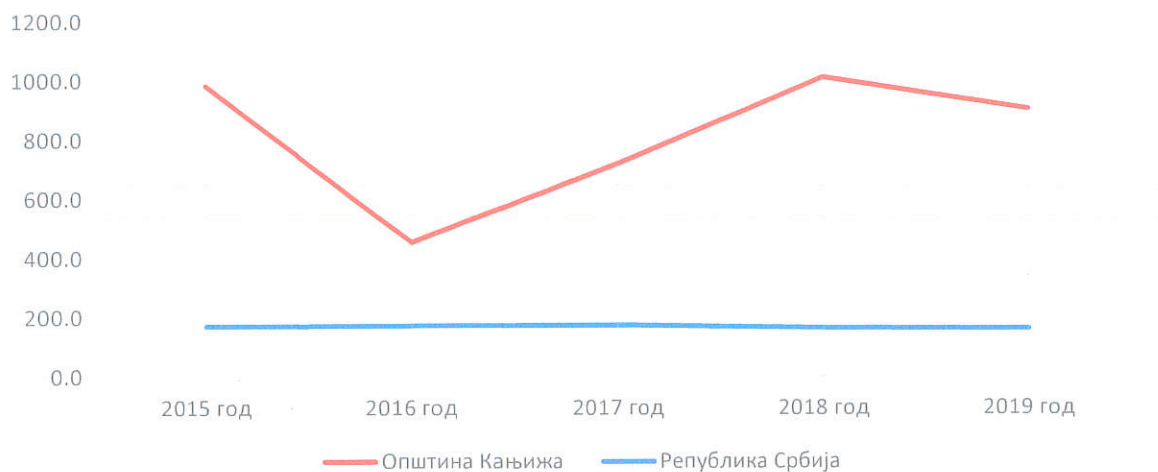
Вредности саобраћајног ризика су подељене на следећи начин:

- Врло низак до 29;
- Низак од 29 до 51;
- Средњи од 51 до 73;
- Висок од 73 до 95 и
- Врло висок више од 95

Ако упоредимо вредности пондерисаног јавног и саобраћајног ризика страдања из табеле 28 можемо закључити да су вредности највеће за 2018. годину (јавни и саобраћајни ризик-врло висок), док је најбезбеднија 2016. година (вредности јавног и саобраћајног ризика врло ниске). Вредности током година стално варирају што намеће закључак да још увек није изграђен, односно успостављен заштитни систем управљања безбедношћу саобраћаја на територији општине Каџижа.



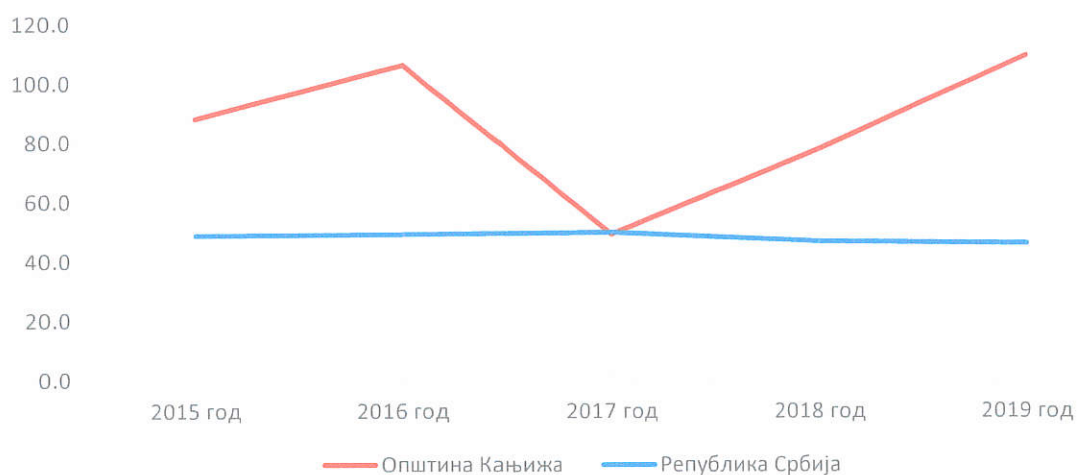
Јавни ризик



Слика 32. Вредност јавног ризика по годинама

На слици 32 је представљена вредност јавног ризика у протеклих пет година за општину Кањижа и Републику Србију. За свих пет анализираних година, јавни ризик у општини Кањижа је висок и доста виши од јавног ризика на нивоу Републике.

Саобраћајни ризик



Слика 33. Вредност саобраћајног ризика по годинама

На слици 33 је представљена вредност саобраћајног ризика у протеклих пет година за општину Кањижа и Републику Србију. За четири од пет година саобраћајни ризик је виши у општини Кањижа него у Републици србији, једино је приближне вредности био 2017. године.



Како би дошли до упоредних података за вредности пондерисаног јавног и саобраћајног ризика страдања извршиће се анализа за 2019. годину за неке од општина у АП Војводини.

