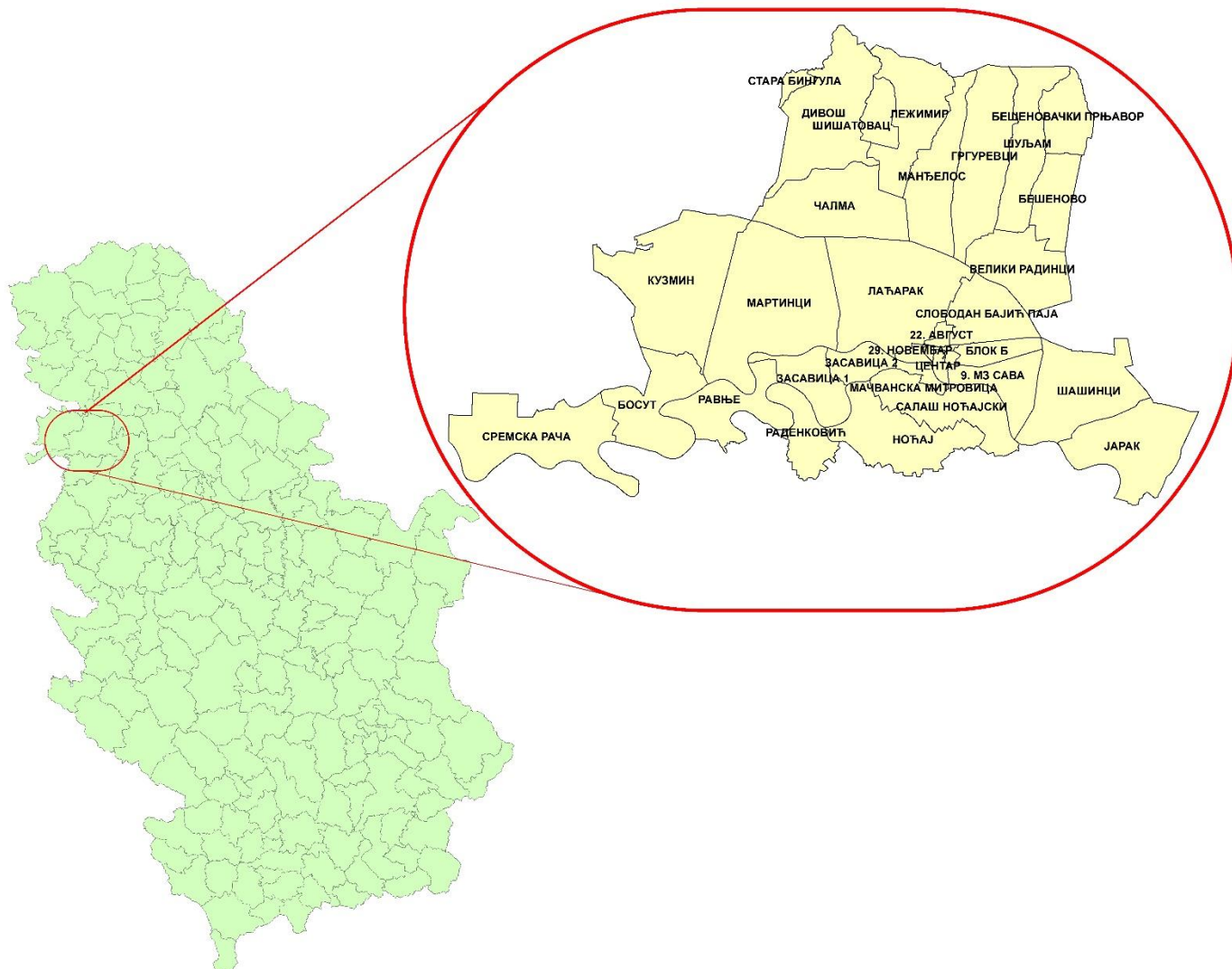




ГРАД СРЕМСКА МИТРОВИЦА



**СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА
ПУТЕВИМА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД
ОД 2023. ДО 2027. ГОДИНЕ И АКЦИОНИ ПЛАН ЗА
СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ**

Град Сремска Митровица, 2022. година



ГРАД СРЕМСКА МИТРОВИЦА



НАЗИВ СТУДИЈЕ:	СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2027. ГОДИНЕ И АКЦИОНИ ПЛАН ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ
ТЕМАТСКА ОБЛАСТ	БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА
НАРУЧИЛАЦ СТУДИЈЕ	Град Сремска Митровица www.sremskamitrovica.rs
ИЗРАДА СТУДИЈЕ	Институт за безбедност саобраћаја Лукијана Мушицког 32/2/22 21000 Нови Сад
ДИРЕКТОР	Дипл. инж. саобраћаја Славен Мановић
РУКОВОДИЛАЦ СТУДИЈЕ	Дипл. инж. саобраћаја Славен Мановић
СТРУЧНИ ТИМ	Дипл. инж. саобраћаја Сандра Батоћанин Дипл. инж. саобраћаја Огњен Марјановић
БРОЈ СТУДИЈЕ	404-164/2022-VII-5
ДАТУМ	јул 2022. године



САДРЖАЈ:

1. УВОД.....	5
2. СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА	7
2.1. СИСТЕМ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	8
2.2. ПРАВНИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР.....	9
2.3. ФИНАНСИЈСКИ ОКВИР.....	10
3. СТАЊЕ И ТЕНДЕНЦИЈЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	12
3.1. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	12
3.1.1. <i>Временска анализа саобраћајних незгода</i>	22
3.1.2. <i>Просторна анализа саобраћајних незгода</i>	28
3.1.3. <i>Анализа безбедности саобраћаја по насељеним местима</i>	32
3.2. АНАЛИЗА ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	33
4. ДЕФИНИСАЊЕ ЖЕЉЕНОГ СТАЊА	43
4.1. АМБИЦИЈА.....	43
4.2. МИСИЈА	43
4.3. ВИЗИЈА	43
4.4. ЦИЉЕВИ.....	44
5. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА (СТУБОВИ)	46
5.1. ПРВА КЉУЧНА ОБЛАСТ (ПРВИ СТУБ) – МУЛТИМОДАЛНИ ТРАНСПОРТ И ПЛАНИРАЊЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА	47
5.2. ДРУГА КЉУЧНА ОБЛАСТ (ДРУГИ СТУБ) – БЕЗБЕДНА ПУТНА ИНФРАСТРУКТУРА	48
5.3. ТРЕЋА КЉУЧНА ОБЛАСТ (ТРЕЋИ СТУБ) – БЕЗБЕДНОСТ ВОЗИЛА	49
5.4. ЧЕТВРТА КЉУЧНА ОБЛАСТ (ЧЕТВРТИ СТУБ) – БЕЗБЕДНО КОРИШЋЕЊЕ ПУТЕВА	51
5.5. ПЕТА КЉУЧНА ОБЛАСТ (ПЕТИ СТУБ) – ОДГОВОР НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	54
5.6. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ УНАПРЕЂЕЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	56
6. ИЗВЕШТАВАЊЕ И ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ СТРАТЕГИЈЕ	62
7. ЗАКЉУЧАК.....	63
1. АКЦИОНИ ПЛАН ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА	67
1.1. УВОД.....	67
1.2. КЉУЧНИ СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	68
1.2.1. <i>Мултимодални транспорт и план коришћења простора</i>	68



1.2.2.	Безбедна инфраструктура.....	69
1.2.3.	Безбедна возила	70
1.2.4.	Безбедно коришћење путева	70
1.2.5.	Деловање након саобраћајне незгоде	71
1.3.	ПРЕДЛОГ АКТИВНОСТИ ПО НАСЕЉЕНИМ МЕСТИМА НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА	72
1.3.1.	Анализа саобраћајних незгода.....	72
1.3.2.	Зоне школа у насељеним местима.....	73
1.3.3.	Аутоматска детекција прекршаја у насељеним местима.....	73
1.3.4.	Развој саобраћајне културе у насељеним местима.....	73
1.3.5.	Општи преглед ризика по насељеним местима.....	75



1. УВОД

Страдање људи у саобраћајним незгодама, као и материјална и нематеријална штета које су њихова последица, постали су растући глобални проблем. Најразвијеније државе су седамдесетих година 20-тог века успеле да зауставе растући тренд и остваре опадајући тренд броја настрадалих (посебно броја погинулих), уз успешан развој друштва и непрекидан раст степена моторизације. У истом периоду у неразвијеним државама и државама у развоју, растао је број погинулих и повређених лица у саобраћају. Са гледишта безбедности саобраћаја, могу се разликовати три групе држава: 1) државе које су прихватиле да се може управљати безбедношћу саобраћаја, изградиле организован заштитни систем и успешно спроводе управљање у пракси, непрестано смањујући број настрадалих (Велика Британија Шведска, Холандија, Норвешка итд.); 2) државе које начелно прихватају идеју о могућностима смањивања броја настрадалих у саобраћају, али нису изградиле снажан заштитни систем, не успевају да управљају безбедношћу саобраћаја, па бележе велике осцилације у броју настрадалих (Србија, Хрватска, Македонија, Црна Гора, Босна и Херцеговина, Румунија, Бугарска итд. и 3) државе које још нису ни прихватиле идеју о управљању безбедношћу у саобраћају (већина афричких држава, Индија итд.). Да би се последице оваквих нежељених исхода умањиле и спречиле, у условима све веће моторизације на глобалном нивоу, неопходно је осмислити и имплементирати системе управљања безбедности на путевима.

Систем управљања безбедношћу на путевима (Road safety management - RSM) може се дефинисати као „комплексна институционална структура која укључује сарадњу и интеракцију разних тела која се баве и подржавају задатке и процесе у вези са превенцијом и смањењем повреда у друмском саобраћају” (Muhlrad et al., 2011). Развоји и имплементације програма (стратегија) безбедности на путевима препознате су као главна компонента RSM (Elvik, 2008). Према извештају OECD-а „фокус на резултат” је кључна карактеристика ефикасног RSM система. Систем управљања/Менаџмент безбедности на путевима се ствара (тј. „производи”) као и било која друга добра или услуге. Овај процес се може посматрати као систем управљања/менаџмент (Howard, 2014).

