



2024



2030

Стратегија безбедности саобраћаја општине Пријепоље

Стратегија безбедности саобраћаја општине Пријеполје за период од 2024. до 2030. године

1. Наслов: ИЗРАДА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ПРИЈЕПОЉЕ ЗА ПЕРИОД 2024-2030. ГОДИНА И АКЦИОНОГ ПЛАНА ЗА ПЕРИОД 2024-2025. ГОДИНА		
2. Датум објављивања: децембар 2024. године		
3. Руководилац пројекта: Рајко Јовић , дипл. инж. саобраћаја		
4. Истраживачи: 1. Светлана Величковић , дипл. инж. саобраћаја 2. Бојана Павић , дипл. инж. саобраћаја 3. Синиша Кецман , дипл. инж. саобраћаја		
5. Извођач - носилац студије: СИТ АУДИТ Д.О.О. Београд Михаила Аврамовића бр. 15а, 11000 Београд		
6. Наручилац студије: Општинска управа ПРИЈЕПОЉЕ		
7. Врста публикације: Студија		
8. Резиме: <i>Према последњим извештајима Светске здравствене организације, више од 1,19 милиона људи погине на годишњем нивоу у саобраћајним незгодама. У последњих 10 година, на територији Србије, живот у саобраћајним незгодама је изгубило 5.472 лица, а само у 2023. години 503 лица.</i> <i>Безбедност саобраћаја представља један од кључних изазова у раду локалних заједница. У светлу повећаних потреба за заштитом живота и здравља грађана, као и усклађивања са циљевима Националне Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период 2023-2030, неопходно је развити локалну Стратегију безбедности саобраћаја за општину Пријеполје, а која ће обухватити специфичне изазове и прилике у области саобраћаја карактеристичне за локалну мрежу саобраћајница.</i> <i>Стратегија безбедности саобраћаја за општину Пријеполје мора бити усклађена са Националном Стратегијом, како по структури, тако и по дефинисаним општим и посебним циљевима. Обухвата период од 2024. до 2030. године, а њој припадајући Акциони план обухвата период од 2024. до 2025. године. Дефинисање проблема, али и мера и активности се заснива на пет стубова безбедности саобраћаја (1. Систем управљања безбедношћу саобраћаја, 2. Безбедни путеви, 3. Безбедна возила, 4. Безбедни учесници у саобраћају и 5. Деловање након саобраћајне незгоде).</i>		
9. Кључне речи: БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА, САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ, СТРАТЕГИЈА, АКЦИОНИ ПЛАН, ИНДИКАТОРИ, СТАВОВИ, ПРИЈЕПОЉЕ		
10. Штампa и дистрибуција:		
11. Тип извештаја: Интерни	12. Број страна: 65	13. Прилози: Електронска верзија

Садржај

Реч председника општине	5
1. Увод.....	7
2. Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије	9
2.1 Основне смернице за припрему и веза са Стратегијом на локалном нивоу ...	11
3. Општина Пријепоље.....	12
3.1 Општи подаци.....	12
4. Правни основ и институционални капацитети.....	15
4.1 Правни основ	15
4.1.1 Закон о безбедности саобраћаја на путевима	15
4.1.2 План развоја општине Пријепоље	16
4.2 Институционални капацитети.....	18
5. Анализа стања безбедности саобраћаја на територији општине Пријепоље	20
5.1 Анализа ставова учесника у саобраћају	20
5.2 Анализа индикатора безбедности саобраћаја.....	24
5.3 Анализа саобраћајних незгода.....	26
5.4 Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода	37
5.5 Кључни проблеми безбедности саобраћаја на основу спроведених анализа ..	38
6. Кључне области рада.....	39
7. Жељено стање безбедности саобраћаја	41
7.1 Општи циљеви	42
7.2 Посебни циљеви	43
7.2.1 Систем управљања безбедношћу саобраћаја.....	43
7.2.2 Безбедни путеви.....	44
7.2.3 Безбедна возила.....	46
7.2.4 Безбедни учесници у саобраћају.....	47
7.2.5 Деловање након саобраћајне незгоде	49

8.	Најважнији принципи рада у безбедности саобраћаја	51
9.	Носиоци активности.....	53
10.	Стручно праћење, извештавање и евалуација.....	54
11.	Промовисање Стратегије и Акционог плана	56
12.	Процена финансијских средстава потребних за спровођење Стратегије	57
13.	Завршне одредбе и процес израде Стратегије	60
14.	Листа дијаграма.....	61
15.	Листа табела.....	63
16.	Коришћене скраћенице.....	64
17.	Литература.....	65

РЕЧ ПРЕДСЕДНИКА ОПШТИНЕ



Поштоване суграђанке и суграђани,

Већина нас свакодневно учествује у саобраћају, тако што возимо или пешачимо. Без обзира на начин на који учествујемо у саобраћају, сви имамо исти циљ, а то је да безбедно стигнемо на жељену локацију. То може да буде одлазак на посао, одлазак код пријатеља или родбине или одлазак на било коју другу локацију. Безбедна путна мрежа на територији општине Пријеполје, којом ће се кретати безбедни учесници у саобраћају је задатак свих нас.

Нажалост, сведоци смо да су штетне последице саобраћаја видљиве свуда у свету, без обзира што се предузимају бројне мере и активност како би се те последице смањиле. Оне највидљивије штетне последице су последице које погађају цело друштво и то су изгубљени људски животи и повреде настале у саобраћајним незгодама.

На територији наше општине у периоду од 2019. до 2023. године **смртно је страдало 8 лица, док је повређено 309 лица**. Од укупног броја повређених, њих 56 је задобило тешке телесне повреде, док је 253 са лаким телесним повредама. Оно што нас забрињава је чињеница да се овај тренд не смањује, већ напротив, да је у 2023. години број повређених био највећи у посматраном петогодишњем периоду.

Можда ће неко помисли да је то мали број, у односу на остале градове и општине у Републици Србији, али чињеница је да је **сваки живот изгубљен у саобраћају је превише и нама, као члановима заједнице, такав губитак не сме да буде прихватљив**.

Из тог разлога се општина Пријеполје придружује општинама и градовима који су препознали своју обавезу, значај и улогу, коју као локална самоуправа имамо на пољу управљања безбедношћу саобраћаја. Одговорност и жеља да се утиче на смањење броја и последица саобраћајних незгода се огледа у стратешком деловању, а водиља у томе ће бити Стратегија безбедности саобраћаја. Она обухвата период од 2024. до 2030. године.

Стратегија је усаглашена са Стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године. Циљеви који су дефинисани у Стратегији дефинисани су на основу детаљне анализе стања безбедности саобраћаја на територији наше општине.

Стратегија безбедности саобраћаја ће нам помоћи да предузимамо конкретне управљачке мере и активности, како бисмо тренутно стање безбедности саобраћаја приближили жељеном стању. Овакав приступ ће укључити све институције, организације и појединце, који живе или раде на територији наше општине, од којих се очекује да раде координисано.

Наша општина је, кроз средства и активности Савета за безбедност саобраћаја, показала спремност да унапређује безбедност саобраћаја. Једна од најважнијих таквих активности је подела дечијих ауто-седишта, што смо реализовали већ четврту годину заредом. Зато ми је велико задовољство што ћемо усвајањем ове Стратегије створити додатне могућности за унапређење стања безбедности саобраћаја на територији општине Пријеполје. Једино, што ми преостаје, је да позовем све суграђане на заједничко деловање у циљу остваривања дефинисаних циљева.

*Председник општине Пријеполје,
Драго Попадић*

1. УВОД

Према последњем извештају Светске здравствене организације у свету је током 2021. године смртно страдало више од 1,19 милиона људи од последица саобраћајних незгода и то чини пад од око 5%, у односу на 2010. годину. Благо смањење се догодило упркос повећању обима саобраћаја, повећању дужине путне мреже и повећању глобалне популације за скоро милијарду становника. То говори да рад у области безбедности саобраћаја функционише. Међутим, темпо напредовања у претходном периоду не охрабрује постизање циљева за период од 2021. до 2030. године, а то упозорава на неопходност снажнијег деловања у свим кључним областима рада. Наиме, Генерална скупштина Уједињених нација (резолуција 74/299) је усвојила другу по реду Деценију акције за безбедност саобраћаја за период од 2021. до 2030. године и у оквиру тога дефинисала кључне циљеве: смањење броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгода за 50%.

Број погинулих у саобраћајним незгодама током 2023. године у Републици Србији био је 503, што је за око 24% мање него 2010. године, док се број повређених није значајно мењао. Другим речима, постигнути су одређени резултати, који ипак нису пратили темпо смањења последица саобраћајних незгода у државама које су најуспешније у области безбедности саобраћаја. Поређења ради, број погинулих у Републици Србији у 2023. години био је за око 27 већи у односу на просек Европске уније, гледајући на милион становника (јавни ризик смрти у саобраћају). Посматрајући све државе појединачно, закључује се да је већина држава успела да успостави тренд смањења броја погинулих, при чему неке од држава бележе знатно боље резултате, у односу на друге. Спремност да се поредимо са најбољима омогућава нам да схватимо где се налазимо у односу на остале, зашто је то тако, шта и у којој мери је потребно да променимо како бисмо постигли боље резултате?

Имајући то у виду, Република Србија се сматра једном од држава које су спремне да управљају безбедношћу саобраћаја и да изграде организован заштитни систем безбедности саобраћаја. Један од најважније показатеља такве спремности је одлука Владе Републике Србије да у септембру 2023. године усвоји Стратегију безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2023. до 2030. године.

Стратегија безбедности саобраћаја представља кровни документ, односно општи план за постизање претходно дефинисаних, јасних, остварљивих циљева. Она се заснива на објективним подацима који произилазе из детаљне анализе постојећег стања безбедности саобраћаја.

Дакле, Стратегија безбедности саобраћаја даје преглед постојећег стања и идентификованих најзначајнијих проблема, дефинише жељено стање и приоритетне циљеве које треба остварити и даје одређене смернице за достизање циљева, односно жељеног стања. Подразумевани део Стратегије је и Акциони план безбедности саобраћаја, у ком су дате конкретне, појединачне мере и активности које треба спровести за постизање циљева дефинисаних Стратегијом безбедности саобраћаја, као и носиоци тих активности и њихове улоге и показатељи успешности, који се користе да би се утврдио постигнути степен спровођења Стратегије безбедности саобраћаја. Доследно спровођење ових докумената обезбеђује политички прихватљив, стручан и фокусиран утицај на најзначајније елементе саобраћајног система.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима је дефинисан процес управљања безбедношћу саобраћаја, а посебно: оснивање и надлежности националног Тела за координацију, Агенције за безбедност саобраћаја, локалних тела за безбедност саобраћаја, доношење националне и локалних стратегија и акционих планова безбедности саобраћаја, праћење безбедности саобраћаја, финансирање безбедности саобраћаја и друго.

Општина Пријеполје је препознала обавезу, значај и улогу коју локална самоуправа има на пољу унапређења безбедности саобраћаја. Препозната је одговорност и жеља да се стратешким деловањем дугорочно утиче на смањење броја и последица саобраћајних незгода, што ће пре свега допринети мањем страдању људи и унапређењу квалитета живота становника који живе, раде, али и туристички долазе или пролазе кроз територију општине Пријеполје. Стратегија безбедности саобраћаја општине Пријеполје се односи на период од 2024. до 2030. године. Она је усклађена са свим значајнијим међународним документима, најбољом праксом, прописима Републике Србије и Стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије, али и другим државним стратешким и планским документима.

Ово је први стратешки документ из области безбедности, који препознаје јасне мере и активности које ће унапредити безбедност саобраћаја на територији општине Пријеполје. Међутим, жеља за унапређење стањем безбедности саобраћаја је препозната и раније, па су сходно томе спровођење активности. Савет за безбедност саобраћаја општине Пријеполје четири године заредом врши поделу дечијих ауто-седишта. Ова активност планирана је и за наредне године у оквиру Стратегије безбедности саобраћаја. Осим тога, Савет за безбедност саобраћаја се укључио и у кампање спровођене на националном нивоу, као што су „Пажљивкова правила у саобраћају“, трибина за младе у оквиру кампање „На матуру без аутомобила“, симулација употребе сигурносног појаса и друго.

2. СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

Влада Републике Србије је 28. септембра 2023. године усвојила Стратегију безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за период од 2023. до 2025. године. Она прати светске правце, препознаје и ослања се на успешне праксе у области безбедности саобраћаја и као таква представља документ од значаја за унапређење безбедности саобраћаја. У изради Стратегије је било укључено 32 институције.

За базну годину у дефинисању почетног стања је коришћена година пре појаве COVID-19 вируса, односно 2019. година. Другим речима, зацртани циљеви за 2030. годину су прорачунати на основу стања безбедности саобраћаја у 2019. години. Општи циљеви дефинисани у Стратегији безбедности саобраћаја Републике Србије су усклађени са глобалним тенденцијама и гласе:

Смањење броја погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године.

Такође, дефинисане су амбиција, мисија и визија. Они гласе:

АМБИЦИЈА

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

МИСИЈА

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

ВИЗИЈА

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

У поглављу Стратегије са насловом „ШТА СМО УРАДИЛИ ДО САДА?“ дат је осврт на претходну Стратегију (Прва стратегија), која је имала период важења од 2015. до 2020. године. Закључује се да је у периоду важења Прве стратегије, погинуло 730 лица више (од којих и 66 погинуле деце) и 5.122 тешко повређено, него што је то прогнозирано. Акциони план Прве стратегије је предвиђао 95 активности у оквиру пет стубова деловања (1. Управљање безбедношћу саобраћаја, 2. Безбеднији путеви, 3. Безбеднија возила, 4. Безбеднији учесници у саобраћају и 5. Деловање након саобраћајне незгоде). Од тог броја, највећи број активности је делимично реализован, док је у оквиру 5. стуба већи број оних активности који нису реализоване. За циљеве који се односе на индикаторе перформанси безбедности саобраћаја се констатује да нису достигнути, а да су најлошије вредности остварене у погледу процента употребе сигурносног појаса на задњем седишту (само 19,1%, уместо 85%), процента возача путничких аутомобила под дејством алкохола (0,68%, уместо 0,10%), проценат прекорачења брзине (51,1%, уместо 19,0%) и проценат употребе система заштите за децу (само 48,7%, уместо 96,0%). Изостанак у погледу остваривања зацртаних циљева се повезују са системских недостацима у погледу управља стањем безбедности саобраћаја.

Као један од недостатака у реализацији Прве стратегије се наводи и изостанак праћења и извештавања о постигнутим циљевима, па су у Стратегији за период 2023-2030. година јасно препознате институције које су у обавези да извештавају о постигнутим циљевима, односно реализованим активности, а посебно о разлозима нереализованих активности.

Циљне (прелазне) вредности у оквиру Стратегије на нивоу Републике Србије су дефинисане за 2025, 2027. и 2030. године, док су у Акционом плану дефинисане за године важења Акционог плана.

У Статистичком извештају о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији за 2023. годину су анализирани остварени (пролазни) циљеви за 2023. годину. За три од четири општа циља се наводи „није остварен“, док је циљ у погледу смањења тешко повређене деце у саобраћајним незгодама остварен, јер је 18 деце мање тешко повређено од зацртаног циља. Такође, у оквиру Статистичког извештаја су анализирани циљне вредности за 2023. годину и остварене вредности у 2023. години, при чему је за 6 од 14 анализираних наведено „остварен“.

2.1 ОСНОВНЕ СМЕРНИЦЕ ЗА ПРИПРЕМУ И ВЕЗА СА СТРАТЕГИЈОМ НА ЛОКАЛНОМ НИВОУ

Приликом сагледавања свих елемената, начина припреме и тенденција у Стратегији безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године, доносе се следећи закључци као смернице и веза са Стратегијом безбедности саобраћаја на територији општине Пријепоље за период од 2024. до 2030. године:

- Зацртани циљеви су одређени на основу стања безбедности саобраћаја у 2019. години (базна година),
- Циљеви на нивоу општине Пријепоље морају бити у складу са општим и посебним циљевима Стратегије на нивоу Републике Србије или амбициознији, водећи рачуна да поред тога буду могући и оствариви,
- Елементи садржани у Стратегији на нивоу Републици Србији треба да буду садржани и у Стратегији на нивоу општине Пријепоље,
- Дефинисање проблема безбедности саобраћаја, а посебно дефинисање посебних циљева и мера се ослања на принципу пет стубова безбедности саобраћаја (1. Управљање безбедношћу саобраћаја, 2. Безбеднији путеви, 3. Безбеднија возила, 4. Безбеднији учесници у саобраћају и 5. Деловање након саобраћајне незгоде) и
- Потребно је обезбедити извештавање, најмање на годишњем нивоу, о реализованим активностима и постигнутим резултатима у вези са општим и посебним циљевима Стратегије.