Табела 29. Последице саобраћајних незгода општина за неке општине у АП Војводини за 2019. годину

Општина/ Град	ПОГ	ТПП	ЛТП	Σ
Кањижа	3	12	35	50
Бач	0	6	26	32
Бачка Паланка	3	11	38	52
Бачки Петровац	1	5	25	31
Беоцин	3	8	31	42
Бечеј	2	23	89	114
Ковачица	1	2	44	47
Врбас	5	48	136	189
Жабалъ	1	12	65	78
Нови Сад	24	203	1479	1706
Србобран	2	14	41	57
Кањижа	1	2	12	15
Темерин	2	14	58	74
Тител	0	6	20	26

Упоређујући податке из табеле 29 са подацима о броју становника (по последњем попису) и броју регистрованих моторних возила-без прикључних возила за 2019. годину за све анализиране општине АП Војводине, добијамо податке за вредности пондерисаног јавног и саобраћајног ризика страдања за петогодишњи период.

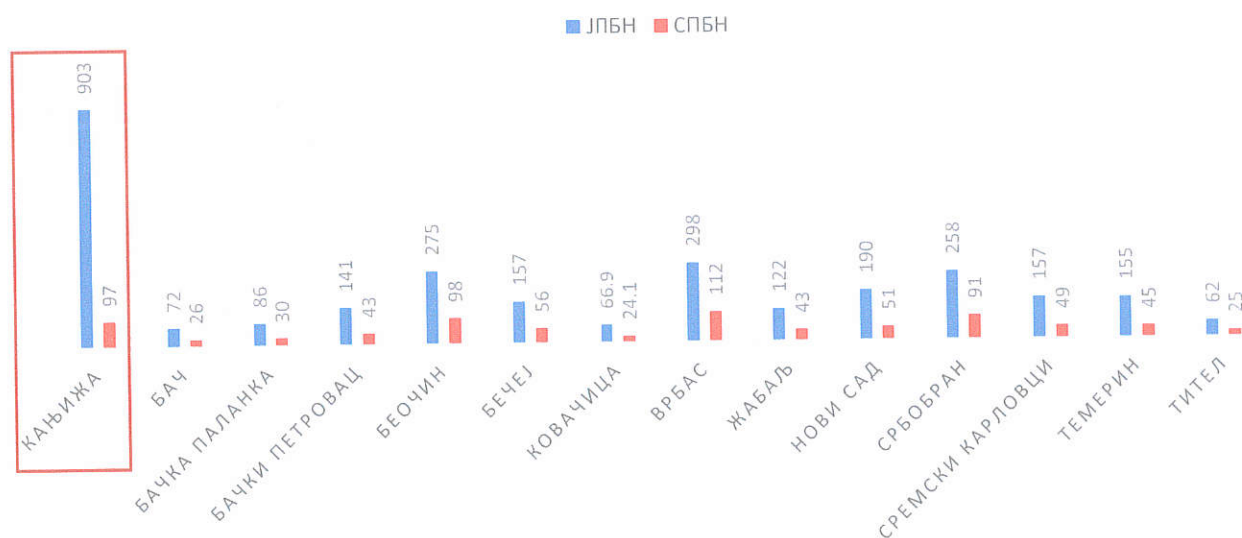
Табела 30. Број становника и регистрована моторна возила општина

Општина/ Град	Број становника	Број рег. мотор. возила
Кањижа	9.871	9.142
Бач	14.405	3.885
Бачка Паланка	55.528	16.071
Бачки Петровац	13.418	4.438
Беоцин	15.726	4.417
Бечеј	37.351	10.508
Ковачица	25.274	7.018
Врбас	42.092	11.221
Жабалъ	26.134	7.522
Нови Сад	341.625	127.624
Србобран	16.317	4.638
Кањижа	8.750	3.069
Темерин	28.287	9.839
Тител	15.738	3.873



Табела 31. Вредности јавних и саобраћајних ризика страдања општина за 2019. годину

Општина/ Град	ЈПБН	СПБН
Кањижа	903	97
Бач	72	26
Бачка Паланка	86	30
Бачки Петровац	141	43
Беоцин	275	98
Бечеј	157	56
Ковачица	66,9	24,1
Врбас	298	112
Жабаљ	122	43
Нови Сад	190	51
Србобран	258	91
Кањижа	157	49
Темерин	155	45
Тител	62	25



Слика 34. Вредности јавних и саобраћајних ризика страдања у 2019. годину

Гледајући анализирани општине, јавни ризик је убедљиво највиши у општини Кањижа у односу на све остале општине. Док је саобраћајни ризик нижи у односу на општине Беоцин и Врбас.

Како би могло да се види стање безбедности саобраћаја у општини Кањижа, на још један начин потребно је је упоредити са стањем безбедности саобраћаја у Републици Србији. Као основи параметри су узети: површина, број становника, број регистрованих возила и дужина путне мреже у Србији и у општини Кањижа.



На тај начин се виде вредности, односно проценти, колико су површина, број становника, број возила и дужина путне мреже општине Кањижа заступљени у Републици Србији, што је дато у наредној табели.