Резолуцијом 74/299 усвојеној једногласно на Генералној скупштини УН-а проглашена је Декада акције за безбедност на путевима 2021-2030. **са јасно постављеним циљем**



смањења број погинулих и повређених лица у том периоду за најмање 50%. Донет је Глобални план за Декаду акције за безбедност саобраћаја који не прихвата мирење са досадашњим активностима и постојећим стањем и позива владе држава да крену новим путем који примењује и потенцира интегрисани приступ безбедном систему (енгл. Safety Sistem Approach) који јасно дефинише безбедност у саобраћају као кључни део и покретач одрживог развоја.

Имајући у виду наведене податке и чињенице, као и стратешку опредељеност Републике Србије да прати препоруке и циљеве Декаде безбедности саобраћаја 2021-2030. године кроз националну Стратегију о безбедности у саобраћају чији је нацрт за овај период израдила Агенција за безбедност саобраћаја у сарадњи са стручним консултантима и великој радној групи, Град Сремска Митровица ће кроз Стратегију о безбедности саобраћаја Града Сремска Митровица покушати остварити препоручене циљеве и на локалном нивоу. На основу детаљних анализа постојећег стања, дефинисања циљаног стања, предлажу се мере, активности, носиоци активности, начин финансирања као и рокови за реализацију.



2. СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА

Управљање безбедношћу саобраћаја представља свеобухватан приступ учесницима у саобраћају, саобраћајној инфраструктури и возилима. Систем управљања безбедношћу је процес који спаја безбедност у саобраћају и транспортни инжењеринг, што доводи до намераваног производа система – мобилности. Безбедност саобраћаја на територији Града Сремска Митровица анализира се преко апсолутних и релативних показатеља, броја саобраћајних незгода и последица из саобраћајних незгода. Праћењем тренда показатеља саобраћајних незгода, могу се донети закључци о жељеним циљевима. Национална стратегија о безбедности саобраћаја као и препоруке међународних релевантних институција, такође утичу на коначне циљеве дефинисане у овој стратегији.

Већина развијених земаља са системским приступом у управљању безбедношћу саобраћаја спроводи ефикасну политику у безбедности саобраћаја где се показује значајна корелација између стопа саобраћајних незгода, мера за унапређење безбедности саобраћаја и политика у вези са безбедности у саобраћају које спровode доносиоца одлука. Ефикасност процеса управљања безбедношћу саобраћаја зависи од расположивих информација потребних за избор и спровођење успешне стратегије безбедности саобраћаја.

Приоритетни задаци друштвеног и економског развоја Града Сремска Митровица обухватају поред осталог и очување живота и здравља учесника у саобраћају. Неопходан предуслов је координисан приступ са јасним циљевима и одговорностима, имајући у виду интердисциплинарност и велики број заинтересованих страна. За ефикасно управљање системом безбедности саобраћаја потребна је јасна подела обавеза и одговорности међу субјектима безбедности које утичу на остварење постављених задатака и циљева. Неопходно је прецизно дефинисати тренутне показатеље безбедности саобраћаја, поставити прецизне циљеве за одређени временски период, испланирати шта је неопходно учинити да би се остварили циљеви, ко ће то да уради, са којим средствима и у ком року.

Стандард ИСО 39001 (RTS-Road Traffic Safety) ствара услове за повећање безбедности саобраћаја на путевима. Настао је као резултат потребе за смањењем броја саобраћајних незгода на светском нивоу. Основни циљ овог стандарда је да се број смртних случајева



драстично смањи с крајњим циљем да 2050. године у развијеним земљама не буде забележен ниједан смртни случај проузрокован у саобраћајној несрећи.

Стандард ISO 39001 се примењује на све организације које учествују у друмском саобраћају, независно од њихове величине а то су најчешће:

- организације које се баве превозом путника или терета;
- транспортна и/или логистичка предузећа која врше активности у вези транспорта;
- особље запослено у систему друмског саобраћаја;
- организације које се баве пројектовањем, изградњом, одржавањем путева и улица и саобраћајном сигнализацијом;
- произвођачи аутомобила, теретних возила и других друмских возила, укључујући и произвођаче резервних делова и опреме;
- установе за пружање хитних медицинских услуга и помоћи жртвама у саобраћајним незгодама;
- државне установе (Министарства која су у вези са друмским саобраћајем, полиција, образовне установе и други државни органи и установе које имају везе са безбедношћу саобраћаја) и др.

Имајући у виду горе наведено, неопходно је стварати услове и мотивисати што већи број субјеката на територији Града Сремска Митровица за увођење наведеног стандарда у оквиру њиховог рада и пословања.

2.1.СИСТЕМ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Систем безбедности саобраћаја на територији Града Сремска Митровица чине доносиоци друштвено значајних одлука, институције и организације у граду, цивилно друштво, истакнуте личности као и други партнери у реализацији стратешких активности. За успешно функционисање система неопходна је координација и заједничко деловање свих чинилаца система са унапред познатим циљевима. Стратешки документ о безбедности у саобраћају, омогућава фокус свих субјеката ка познатим очекиваним исходима а то је смањење саобраћајних незгода и последица а нарочито смртно страдалих лица.



Одговорност за безбедност деле сви чиниоци система. Сваки учесник у саобраћају у било ком својству, било којим возилом да управља или хода, одговоран је за поштовање правила система.

„Пристап безбедног система“ усклађује управљање безбедношћу на путевима са ширим етичким, друштвеним, економским и еколошким циљевима. Стварањем партнерстава у којима органи власти, представници институција, блиско сарађују са другим групама. Безбедан систем решава друге проблеме повезане са саобраћајем на путевима, као што су загушења, бука, загађење ваздуха и недостатак физичке вежбе.

2.2.ПРАВНИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР

Глобални план Декаде акције за безбедност саобраћаја на путевима 2021-2030. године припремиле су Светска здравствена организација и регионалне комисије Уједињених нација у сарадњи са партнерима из (United Nations Road Safety Collaboration) и другим субјектима безбедности саобраћаја, као водећи документ за подршку спровођењу и постизању циљева Декаде акције за безбедност на путевима 2021-2030. године. У Глобалном плану је наведен циљ да се подстакну власти на националном и локалном нивоу да у сарадњи са свим заинтересованим странама израде стратешке документе и акционе планове тих докумената са циљевима за проглашену Декаду акције.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима (“Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 - др. закон) у члану 13., наведено је да Скупштине јединица локалних самоуправа доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и акционим планом. Законом о планском систему Републике Србије “Службени гласник РС”, број 30 од 20. априла 2018. године уређује се плански систем Републике Србије, односно управљање системом јавних политика и средњорочно планирање, врсте и садржина планских докумената које у складу са својим надлежностима предлажу, усвајају и спроводе сви учесници у планском систему, међусобна усклађеност планских докумената, поступак утврђивања и спровођења јавних политика и обавеза извештавања о спровођењу



планских докумената, као и сходна примена обавезе спровођења анализе ефеката на прописе и на вредновање учинака тих прописа. Уредбом о методологији управљања јавним политикама, анализи ефеката јавних политика и прописа и садржају појединачних докумената јавних политика “Службени гласник РС”, број 8 од 8. фебруара 2019. године, ближе се уређује методологија управљања јавним политикама а нарочито обим, процес и контрола спровођења анализе ефеката приликом израде докумената јавних политика и прописа, као и анализа ефеката након њиховог усвајања.

Овај документ Стратегије и Акционог плана прати смернице, форму, садржај, формулације и појмове из горе наведених прописа и докумената.

2.3. ФИНАНСИЈСКИ ОКВИР

Стабилно финансирање спровођења стратегије кроз планиране активности у акционом плану, важан је предуслов успешности стратегије и остварења планираних циљева. Законом о безбедности саобраћаја, обезбеђено је финансирање кроз прецизираних 30% средстава од наплаћених новчаних казни за прекршаје и привредне преступе, предвиђење прописима о безбедности саобраћаја на путевима, на територији локалне самоуправе.

Од наведених 30% средстава, 50% је намењено за унапређење саобраћајне инфраструктуре а преосталих 50% средстава на следеће области:

- рад тела за координацију послова безбедности саобраћаја (ТКПБС);
- унапређење саобраћајног васпитања и образовања;
- превентивно-промотивне активности из области безбедности саобраћаја;
- научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја и
- техничко опремање јединица саобраћајне полиције које контролишу и регулишу саобраћај на путевима и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја.

Могу се планирати и додатна средства из буџета Града за финансирање планираних мера и активности. Важни показатељи посвећености локалне самоуправе управљању безбедности саобраћаја су проценат инвестирања наведених средстава у односу на укупно опредељена средства од наплаћених новчаних казни у току године и проценат реализације



Програма рада Тела за координацију послова безбедности саобраћаја. У свету је кроз научне радове доказана статистички значајна директна корелација између посвећености јавних политика, уложених средстава у безбедност саобраћаја и броја погинулих у саобраћају.

Ради транспарентности посвећености локалне самоуправе безбедности у саобраћају, неопходно је омогућити јавно доступне прегледне извештаје по годинама о проценту инвестирања финансијских средстава од наплаћених новчаних казни у односу на расположиву максималну могућност. Податак из Министарства финансија о утрошених односно инвестираних у безбедност саобраћаја само 30% расположивих средстава од стране свих локалних самоуправа на годишњем нивоу је изузетно забрињавајући и недопустив. Овај податак показује недовољну посвећеност и одговорност надлежних органа и институција локалних самоуправа за погинуле, повређене и материјалну штету, јер се неке саобраћајне незгоде не би десиле и неки људи не би погинули да су се реализовале све планиране активности и инвестирало оно што је Законом о безбедности саобраћаја на путевима опредељено за побољшање безбедности у саобраћају.