Поред наведеног, неопходно је обезбедити и промовисање Стратегије на нивоу општине Пријепоље, у циљу прихватања од стране грађанства да се стањем безбедности саобраћаја може управљати и да се саобраћајне незгоде могу спречити, те да је неопходно да сви живе и раде са том свешћу.

3. ОПШТИНА ПРИЈЕПОЉЕ

3.1 ОПШТИ ПОДАЦИ

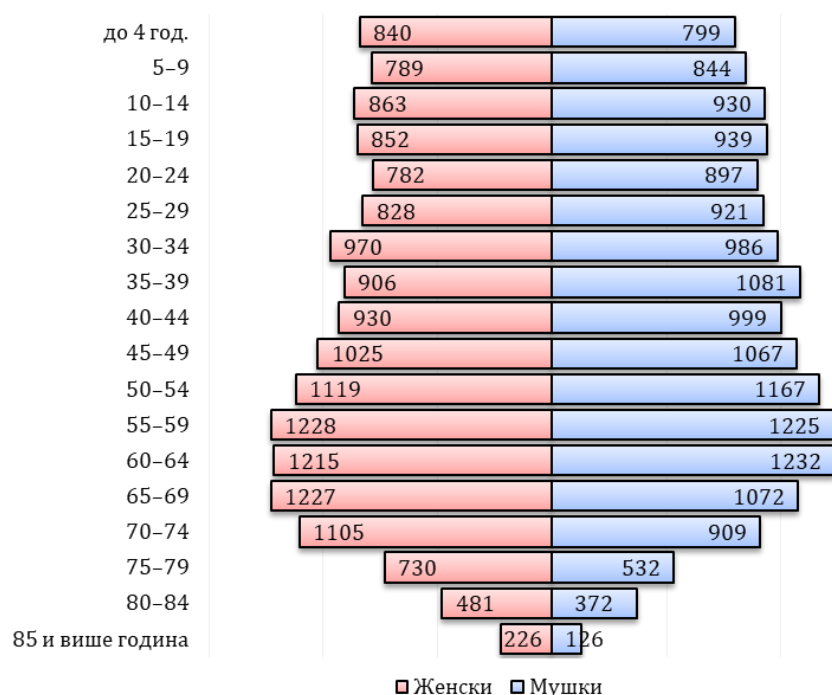
У овом поглављу су приказани основни подаци за територију општине Пријепоље, који се не односе директно на стање безбедности саобраћаја, али могу бити од значаја за његову анализу и разумевање. Другим речима, подаци ће помоћи у једноставнијем и јаснијем праћењу и упоређивању података о безбедности саобраћаја, узимајући у обзир и податке као што су нпр. број становника, број регистрованих возила, дужину путне мреже и слично.



Подручје општине Пријепоље се налази на југозападном делу Републике Србије. Територија општине је у саставу Златиборског округа, ком гравитира у економском, привредном и културном погледу. Границе општине Пријепоље су граница Републике Србије и Републике Црне Горе, као и општине Прибој, Нова Варош и Сјеница. Просечна надморска висина је изнад 1.200 m, што указују да се ради о брдско-планинском крају (највиша тачка је врх планине Јадовник (Катунић) са 1.734 m, а најнижа на ушћу Милешевке у Лим на 440 m надморске висине. Површина општине је 827 km^2 и обухвата 80 насеља. Густина насељености је 39 становника по 1 km^2 .

На територији општине Пријепоље, према попису становништва из 2022. године, живи 32.214 становника. Број становника је према полној структури готово у потпуности изједначен (18 становника више је женског пола). Највећи број становника припада старосној групи од 55 до 59 и од 60 до 64 године (по 7,6%). Просечна старост становништва је 43,1 година, што је нешто мање у односу на републички просек (43,9 година). Од укупног броја становништва, 80,9% је пунолетно. Природни прираштај¹ на територији општине Пријепоље је -4,7‰, док је -7,0‰ републички просек.

¹ Природни прираштај је разлика између наталитета и морталитета. Стопа природног прираштаја показује колико се повећао или смањио број становника у једној години на сваких 1.000 становника.



Дијаграм 1: Старосна пирамида становништва општине Пријепоље, према попису из 2022. године (извор: РЗС)

Укупна дужина путне мреже на територији општине Пријепоље је 446,4 km, од чега су: 71,6 km државни путеви I реда, 19,6 km државни путеви II реда и 355,2 km општински путеви. Државни путеви су:

- **IB реда, ознаке 23:** Појате - Крушевац - Краљево - Прељина - Чачак - Пожега - Ужице - Чајетина - Нова Варош - Пријепоље - државна граница са Црном Гором (гранични прелаз Гостун)
- **IB реда, ознаке 29:** Државна граница са Црном Гором (гранични прелаз Јабука) - Пријепоље - Нова Варош - Сјеница - Нови Пазар
- **IIА реда, ознаке 200:** Пријепоље - Манастир Милешева - Аљиновићи
- **IIБ реда, ознаке 407:** Мијоска - Думљани - Бијов гроб - државна граница са Црном Гором

Према подацима јавног предузећа „Путеви Србије“ за 2023. годину, обим саобраћаја на државном путу IB реда, ознаке 23, изражен кроз вредност просечног дневног годишњег саобраћаја (ПГДС), износи:

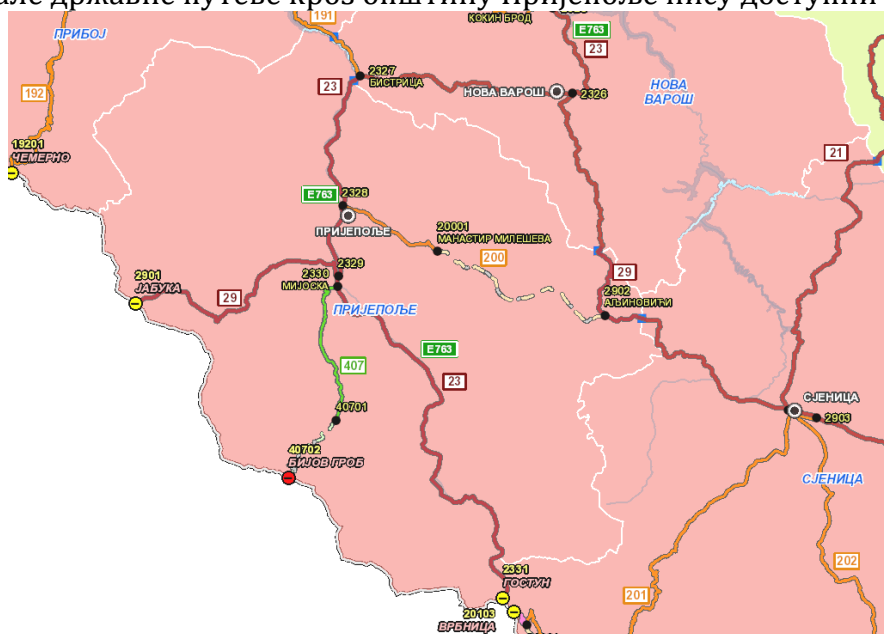
- За деоницу Бистрица – Пријепоље (укупно 6.184 возила),
- За деоницу Пријепоље – Коловрат (укупно 10.457 возило),
- За деоницу Коловрат – Мијоска (ово је градска деоница – нема података) и

- За деоницу Мијоска – Граница СРБ/ЦГ, Гостун (укупно 4.188 возила).

Обим саобраћаја на државном путу IB реда, ознаке 29, изражен кроз вредност просечног дневног годишњег саобраћаја (ПГДС), износи:

- За деоницу Граница ЦГ/СРБ (Јабука) – Коловрат (укупно 3.453 возила),
- За деоницу Нова Варош – Аљиновићи (укупно 1.643 возила) и
- За деоницу Аљиновићи – Сјеница (укупно 1.094 возила).

За остале државне путеве кроз општину Пријепоље нису доступни подаци.



Слика 1: Положај државних путева који се налазе на територији општине Пријепоље (извор: Референтни систем мреже државних путева, ЈП „Путеви Србије“)

Број регистрованих путничких аутомобила у 2022. години био је 9.830, док је број теретних возила био 1.448. Степен моторизације на територији општине Пријепоље је 353 возила на 1.000 становника (не рачунајући прикључна возила и радна возила), што је мање у односу на републички просек (око 409).

Табела 1: Број регистрованих возила на територији општине Пријепоље (извор: РЗЗС, 2023)

Регистрована возила у 2022. години	
Путнички аутомобили	9.830
Теретна возила	1.448
Аутобуси	11
Мотоцикли	59
Мопеди	31
Прикључна возила	706

4. ПРАВНИ ОСНОВ И ИНСТИТУЦИОНАЛНИ КАПАЦИТЕТИ

4.1 ПРАВНИ ОСНОВ

4.1.1 ЗАКОН О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

Република Србија је 2009. године усвојила Закон о безбедности саобраћаја на путевима за који је, у периоду до данас, више пута вршена измена и допуна. Законом је предвиђено формирање нових институција и тела, односно субјеката безбедности саобраћаја, како на националном, тако и на локалном нивоу, а чији задатак ће бити да анализирају, прате и унапређују стање безбедности саобраћаја. Законом је формирана Агенција за безбедност саобраћаја, а омогућен је правни основ за формирање Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на националном нивоу и локалном нивоу (Савета за безбедност саобраћаја). На тај начин су створени услови за системско управљање безбедношћу саобраћаја, кроз заједничко деловање организационих јединица различитих институција и организација на свим нивоима управљања (национални и локални). Улогу у систему безбедности саобраћаја имају и надлежна министарства – Министарство унутрашњих послова, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Министарство здравља, Министарство просвете, науке и технолошког развоја, Министарство трговине, туризма и телекомуникација, Министарство правде, Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања и Министарство финансија.

Агенција за безбедност саобраћаја је основана од стране Владе Републике Србије и представља извршни орган у области безбедности саобраћаја. Обавља стручне, регулаторне и развојне послове безбедности саобраћаја, врши повезивање и координацију субјеката од значаја за безбедност саобраћаја, анализе стања безбедности саобраћаја и друге послове од значаја за стање безбедности саобраћаја.

Савети за безбедност саобраћаја на локалном нивоу омогућавају подршку у управљању безбедношћу саобраћаја, уз координацију и заједничко деловање свих служби, институција и организација који могу имати свој утицај на систем безбедности саобраћаја. Сам рад, улога и задаци Савета су дефинисани у Правилнику о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, број 16 од 1. марта 2024).

Законом је дефинисано и да орган јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно градско веће, подноси скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на том подручју најмање двапут годишње.

Закон дефинише и начин финансирања безбедности саобраћаја, при чему се принцип заснива на томе да „небезбедни финансирају безбедност“. Наиме, средства од новчаних казни за прекршаје и привредне преступе предвиђене прописима о безбедности саобраћаја припадају буџету Републике Србије, од чега се опредељују средства на размену Министарства унутрашњих послова.

4.1.2 ПЛАН РАЗВОЈА ОПШТИНЕ ПРИЈЕПОЉЕ

Општина Пријеполје до сада није усвајала Стратегије безбедности саобраћаја. Општина Пријеполје је усвојила План развоја општине Пријеполје за период 2022-2030. године, кроз који је дефинисано 16 приоритетних циљева, између осталог и 10. приоритетни циљ, који гласи:

Унапређење управљања саобраћајем и одржавања саобраћајне инфраструктуре

Као опис овог приоритетног циља налази се следећи опис:

*Трошкови одржавања постојеће путне мреже и изградње нових саобраћајница имају велико учешће у укупним буџетским трошковима Општине Пријеполје. Издајање за организацију саобраћаја и саобраћајне инфраструктуре у 2021. години износило је 312 милиона динара што је 27,08% укупних буџетских средстава предвиђених за ту годину. **Путна мрежа је један од највећих капиталних вредности за општину Пријеполје.***

За општину Пријеполје би од изузетног значаја било повезивање са будућим аутопутевима/брзим саобраћајницама.

*Задатак Општине Пријеполје, као управљача једног дела путне мреже, између осталог је и да очува вредност имовине која јој је поверена. Овај задатак се остварује кроз инвестициона улагања у изградњу, реконструкцију, модернизацију и рехабилитацију путева. Технолошка решења примењена при изградњи савремених путева условљавају потребу за периодичним повећаним улагањем у њихово инвестиционо одржавање. Другим речима ово подразумева одржавање задовољавајућег квалитета током времена уз ефикасно и одрживо финансирање. **Унапређење путне мреже може значајно допринети конкурентности целокупне привреде и трговине, развоју туризма, повећању мобилности, регионалном развоју и повећању привредне активности у секторима пољопривреде, индустрије и***

трговине. На путу остварења наведених циљева важан изазов ће бити решавање наслеђених проблема власништва земљишта на којем су изграђени путеви који су у општој употреби, али нису јавна својина, већ приватна.

Стратешка опредељења Општине Пријеполје усмерена на повећање безбедности учесника у саобраћају и очување животне средине поред изградње нових деоница, препознају и потребу за модернизацијом делова постојеће путне мреже. **Да би се испунили ови циљеви потребно је спровести другачији приступ приликом доношења одлука при инвестирању у путну мрежу, пратећи савремене трендове у управљању путном мрежом и спроводећи нова законска решења из области безбедности саобраћаја и заштите животне средине.** Провером стања безбедности на путевима који пролазе кроз територију општине Пријеполје у оквиру овог приоритета ће се радити на обезбеђењу/унапређењу стања критичних деоница/тачака. Поред обнове и 86 рехабилитације постојећих деоница пута овом мером се предвиђа и модернизација путева изградњом или побољшањем недостајућих садржаја потребних да се задовоље захтеви безбедности и очувања животне средине; **побољшање услова саобраћаја на раскрсницама и прикључцима, изградња пешачких стаза ради заштите учесника у саобраћају, побољшање услова одвијања саобраћаја у зонама школа и других објеката са интензивним пешачким саобраћајем, унапређење система за одводњавање...**

Узимајући у обзир тренд раста броја путничких аутомобила који оптерећују саобраћајнице, **евидентан проблем заступљен у општини Пријеполје је мањак паркинг места.** Проблем је посебно изражен у урбаном делу општине у којем се налази седиште различитих пословних субјеката, јавних, образовних и културних установа, и који се карактерише најфреквентнијим саобраћајем. Са циљем решавања овог проблема, општина Пријеполје ће радити на дефинисању система паркирања и изградњи/обезбеђењу нових паркинг места, водећи рачуна о другима аспектима на које саобраћајна инфраструктура има утицај, као што су: безбедност учесника, приступачност, бука, потрошња енергије, заштита животне средине.

Дефинисани су и показатељи учинка (индикатори), а то су:

1. Број доступних паркинг места (базна вредност у 2022. години: 200, циљна вредност у 2029. години: 400),
2. Издвајања из буџета за надокнаде за оштећења на возилима (базна вредност у 2022. години: 2.500.000 динара, циљна вредност у 2029. години: 500.000 динара) и
3. Неутрошена средства из буџета за инвестиције и одржавање саобраћајне инфраструктуре (базна вредност у 2022. години: 120.000.000 динара, циљна вредност у 2029. години: 10.000.000 динара).

Поред тога, наведе су мере за постизање 10. приоритетног циља, а то су:

1. Унапређење планирања и спровођења текућег одржавања и капиталних инвестиција у путну инфраструктуру Решавање проблема паркирања у градском језгру,
2. Обезбеђење/унапређење стања критичних деоница и тачака саобраћајнице и
3. Примена система паркирања и изградња/обезбеђење нових паркинг места.

4.2 ИНСТИТУЦИОНАЛНИ КАПАЦИТЕТИ

Поред Тела за координацију послова безбедности саобраћаја (Савета за безбедност саобраћаја), улогу у систему безбедности саобраћаја имају и друге институције, организације, удружења, привредна друштва и предузетници који обухватају послове од значаја за безбедности саобраћаја, а као потенцијални чиниоци система безбедности саобраћаја препознати су следећи субјекти:

- Скупштина општине Пријепоље,
- Председник општине Пријепоље,
- Општинско веће Пријепоља,
- Општинска управа,
- Министарство унутрашњих послова – испостава Пријепоље,
- Ватрогасна јединица,
- Хитна медицинска помоћ,
- Дом здравља,
- Установе образовања и васпитања на територији општине Пријепоље,
- Правна лица за вршење техничких прегледа,
- Правна лица за обуку кандидата за возача,
- Правна лица која обављају јавни превоз путника (укључујући такси удружења),
- Невладине организације и удружења грађана,
- Канцеларија за младе,
- Средства јавног информисања и други.