Табела 32. Апсолутни подаци о Кањижа и Републици Србији

	Кањижа	Србија	%
Површина км ²	399	88.361	0,45%
Бр. становника	9.871	6.982.604	0,14%
Бр. возила	9.142	1.999.753	0,46%
Дужина путева у км	124,44	43.967,02	0,28%
Број СН са погинулима 2019.	3	494	0,61%
Број погинулих у саобраћају 2019.	3	534	0,56%
Укупно СН у 2019.	74	35.770	0,21%
Број СН са погинулима 2018.	2	491	0,41%
Број погинулих у саобраћају 2018.	3	548	0,55%
Укупно СН у 2018.	81	35.818	0,23%
Број СН са погинулима 2017.	3	525	0,57%
Број погинулих у саобраћају 2017.	3	579	0,52%
Укупно СН у 2017.	66	36.475	0,18%
Број СН са погинулима 2016.	4	551	0,73%
Број погинулих у саобраћају 2016.	5	607	0,82%
Укупно СН у 2016.	60	35.972	0,17%
Број СН са погинулима за 4 год.	12	2.061	0,58%
Број погинулих у саобраћају за 4 год.	14	2.268	0,62%
Укупно СН за 4 год.	281	144.035	0,20%

Анализирано је стање безбедности саобраћаја и упоређивано на адекватан начин са просеком Републике, као и другим општинама. Закључак је да постоји доста простора да се унапреди стање безбедности саобраћаја у општини Кањижа, али и неопходно је покренути иницијативу за тако нешто.

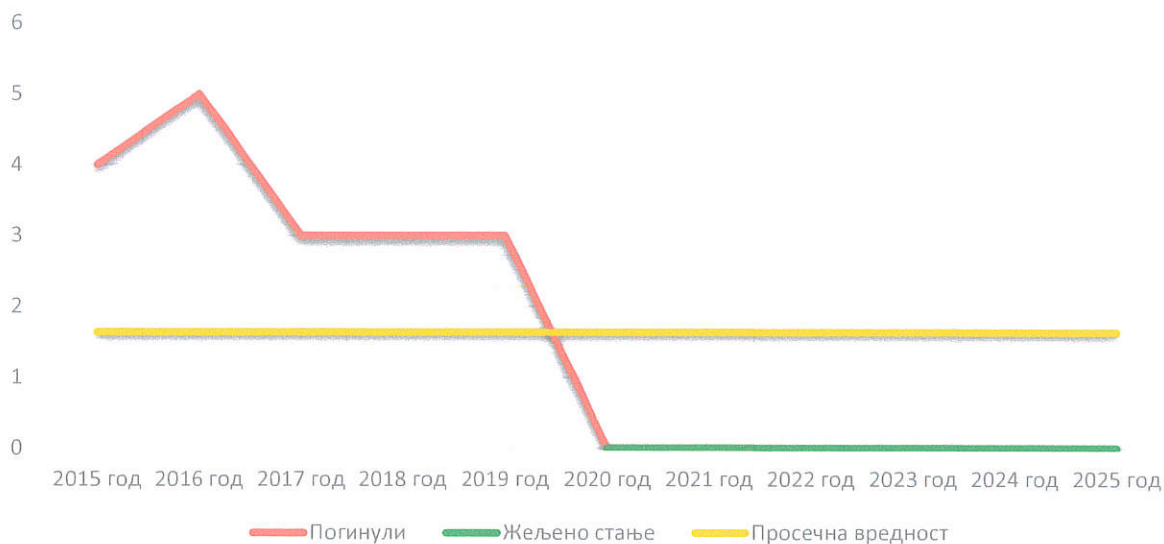


10. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

Амбиција	Постати најуспешнија локална самоуправа у области безбедности саобраћаја у Републици Србији, односно локална самоуправа која бележи најмањи јавни и саобраћајни ризик страдања на путевима у Републици Србији.
Мисија	Успоставити стабилан систем безбедности саобраћаја у општини Кањижа који ће омогућити успешно управљање безбедношћу саобраћаја.
Визија	Друмски саобраћај без погинулих, са знатно мање повређених и знатно мањим трошковима саобраћајних незгода.
Циљеви	<p>Доношење стратегије треба да омогући успостављање система управљања безбедношћу саобраћаја до 2025. године и омогућити следеће:</p> <ul style="list-style-type: none">• Да нема погинулих учесника у саобраћају на путевима у општини Кањижа;• Да број тешко повређених у саобраћајним незгодама на путевима у општини Кањижа годишње буде максимално шест;• Да нема тешко повређене деце у саобраћајним незгодама у општини Кањижа;• Да се преполови број лако повређених у саобраћајним незгодама на путевима у општини Кањижа у 2025. години у односу на 2019. годину;• Да се преполове укупни годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у општини Кањижа у 2025. години у односу на 2019. годину.

Процена броја погинулих и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале смрт учесника у саобраћају на територији општине Кањижа до 2025. године приказани су на слици 35 и слици 36.

Циљ је да у општини Кањижа нема више смртно страдалих учесника у саобраћају. 2004. године ниједна особа није изгубила живот на путевима у општини Кањижа што је доказ да је циљ без погинулих учесника у саобраћају достижан. Уколико се оствари процена да ниједна особа не изгуби живот, то значи да би се спасило 15 живота, док би се са економског аспекта оствариле уштеде од 4.759.755 € што је утврђено по раније дефинисаној методологији.