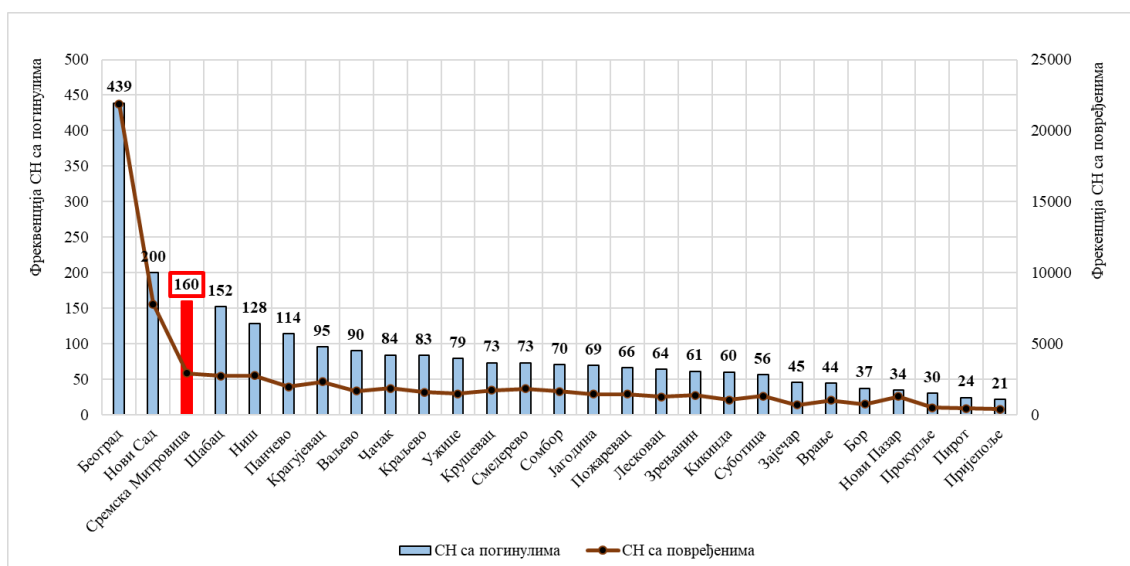
3. СТАЊЕ И ТЕНДЕНЦИЈЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Анализа стања и тенденција у безбедности саобраћаја омогућава нам да дефинишемо постојеће стање посматраног подручја. Анализа постојећег стања обухвата посматрање проблема безбедности саобраћаја на основу података из претходног периода. У овом поглављу приказана је анализа постојећег стања безбедности саобраћаја на подручју Града Сремска Митровица. Садржај овог поглавља фокусиран је на анализу саобраћајних незгода и њихових последица у периоду 2017-2021. године. Посматрани период омогућава детаљну анализу постојећег стања безбедности саобраћаја у ближем претходном периоду како би се предложили одговарајуће управљачке мере.

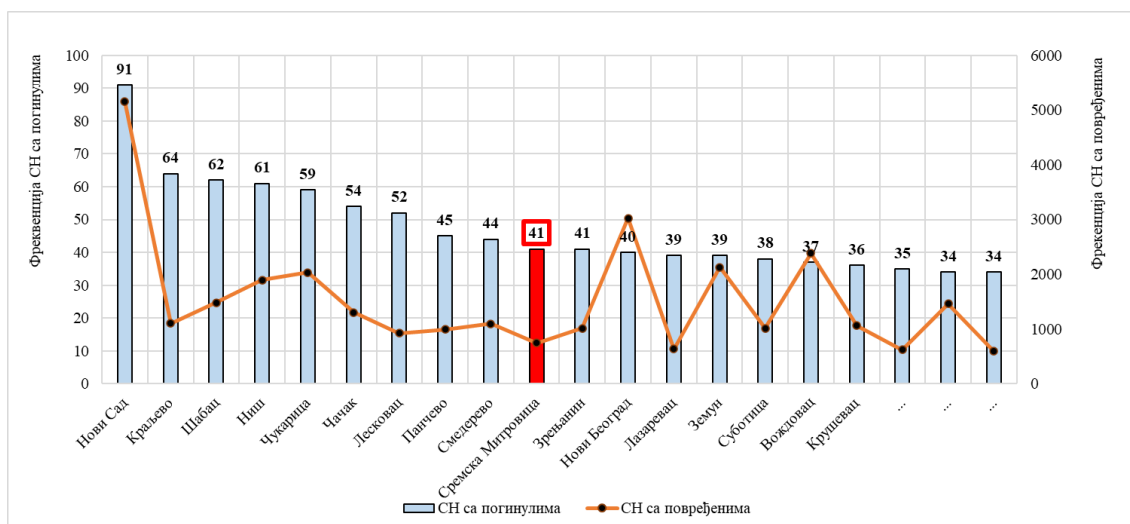
3.1. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Анализа саобраћајних незгода спроведена је за период 2017-2021. године на подручју Града Сремска Митровица. Посматрајући Полицијску управу Сремска Митровица, у току анализираног периода, догодило се 5.549 саобраћајних незгода, од којих је 160 саобраћајних незгода са погинулима, 2.904 саобраћајних незгода са повређенима, и 2.485 саобраћајних незгода са материјалном штетом. Компарацијом са другим полицијским управама у Републици Србији, ПУ Сремска Митровица је **трећа по фреквенцији саобраћајних незгода са погинулима** (Слика 3.1).

На територији Града Сремска Митровица у периоду 2017-2021. године догодило се 1596 саобраћајних незгода, од којих је 41 саобраћајних незгода са погинулима, 746 саобраћајних незгода са повређенима и 809 саобраћајних незгода са материјалном штетом. На слици 3.2 приказана је фреквенција саобраћајних незгода са погинулима и повређенима по локалним самоуправама (ЛС) на подручју Републике Србије, где су рангиране од највеће забележене фреквенције незгода ка најмањој.



Слика 3.1. Фреквенција саобраћајних незгода по полицијским управама на подручју Републике Србије (2017-2021.)

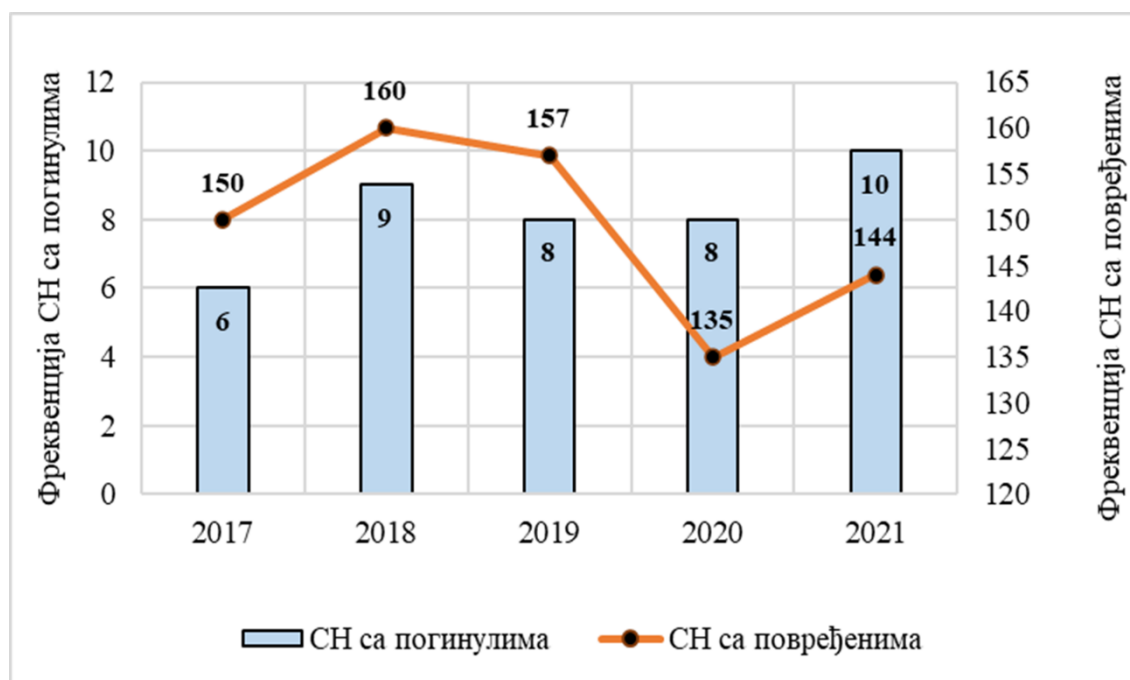


Слика 3.2. Фреквенција саобраћајних незгода по ЛС на подручју Републике Србије (2017-2021.)

Град Сремска Митровица се налази се на 10 месту од 161 локалне самоуправе у Републици Србији, када су у питању саобраћајне незгоде са погинулима. Ови подаци говоре

о озбиљном проблему безбедности саобраћаја на подручју Града Сремска Митровица, па је неопходно анализирати и остала обележја саобраћајних незгода.

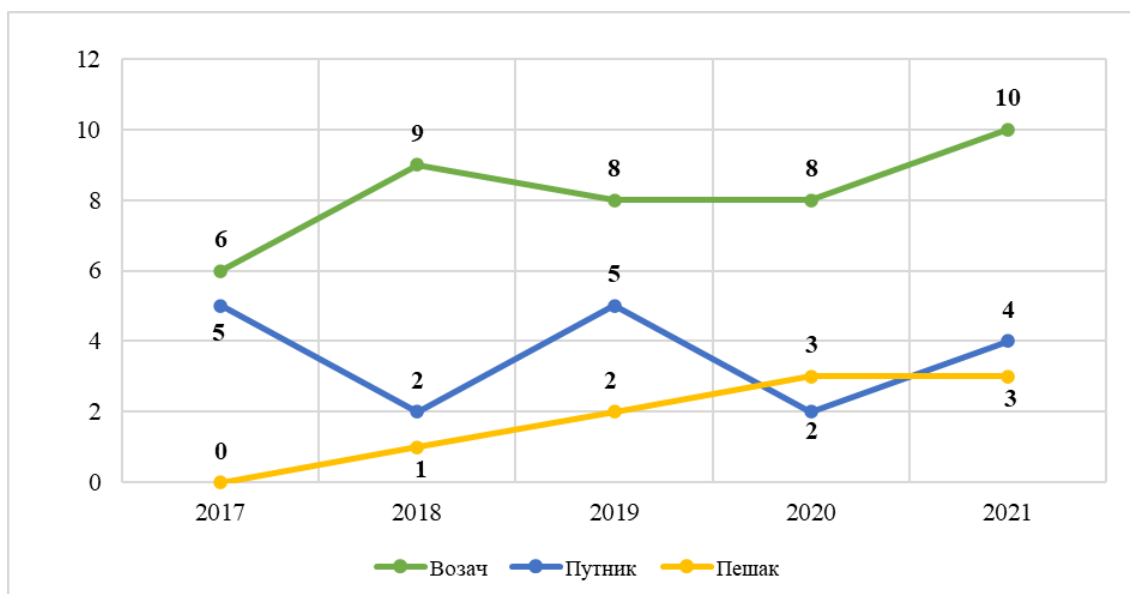
Посматрајући анализиран период саобраћајних незгода (2017-2021.), на територији Града Сремска Митровица идентификован је раст саобраћајних незгода са погинулима. Најмањи број саобраћајних незгода са погинулима забележен је 2017. године, а највећи 2021. године. Када су у питању саобраћајне незгоде са повређенима, највећи број саобраћајних незгода са повређенима забележен је током 2020. године, а најмањи током 2018. године (слика 3.3).