На територији општине Пријепоље послују три ауто-школе, два такси удружења са укупно 24 такси возила и око 128 возила која обављају такси превоз као предузетници.

Општина Пријепоље није поверила послове управљача пута неком јавном предузећу. Послове у вези са саобраћајем обавља Одељење за Инвестиције Општинске управе општине Пријепоље. Поверавање послова управљања путевима јавном предузећу са стручним капацитетима би био потребан корак за унапређење безбедности путне инфраструктуре на територије општине Пријепоље.

5. АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ПРИЈЕПОЉЕ

Основа ефикасног управљања стањем безбедности саобраћаја је познавање постојећег стања. Другим речима, да бисмо уопште знали да дефинишемо где желимо да стигнемо, морамо да знамо где се тренутно налазимо. Из тог разлога је неопходно да располажемо квалитетним и свеобухватним подацима о показатељима безбедности саобраћаја.

У циљу сагледавања стања безбедности саобраћаја на територији општине Пријепоље, извршена је детаљна анализа следећих показатеља безбедности саобраћаја:

1. Ставова учесника у саобраћају,
2. Индикатора безбедности саобраћаја за период од 2019. до 2023. године,
3. Саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода за период од 2019. до 2023. године и
4. Укупних друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода.

5.1 АНАЛИЗА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Ставови о безбедности саобраћаја, а посебно они који се односе на ризична понашања у саобраћају, имају велики утицај на понашање учесника у саобраћају. Прихваћено је да ставови више од знања утичу на безбедност саобраћаја. Оно што се жели постићи је да људи „живе и раде са свешћу о безбедности саобраћаја“. На светском нивоу користе се различите методологије за прикупљање података о ставовима повезаним са безбедношћу саобраћаја, а једна од најпознатијих методологија је израђена за потребе *ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes)* пројекта. Последње такво истраживање је спроведено 2023. године у 39 држава света, укључујући и Републику Србију. Укупан број испитаника, односно узорак истраживања је био око 37 хиљада, док је тај број у Републици Србији 982 испитаника. Истраживање није обухватило питања (варијаблу) на основу ког би се могла одредити припадност одређеној локалној самоуправи, али се резултати због начина одређивања узорка могу сматрати репрезентативним за целу територију Републике Србије.

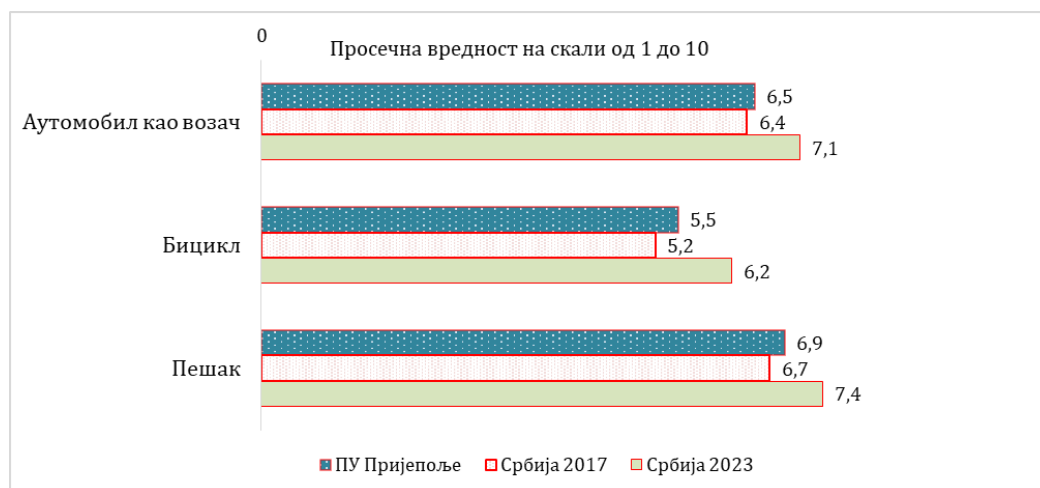
Током 2017. године спроведено је истраживање ставова о безбедности саобраћаја, од стране Агенције за безбедност саобраћаја, које подразумевало прикупљање података по полицијским управа.

Возачи прилагођавају своје понашање на основу субјективног ризика, а не на основу објективног ризика. Субјективни осећај појединца се повезује и са ризиком контроле и кажњавања од стране саобраћајне полиције. Поједине одлуке у области безбедности саобраћаја се могу доносити на основу подршке учесника у саобраћају, јер се на тај начин процењује степен подршке одређеној мери. Истраживање самопријављеног понашања учесника у саобраћају могу допунити слику о појави појединих понашања у саобраћају.

На основу свега претходног наведено, извршена је анализа података о ставовима безбедности саобраћаја, који се односе на:

1. ПУ Пријеполје, према подацима из 2017. године
2. Републику Србију, из истог истраживања из 2017. године и
3. Републику Србију, према истраживање из 2023. године (ESRA 3 пројекат)

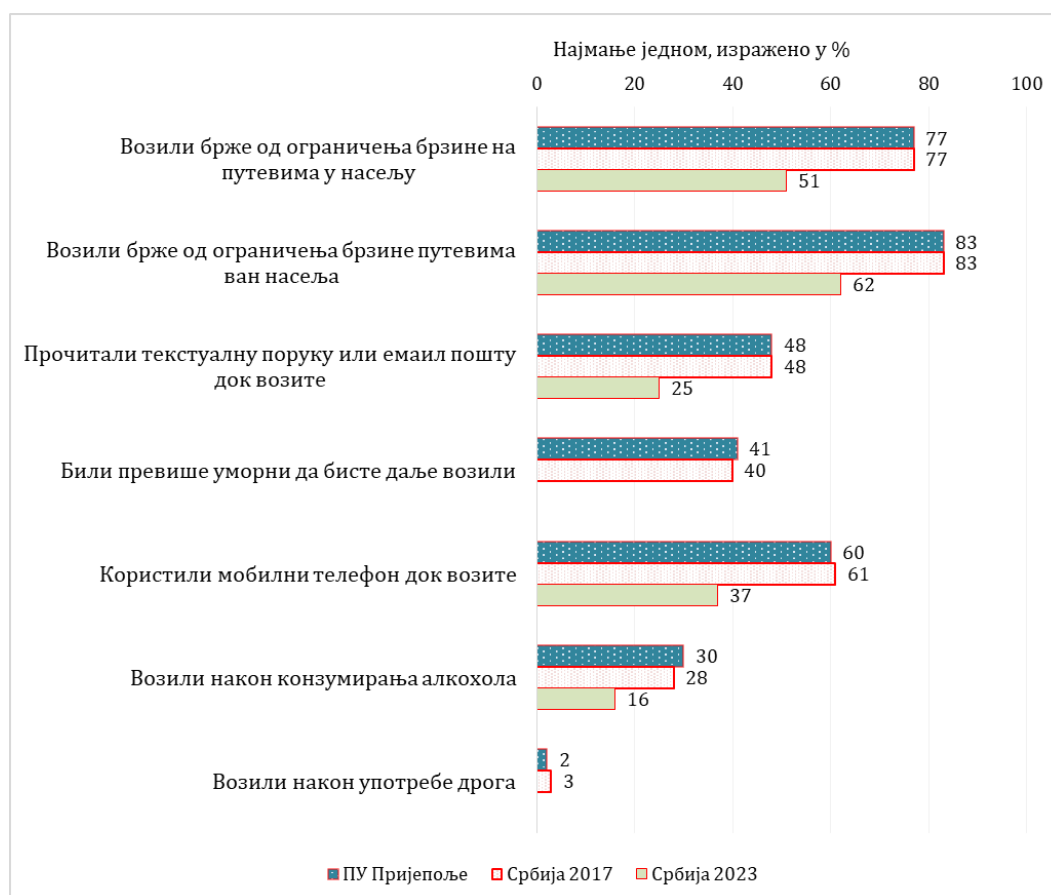
Перцепција безбедности од стране учесника у саобраћају је у 2017. години била већа у односу на републички просек, за сва три анализирана начина кретања (Дијаграм 2). Другим речима, учесници у саобраћају су се 2017. године осећали безбедније на територији ПУ Пријеполје, у односу на друге ПУ у Републици Србији. У поређењу са вредностима из 2023. године, све вредности су мање.



Дијаграм 2: Осећај (не)безбедности на скали од 1 до 10, приликом возње аутомобила, возње бицикла или пешачења на територији полицијске управе Пријеполје (2017. године), територије Србије (2017. године) и територије Србије (2023. године), при чему је 0 = врло небезбедно, а 10 = врло безбедно

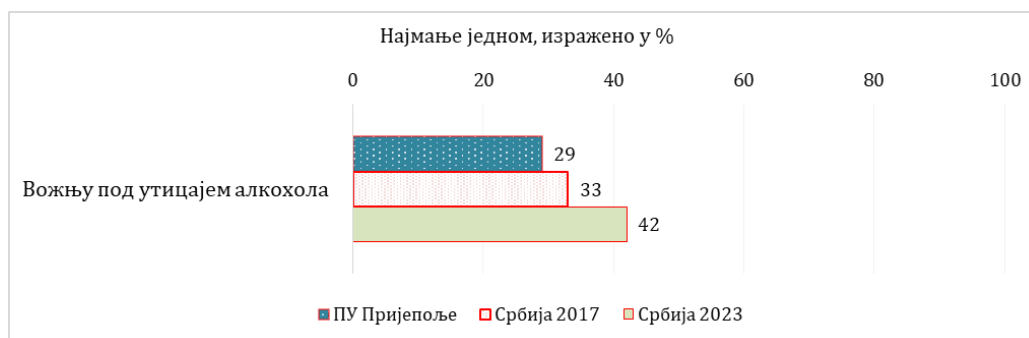
Три од четири возача (77%) са територије ПУ Пријеполје признају да прекорачују брзину у насељу, односно четири од пет возача (83%) то чини ван насеља (Дијаграм 3).

Ове вредности су нешто мање у односу на резултате за територију Србије (2017. године). Возачи на територији ПУ Пријеполје нешто ређе користе мобилни телефон (60% је најмање једном користило мобилни телефон за време вожње), али нешто чешће возе под утицајем алкохола (30% је најмање једном возило након конзумирања алкохола), у односу на републички просек.



Дијаграм 3: Самопријављено понашање возача на територији полицијске управе Пријеполје (2017. године), територије Србије (2017. године) и територије Србије (2023. године), при чему се вредности за 2017. годину односе на „најмање једном у последњих 12 месеци“, а у 2023. години односе на „најмање једном у последњих 30 дана“

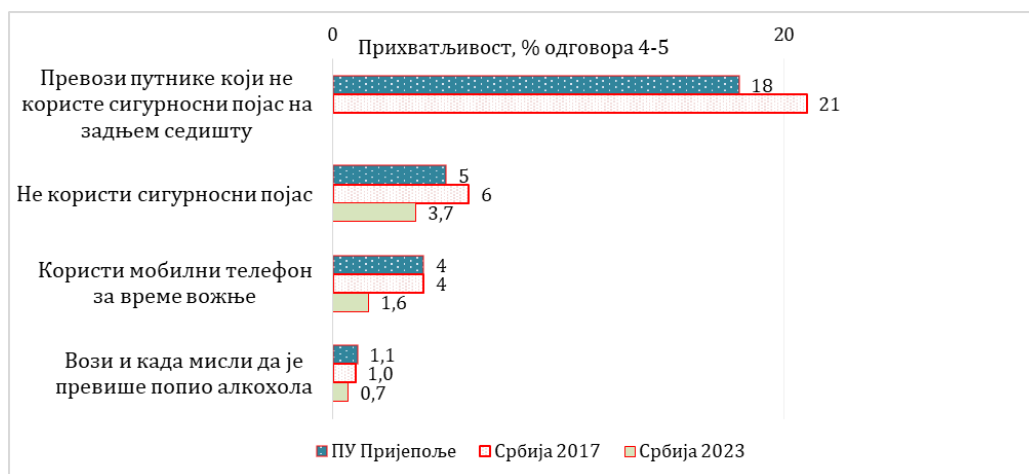
Када је у питању контрола возача од стране саобраћајне полиције, 29% испитаника пријављује да је најмање једном у протекли 12 месеци било контролисано на вожњу под утицајем алкохола. То је нешто мање у односу на републички просек 2017. године, док је 42% возача то пријавило у истраживању спроведеном 2023. године (Дијаграм 4).



Дијаграм 4: Саобраћајна контрола, односно проценат испитаника који пријављују да су најмање једном били контролисани од стране саобраћајне полиције у последњих 12 месеци на територији полицијске управе Пријеполје (2017. године), територије Србије (2017. године) и територије Србије (2023. године)

Лична прихватљивост представља став испитаника о томе колико је за њих лично прихватљиво одређено понашање у саобраћају. Када је у питању однос према путницима који у возилу не користе сигурносни појас, њих 18% пријављује то као прихватљиво. Такође, 4% испитаника лично прихвата да користе мобилни телефон за време вожње (Дијаграм 5).

Са друге стране, друштвеном прихватљивошћу се сматра став испитаника о томе колико је људима у његовом окружењу прихватљиво одређено понашање у саобраћају. Та вредност показује како испитаници виде саобраћајно окружење, па за претходно наведена понашања имају вредности 43% за путнике који не користе појас и 18% за коришћење мобилног телефона за време вожње, посматрано за ПУ Пријеполје.



Дијаграм 5: Лична прихватљивост, односно проценат испитаника којима су одговори на скали били 4и 5, при чему је 1 = неприхватљиво, а 5 = прихватљиво, на територији полицијске управе Пријеполје (2017. године), територије Србије (2017. године) и територије Србије (2023. године)

5.2 АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Индикатори безбедности саобраћаја (у даљем тексту: индикатори) представљају било коју меру која је узрочно везана за саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода. Индикатори представљају индиректни показатељ стања безбедности саобраћаја, који омогућавају оцену нивоа безбедности саобраћаја и пре догађања саобраћајне незгоде. Индикатори најчешће описују понашање учесника у саобраћају. За потребе анализе на територији општине Пријеполје, анализирани су следећи индикатори:

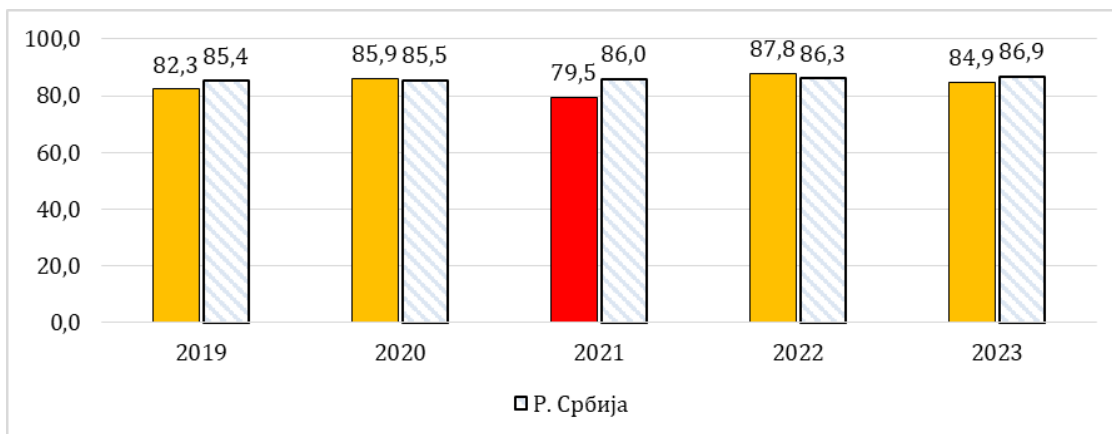
1. Употреба сигурносног појаса од стране возача путничких аутомобила,
2. Употреба сигурносног појаса од стране сувозача путничких аутомобила,
3. Употреба сигурносног појаса на предњем седишту путничких аутомобила,
4. Употреба сигурносног појаса на задњем седишту путничких аутомобила,
5. Употреба заштитних система за децу до 12 година за време вожње у путничким аутомобилима.

Подаци су добијени на основу истраживања која Агенција за безбедност саобраћаја спроводи сваке године, на територији свих локалних самоуправа.