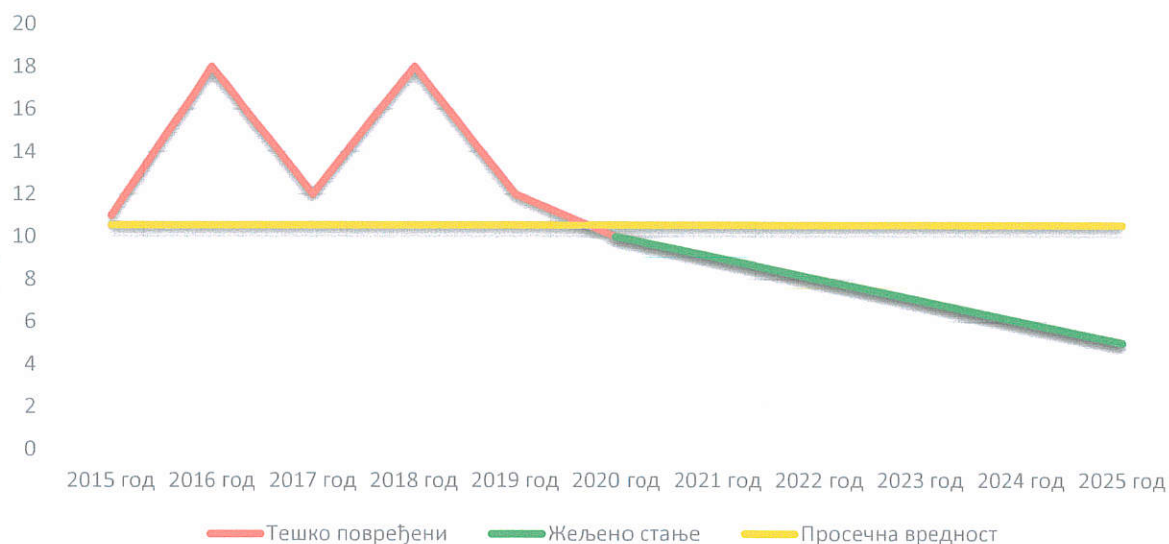


Слика 35. Процена броја погинулих



Слика 36. Процена трошкова саобраћајних незгода са погинулим лицима

Процена броја тешко повређених и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале тешко повређене учеснике у саобраћају на територији општине Кањижа до 2025. године приказани су на слици 37 и слици 38. Година када је на путевима општине Кањижа било најмање тешко повређених је 2014. година укупно је те године 9 учесника у саобраћајним незгодама задобило тешке телесне повреде. Из наведеног се поставља реални циљ да до 2025. године на путевима општине Кањижа буде највише 5 учесник у саобраћајним незгодама са тешким повредама. Уколико се оствари наведени циљ, то значи да неће доћи до нових 27 тешких телесних повреда, а на тај начин смањиће се трошкови саобраћајних незгода за 920.538 €