Слика 3.3. Фреквенција саобраћајних незгода на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

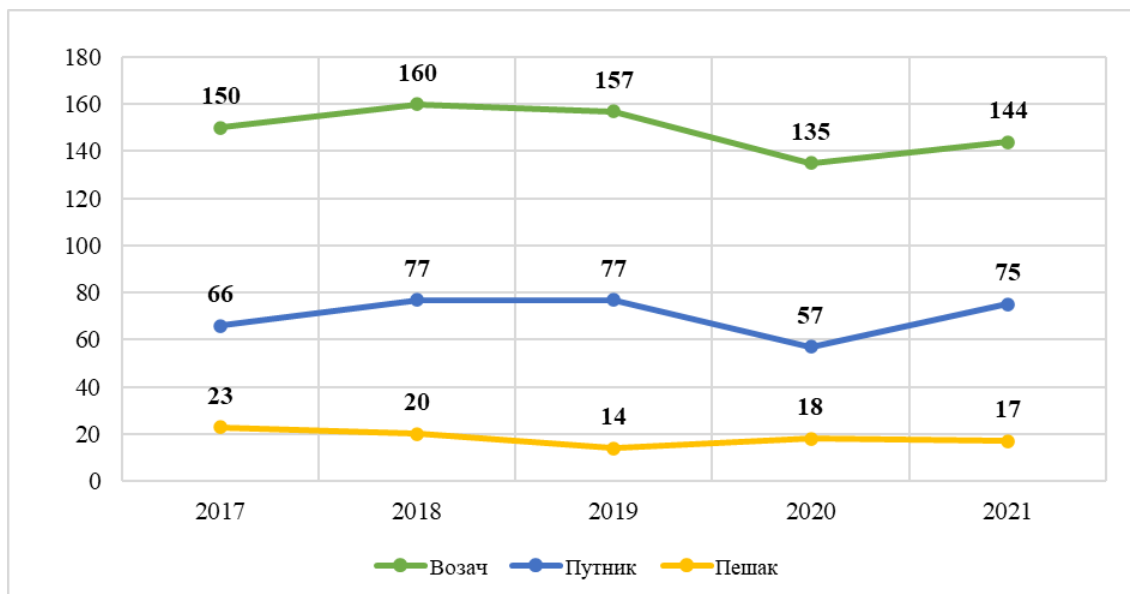
Анализом својства учесника идентификован је пораст саобраћајних незгода са погинулима када су у питању возачи током анализираног периода. Током 2017. године догодило се 6 саобраћајних незгода са погинулима, док у 2021. години 10 саобраћајних незгода са погинулима. Код путника, као учесника, број саобраћајних незгода са погинулима варира током анализираног периода. Тренд раста забележен је и код

саобраћајних незгода у којима су учествовали пешаци, где највећи број незгода са погинулим пешацима је забележен 2021. године (слика 3.4).



Слика 3.4. Фреквенција саобраћајних незгода са погинулима према својству учесника на територији Града Сремска Митровица

Поред саобраћајних незгода са погинулима, спроведена је анализа саобраћајних незгода са повређеним лицима према својству учесника. Фреквенција незгода у којима су учествовали возачи је смањена на крају анализираног периода у односу на почетак периода. Незгоде у којима су учествовали путници бележе осцилирано кретање током посматраног кретања. Међутим, код броја незгода са повређеним пешацима забележен је пад 2021. године, у односу на почетак анализираног периода (слика 3.5).

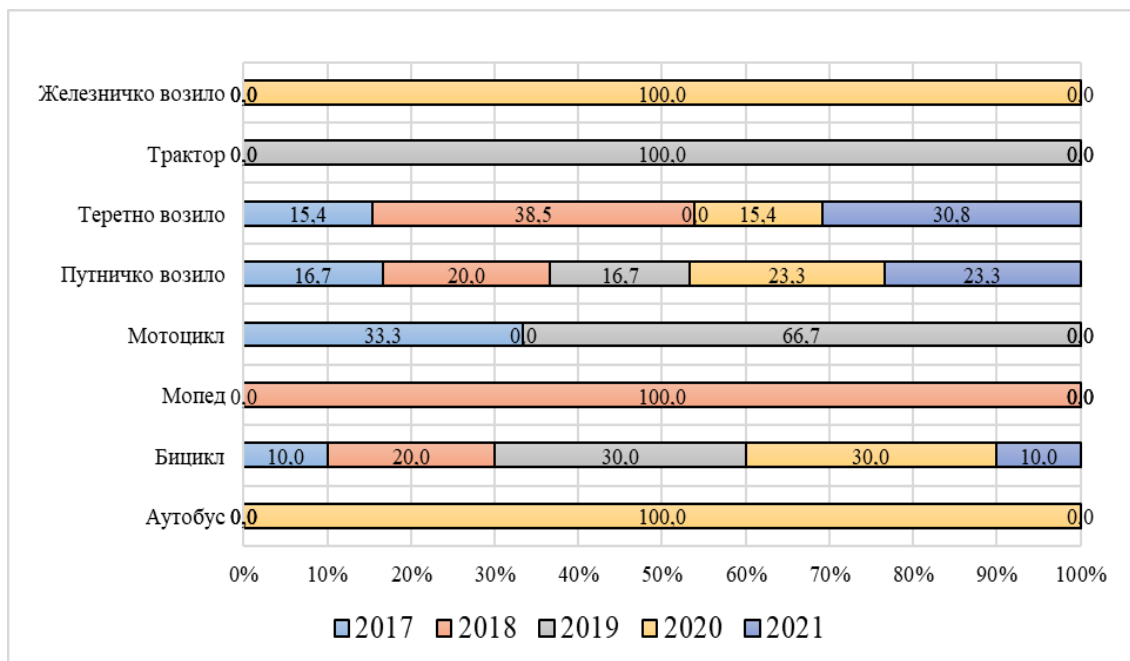


Слика 3.5. Фреквенција саобраћајних незгода са повређенима према својству учесника на територији Града Сремска Митровица

Анализом саобраћајних незгода са погинулима према категорији возила евидентирано је учешће код аутобуса, бицикла, мопеда, мотоцикла, путничког возила, теретног возила, трактора и железничког возила. Резултати су приказани на слици 3.6. Са слике може се видети да незгоде са погинулима у којима су учествовали аутобус, мопед, трактор и железничко возило евидентирани су само у једном периоду, тј години.

Остале категорије возила учествовале се у незгодама са погинулима према следећим расподелама:

- Бицикли су учествовали највише 2019. и 2020. (по 30%);
- Мотоцикли учествовали су највише током 2019. (66,7%);
- Путничка возила учествовала су највише 2019. и 2020.(23,3%), а најмање 2017. и 2019. (16,7 %);
- Теретна возила учествовала су највише 2018. (38,5 %), док 2019. нису учествовала у незгодама са погинулима;

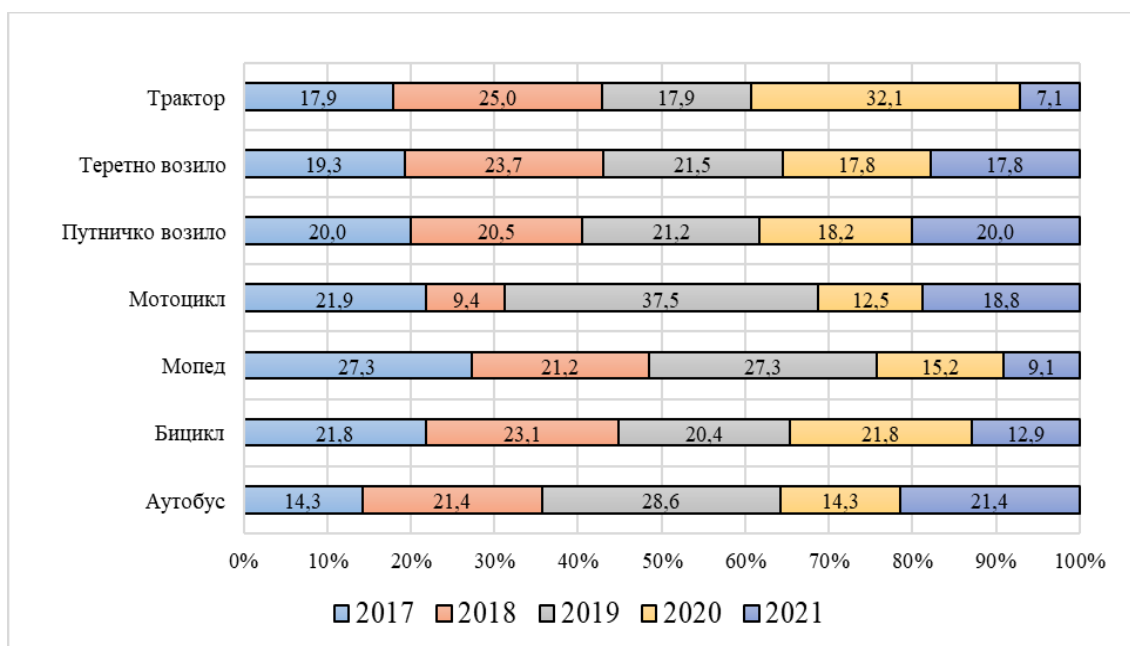


Слика 3.6. Проценат саобраћајних незгода са погинулима према категорији возила на територији Града Сремска Митровица

Анализом саобраћајних незгода са повређенима према категорији возила у току анализираног периода (слика 3.7), утврђено је следеће:

- Аутобуси су највише учествовали у незгодама у 2019. (28,6%), а најмање током 2017. и 2020. (14,3 %);
- Бицикли су највише учествовали у незгодама у 2018. (23,1 %), а најмање током 2021. (12,9 %);
- Мопеди су највише учествовали у незгодама 2017. и 2019. (27,3 %), а најмање 2021. (9,1 %);
- Мотоциклисти су највише учествовали у незгодама током 2019. (37,5 %), а најмање 2018. (9,4 %);
- Путничка возила највише су учествовала у незгодама током 2019. (21,2 %), а најмање 2020. (18,2);
- Теретна возила највише су учествовала у незгодама током 2018. (23,7 %), а најмање током 2020. и 2021. (17,8 %);