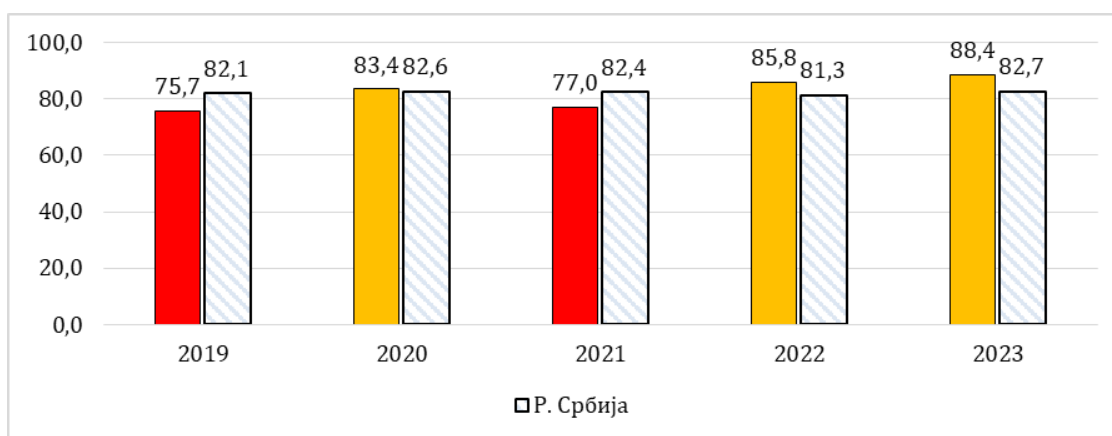
Боје које су коришћене за приказивање резултата вредности индикатора на наредним дијаграмима, представљају тзв. класу индикатора безбедности саобраћаја (Табела 2). На тај начин се омогућава лакше праћење у односу на стандардизоване вредности. Поред тога, на дијаграмима се налазе вредности сваког индикатора на територији Републике Србије.

Табела 2: Дефинисање класе индикатора безбедности саобраћаја

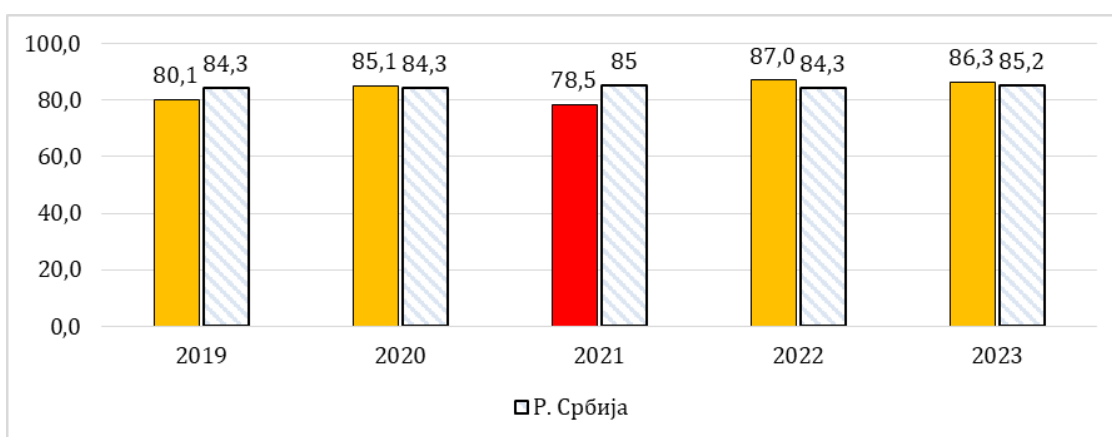
Квалитативна величина вредности индикатора безбедности саобраћаја	Боја класе
врло висока вредност	
висока вредност	
средња вредност	
ниска вредност	
веома ниска вредност	



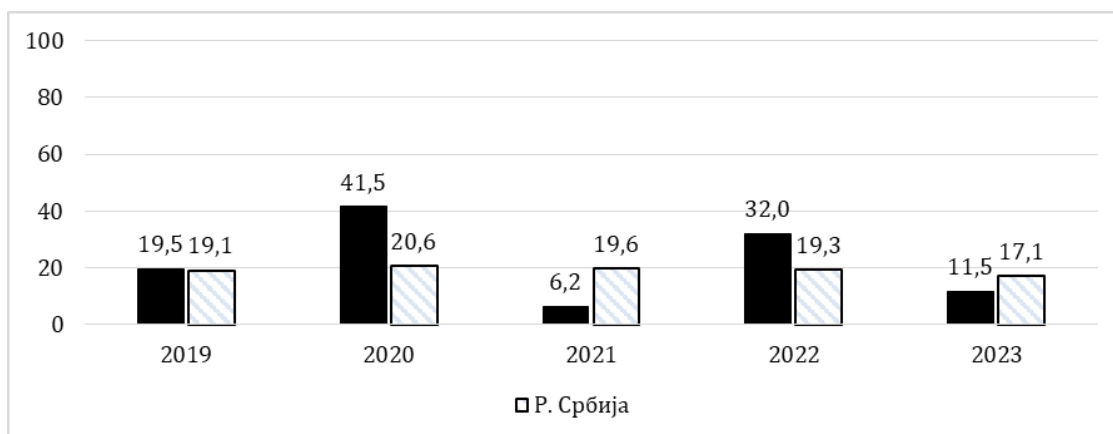
Дијаграм 6: Тренд процента употребе сигурносног појаса од стране возача путничких аутомобила на територији општине Пријеполје и на територији Р. Србије (2019-2023)



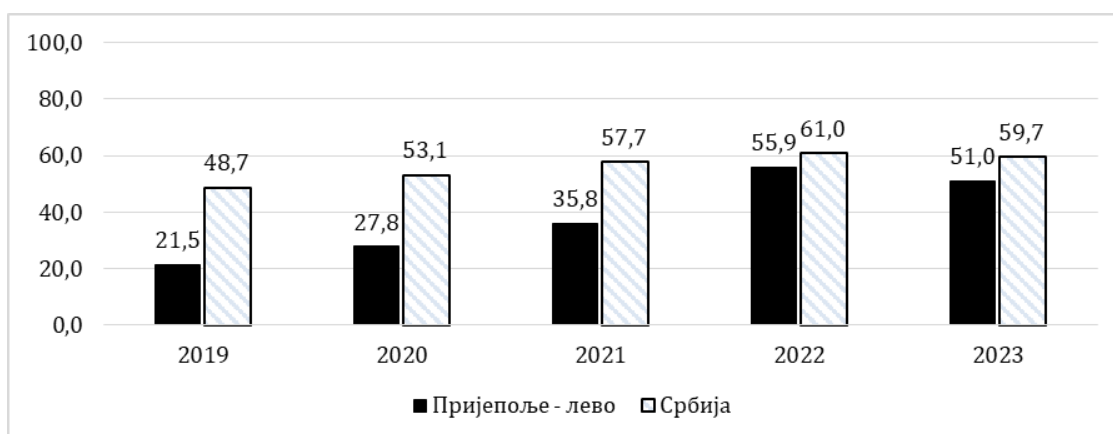
Дијаграм 7: Тренд процента употребе сигурносног појаса од стране сувозача у путничким аутомобилима на територији општине Пријеполје и на територији Р. Србије (2019-2023)



Дијаграм 8: Тренд процента употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима на територији општине Пријеполје и Србије (2019-2023)



Дијаграм 9: Тренд процента употребе сигурносног појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима на територији општине Пријеполје и на територији Р. Србије (2019-2023)



Дијаграм 10: Тренд процента употребе заштитних система за децу до 12 година на територији општине Пријеполје и на територији Р. Србије (2019-2023)

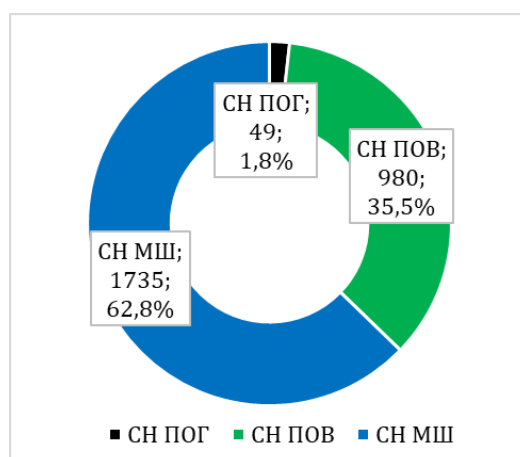
5.3 АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

У циљу утврђивања постојећег стања и тренда у безбедности саобраћаја на територији општине Пријеполје, извршена је анализа саобраћајних незгода које су се догодиле у петогодишњем периоду, односно од 2019. до 2023. године. Општина Пријеполје нема локалну базу података о саобраћајним незгодама, па су подаци за анализу преузети са сајта Агенције за безбедност саобраћаја (<https://bazaabs.abs.gov.rs/absPortal/>) и односе се на саобраћајне незгоде за које је вршен увиђај од стране саобраћајне полиције. Другим речима, постоји одређени број саобраћајних незгода са малом материјалном штетом, које нису обухваћене овом анализом (нпр. саобраћајне незгоде код којих је попуњен Европски извештај о саобраћајној незгоди).

За потребе ове анализе коришћена су следеће обележја саобраћајних незгода:

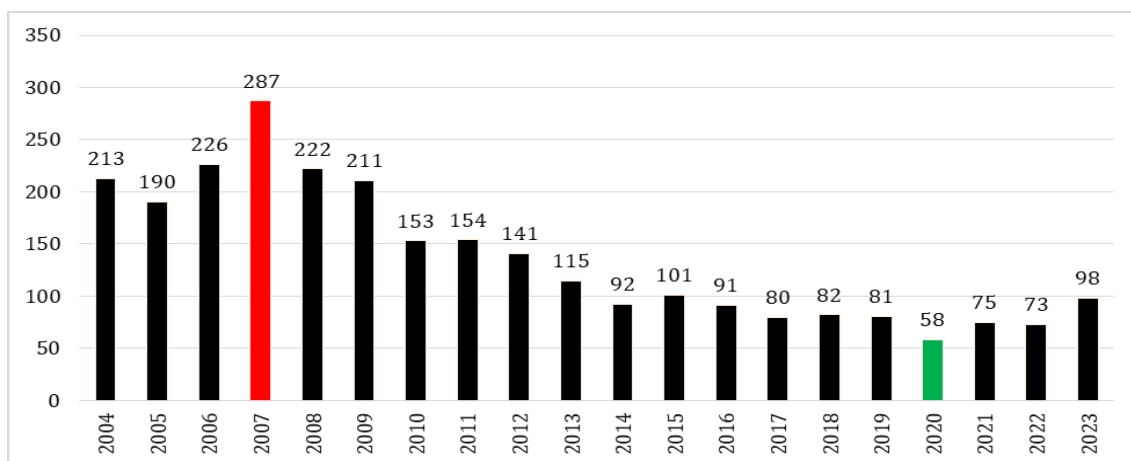
- Врста саобраћајне незгоде и њене последице ,
- Пол и старост учесника саобраћајне незгоде,
- Временска обележја саобраћајне незгоде – по месецима, данима и часовима,
- Просторно обележје саобраћајне незгоде (локација догађаја саобраћајне незгоде: насеље или ван насеља, категорија пута и координате саобраћајне незгоде),
- Утицајни фактори настанка саобраћајне незгоде и
- Вредност јавног пондерисаног ризика.

Анализа тренда броја и последица саобраћајних незгода на територији општине Пријепоље извршена је за период од двадесет година, односно за период од 2004. до 2023. године. У посматраном периоду се догодило 2.764 саобраћајних незгода, при чему највећи број чине саобраћајне незгоде са само материјално штетом (Дијаграм 11). Такође, догодило се 49 саобраћајних незгода у којима је 68 лица погинуло. Посматрано на територији Републике Србије, најбројније саобраћајне незгоде су, такође, биле са само материјалном штетом и чиниле су 68,8% свих саобраћајних незгода.

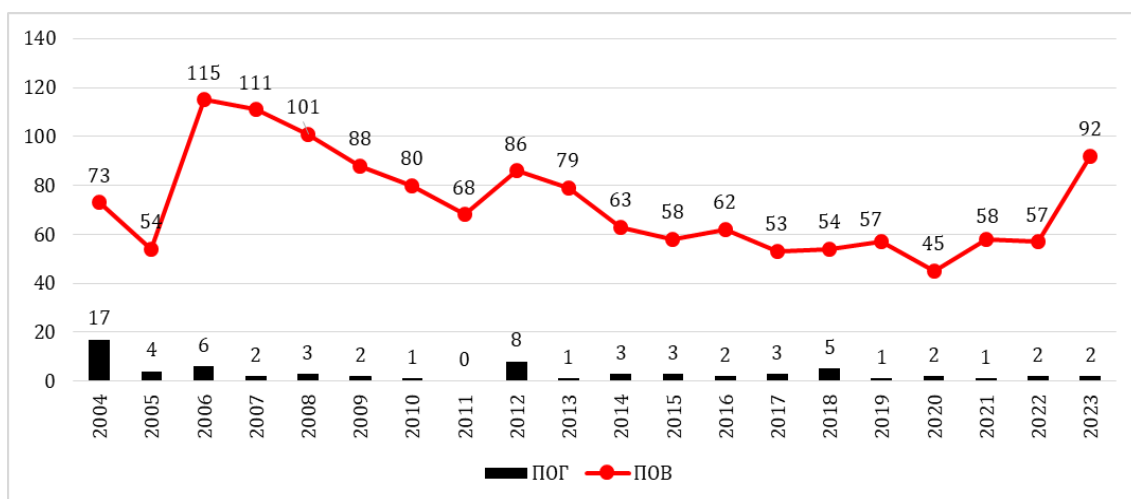


Дијаграм 11: Расподела саобраћајних незгода према врсти саобраћајне незгоде

Највећи број саобраћајних незгода се догодио 2007. године, а 2020. године најмањи број, при чему се у периоду између уочава тренд смањења броја саобраћајних незгода. Година појаве COVID-19 вируса, односно 2020. године, утицала је на смањење обима кретања услед увођењем мера за спречавање ширења вируса током те године. Након 2020. године, број саобраћајних незгода је повећан и достиже 98 у 2023. години (Дијаграм 12). У посматраном периоду, највећи број погинулих је био 2004. године (17 погинулих), док је само 2011. године број погинулих био нула.



Дијаграм 12: Тренд броја саобраћајних незгода на територији општине Пријеполје, у периоду 2004-2023. година



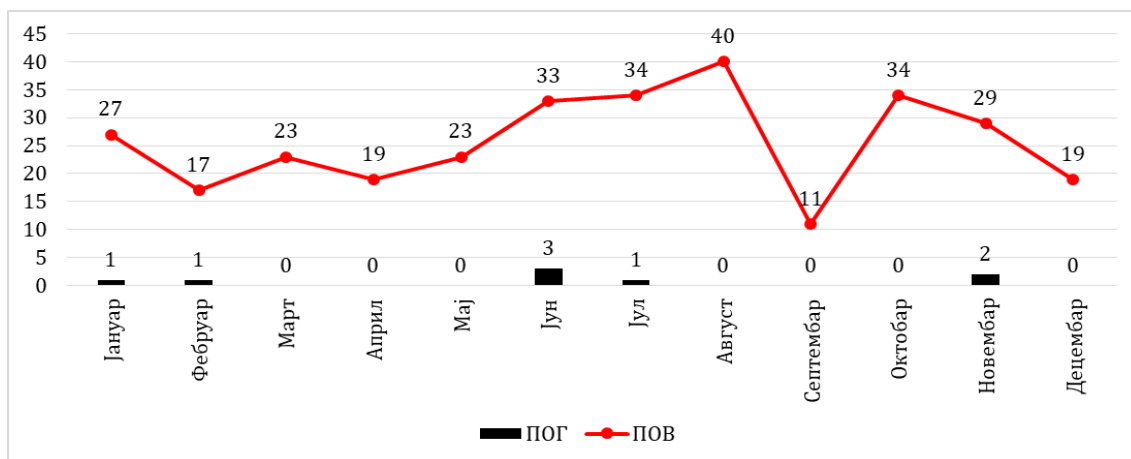
Дијаграм 13: Тренд броја погинулих и повређених у саобраћајним незгодама на територији општине Пријеполје, у периоду 2004-2023. година

У циљу детаљније сагледавања саобраћајних незгода, изабран је петогодишњи период, односно период од 2019. до 2023. године, у ком се догодило 8 саобраћајних незгода са погинулим лицима, односно 190 саобраћајних незгода са повређеним лицима. Табела 3 приказује број саобраћајних незгода према врсти саобраћајне незгоде, што је коришћено и приликом прорачуна трошкова саобраћајних незгода, приказаних у поглављу 5.4 Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода.