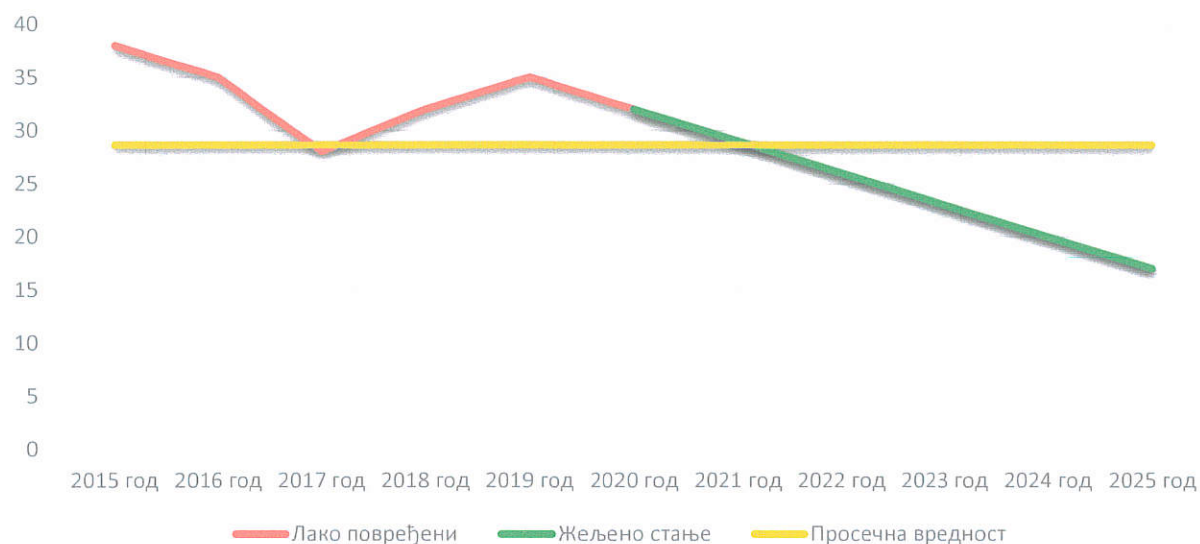


Слика 37. Процена броја тешко повређених

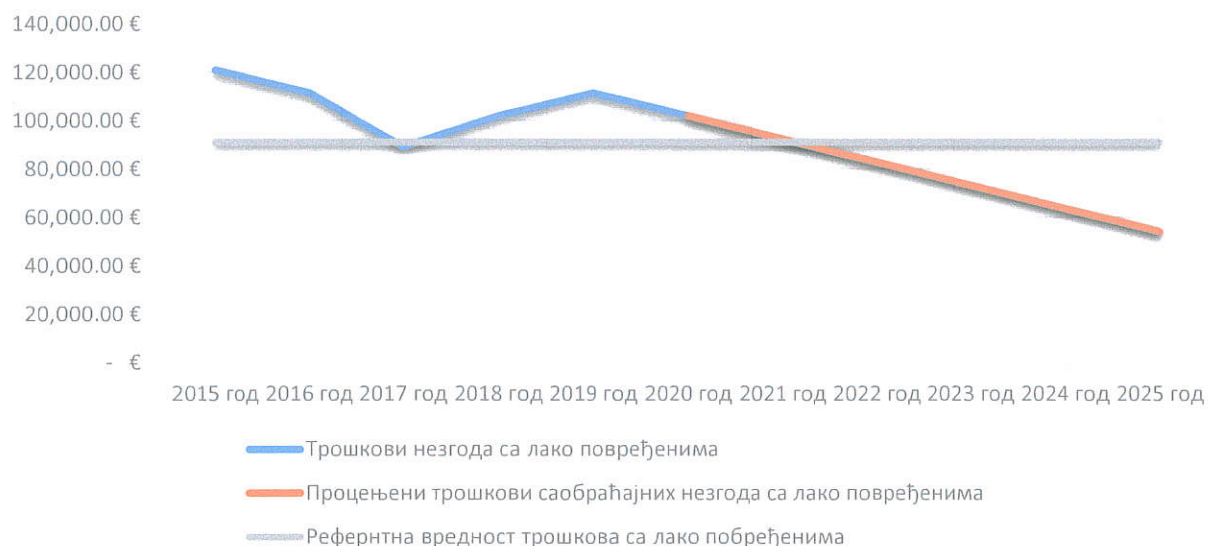


Слика 38. Процена трошкова у еврима саобраћајних незгода са тешко повређеним лицима

Процена броја лако повређених и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале лако повређене учеснике у саобраћају на територији општине Кањижа до 2025. године приказани су на слици 39 и слици 40. Процена је да се сваке године смањује број лако повређених учесника у саобраћају до 2025. године када је циљ да не буде више од 17 учесника у саобраћају са лаким телесним повредама. Број лаких телесних повреда смањио би се за 63, чиме би се уштедело 2.147.992 €.

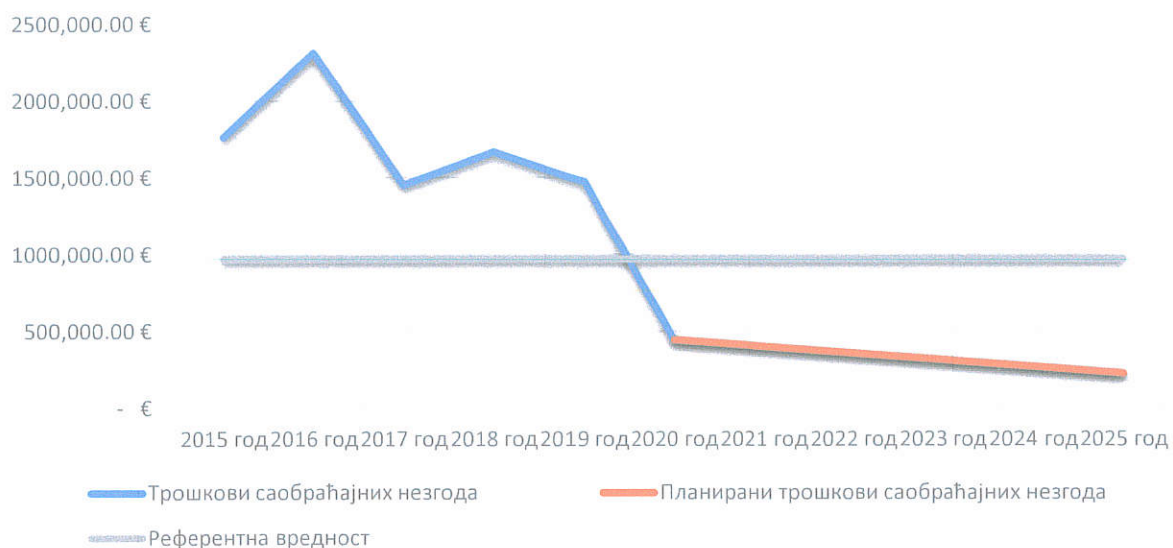


Слика 39. Процена броја лако повређених



Слика 40. Процена трошкова саобраћајних незгода са лако повређеним лицима

На слици 41 приказана је процена уштеде у саобраћајним незгодама до 2025. године на путевима општине Кањижа. Процена уштеде је драстична из разлога што је за циљ постављено да нема смртно страдалих учесника у саобраћају, док је циљ да се број тешко и лако повређених буде значајно мањи у циљној 2025. години.



Слика 41. Процена трошкова саобраћајних незгода

Стратегијом је дефинисано жељено стање на тај начин да у наредних пет година нема смртно страдалих на путевима општине Кањижа, што је дефинитивно реалан циљ из разлога што 2004. године није било смртно страдалих учесника у саобраћају.

Уколико се остваре циљеви стратегије они ће за резултат имати следеће:

- Спашена 18 људска живота
- 63 особа без тешких телесних повреда у саобраћајним незгодама
- 45 особа без лаких телесних повреда у саобраћајним незгодама
- 8.002.773,00 евра мање тошкова саобраћајних незгода на путевима општине Кањижа.