- Трактори су највише учествовали у незгодама током 2020. (32,1 %), а најмање 2021. (7,1 %);
- Железничка возила нису учествовала у саобраћајним незгодама са повређенима у анализираном периоду;

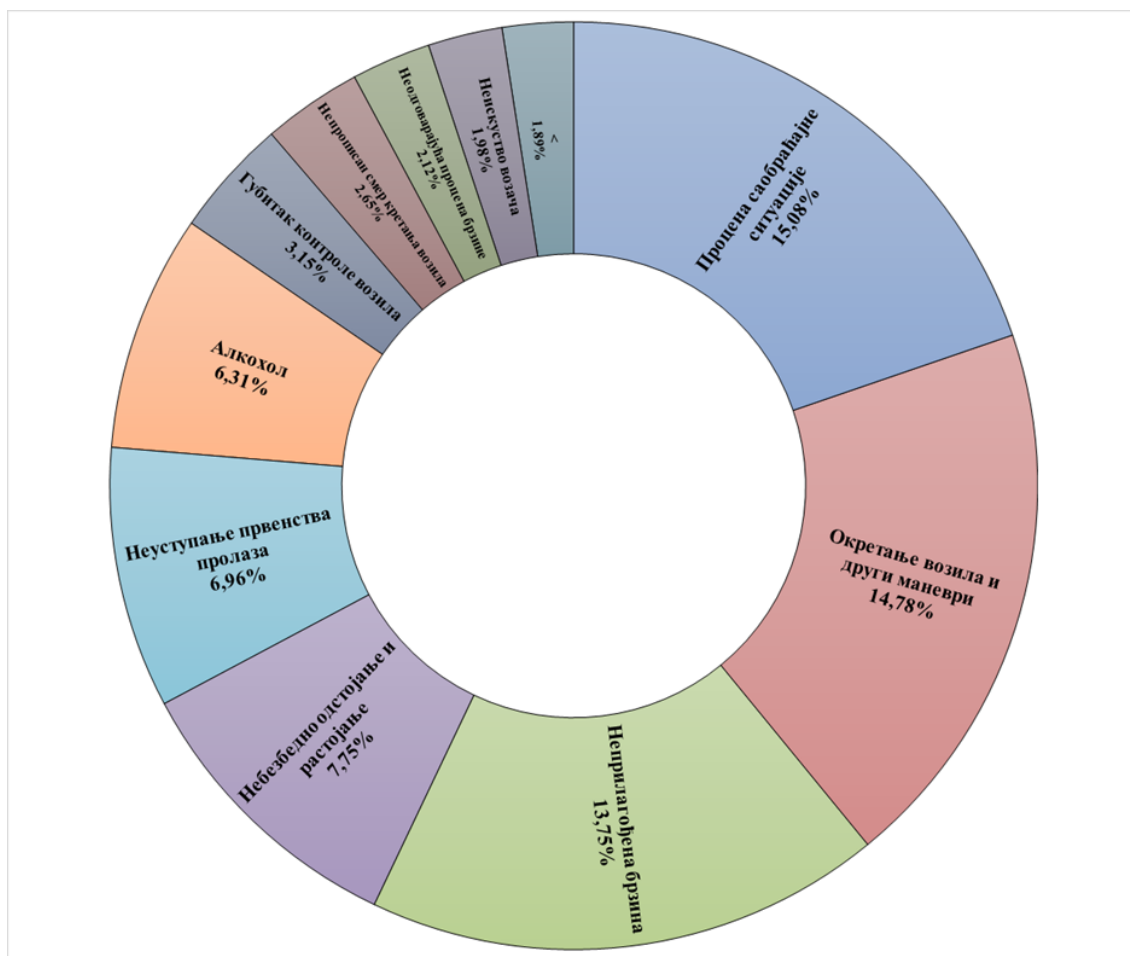


Слика 3.7. Проценат саобраћајних незгода са повређенима према категорији возила на територији Града Сремска Митровица

Разматрајући утицајне факторе који су довели до саобраћајних незгода на подручју Града Сремска Митровица утврђени су фактори који у највећем проценту доприносе укупном броју саобраћајних незгода (слика 3.8):

1. Погрешна процена саобраћајне ситуације (15,08%)
2. Окретање возила и други маневри (14,78%)
3. Неприлагођена брзина (13,75%)
4. Небезбедно одстојање и растојање (7,75%)
5. Неуступање првенства пролаза (6,96%)
6. Алкохол (6,31%)
7. Губитак контроле возила (3,15%)
8. Непрописан смер кретања возила (2,65%)

9. Неодговарајућа процена брзине (2,12%)
10. Неискуство возача (1,98%)
11. Остали фактори (1,89%)

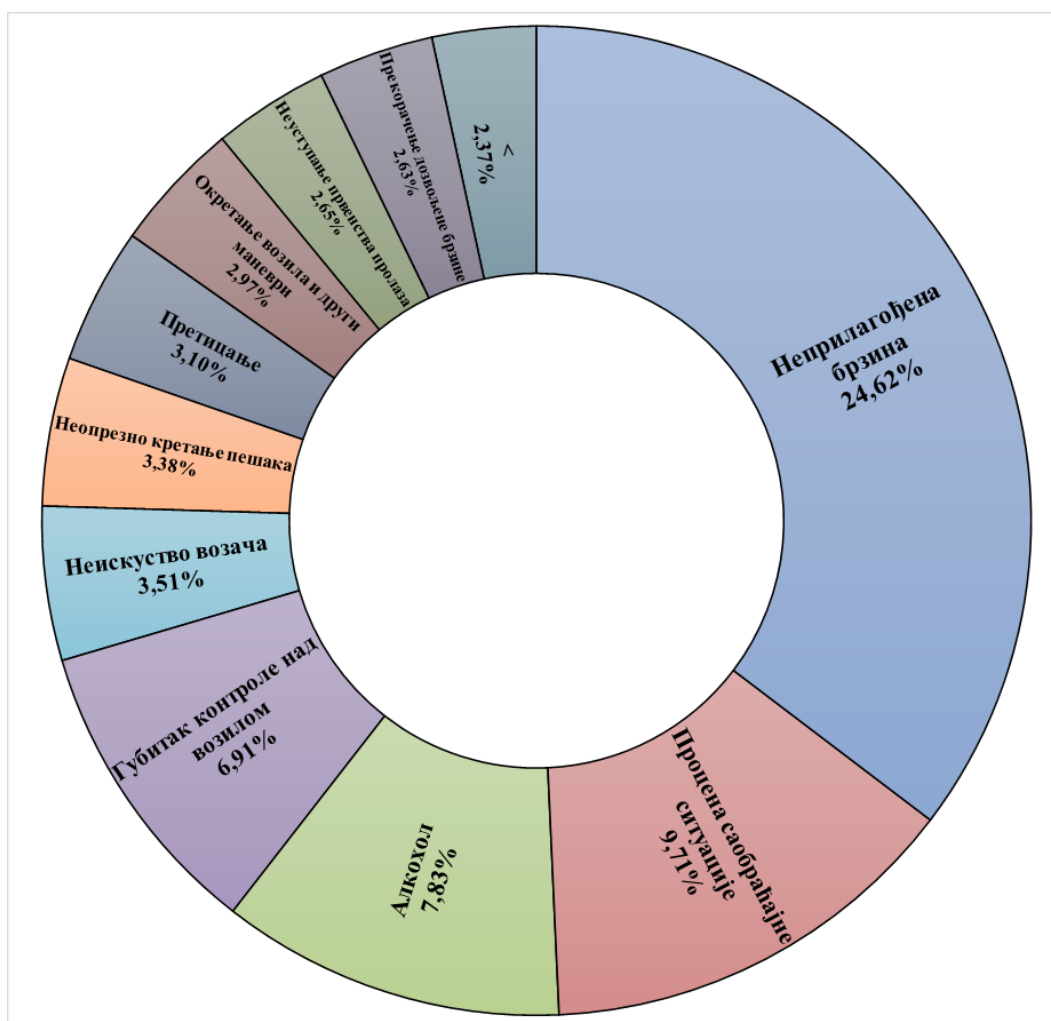


Слика 3.8. Проценат утицајних фактора на укупан број саобраћајних незгода на територији Града Сремска Митровица

Анализом утицајних фактора који утичу на саобраћајне незгоде са погинулима на подручју Града Сремска Митровица утврђен је проценат првих десет фактора са највећим вредностима. Ти фактори су (слика 3.9):

1. Неприлагођена брзина (24,62%)
2. Погрешна процена саобраћајне ситуације (9,71%)
3. Алкохол (7,83%)

4. Губитак контроле над возилом (6,91%)
5. Неискуство возача (3,51%)
6. Неопрезно кретање пешака (3,38%)
7. Претицање (3,10%)
8. Окретање возила и други маневри (2,97%)
9. Неуступање првенства пролаза (2,65%)
10. Прекорачење дозвољене брзине (2,63%)
11. Остали фактори (2,37%)