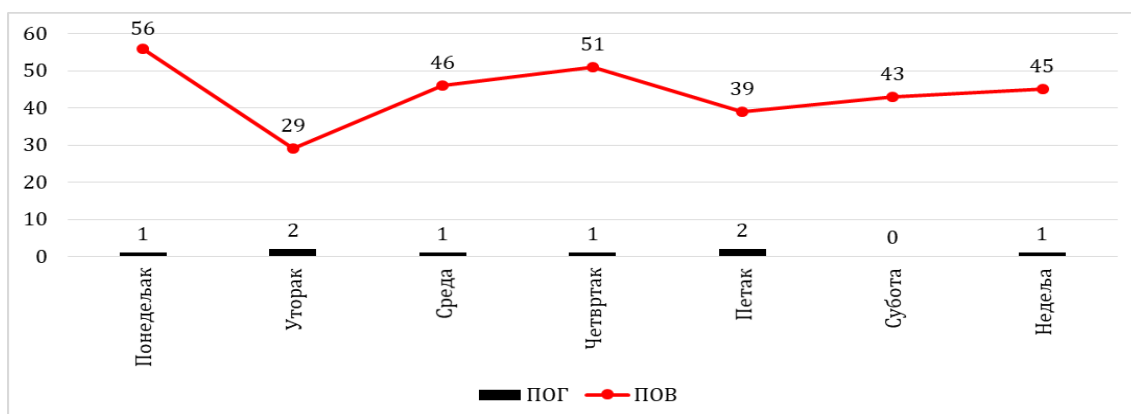
Табела 3: Број саобраћајних незгода према врсти саобраћајне незгоде, период 2019-2023. година

Година	СН ПОГ	СН ПОВ	СН ТТП	СН ЛТП
2019	1	40	9	31
2020	2	27	7	20
2021	1	34	14	20
2022	2	33	8	25
2023	2	56	15	41
Укупно	8	190	53	137

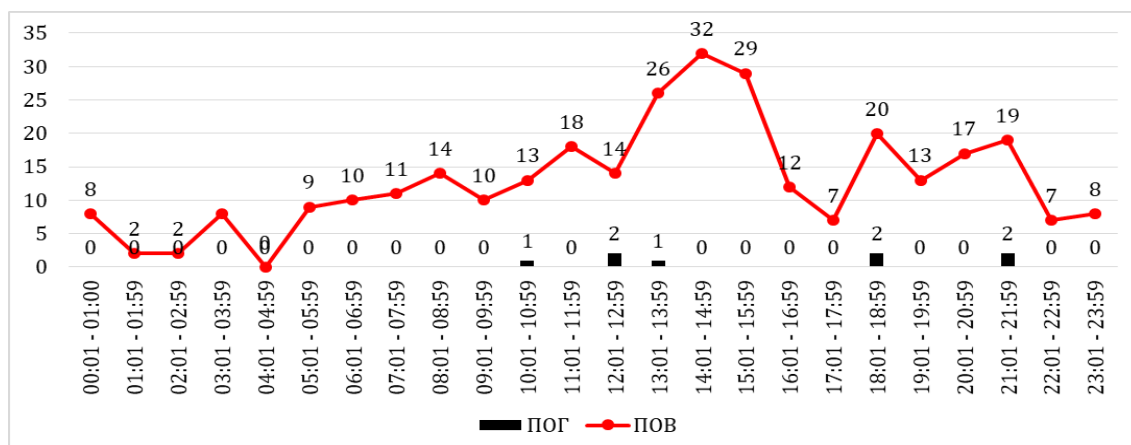
Од укупног броја погинулих и повређених, њих 35,0% су задобили последице у периоду јун – август (три месеца). Када је у питању расподела по данима у седмици, највише последица (18,0%) се догоди понедељком. Од 13 до 16 часова је наступило 27,8% последица саобраћајних незгода.



Дијаграм 14: Месечна расподела броја погинулих и повређених лица за петогодишњи период на територији општине Пријеполје



Дијаграм 15: Дневна расподела броја погинулих и повређених лица за петогодишњи период на територији општине Пријеполје

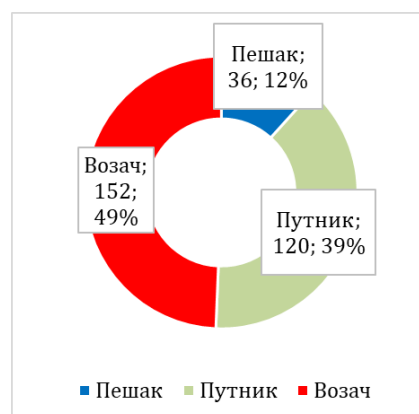
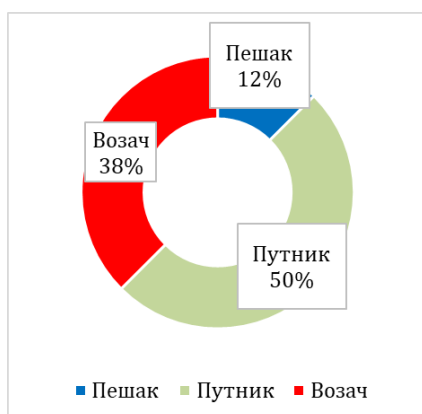


Дијаграм 16: Часовна расподела броја погинулих и повређених лица за петогодишњи период на територији општине Пријепоље

Највећи број погинулих лица су у саобраћајним незгодама учествовали у својству путника (Табела 4), док је међу повређенима највише возача. Погинули пешак је учествовао у саобраћајној незгоди са путничким возилом. Од погинулих возача, њих двојица су управљали путничким возилом, а један теретним возилом. Сви погинули путници су се налазили у путничком возилом. Од 4 погинула путника, три путника нису користила сигурносни појас, док је тај податак за једног путника непознат. Од три возача, два су користила сигурносни појас, а податак за једног није познат.

Табела 4: Расподела последица саобраћајних незгода према својство учесника у саобраћају

Својство учесника у СН	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
Пешак	1	14	22	36
Путник	4	14	106	120
Возач	3	28	124	152



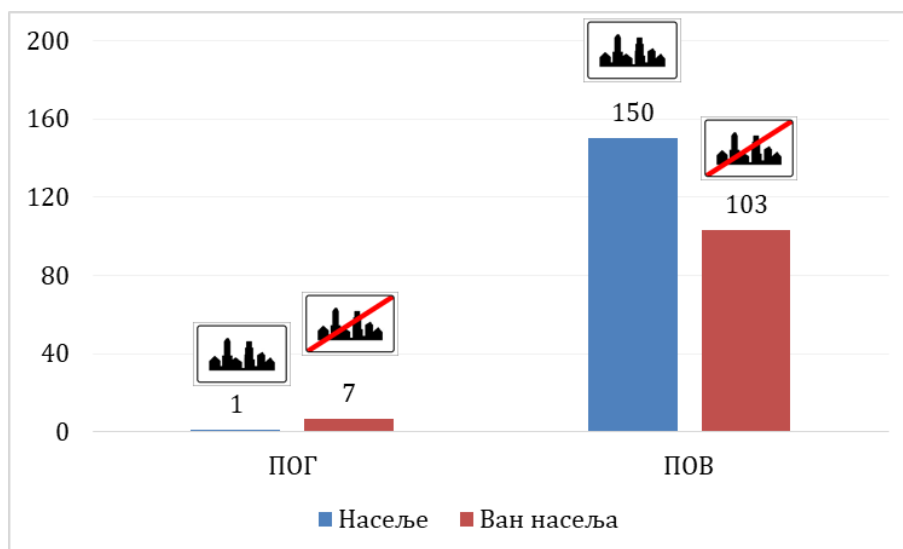
Дијаграм 17: Расподела последица саобраћајних незгода према својству учесника у саобраћају (ЛЕВО – погинула лица, ДЕШНО – повређена лица)

Погинули пешак био је старости 54 година. Најмлађи путник је имао 11 година, док је најстарији имао 63 године. Укупно посматрано, највише погинулих је старости 46-64 година, док је највише повређених младих, односно старости 15-30 (Табела 5). Подједнак број погинулих је мушког и женског пола (мушког пола су пешак, један возач и два путника), док је 64,3% повређених лица мушког пола.

Табела 5: Расподела погинулих и повређених лица по старосним групама учесника у саобраћају

Старосна група	ПОГ	ТПП	ЛТП
0-14	1	2	31
15-30	0	10	74
31-45	2	12	75
46-64	4	17	51
65+	1	15	22
Укупно	8	56	253

Већи број погинулих је већи ван насеља (Дијаграм 18), што се могло очекивати с обзиром да се ван насеља развијају веће брзине, па су и последице саобраћајних незгода теже. Са друге стране, број повређених је већи у насељу, где је повећан број кретања.



Дијаграм 18: Расподела броја погинулих и повређених лица према локацији догађања саобраћајне незгоде (насеље/ван насеља), у периоду 2019-2023. година

Друго важно обележје локације настанка саобраћајне незгоде је категорија пута. На основу те анализе, закључује се да се државни путеви који пролазе кроз територију општине Пријепоље могу окарактерисати као деонице са повећаним ризиком (Табела 6).

Укупан број последица у табели је већи од стварног броја погинулих и повређених, а разлог је што су се одређене саобраћајне незгоде догодиле на раскрсници путева различите категорије. Том приликом се евидентирају обе категорије путева.

Табела 6: Расподела последица саобраћајних незгода према категорији пута, у периоду 2019-2023. године

Категорија пута	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
Државни пут IB реда	6	30	115	145
Државни пут IIA реда	0	1	4	5
Државни пут IIB реда	0	1	0	1
Пролазак ДП IB кроз насеље	0	6	50	56
Пролазак ДП IIA кроз насеље	0	1	14	15
Улица вишег реда	0	6	29	35
Улица нижег реда	0	11	49	60
Локални пут	1	3	21	24
Некатегорисани пут	1	1	1	2
Укупно	8	60	283	343

Анализом према деоницама државних путева на територији општине Пријепоље, могу се идентификовати деонице са повећаним ризиком настанка саобраћајних незгода (Табела 7). Деоница са највећим бројем погинулих је деоница Бистрица – Пријепоље (припада државном путу IB реда, ознаке 23), док је деоница Мијоска - граница СРБ/ЦГ (Гостун) деоница са највећим бројем повређених (такође припада државном путу IB реда, ознаке 23).

Табела 7: Расподела последица саобраћајних незгода према деоницама државних путева, у периоду 2019-2023. године

Деонице државних путева	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
Бистрица - Пријепоље	3	11	35	46
граница ЦГ/СРБ (Јабукa) - Коловрат	1	6	16	22
Мијоска - граница СРБ/ЦГ (Гостун)	1	13	55	68
Пријепоље - Коловрат	1	3	41	44
Аљиновићи - Сјеница	0	0	1	1
Коловрат - Мијоска	0	2	15	17
Мијоска - Матаруге	0	1	0	1
Нова Варош - Аљиновићи	0	1	2	3
Пријепоље - Манастир Милешева	0	2	18	20
Укупно	6	39	183	222

Девет саобраћајних незгода са погинулим лицима припадају групи саобраћајних незгода са једним возилом, док је највећи број повређених у саобраћајним незгодама у којима је дошло до чеоног судара или судара најмање два возила која се крећу у супротним смеровима, уз скретање улево испред другог возила (Табела 8).

Анализа утицајних фактора настанка саобраћајних незгода показала је да се 5 погинулих лица повезују са вожњом неприлагођеном брзином, док се вожња под утицајем алкохола повезује са 4 погинула и 77 повређених лица. Неприлагођена брзина је била утицајни фактор услед ког је дошло до највећег броја повређивања у саобраћајним незгодама.

Број утицајних фактора може бити већи од укупног броја погинулих или повређених, јер се једној саобраћајној незгоди може придружити већи број утицајних фактора.

Поред наведених утицајних фактора (Табела 9), који су повезани са саобраћајним незгодама у којима је било погинулих лица, издвајају се и: неискуство возача које је допринело незгоди (повезано са 41 повређених), небезбедно одстојање или растојање између возила (повезано са 43 повређених).

Од утицајних фактора који се односе на фактор пут, поред наведених у табели 9, препознати су и:

- клизав коловоз због временских прилика (41 повређено лице)
- утицај пружања пута (превој, кривина и сл.) који је повезан са 11 повређених лица,
- животиња или објект на коловозу, који је повезан са три повређена лица и
- недостатак тротоара у насељу - једно повређено лице.

Табела 8: Преглед саобраћајних незгода у којима је било погинулих лица, у периоду 2019-2023. година

Типови саобраћајних незгода	ПОГ	ПОВ
Незгода са једним возилом – силазак улево са коловоза на правцу	4	37
Незгода са једним возилом – силазак са коловоза у кривини	3	60
Најмање два возила – чеони судар	2	68
Незгода са једним возилом – силазак удесно са коловоза на правцу	2	51
Најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила	1	68
Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз пролазак кроз раскрсницу, или од којих једно прелази преко коловоза, без скретања	1	9
Најмање два возила која се крећу у истом смеру – претицање	1	13
Остале незгоде са најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање	1	7
Пешак се креће дуж коловоза у смеру кретања возила	1	9
Прелазак пешака слева, ван раскрснице, без скретања возила	1	14

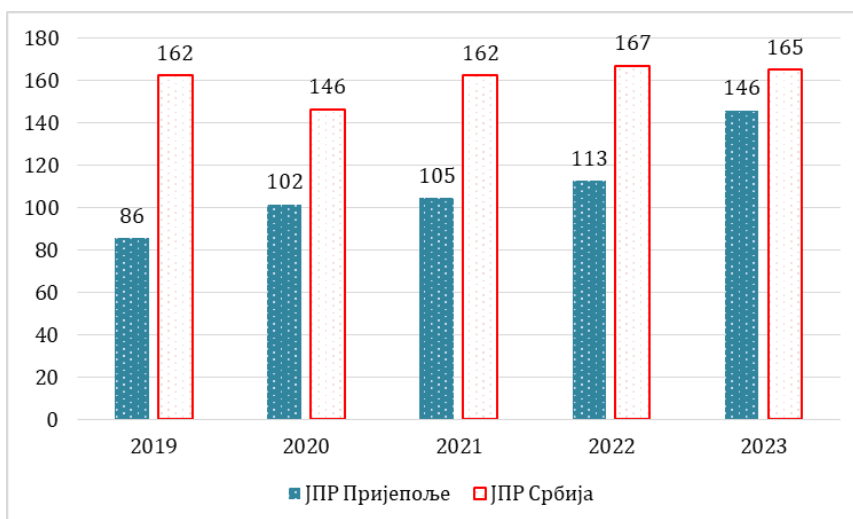
Табела 9: Преглед утицајних фактора повезаних са погинулим лицима у саобраћајним незгодама, у периоду 2019-2023. година

Утицајни фактори	ПОГ	ПОВ
Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута	5	181
Возач под утицајем алкохола	4	77
Губитак контроле над возилом	3	56
Прелазак преко неиспрекидане разделне линије на коловозу	3	88
Болест, инвалидитет, ментални или физички	1	2
Лош или неадекватно одржаван коловоз	1	16
Немарна, безобзирна и ужурбана возња	1	9
Неодговарајућа/непостојећа или недовољно уочљива саобраћајна сигнализација и/или опрема пута	1	14
Неуступање првенстава пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја	1	26
Незауостављање возила испред обележеног пешачког прелаза	1	7
Пролазак возила када му светлосним сигналом семафора није дозвољен пролаз (стална или привремена сигнализација)	1	9
Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације	1	92
Умор возача	1	25
Утицај пружања пута на прегледност возача (превој, кривина и сл.)	1	1
Утицај тамне одеће пешака на настанак саобраћајне незгоде	1	3
Возач под утицајем дроге или недозвољених лекова	1	1

Као врло користан показатељ, користи се јавни пондерисани ризик (ЈПР), који осим броја погинулих, укључује и број тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама, и на тај начин их обједињује. Израчунавању претходи дефинисање тежинских фактора тзв. пондера, а уобичајено се користе: P1/погинула лица – пондер 99, P2/тешко телесно повређена лица – 13, P3/лако телесно повређена лица – пондер 1). Начин прорачуна, приказан је у формули:

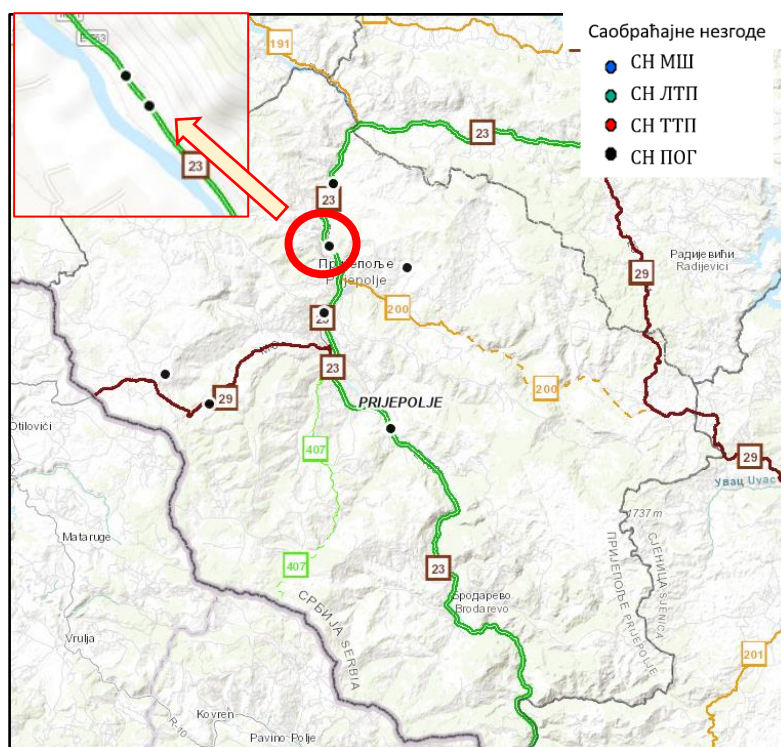
$$ЈПР = \frac{\text{Бр. погинулих} * P1 + \text{број ТТП} * P2 + \text{број ЛТП} * P3}{\text{Број становника}} * 10000$$

У свим посматраним годинама општина Пријеполје је имала мањи јавни пондерисани ризик, у односу на вредност истог ризика за територију Републике Србије. Гледајући ранг (за све локалне самоуправе, којих у Републици Србији има 161) у 2023. години, општина Пријеполје је била 68. по реду, односно у 2022. години 38. и у 2021. години 37. по реду.