11. НАЧЕЛА

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

Начело општег интереса и заједничког деловања

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

Начело примене науке и струке

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

Начело професионализма

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

Поредити се са најбољим

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

Одговорност свих пре и после саобраћајне незгоде

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

Начело заштите деце

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

Начело заштите младих

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



Начело смањења аутономије воље учесника у саобраћају

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

Начело опраштања

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

Управљање засновано на реалним подацима

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

Начело кооперације и координације

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

Начело заштите животне средине

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



12. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА – СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Прихватајући препоруке Уједињених нација изражене у документу Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020. који је сачинила Светска здравствена организација, опредељено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја. Стубови безбедности саобраћаја су представљени у табели 33.

Табела 33. Стубови безбедности саобраћаја

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

12.1. ПРВИ СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

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

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

12.2. ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

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



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

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

- околина пута није прилагођена на начин да ублажи последице саобраћајних незгода
- дужина државних путева у општини Кањижа над којом управљање не врши локална самоуправа, него управљање врши ЈП „Путеви Србије“
- непрепознавање пута као узрока саобраћајних незгода,
- доприношење пута тежини последица саобраћајних незгода,
- крађа и оштећење саобраћајне сигнализације,
- сукоб моторног и бициклистичког саобраћаја посебно ван насељених места и унутар насеља,
- непостојање катастра саобраћајне сигнализације за сва насељена места и ван насеља,
- непостојање одређених пројеката саобраћајне сигнализације (за насељено место Кањижа као и између насељених места),
- није успостављен систем сталног стручног усавршавања планера, пројектаната и других професионалаца у области путева.

12.3. ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности возила су:

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

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

- недовољно знање учесника у саобраћају о величини утицаја које возило има у безбедности саобраћаја,
- недовољна свест учесника у саобраћају колико недостаци на возилу могу да угрозе безбедност саобраћаја,
- мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила,
- недоследно спровођење прописа и процедура везаних за контролу техничке исправности возила,
- неодговарајуће одржавање техничке исправности возила,



- велики број неосветљених и неозначених возила у саобраћају (теретна возила, трактори, мопеди, бицикли, радне машине).

12.4. ЧЕТВРТИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

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

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

Проблеми безбедности саобраћаја у општини Кањижа у вези са учесницима у саобраћају су:

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

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

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

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

- млади од 21 до 30 година старости,
- возачи моторних возила,
- мушка популација становништва.

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



12.5. ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Основне смернице у подручју унапређења деловања након саобраћајне незгоде су:

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

Проблеми препознати у деловању након саобраћајних незгода у општини Кањижа су:

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



13. КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ КАЊИЖИ У СПРОВОЂЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ ДО 2025. ГОДИНЕ

Постоји много изазова који се налазе пред општином Кањижа на путу достизања циљева Стратегије и успостављања система безбедности саобраћаја и управљањем безбедношћу саобраћаја. Изазови ће бити разни, али кључно је предочити субјектима од којих зависи спровођење Стратегије о могућности управљања безбедношћу саобраћаја и њиховој важности. Најважнији изазови који ће се налазити пред општином Кањижа, а које треба превазићи и успешно решити до 2025. године су:

I СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА
Успостављање ефикасног система безбедности саобраћаја на територији општине Кањижа
Усвајање неопходних општинских одлука, као и ревизија постојећих које би подигле ниво безбедности саобраћаја на територији општине Кањижа
Успостављање координације над субјектима безбедности саобраћаја који су препознати у Стратегији
Покретање и реализација пројеката и истраживања у области безбедности саобраћаја на територији општине Кањижа
II СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ
Јасно препознавање управљача пута као независне организационе целине која функционише на територији општине Кањижа
Јасно препознавање одговорности управљача пута за стање безбедности саобраћаја (како локалних-општинских путева тако и државних)
Ревизија и провера безбедности како постојећих, тако и новопланираних путева
Дубинске анализе саобраћајних незгода са смртним исходом
Развој просторног планирања у функцији безбедности саобраћаја
Примена савремених метода за пројектовање, изградњу, експлоатацију и одржавање путева
Препознавање и санација опасних места на путу – црних тачака
III СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА
Унапређивање квалитета рада субјеката за контролу техничке исправности возила
Подизање нивоа знања и свести о значају техничке исправности возила
Повећање броја возила са савременим системима за активну и пасивну безбедност
Подмлађивање целокупног возног парка, односно смањење година просечне старости возила
IV СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ
Подизање свести и формирање исправних ставова о безбедном понашању у саобраћају



Подизање нивоа рада у образовним установама у области безбедности саобраћаја
Без погинулих учесника у саобраћају, а смањеним бројем тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама и смањен број саобраћајних незгода
Подизање свести становницима општине Кањижа о значају сигурносних појасева, употреби дечијих ауто – седишта и негативном утицају алкохола, других психоактивних супстанци, коришћења мобилног телефона и брзине кретања за безбедност саобраћаја и последице саобраћајних незгода
Промоција и подршка безбедности бициклиста и пешака
V СТУБ - ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ
Подизање нивоа квалитета координације хитних служби које реагују у случају настанка саобраћајне незгоде
Унапређење квалитета вршења увиђаја, обезбеђивање лица места и успостављање нормалног режима саобраћаја у минималном временском року
Унапређење постојећих техничких могућности хитних служби, неопходних за што краће време одзива реаговања хитних служби



14. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима и у различитим облицима организовања. Носиоци активности приказани су у табели 34.