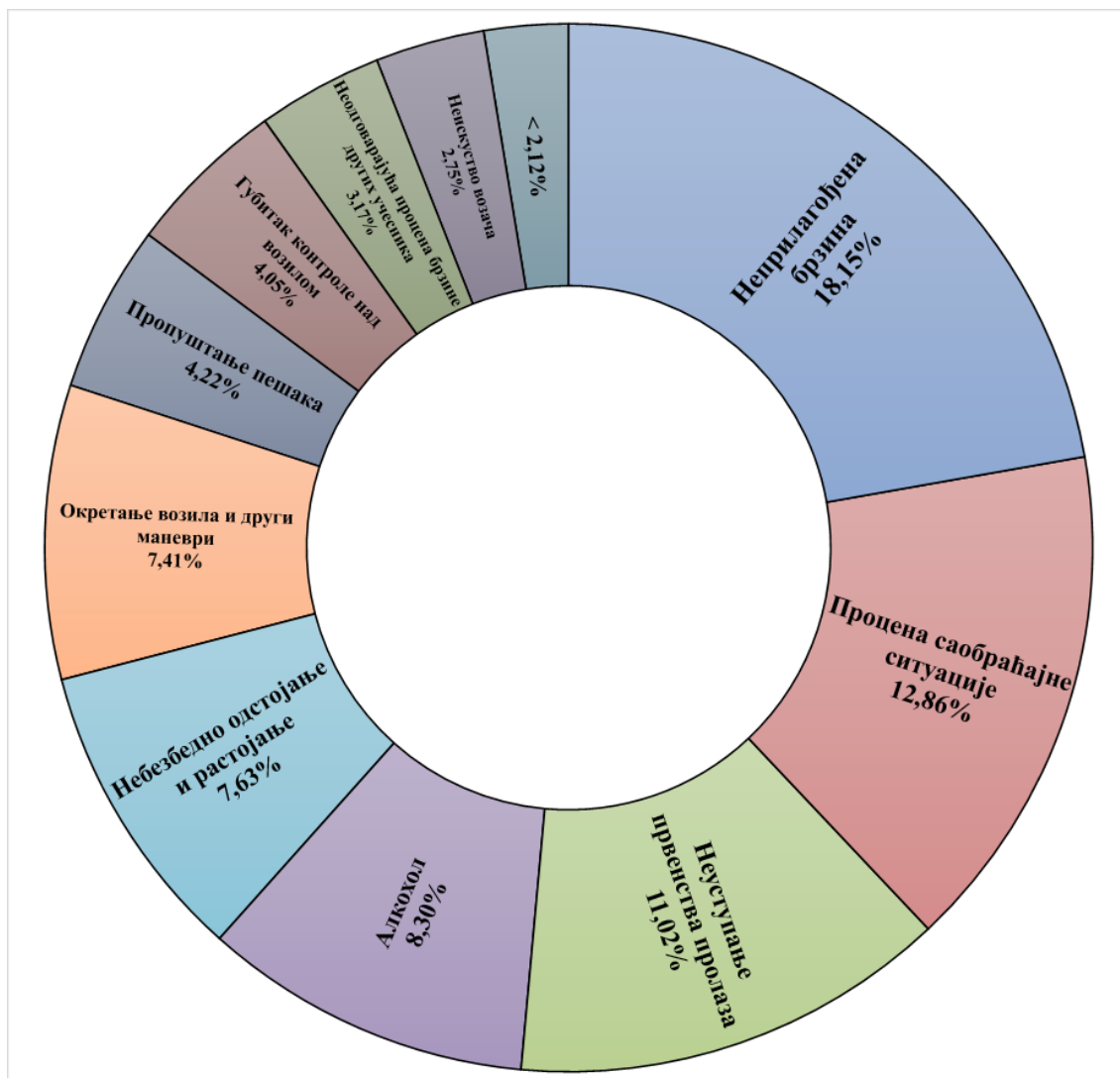


Слика 3.9. Проценат утицајних фактора на саобраћајним незгодама са погинулима на територији Града Сремска Митровица



Анализом утицајних фактора на саобраћајне незгоде са повређенима на територији Града Сремска Митровица утврђен је проценат првих десет фактора са највећим вредностима кумулативно. Ти фактори су (слика 3.10):

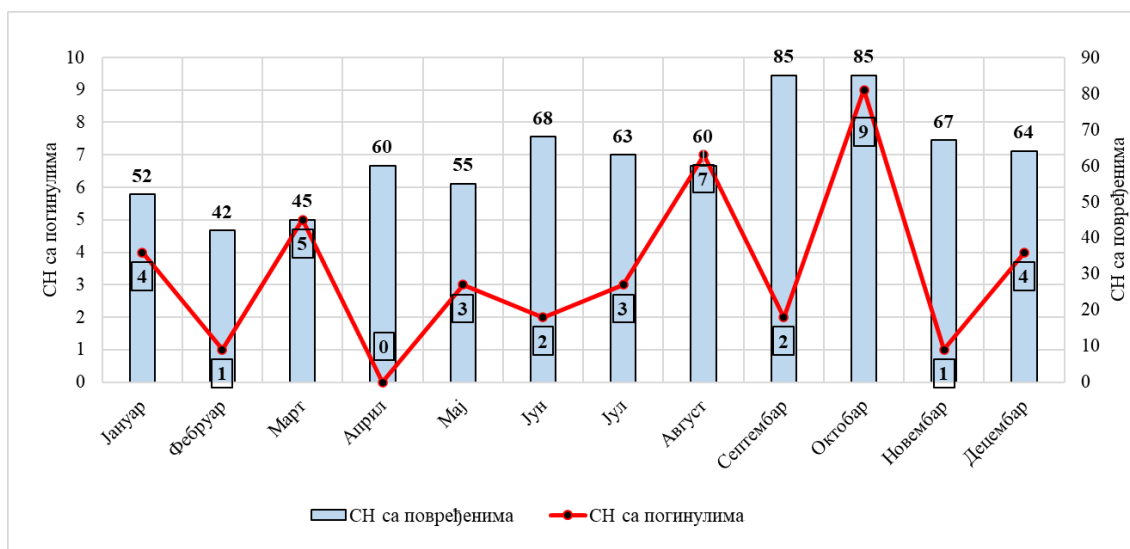
1. Неприлагођена брзина (18,15%)
2. Погрешна процена саобраћајне ситуације (12,86%)
3. Неуступање првенства пролаза (11,02%)
4. Алкохол (8,30%)
5. Небезбедно одстојање и растојање (7,63%)
6. Окретање возила и други маневри (7,41%)
7. Пропуштање пешака (4,22%)
8. Губитак контроле над возилом (4,05%)
9. Неодговарајућа процена брзине других учесника (3,17%)
10. Неискуство возача (2,75%)
11. Остали фактори (2,12%)



Слика 3.10. Проценат утицајних фактора на саобраћајним незгодама са повређенима на територији Града Сремска Митровица

3.1.1. Временска анализа саобраћајних незгода

У оквиру временске анализе саобраћајних незгода обухваћена је фреквенција незгода по месецима, данима и часовима у току анализираног периода (2017-2021). Када је у питању временска анализа саобраћајних незгода по месецима, највећи број саобраћајних незгода са погинулима догодио се у октобру месецу, док у априлу нису забележене незгоде са погинулима. Највећи број саобраћајних незгода са повређенима евидентиран је у септембру и октобру, а најмањи број у фебруару и марту (слика 3.11).

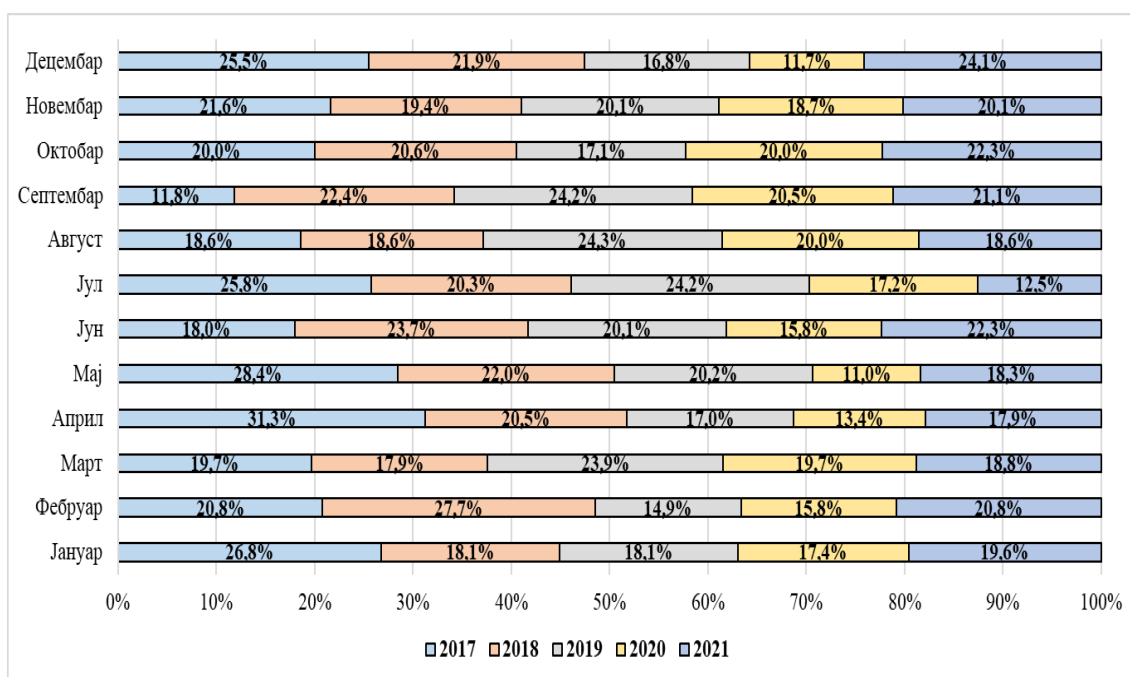


Слика 3.11. Фреквенција саобраћајних незгода по месецима на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

На слици 3.12. приказана је анализа сваког појединачног месеца у посматраном периоду 2017-2021. Резултати су исказани у виду процентуалног учешћа. Анализом свих месеци закључено је да током:

- јануара највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2017. године (26,8 %), а најмањи 2020. године (17,4 %);
- фебруара највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2018. године (27,7 %), а најмањи 2019. године (14,9 %);
- марта највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2019. године (23,9 %), а најмањи 2018. године (17,9 %);
- априла највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2017. године (31,3 %), а најмањи 2020. године (13,4 %);
- маја највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2017. године (28,4 %), а најмањи 2020. године (11,0 %);
- јуна највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2018. године (23,7 %), а најмањи 2020. године (15,8 %);