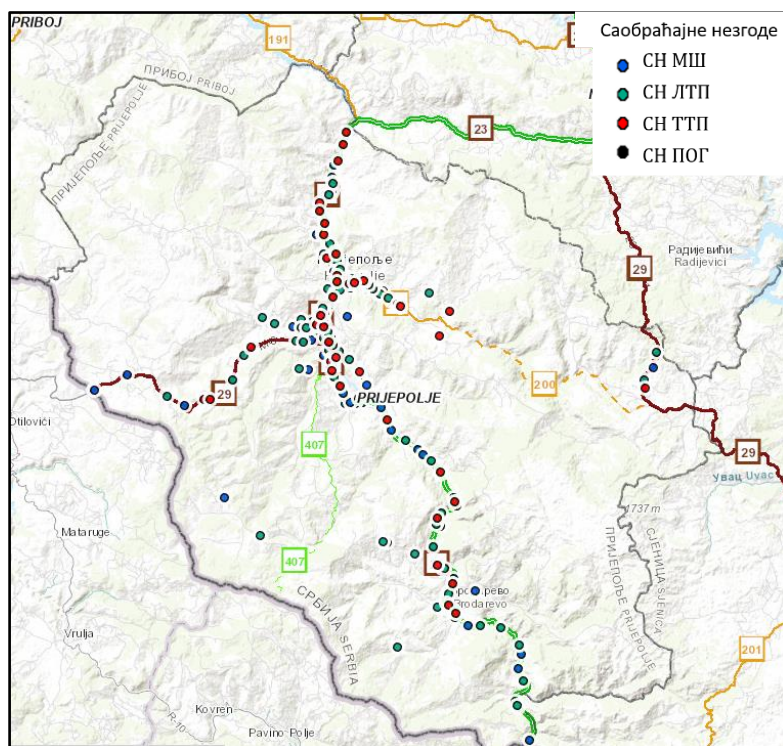


Дијаграм 19: Вредности јавног пондерисаног ризика за Пријеполје и Р. Србију у периоду од 2019. до 2023. године

Локације саобраћајних незгода са погинулим лицима (Слика 2) и са повређеним лицима (Слика 3), добијене су на основу координатама које су уписане у Интегрисану базу података о обележјима безбедности саобраћаја, Агенције за безбедности саобраћаја Републике Србије,



Слика 2: Просторна расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима на територији Пријеполја, за период 2019-2023. године (извор: АБС)



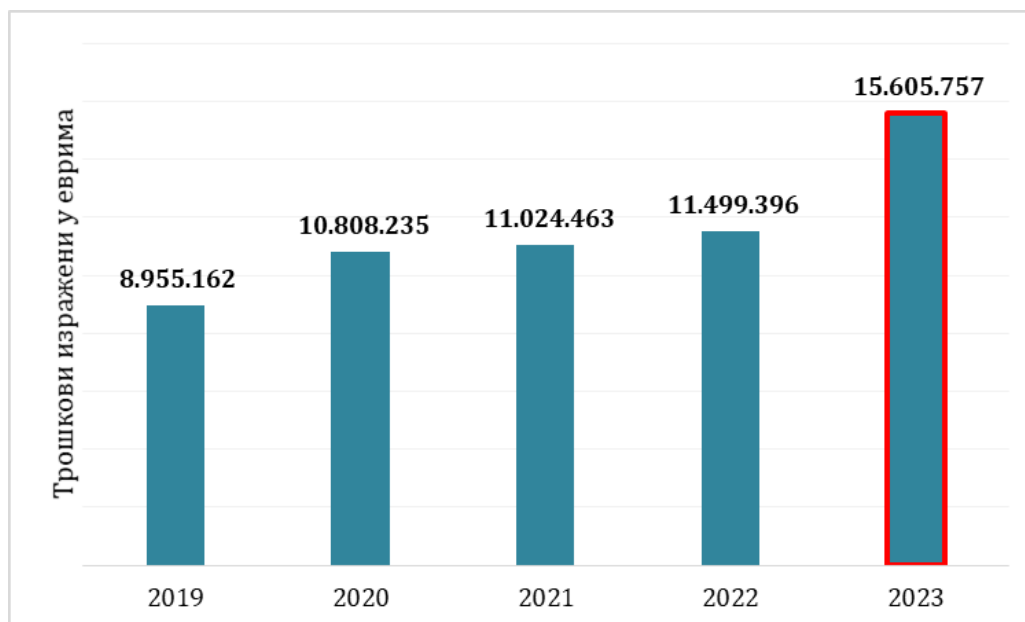
Слика 3: Просторна расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима и само са материјалном штетом, за период 2019-2023. године (извор: АБС)

5.4 УКУПНИ ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКИ ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Трошкови саобраћајних незгода на територији Републике Србије у 2019. годину су износили 4,1 милијарду евра, што је чинило 8,8% бруто домаћег производа (БДП). За ову процену коришћена је методологија Европске комисије за процену укупних друштвено-економских трошкова [4], према којој трошак једне саобраћајне незгоде са погинулим лицем износи 3.273.909 евра, трошак једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицем износи 498.591 евра, док трошак једне саобраћајне незгоде са лакше повређеним лицем износи 38.514 евра.

Овакав приступ се примењује због исказивања величине проблема у области безбедности саобраћаја, на начин да се проблем квантификује, односно сведе на економске последице – трошкове који се исказују у новцу. Они представљају економску вредности свих директних и индиректних последица изазваних саобраћајним незгодама, као што су људски живот, изгубљена продуктивност, медицински трошкови и административни трошкови.

Према истој методологији, утврђени су укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода на територији општине Пријепоље за период од 2019. до 2023. године и они су износили укупно 57.893.013 евра. Ови трошкови у посматраним годинама имају тренд раста и највећу вредност достижу у 2023. години.



Дијаграм 20: Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода

5.5 КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ОСНОВУ СПРОВЕДЕНИХ АНАЛИЗА

На основу претходно спроведених анализа, могу се издвојити неки од кључних резултата који описују стање безбедности саобраћаја на територији општине Пријепоље:






- Не постоји база података о обележјима безбедности саобраћаја на територији општине Пријепоље,
- Три од четири испитаника пријављује да је возило брже од ограничења брзине на путевима у насељу,
- Скоро половина (48%) испитаника пријављује да су прочитали поруку или имејл за време вожње,
- Трећина испитаника (29%) пријављује да су били контролисани за вожњу под утицајем алкохола у последњих 12 месеци,
- Употреба сигурносног појаса на задње седишту је у две године била нижа од републичког просека, али у свакој години припада класи веома ниске вредности,
- Употреба заштитних система за децу до 12 година има вредности која припада класи веома ниске вредности и у свим посматраним годинама је била нижа од републичког просека,
- У петогодишњем периоду (2019-2023. година) погинуло је 8, а повређено 309 лица,
- Број повређених има значајан скок 2023. године, у односу на претходне посматране године,
- У летњем периоду (јун-август) погине и буде повређено 35,0% лица,
- Највише погинулих је старости 46-64 година, док је највише повређених младих, односно старости 15-30,
- Највећи број погинулих су путници, а повређених лица су возачи,
- Подједнак број погинулих је мушког и женског пола,
- Више погинулих је ван насеља, а више повређених је у насељу,
- Државни пут IB реда, на територији општине Пријепоље, има повећан ризик настанка саобраћајних незгода, а посебно са погинулим лицима,
- Јавни пондерисани ризик је сваке године био мањи од републичког просека, али се уочава тренд раста и
- Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода на територији Пријепоља за пет година су 57.893.013 евра.

6. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА

У оквиру Глобалног плана деценије акције за безбедности саобраћаја на путевима препознао је тзв. стубове безбедности саобраћаја, који представља план систематизације мера и активности. Он подразумева:

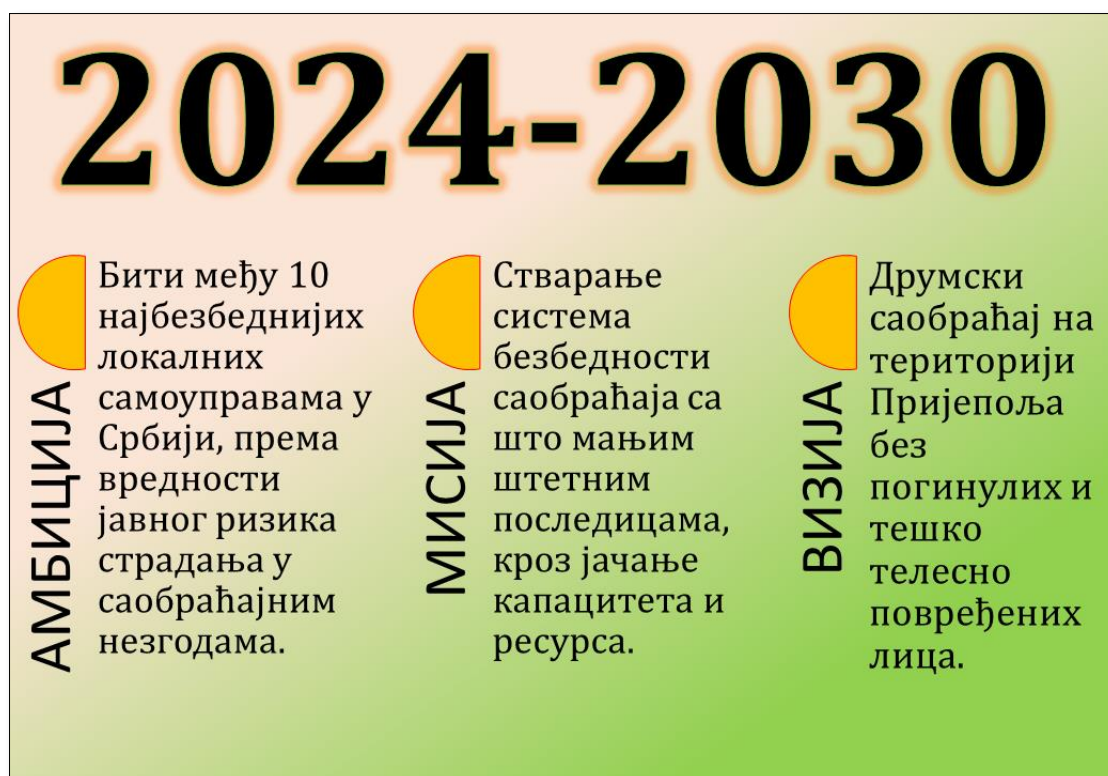
1. **Систем управљања безбедношћу саобраћаја**, подразумева начин функционисања и ефекат система безбедности саобраћаја. То подразумева стратешки оквир, правни оквир, институционални оквир, финансирање безбедности саобраћаја и комуникација, координација и кооперација у области безбедности саобраћаја. Општина Пријеполје до сада није имала усвојену Стратегију безбедности саобраћаја. Када је у питању финансирање, Општина Пријеполје је током 2024. године конкурисана за новчана средства у оквиру јавног позива за финансирање унапређења безбедности саобраћаја.
2. **Безбеднији путеви**, подразумева изградњу и одржавање путне инфраструктуре у складу са највишим стандардима који обухватају ову област. Од значаја је прилагођавање путне инфраструктуре учесницима у саобраћају, а нарочито пешацима и бициклистима, као рањивим учесницима у саобраћају. Посебно подразумева примену савремених алата који су дефинисани Законом о путевима и отклањање утицаја пута на настанак и последице саобраћајних незгода. Државни пут IB реда, који пролази кроз територију општине Пријеполје, представља деоницу са повећаним ризиком настанка саобраћајних незгода.
3. **Безбеднија возила**, подразумева обнову возног парка возилима са савременим системима. Наиме, просечна старост возног парка на територији ПУ Пријеполје је, према податку из 2023. године, 19,4 године (путничких возила нешто већа, односно 19,9 година) и то је за скоро три године више у односу на републички просек. Овакве вредности сврставају ПУ Пријеполје у ранг ПУ са најстаријим возним парком. Управљање на нивоу локалне самоуправе, а поготово на нивоу мањих локалних самоуправа, не омогућава директан и значајан утицај на обнову возног парка. Међутим, на нивоу општине Пријеполје се могу промовисати субвенције државе за куповину возила на електрични погон, као и обнова возног парка кроз рециклажу старијих возила и слично. Анализом саобраћајних незгода трактори нису препознати као категорија учесника у саобраћају са повећаним ризиком. Ипак, на нивоу општине Пријеполје се могу промовисати заштитни рамови за тракторе, употреба светлосне сигнализације и друго. Осим тога, стално се мора радити на унапређењу техничке исправности возила.

- 4. Безбеднији учесници у саобраћају**, представља стуб безбедности саобраћаја са највећим потенцијалном за унапређење стања безбедности саобраћаја. Наиме, познато је да „фактор“ човек има утицај на настанак 95% саобраћајних незгода. Овај стуб безбедности саобраћаја се посебно истиче на нивоу локалних самоуправа и пружа широк избор мера и активности, које се могу спроводити. У претходном поглављу је извршена анализа ставова, индикатора и анализа саобраћајних незгода. Дефинисани су кључни проблеми и они би морали бити смернице за креирање мера и активности у оквиру овог стуба.
- 5. Деловање након саобраћајне незгоде**, представља унапређење система деловања након настанка саобраћајне незгоде. Посебно у погледу бржег доласка хитних служби на место саобраћајне незгоде, опремање хитних служби и унапређење начина пружања хитне медицинске и прве помоћи повређенима у саобраћајној незгоди. Активности које општина Пријеполје може да спроводи у оквиру овог стуба су унапређење знања и вештина лица која раде у хитним службама, подршка опремању и промоција поступања у случају саобраћајне незгоде од стране учесника у саобраћају. Посебно место у деловању након саобраћајне незгоде представља и брига о жртвама саобраћајних незгода.

1. стуб	2. стуб	3. стуб	4. стуб	5. стуб
 <p>Систем управљања безбедношћу саобраћаја</p>	 <p>Безбеднији путеви</p>	 <p>Безбеднија возила</p>	 <p>Безбеднији учесници у саобраћају</p>	 <p>Деловање након саобраћајне незгоде</p>

7. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

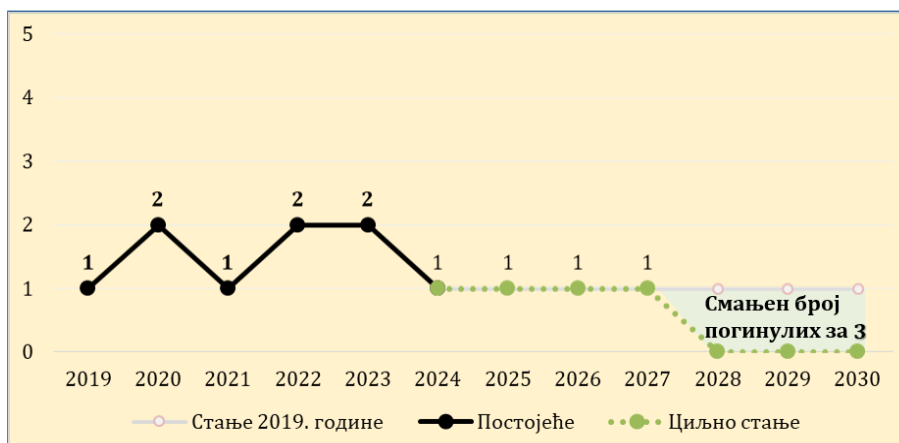
Жељено стање безбедности саобраћаја је дефинисано амбицијом, мисијом, визијом и циљевима. Општи циљеви се односе на смањење броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама, док су посебни циљеви повезани са стубовима безбедности саобраћаја, а између осталог се односе на понашања учесника у саобраћају, унапређење ставова и свести значајних за безбедност саобраћаја. Дефинисани су коначни циљеви (шта се жели постићи на крају периода важења Стратегији), али и пролазни циљеви (циљеви по годинама одређују да ли се резултати крећу у добром смеру).