Табела 34. Носиоци активности у области безбедности саобраћаја

I СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	Скупштина општине
	Председник општине
	Савет за безбедност саобраћаја
	Удружења грађана
	Политичке странке и организације
II СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	Управљач локалних путева и комунална предузећа
	Управљач Државних путева – ЈП „Путеви Србије“
	Саобраћајна инспекција
	Саобраћајна полиција
	Савет за безбедност саобраћаја
III СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	Превозници
	Технички прегледи
	Саобраћајна полиција
	Предузећа која имају сопствени возни парк
	Савет за безбедност саобраћаја
IV СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	Образовне установе општине Кањижа
	Ауто-школе
	Саобраћајна полиција
	Медији и средства јавног информисања
	Здравствене установе – Дом здравља
	Канцеларије за младе и НВО сектор
	Савет за безбедност саобраћаја
V СТУБ - ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	Саобраћајна полиција (увиђајна екипа)
	Ватрогасно спасилачка јединица
	Здравствене установе – Дом здравља
	Савет за безбедност саобраћаја

Најзначајнији носиоци активности у општини Кањижа су:

- Савет за безбедност саобраћаја општине Кањижа, који је задужен за унапређење безбедности саобраћаја на територији општине Кањижа. Савет доноси план реализације новчаних средстава, спроводи акције и активности које имају за циљ унапређење безбедности саобраћаја;
- Скупштина општине Кањижа треба најмање два пута годишње да разматра извештај Савета о стању безбедности саобраћаја на својим



редовним седницама и резултате спроведених активности које су имале за циљ унапређење безбедности саобраћаја;

- Председник општине је кључна фигура и неопходно је да се заузме за унапређење безбедности саобраћаја на територији општине Кањижа и да за то обезбеди политичку подршку;
- Управљач локалних путева; одговорно је за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на локалним путевима општине Кањижа и светлосном саобраћајном сигнализацијом, идентификује опасне деонице пута (црне тачке) и предузима одређене мере како би их отклонио;
- Управљач државних путева – ЈП „Путеви Србије“ одговоран је за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на државним путевима који пролазе кроз општину Кањижа. Предузеће обавља редовни надзор над путевима, хоризонталном и вертикалном саобраћајном сигнализацијом, идентификује опасне деонице пута (црне тачке) и предузима одређене мере како би их отклонио;
- Саобраћајна полиција (ПС Кањижа) има значајну функцију у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор и принуду према учесницима у саобраћају;
- Саобраћајна инспекција такође има важну улогу у области безбедности саобраћаја јер врши непосредни надзор над применом прописа којима се уређује заштита општинских путева и улица као и надзор на применом прописа у области превоза путника и терета у друмском саобраћају;
- Образовне установе на територији општине Кањижа представљају изузетно важан субјект у безбедности саобраћаја из разлога што је њихова улога да едукују децу како и на који начин да безбедно учествују у саобраћају што се такође касније манифестује у њиховом одрастању и изградњи позитивних ставова о безбедности саобраћаја;
- Здравствена установа – Дом здравља најважнији је елемент који се односи на деловање након саобраћајне незгоде како би се пружила правовремена и квалитетна медицинска помоћ, а последице саобраћајних незгода биле мање за учеснике у незгодама. Неопходан је професионалан приступ, добра опремљеност, посебне службе хитне медицинске помоћи;
- Ауто-школе су изузетно битне јер у будућим возачима треба да изграде позитивне ставове о безбедности саобраћаја и да им предоче све неопходне чињенице.
- Превозници и предузећа која имају сопствени возни парк одговорни су за техничку исправност својих возила и ако је могуће са напредним системима активне и пасивне безбедности возила, као и да њихови запослени који приликом обављања радних задатака користе возила нипошто не крше саобраћајне прописе и правила;
- Медији и средства јавног информисања имају важну улогу у безбедности саобраћаја. На тај начин пропагирања безбедности саобраћаја и на пластичан начин приказују шта се може десити учесницима у саобраћају ако не поштују саобраћајне прописе и правила;
- Удружења грађана који делују на територији општине Кањижа који се баве посебно проблематиком младих, а уједно и безбедношћу саобраћаја;



- Јавност општине Кањижа су сви грађани који живе у општини и њихова подршка је неопходан услов за ефикасну примену и спровођење свих мера у безбедности саобраћаја.



15. ПРАЋЕЊЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ

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

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

Уз праћење безбедности саобраћаја као саставни део иде и извештај о стању безбедности саобраћаја које је препознато у Закону о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018 и 23/2019). У члану 14. поменутог Закона дефинисано је да надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе подноси Скупштини општине извештај о стању безбедности саобраћаја на територији јединице локалне самоуправе минимум два пута годишње. Поред израде Стратегије безбедности саобраћаја, неопходно је и донети одговарајући Акциони план како би се на квалитетнији начин управљало безбедношћу саобраћаја.