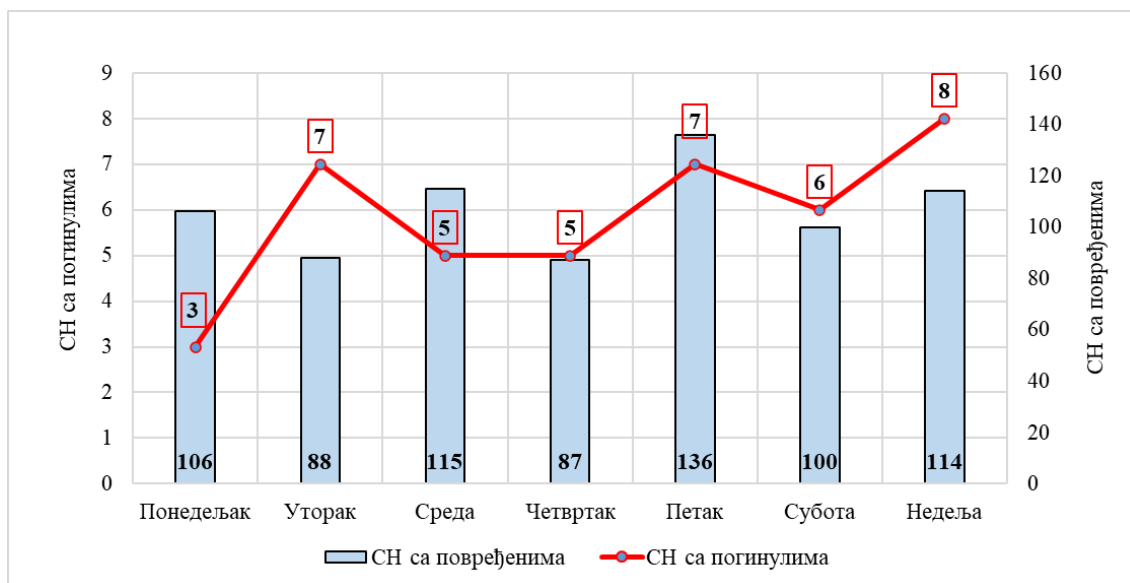
- јула највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2017. године (25,8 %), а најмањи 2021. године (12,5 %);
- августа највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2019. године (24,3 %), а најмањи 2017, 2018. и 2021. године (18,6 %);
- септембра највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2019. године (24,2 %), а најмањи 2017. године (11,8 %);
- октобра највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2021. године (22,3 %), а најмањи 2019. године (17,1 %);
- новембра највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2017. године (21,6 %), а најмањи 2020. године (18,7 %);
- децембра највећи проценат саобраћајних незгода евидентиран је 2017. године (25,5 %), а најмањи 2020. године (11,7 %);



Слика 3.12. Проценат укупног броја саобраћајних незгода по месецима на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

Анализом саобраћајних незгода по данима у току недеље примећена је различита дистрибуција фреквенција са погинулима и повређенима у саобраћајним незгодама.

Посматрајући анализиран период, највећи број саобраћајних незгода са погинулима евидентиран је у недељу, а најмањи у понедељак. Поред тога, највећи број саобраћајних незгода са повређенима забележен је петком а најмањи четвртком (слика 3.13).

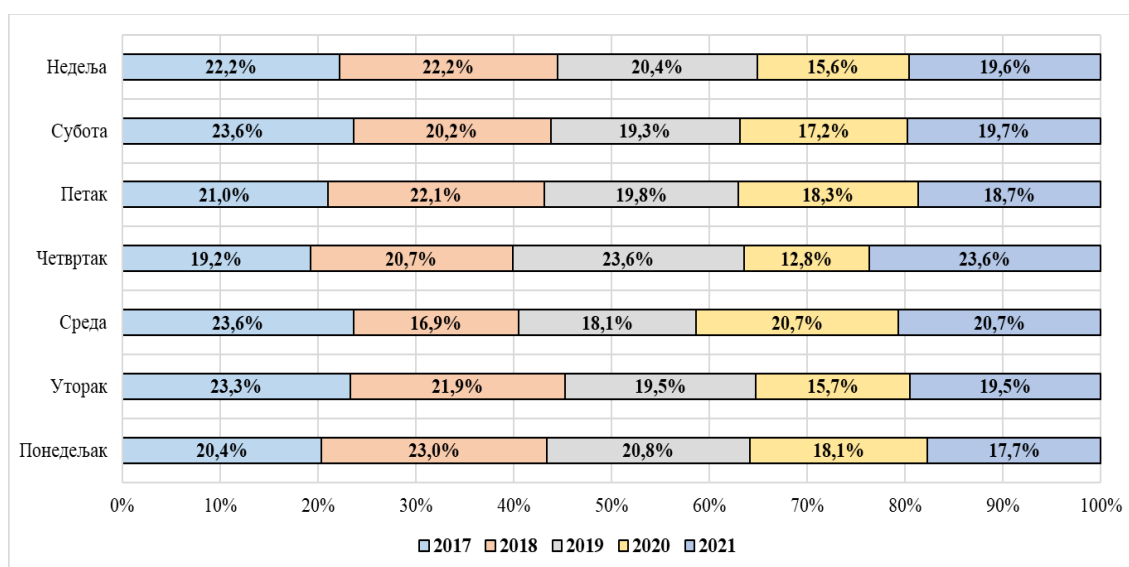


Слика 3.13. Фреквенција саобраћајних незгода са погинулима и повређенима по данима у току недеље на територији Града Сремска Митровица

На слици 3.14. приказана је анализа по данима у току недеље у посматраном периоду 2017-2021. године. Резултати су исказани у виду процентуалног учешћа. Анализом свих дана у току недеље закључено је да током:

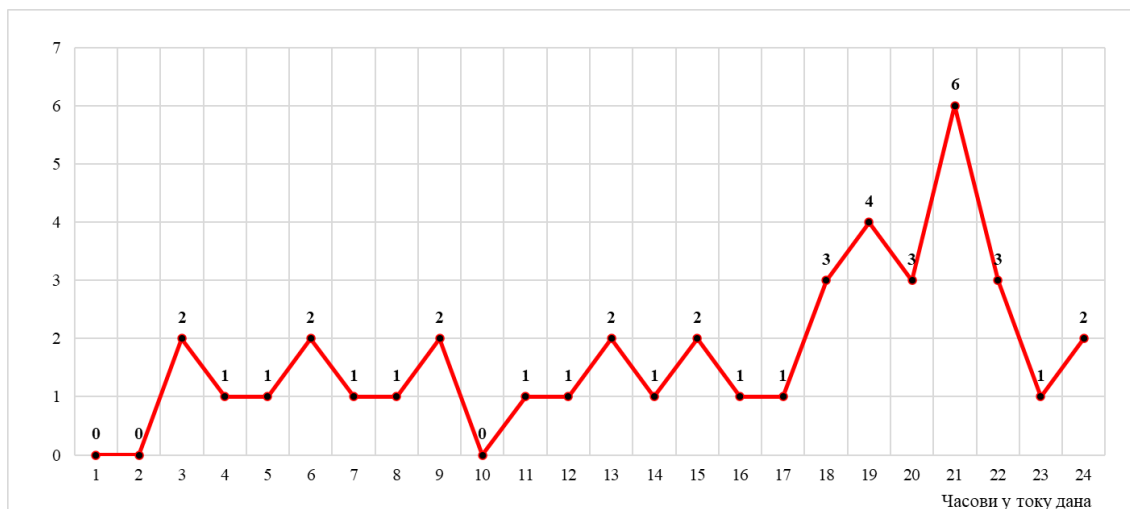
- понедељка највећи проценат незгода се догодио 2018. године (23,0 %), а најмањи у 2021. години (17,7 %);
- уторка највећи проценат незгода се догодио 2017. године (23,3 %), а најмањи у 2020. години (15,7 %);
- среде највећи проценат незгода се догодио 2017. године (23,6 %), а најмањи у 2018. години (16,9 %);
- четвртка највећи проценат незгода се догодио 2018. године (20,7 %), а најмањи у 2020. години (12,8 %);
- петка највећи проценат незгода се догодио 2018. године (22,1 %), а најмањи у 2020. години (18,3 %);

- суботе највећи проценат незгода се догодио 2017. године (23,6 %), а најмањи у 2020. години (17,2 %);
- недеље највећи проценат незгода се догодио 2017. и 2018. године (22,2 %), а најмањи у 2020. години (15,6 %);



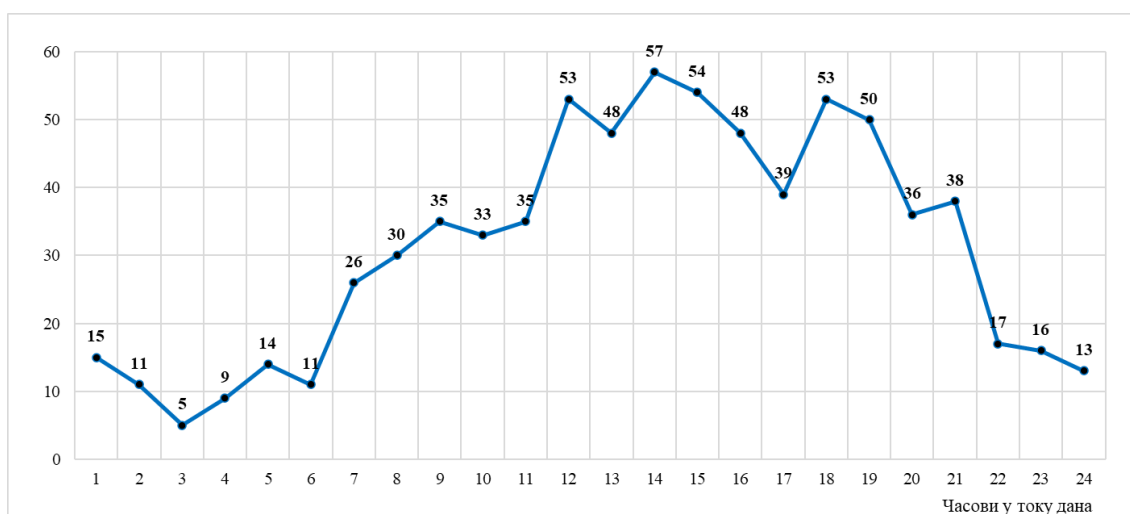
Слика 3.14. Проценат укупног броја саобраћајних незгода по данима у току недеље на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

Поред анализе саобраћајних незгода по месецима и данима у току недеље спроведена је и анализа саобраћајних незгода по часовима у току дана. На слици 3.15 приказана је фреквенција саобраћајних незгода са погинулима по часовима у току дана. Највећи број саобраћајних незгода са погинулима забележен је у 21:00, док у поноћним часовима није забележен број незгода (00:00 и 01:00).