7.1 ОПШТИ ЦИЉЕВИ

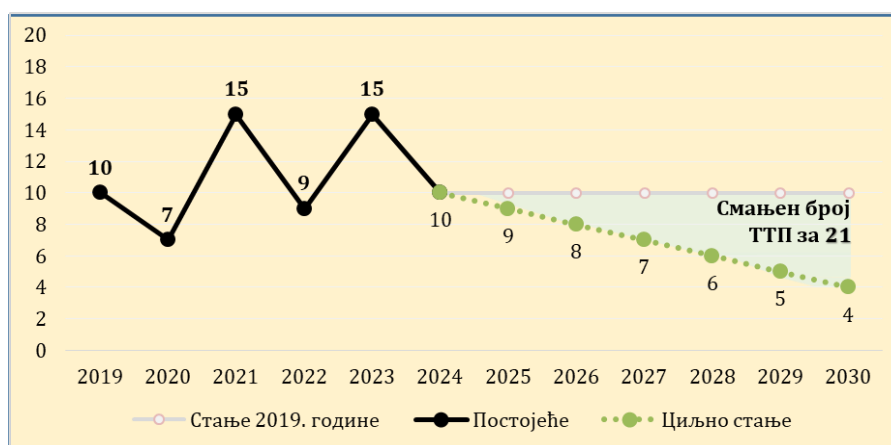
Показатељи исхода (успешности) за општи циљ су:

- **Без погинулих лица у саобраћајним незгодама** на територији општине Пријеполје, од 2028. године



Дијаграм 21: Пролозни и коначни циљеви у погледу смањења броја погинулих у саобраћајним незгодама, за период 2024-2030. година

- **Без погинуле деце** за време трајања и после периода важења Стратегије
- **Највише једно тешко телесно повређено дете** за време трајања Стратегија и без тешко повређене деце од 2030. године
- Смањење броја **тешко телесно повређених лица у саобраћајним незгодама на територији општине Пријеполје за 60%**, у односу на 2019. годину



Дијаграм 22: Пролозни и коначни циљеви у погледу смањења броја тешко телесно повређених у саобраћајним незгодама, за период 2024-2030. година

7.2 ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ

Како би се остварили општи циљеви, неопходно је пратити и остваривати посебне циљеве, који су повезани са пет стубова безбедности саобраћаја.

7.2.1 СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Посебни циљ 1

Систем безбедности саобраћаја у ком су све институције укључене у процес остваривања циљева, успешно сарађују и делују усаглашено.

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Капацитет субјеката безбедности саобраћаја за редовно, посвећено и систематично вршење послова безбедности саобраћаја. (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	2025 – 7 2027 – 8 2030 – 9
Квалитет комуникације, кооперације и координације између субјеката безбедности саобраћаја. (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	2025 – 7 2027 – 8 2030 – 9
Степен реализације програма тела за координацију послова безбедности саобраћаја на подручју локалне самоуправе Пријепоље. (Извештај АБС)	Није мерено	2025 – 80,0% 2027 – 90,0% 2030 – 100,0%
Степен реализације активности из Акционог плана безбедности саобраћаја. (Извештај Савета БС)	Није мерено	2025 – 80% 2027 – 90% 2030 – 100%

7.2.1.1 ПРВА МЕРА 1. ПОСЕБНОГ ЦИЉА

Редовно ће се пратити одлуке на националном нивоу, посебно у вези са Стратегијом безбедности саобраћаја, као и најбоље праксе у реализацији и спровођењу мера, које ће се примењивати и на нивоу општине Пријеполје. Поред тога, редовно и стручно ће се анализирати степен испуњености циљних вредности у оквиру општих и посебних циљева.

7.2.1.2 ДРУГА МЕРА 1. ПОСЕБНОГ ЦИЉА

У циљу редовног извештавања и боље сарадње између субјеката безбедности саобраћаја, биће успостављени начини комуникације, а посебно у погледу размене података и искустава значајних за реализацију Стратегије. Претходно наведено подразумева и редовно одржавање седмица Савета за безбедност саобраћаја, са међусобним извештавањем о реализованим мерама и активностима у оквиру Стратегије и Акционог плана. Уколико постоје, посебно ће се анализирати мере и активности чија реализације је изостала.

7.2.2 БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ

Посебни циљ 2

Изграђени и одржавани путеви у складу са највишим стандардима безбедности путне инфраструктуре.

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Поверавање послова управљача пута јавном предузећу. (Извештај Савета БС)	Није мерено	2025 – поверено 2027 – поверено 2030 - поверено
Степен примене прихваћених препорука из извештаја сваког од прописаних алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре на општинским путевима и улицама и проласцима државних путева кроз насеље.	Није мерено	2025 – 50% 2027 – 65% 2030 – 80%

(Извештај управљача пута)		
Проценат km државних путева кроз територију општине Пријепоље који имају највише оцену безбедности саобраћаја. (Извештај управљача пута)	Није мерено	2025 – 50%
		2027 – 60%
		2030 – 75%
Број спроведених Независних оцена утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима или спроведених других савремених алата унапређења безбедности путне инфраструктуре дефинисаних Законом о путевима. (Извештај управљача пута)	Није мерено	2025 – 1
		2027 – 1
		2030 – 1

7.2.2.1 ПРВА МЕРА 2. ПОСЕБНОГ ЦИЉА

Деонице државних путева који пролазе кроз територију општине Пријепоље су препознате као деонице са повећаним ризиком настанка саобраћајних незгода. У том смислу, неопходна је сарадња са државним управљачем пута, а посебно у делу надлежности (Уредба о проласку државних путева кроз општину Пријепоље) и спровођења мера које су већ препознате (нпр. кроз провере безбедности саобраћаја, независне оцене пута на настанак и последице саобраћајних незгода са погинулим лицима и слично). Том приликом ће се првенствено водити рачуна пешацима и бициклистима, као рањивим учесницима у саобраћају.

7.2.2.2 ДРУГА МЕРА 2. ПОСЕБНОГ ЦИЉА

Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећаног ризика настанка саобраћајних незгода и на локацијама на којима се мора гарантовати највећи степен заштите пешака, бициклиста, деце и слично, као што су зоне школе.

7.2.3 БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА

<p align="center">Посебни циљ 3</p> <p align="center">Унапређени возни парк.</p>		
---	--	--

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Проценат технички исправних возила на путу у реалним условима експлоатације – возње. (Извештај Савета БС)	Није мерено	2025 – 80% 2027 – 90% 2030 – 95%
Број активности на годишњем нивоу које се односе на унапређење безбедности возила (провера дубине газећег слоја пнеуматика и сл.). (Извештај)	Није мерено	2025 – 1 2027 – 2 2030 – 2

7.2.3.1 ПРВА МЕРА 3. ПОСЕБНОГ ЦИЉА

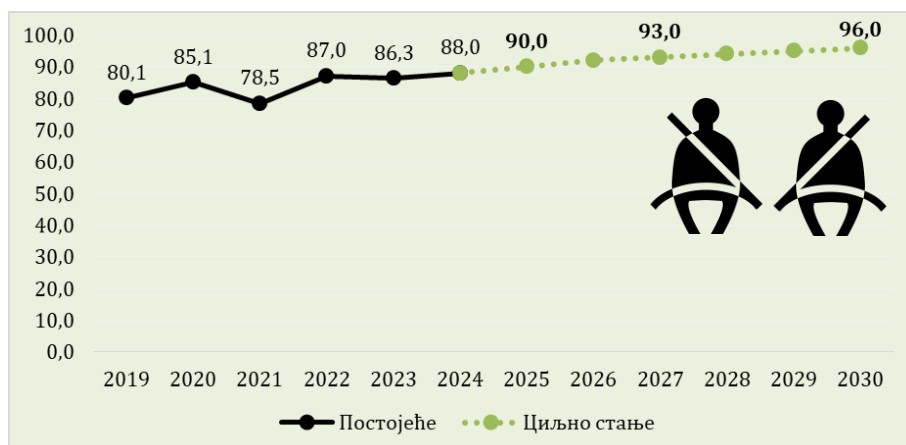
Обнова возног парка зависи од социјално - економских параметара, на које појединачно локалне самоуправе, а посебно мање локалне самоуправа, могу у малој мери да утичу. Представници општине Пријеполје ће промовисати активности на националном нивоу, за које могу да конкуришу грађани општине Пријеполје, као на пример: куповина возила на алтернативна горива, на електрични погон, уградња заштитних рамова за тракторе и друге сличне активности.

7.2.4 БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Посебни циљ 4

Понашање учесника у саобраћају на нивоу најбезбеднијих општина у Републици Србији и на нивоу водећих држава Европе у области безбедности саобраћаја.

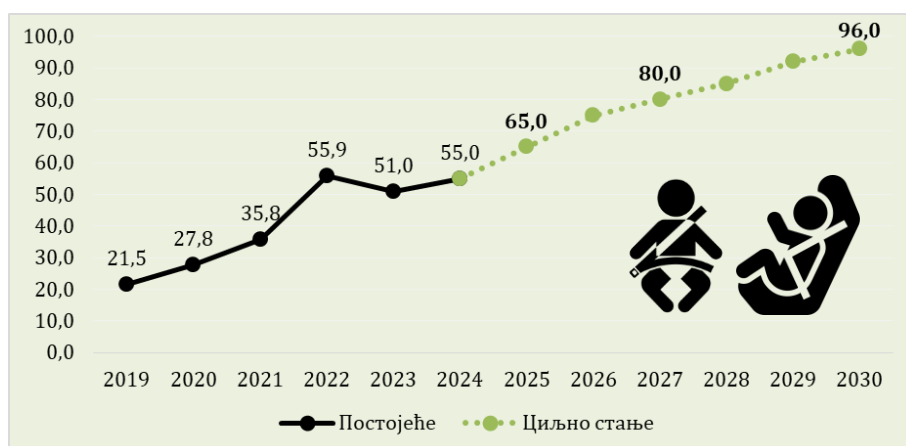
Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Проценат возача и путника на предњем седишту који користе сигурносни појас. (Извештај АБС)	80,1%	2025 – 90,0% 2027 – 93,0% 2030 – 96,0%
Проценат путника на задњем седишту који користе сигурносни појас. (Извештај АБС)	19,5%	2025 – 35,0% 2027 – 60,0% 2030 – 85,0%
Проценат деце старости до 12 година која се превозе уз употребу заштитних система. (Извештај АБС)	21,5%	2025 – 65,0% 2027 – 80,0% 2030 – 96,0%
Проценат испитаника који пријављује да је возило након конзумирања алкохола. (Извештај спроведеног истраживања)	30% (2017, ПУ Пријеполје)	2025 – 15% 2027 – 10% 2030 – 5%
Проценат испитаника који пријављује да је користило мобилни телефон за време вожње. (Извештај спроведеног истраживања)	60% (2017, ПУ Пријеполје)	2025 – 40% 2027 – 25% 2030 – 10%



Дијаграм 23: Пролазни и коначни циљеви у погледу употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима



Дијаграм 24: Пролазни и коначни циљеви у погледу употребе сигурносног појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима



Дијаграм 25: Пролазни и коначни циљеви у погледу употребе заштитних система за децу до 12 година

7.2.4.1 ПРВА МЕРА 4. ПОСЕБНО ЦИЉА

Спровођење превентивно-промотивних активности у циљу подизања знања и свести грађана о значају безбедног учествовања у саобраћају. Примена савременог концепта реализације кампања у безбедности саобраћаја. Ове мере морају бити усмерене на возаче, с обзиром да заступљеност овог својства учесника у саобраћају, у укупног број погинулих и повређених лица. Такође, активности ће бити усмерене на употребу заштитних система у возилу, затим на штетности вожње под утицајем алкохола и штетности употребе мобилних телефона за време вожње, с обзиром на дефинисане циљне вредности у оквиру овог посебног циља.

7.2.4.2 ДРУГА МЕРА 4. ПОСЕБНОГ ЦИЉА

Све активности треба да прати евалуација, како би се активности унапређивале и имале већи утицај на циљну групу.

7.2.5 ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Посебни циљ 5

Унапређен систем деловања након настанка саобраћајне незгоде, који омогућава боље збрињавање повређених у саобраћајним незгодама.

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Број обука на којим су присуствовали запослени у хитним медицинским службама и службама ватрогасно-спасилачке јединице на територији општине Пријеполје. (Извештај Савета за безбедност саобраћаја)	Није мерено	2025 – 1 2027 – 2 2030 – 2

7.2.5.1 ПРВА МЕРА 5. ПОСЕБНОГ ЦИЉА

Мера подразумева унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде, кроз организовање семинара унапређења знања и тренинга обуке.

8. НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Основни принципи рада у области безбедности саобраћаја су применљиви на свим нивоима деловања и заснивају се на приступу безбедног система. Они су:

- 1. принцип: Људски је грешити – човек прави грешке и то се не може избећи** - Традиционални приступ полази од тога да су учесници у саобраћају обавезни да поштују правила и да ће сви, увек поштовати правила. Са друге стране, савремени приступ подразумева да ће људи правити грешке у саобраћају, без обзира да ли ће то бити свесно или несвесно. Зато су креатори система у обавези да размишљају и предвиђају потенцијалне грешке учесника у саобраћају, како би предузели мере које ће спречити настанак саобраћајне незгоде, а посебно саобраћајне незгоде са погинулим и тешко повређеним лицима. Дакле, учесници у саобраћају морају поштовати прописе, али људске грешке се морају предвиђати и радити на њиховом опраштању.
- 2. принцип: Људи су подложни повредама** - Људско тело је рањиво и не може да издржи ударне силе изнад одређених граница. Нпр. уколико промена брзине при судару буде изнад одређених граница, доћи ће до одређених повреда (расцеп јетре, расцеп срца итд.) које ће узроковати смрт или до повреда које ће узроковати инвалидност (прелом кичме, прелом лобање, прелом кукова или бутне кости итд.).
- 3. принцип: Проширене врсте одговорности** – Традиционални приступ подразумевао је пре свега правну одговорност, односно кривичну, прекршајну, дисциплинску или материјалну одговорност за непосредне учеснике саобраћајне незгоде, која су својим чињењем и нечињењем прекршила неки закон, због чега су одговорни. Принцип проширене врсте одговорности подразумева у први план ставља стручну, моралну и политичку одговорност. Односи се на институције и појединце који креирају саобраћајни систем.
- 4. принцип: Подељена одговорност** – У складу са претходном ће за стање безбедности саобраћаја бити одговорни креатори система, а онда и учесници у саобраћају.
- 5. принцип: Смрт, нити тешке повреде које доводе до инвалидитета нису прихватљиве у саобраћају** – Приступ безбедног система полази од хумане идеје да је живот највећа вредност и да нема других вредности које су значајније од живота. То се повезује са ставом да је једини прихватљиви број погинулих и повређених са последицама инвалидитета једнак нули!

6. **принцип: Превентивно деловање има предност у односу на реактивно деловање** – Приступ реактивног деловања се све мање примењује, али је и даље присутан! Овај принцип подразумева редовно спровођење системских мера и активности у циљу смањења (отклањања) ризика настанка саобраћајних незгода, а свака саобраћајна незгода се користи као поука за боље усмеравање рада.
7. **принцип: Опраштајући систем** - Овај принцип подразумева да у случају грешке једног елемента система, остали елементи система „опросте“ ту грешку. Такав приступ подразумева да се и систем прилагођава и учесницима у саобраћају, док је традиционално размишљање било усмерено искључиво на прилагођавање учесника у саобраћају систему.
8. **принцип: Безбедност саобраћаја заснована на подацима и науци** – Незнање у области безбедности саобраћаја се скупо плаћа жртвама саобраћајних незгода. Систем мора да буде заснован на науци и подацима који се редовно прикупљању и обрађују у циљу бољег разумевања система (као што су подаци о ставовима, индикаторима безбедности саобраћаја, саобраћајним незгодама и сл.).
9. **принцип: Сарадња између субјеката безбедности саобраћаја** – сви субјекти који су укључени у систем безбедности саобраћаја заједно спроводе мере и активности, несебично сарађују и раде на достизању циљева Стратегије. Поред тога, активно раде на укључивању осталих заинтересованих страна у процес унапређења безбедности саобраћаја.