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

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



Елементи – подаци за квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја:

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



16. ЛИТЕРАТУРА

- [1.]ADVICE ABOUT LOCAL ROAD SAFETY STRATEGIES. London, Department for Transport, 2009
- [2.]CITIES ON THE MOVE: A WORLD BANK URBAN TRANSPORT STRATEGY REVIEW. Washington, D.C., The World Bank, 2002
- [3.]EUROPEAN STATUS REPORT ON ROAD SAFETY: TOWARDS SAFER ROADS AND HEALTHIER TRANSPORT CHOICES. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2009
- [4.]GLOBAL PLAN FOR THE DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011-2020. United Nations
- [5.]HALVING THE NUMBER OF ROAD ACCIDENT VICTIMS IN THE EU BY 2010: A SHARED RESPONSIBILITY. European Comission, Directorate-General for Energy and Transport
- [6.]INTERNATIONAL ROAD SAFETY STRATEGY. PRI, 2000
- [7.]Lacroix, J., Silcock, D (2002). URBAN ROAD SAFETY, SUSTAINABLE TRANSPORT: A SOURCEBOOK FOR POLICY-MAKERS IN DEVELOPING CITIES. BMZ
- [8.] NATIONAL STRATEGIC ROAD SAFETY PLANS: CODE OF GOOD PRACTICE. PRI, 2000
- [9.]PREVENTING ROAD TRAFFIC INJURY: A PUBLIC HEALTH PERSPECTIVE FOR EUROPE. WHO, 2004
- [10.] PROPOSED REGIONAL ROAD SAFETY STRATEGY: Information and discussion about the draft of the RRSS. SEETO
- [11.] RESOLUTION ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY, 60/05. IMPROVING GLOBAL ROAD SAFETY, United Nations, General Assembly, sixtieth session, agenda item 60, 2005
- [12.] ROAD TRAFFIC INJURY PREVENTION: TRAINING MANUAL. WHO, 2006
- [13.] SAVING 20 000 LIVES ON OUR ROADS: A SHARED RESPONSIBILITY. European Comission, 2003
- [14.] SOLVING ROAD SAFETY PROBLEMS: A STRATEGY. DHV ENVIRONMENT AND TRANSPORTATION, 2005
- [15.] WORLD REPORT ON ROAD TRAFFIC INJURY PREVENTION. WHO, 2004
- [16.] Влада Републике Србије, (2015). Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године („Сл. гласник РС“ бр. 64/2015), Београд.
- [17.] Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019).
- [18.] Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС", бр. 111/2009, 92/2011 и 93/2012).



- [19.] Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број 107/05, 72/09 – др. закон, 88/2010, 99/2010, 57/2011, 119/2012, 45/2013 – др. закон, 93/2014, 96/2015, 106/2015 и 113/2017 - др. закон).
- [20.] Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 - одлука УС).
- [21.] Закон о општем управном поступку („Службени гласник РС”, бр. 18/2016).
- [22.] Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 88/2017 и 27/2018 - др. закони).
- [23.] Закон о полицији („Службени гласник РС”, бр. 6/2016 и 24/2018).
- [24.] Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, бр. 65/2013, 13/2016 и 98/2016 - одлука УС).
- [25.] Закон о путевима („Сл. гласник РС”, бр. 41/2018 и 95/2018 - др. закон).
- [26.] Извештај о основним показатељима стања безбедности саобраћаја у периоду од 2015. до 2019. године у општини Кањижа, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, 2019.
- [27.] Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 2019. годину, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, 2019.
- [28.] Кривични законик („Службени гласник РС”, бр. 85/2005, 88/2005 – исправка, 107/2005 – исправка, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014 и 94/2016).
- [29.] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја, ЈП Службени лист СРЈ, Београд.
- [30.] Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М., (2014). Основе безбедности саобраћаја, Београд.
- [31.] Општина Кањижа, Статут општине Кањижа, Службени лист општине Кањижа, 2019.
- [32.] Пешић, Д. (2012). Развој и унапређење метода за мерење нивоа безбедности саобраћаја на подручју, Докторска дисертација, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
- [33.] Пешић, Д., Божовић, М., Стаматовић, Б., Петровић, Т., (2016). Успостављање система безбедности саобраћаја у локалним самоуправама. 11. Међународна Конференција - Безбедност саобраћаја у локалној заједници, Врњачка Бања.
- [34.] Пешић, Д., Вујанић, М., Кукић, Д., Антић, Б. и Вујанић, М.М. (2010). Одабир показатеља за оцену ризика, односно нивоа безбедности саобраћаја – светска искуства. X Међународни симпозијум "Превенција саобраћајних незгода 2010", Нови Сад, стр.164-173.
- [35.] Просторни план општине Сремски Каловци Број: 35-105/2014-И/1; Дана: 29. децембар 2014.
- [36.] Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.
- [37.] Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.



- [38.] Светска здравствена организација, Глобални план Декаде акције за безбедност на путевима 2011-2020.

Интернет странице:

- [1.] Агенције за безбедност саобраћаја <http://www.abs.gov.rs/>
- [2.] Интегрисана база података о обележјима безбедности саобраћаја <http://195.222.96.212/ibbsPublic/>
- [3.] Јавног предузећа „Путеви Србије“ <http://www.putevi-srbije.rs/>
- [4.] Општине Кањижа <http://www.kanjiza.rs/ujlap/>
- [5.] Републичког завода за статистику <http://www.stat.gov.rs/WebSite/Default.aspx>