Сви субјекти у безбедности саобраћаја би морали да се руководе наведеним принципима, јер они представљају јасну основу за квалитетно управљање стањем безбедности саобраћаја.

9. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Мере и активности које су предвиђене Стратегијом реализоваће институције на територији општине Пријепоље, привредни субјекти, организације цивилног друштва и други. У акционим плановима безбедности саобраћаја, укључујући акциони план за период од 2024. до 2025. године, биће одређени носиоци за сваку меру и активност, појединачно.

Носиоци активности су најодговорнији за покретање и реализацију активности. Они ће, у складу са акционим планом, планирати и благовремено покретати све субјекте који су укључени у реализацију активности, обезбеђивати предуслове за успешну реализацију, реализовати активност, пратити реализацију и извештавати о резултатима. Кад је то примерено врсти активности, а посебно када је то предвиђено акционим планом, носилац активности ће у реализацију, благовремено укључивати друге субјекте и старати се о доброј комуникацији, сарадњи и усаглашеном деловању (унапређивати комуникацију, координацију и кооперацију). Други субјекти који могу помоћи успешној реализацији мера и активности, а посебно они чије учешће је предвиђено акционим планом, учествоваће у реализацији, у складу са својим надлежностима, облашћу деловања и могућностима, а све у циљу што успешније реализације и достизања стратешких циљева безбедности саобраћаја. При томе ће носилац активности и сви укључени субјекти радити у складу са најважнијим принципима описаним у поглављу Најважнији принципи рада у безбедности саобраћаја.

Носиоци активности могу бити препознати у различитим организацијама – секторима и то: 1) државни сектор, 2) приватни сектор, 3) невладин сектор 4) средства јавног информисања и слично. Посебно се истичу субјекти препознати у поглављу 4.2 Институционални капацитети.

10. СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА

Тело за координацију послова безбедности саобраћаја би требало на свакој седници да анализира: најважније показатеље безбедности саобраћаја (за период између две седнице), спровођење мера и активности из Стратегије и Акционог плана. Тело за координацију послова безбедности саобраћаја ће припремати и достављати извештаје о стању безбедности саобраћаја. Те извештаје ће, најмање једном годишње, разматрати следеће институције:

- Извршни органи општине Пријеполје и
- Скупштина општине Пријеполје

Извештавање је као обавеза дефинисана и Законом о безбедности саобраћаја на путевима, где пише да *надлежни извршни орган јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно градско веће, подноси скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на том подручју најмање двапут годишње.*

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

- Обележја безбедности саобраћаја која ће бити редовно праћена су:
- Апсолутни и релативни показатељи о саобраћајним незгодама и њиховим последицама,
- Индикатори перформанси система безбедности саобраћаја,
- Ставови о ризицима у саобраћају,
- Показатељи о путевима,
- Саобраћајни прекршаји,
- Показатељи капацитета и интегритета субјеката безбедности саобраћаја и
- Други показатељи безбедности саобраћаја, који су доступни за време реализације Стратегије.

Субјекти безбедности саобраћаја, а посебно чланови Савета за безбедност саобраћаја на територији општине Пријепоље, ће учествовати на научно-стручним скуповима из области безбедности саобраћаја на којима ће делити искуства у погледу предузетих мера и активности из Стратегије, разматрати остварене резултате и прикупљати најуспешније праксе унапређења безбедности саобраћаја, како на територији Републике Србије, тако и ван њених граница.

Током трајања Стратегије, анализа стања безбедности саобраћаја ће бити континуирана и, по потреби, унапређивана, у складу са тренутним нивоом развоја науке.

11. ПРОМОВИСАЊЕ СТРАТЕГИЈЕ И АКЦИОНОГ ПЛАНА

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима и пратећи Акциони план предвидели су иницирање великог броја мера и активности које треба да буду усмерене на достизање дефинисаних циљева. За реализацију ових активности важан је ангажман што већег броја субјеката у систему безбедности саобраћаја, уз адекватну координацију. Све одлуке у области безбедности саобраћаја морају да се заснивају или буду у складу са принципима Стратегији. Промовисање Стратегије и Акционог плана је неопходно обезбедити у стручној јавности, међу доносиоцима одлука, али у најширој јавности у општини Пријепоље.

12. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

У наставку детаљније су представљени трошкови по циљевима и мерама, за прве две године спровођења Стратегије, односно за период важења првог Акционог плана. Сви приказани износи дати су у милионима динара.

Табела 10: Збирна табела финансијских трошкова по годинама, циљевима и мерама, за период од 2024. до 2025. године

У милионима динара	2024	2025	Укупно
Посебни циљ 1: Систем безбедности саобраћаја у ком су све институције укључене у процес остваривања циљева, успешно сарађују и делују усаглашено.	1,2	2,7	3,9
Израда Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја.	1,0	-	1,0
Припрема и достављање извештаја за годишње програме/планове безбедности саобраћаја.	-	-	-
Анализа стања безбедности саобраћаја и спровођење експертске оцене за потребе провере испуњености показатеља исхода.	-	0,8	0,8
Учешће надлежних запослених и чланова Савета за безбедност саобраћаја на стручним усавршавањима у области безбедности саобраћаја.	-	0,5	0,5
Одржавање најмање 4 седнице Савета за безбедност саобраћаја.	-	-	-
Извештавање о закључцима седница Савета за безбедност саобраћаја.	-	-	-
Рад Савета за безбедност саобраћаја.	0,2	0,4	0,6
Припрема Акционог плана општине Пријеполје за период 2026-2028. година и ревизија Стратегије безбедности саобраћаја	-	1,0	1,0
Посебни циљ 2: Изграђени и одржавани путеви у складу са највишим стандардима безбедности путне инфраструктуре.	1,1	9,6	10,7
Анализа извештаја о стању безбедности саобраћаја са посебним освртом на допринос пута настанку саобраћајних незгода	-	-	-
Анализа планова у вези са унапређењем путне инфраструктуре, а посебно планова државног управљача пута за државне путеве који	-	-	-

У милионима динара	2024	2025	Укупно
пролазе кроз територији општине Пријеполје.			
Анализа ризика страдања у саобраћају на путевима кроз општину Пријеполје са акцентом на допринос пута настанку саобраћајних незгода.	-	1,2	1,5
Унапређење безбедности саобраћаја у зони школе.	1,1	-	1,1
Спровођење Провере безбедности саобраћаја на одабраним општинским путевима у складу са годишњим планом примене алата.	-	1,6	1,6
Студија паркирања у ужем делу града, анализа проблема и предлог решења.	-	1,0	1,0
Ревизија безбедности саобраћаја за пројекте изградње нових путева и пројекте реконструкције постојећих.	-	1,2	1,2
Независне оцене доприноса пута настанку и последица саобраћајних незгода са погинулим лицима.		0,6	0,2
Имплементација прихваћених мера из Извештаја савремених алата унапређења безбедности путне инфраструктуре.		4,0	3,0
Посебни циљ 3: Унапређени возни парк.	-	3,3	3,3
Спровођење бесплатних превентивних прегледа возила.	-	1,5	1,5
Промоција активности на националном нивоу, који се односе на унапређење возног парка.	-	0,3	0,3
Покретање друштвених активности усмерених на безбедност возила - партнерство локалне самоуправе и привреде.	-	1,5	1,5
Посебни циљ 4: Понашање учесника у саобраћају на нивоу најбезбеднијих општина у Републици Србији и на нивоу водећих држава Европе у области безбедности саобраћаја.	3,0	12,0	10,5
Активности усмерене на рањиве категорије учеснике у саобраћају	3,0	3,0	6,0
Обука наставног особља за рад са децом у погледу безбедног учествовања у саобраћају са припремом материјала (фотографија, видео и друго) са примерима на територији општине Пријеполје.		1,0	1,0
Припрема приручника за возаче са пробном возачком дозволом са саобраћајним примерима са територије општине Пријеполје		1,0	1,0
Активности усмерене на безбедност деце (учешће у пројекту „Пажљивкова смотра“ и друго)	-	1,0	0,8

У милионима динара	2024	2025	Укупно
Активности усмерене на младе (нпр. трибина за младе)	-	0,5	0,5
Активности усмерене на старија лица (нпр. радионице у домовима за стара лица и сл.)		0,5	0,5
Активности усмерене на младе возаче (нпр. тренинг безбедне вожње)	-	1	1
Набавка безбедносних седишта и едукација родитеља о правилној употреби	-	4	4
Посебни циљ 5: Понашање учесника у саобраћају на нивоу најбезбеднијих општина у Републици Србији и на нивоу водећих држава Европе у области безбедности саобраћаја.	-	5,0	5,0
Обука запослених у хитним службама	-	1,2	1,2
Реализације вежбе заједничког деловања хитних служби на месту саобраћајне незгоде	-	0,8	0,8
Опремање саобраћајне полиције у циљу ефикаснијег вршења увиђаја саобраћајне незгоде	-	3,0	3,0
УКУПНО ПО ГОДИНАМА	5,3	32,6	37,9

13. ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ И ПРОЦЕС ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ

Након свеобухватне анализе стања безбедности саобраћаја, препознати су кључни проблеми. На основу препознатих проблема, као и применом принципа на којима се заснива Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2023. до 2030. године, припремљен је Предлог Стратегије безбедности саобраћаја општине Пријеполје за период од 2024. до 2030. године. Предлог Стратегије препознаје мере и активности које могу допринети остваривању дефинисаних општих и посебних циљева, односно допринети унапређењу стања безбедности саобраћаја на територији општине Пријеполје.

Из тог разлога би Општинско веће, на основу члана 46. и 47. Закона о локалној самоуправи („Службени гласник РС“, бр. 129/2007, 83/2014 – др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон) на седници разматра, утврди и предложи Општинској управи да усвоји:

Предлог Стратегије безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Пријеполје за период од 2024. до 2030. године.

14. ЛИСТА ДИЈАГРАМА

Дијаграм 1: Старосна пирамида становништва општине Пријеполје, према попису из 2022. године (извор: РЗЗС)	13
Дијаграм 2: Осећај (не)безбедности на скали од 1 до 10, приликом вожње аутомобила, вожње бицикла или пешачења на територији полицијске управе Пријеполје (2017. године), територије Србије (2017. године) и територије Србије (2023. године), при чему је 0 = врло небезбедно, а 10 = врло безбедно	21
Дијаграм 3: Самопријављено понашање возача на територији полицијске управе Пријеполје (2017. године), територије Србије (2017. године) и територије Србије (2023. године), при чему се вредности за 2017. годину односе на „најмање једном у последњих 12 месеци“, а у 2023. години односе на „најмање једном у последњих 30 дана“	22
Дијаграм 4: Саобраћајна контрола, односно проценат испитаника који пријављују да су најмање једном били контролисани од стране саобраћајне полиције у последњих 12 месеци на територији полицијске управе Пријеполје (2017. године), територије Србије (2017. године) и територије Србије (2023. године).....	23
Дијаграм 5: Лична прихватљивост, односно проценат испитаника којима су одговори на скали били 4 и 5, при чему је 1 = неприхватљиво, а 5 = прихватљиво, на територији полицијске управе Пријеполје (2017. године), територије Србије (2017. године) и територије Србије (2023. године)	23
Дијаграм 6: Тренд процента употребе сигурносног појаса од стране возача путничких аутомобила на територији општине Пријеполје и на територији Р. Србије (2019-2023)	25
Дијаграм 7: Тренд процента употребе сигурносног појаса од стране сувозача у путничким аутомобилима на територији општине Пријеполје и на територији Р. Србије (2019-2023).....	25
Дијаграм 8: Тренд процента употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима на територији општине Пријеполје и Србије (2019-2023)	25
Дијаграм 9: Тренд процента употребе сигурносног појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима на територији општине Пријеполје и на територији Р. Србије (2019-2023).....	26
Дијаграм 10: Тренд процента употребе заштитних система за децу до 12 година на територији општине Пријеполје и на територији Р. Србије (2019-2023)	26
Дијаграм 11: Расподела саобраћајних незгода према врсти саобраћајне незгоде.....	27

Дијаграм 12: Тренд броја саобраћајних незгода на територији општине Пријепоље, у периоду 2004-2023. година	28
Дијаграм 13: Тренд броја погинулих и повређених у саобраћајним незгодама на територији општине Пријепоље, у периоду 2004-2023. година	28
Дијаграм 14: Месечна расподела броја погинулих и повређених лица за петогодишњи период на територији општине Пријепоље	29
Дијаграм 15: Дневна расподела броја погинулих и повређених лица за петогодишњи период на територији општине Пријепоље	29
Дијаграм 16: Часовна расподела броја погинулих и повређених лица за петогодишњи период на територији општине Пријепоље	30
Дијаграм 17: Расподела последица саобраћајних незгода према својству учесника у саобраћају (ЛЕВО – погинула лица, ДЕСНО – повређена лица).....	30
Дијаграм 18: Расподела броја погинулих и повређених лица према локацији догађања саобраћајне незгоде (насеље/ван насеља), у периоду 2019-2023. година	31
Дијаграм 19: Вредности јавног пондерисаног ризика за Пријепоље и Р. Србију у периоду од 2019. до 2023. године	35
Дијаграм 20: Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода.....	37
Дијаграм 21: Пролазни и коначни циљеви у погледу смањења броја погинулих у саобраћајним незгодама, за период 2024-2030. година	42
Дијаграм 22: Пролазни и коначни циљеви у погледу смањења броја тешко телесно повређених у саобраћајним незгодама, за период 2024-2030. година.....	42
Дијаграм 23: Пролазни и коначни циљеви у погледу употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима	48
Дијаграм 25: Пролазни и коначни циљеви у погледу употребе сигурносног појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима	48
Дијаграм 26: Пролазни и коначни циљеви у погледу употребе заштитних система за децу до 12 година.....	48

15. ЛИСТА ТАБЕЛА

Табела 1: Број регистрованих возила на територији општине Пријепоље (извор: РЗС, 2023).....	14
Табела 2: Дефинисање класе индикатора безбедности саобраћаја	24
Табела 3: Број саобраћајних незгода према врсти саобраћајне незгоде, период 2019-2023. година	29
Табела 4: Расподела последица саобраћајних незгода према својство учесника у саобраћају.....	30
Табела 5: Расподела погинулих и повређених лица по старосним групама учесника у саобраћају.....	31
Табела 6: Расподела последица саобраћајних незгода према категорији пута, у периоду 2019-2023. године	32
Табела 7: Расподела последица саобраћајних незгода према деоницама државних путева, у периоду 2019-2023. године	32
Табела 8: Преглед саобраћајних незгода у којима је било погинулих лица, у периоду 2019-2023. година.....	33
Табела 9: Преглед утицајних фактора повезаних са погинулим лицима у саобраћајним незгодама, у периоду 2019-2023. година.....	34
Табела 10: Збирна табела финансијских трошкова по годинама, циљевима и мерама, за период од 2024. до 2025. године.....	57

16.КОРИШЋЕНЕ СКРАЋЕНИЦЕ

СКРАЋЕНИЦЕ	ЗНАЧЕЊЕ
СН	Саобраћајна незгода
СН ПОГ	Саобраћајна незгода са погинулим лицима
СН ПОВ	Саобраћајна незгода са повређеним лицима
СН НАСТ	Саобраћајна незгода са настрадалим лицима
СН МШ	Саобраћајна незгода са само материјалном штетом
СН УК	Укупан број саобраћајних незгода
ПОГ	Погинула лица у саобраћајним незгодама
ТТП	Тешко телесно повређена лица
ЛТП	Лако телесно повређених лица
ПОВ	Повређена лица
ЈПР	Јавни пондерисани ризик
ПУ	Полицијска управа

17.ЛИТЕРАТУРА

1. 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. закони и 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон и 76/2023)
2. Закон о путевима („Сл. гласник РС“ бр. 41/2018, 95/2018 – др. закон и 92/2023 – др. закон)
3. Влада Републике Србије, (2023), Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2023. до 2030. године („Службени гласник РС”, број 30/18)
4. European Commission. Directorate General for Mobility and Transport. In Handbook on the External Costs of Transport; Publications Office of the European Union: Belgium, Brussels, 2019; ISBN 9789279969171
5. Прегледни извештај „Међународно истраживање ставова о безбедности саобраћаја – ESRA 3“, (2024), Агенција за безбедност саобраћаја
6. Прегледни извештај „Истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају у Србији – ПУ Пријеполје“, (2017), Агенција за безбедност саобраћаја