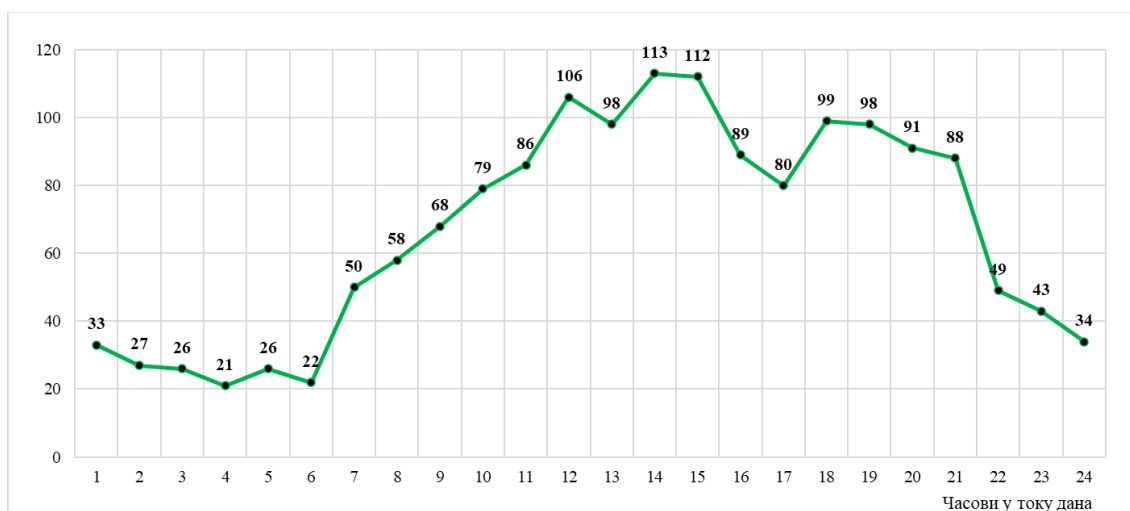
Слика 3.15. Фреквенција саобраћајних незгода са погинулима по часовима у току дана на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

Поред анализе саобраћајних незгода са погинулима, спроведена је анализа саобраћајних незгода са повређенима по часовима у току дана за анализирани период. У току анализираног периода, највећи број саобраћајних незгода са повређенима забележен је у послеподневним периоду, а најмањи број незгода са повређенима евидентиран је у поноћним часовима у току дана (слика 3.16).



Слика 3.16. Фреквенција саобраћајних незгода са повређенима по часовима у току дана на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

Као и код саобраћајних незгода са повређенима, слични резултати су евидентирани код укупног броја саобраћајних незгода (слика 3.17). Највећи број незгода забележен је током подневних часова у току дана, а најмањи број незгода забележен је у ноћном и раном јутарњем периоду.

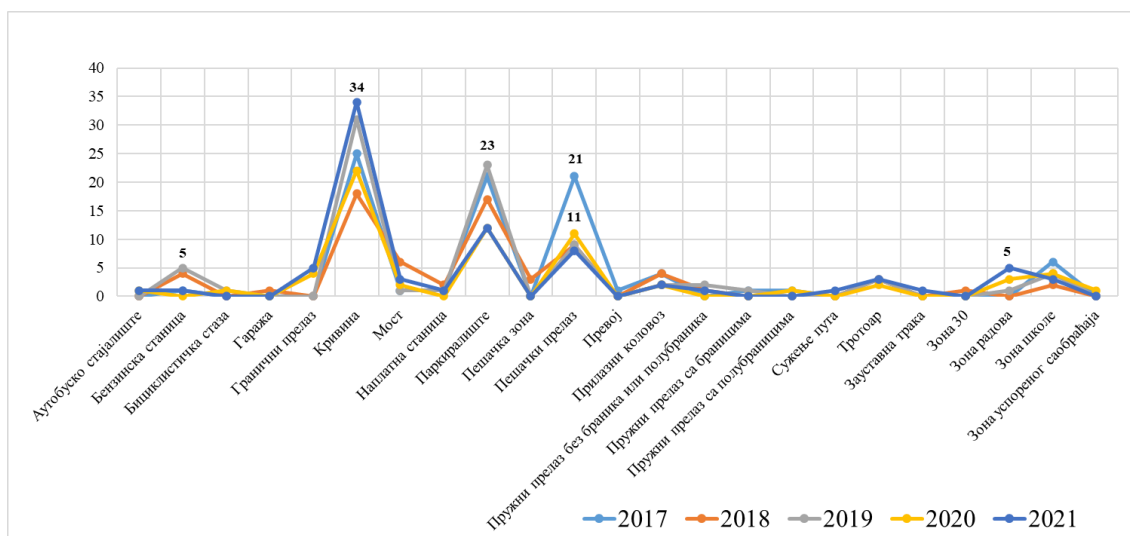


Слика 3.17. Фреквенција укупног броја саобраћајних незгода по часовима у току дана на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

3.1.2. Просторна анализа саобраћајних незгода

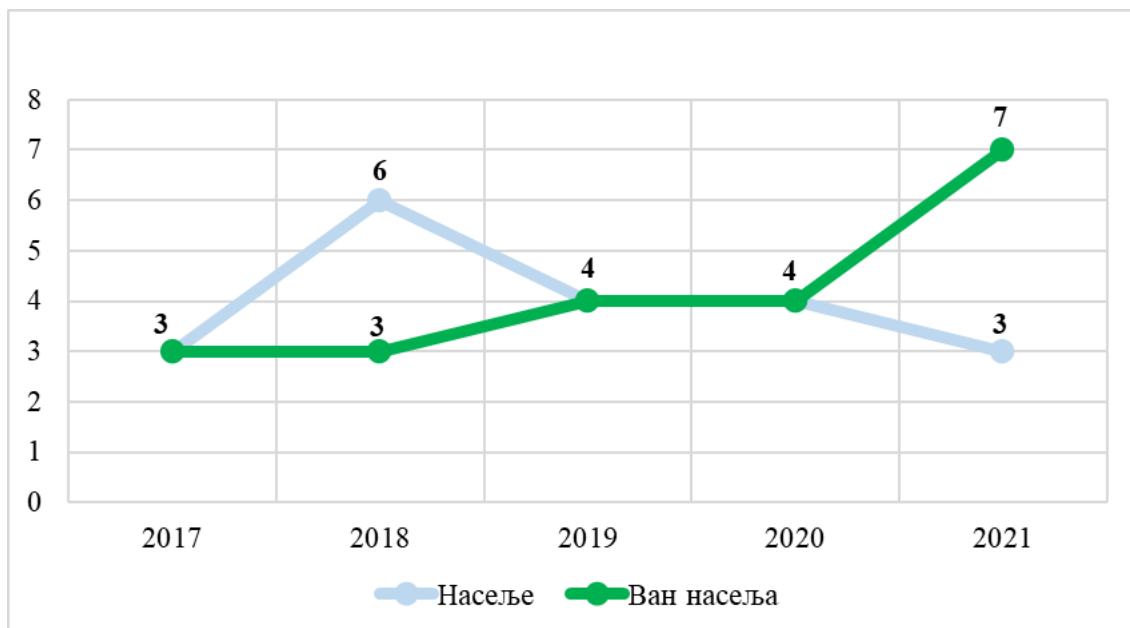
У оквиру просторне анализе саобраћајних незгода на подручју Града Сремска Митровица, обухваћене су незгоде на специфичним местима, насељу и категорији пута. Када је у питању анализа по специфичном месту, ту су разматране незгоде на различитим објектима на саобраћајној инфраструктури. Због саме природе незгода, анализиран је укупан број саобраћајних незгода у току посматраног периода (2017-2021.).

На слици 3.18 приказан је укупан број саобраћајних незгода према специфичном месту на којим су се незгоде догодиле. Поред путних праваца, увидом у базу података, евидентирано је 23 специфична места. Резултати су показали да на подручју Града Сремска Митровица најчешће се незгоде догађају на кривинама, паркиралиштима и пешачким прелазима, током свих година. Ове специфичне локације на путној мрежи представљају извор великог броја конфликтних тачака које су производ саобраћајних незгода.



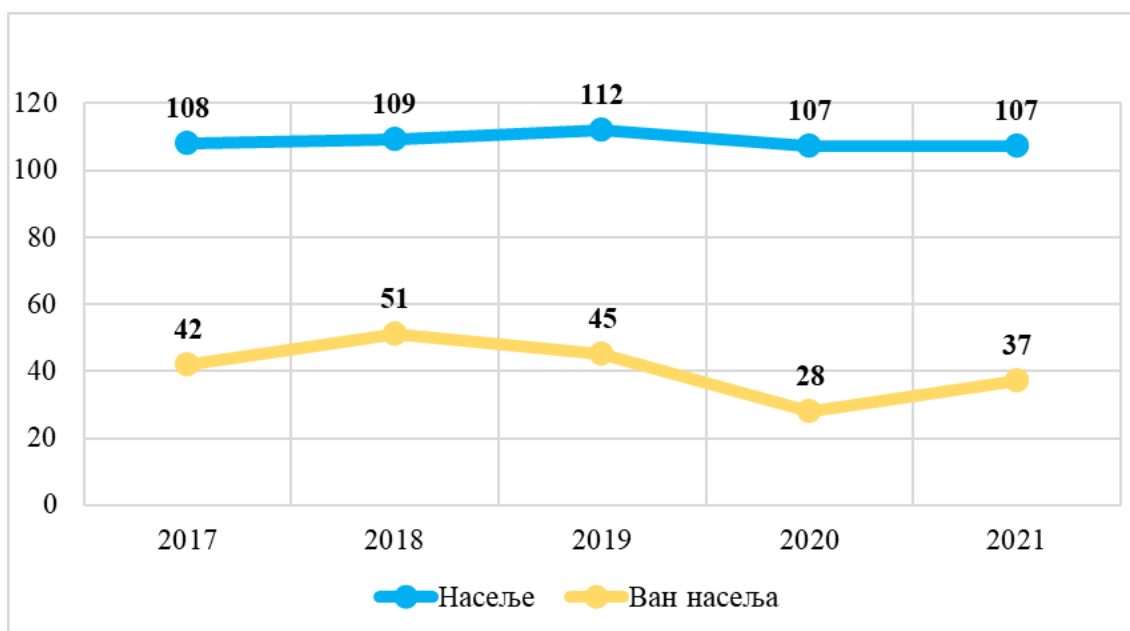
Слика 3.18. Фреквенција укупног броја саобраћајних незгода према специфичном месту на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

Просторна анализа такође обухвата саобраћајне незгоде које су се догодиле у насељу и ван насеља. У оквиру ове анализе посматране су саобраћајне незгоде са погинулима и саобраћајне незгоде са повређенима. Када су у питању саобраћајне незгоде са погинулима, највећи број незгода у насељу забележен је 2018. године, а најмањи 2017. и 2021. године. За разлику од тога, највећи број незгода ван насеља догодио се 2021. године, а најмањи на почетку анализираних периода (2017. и 2018.) (слика 3.19).



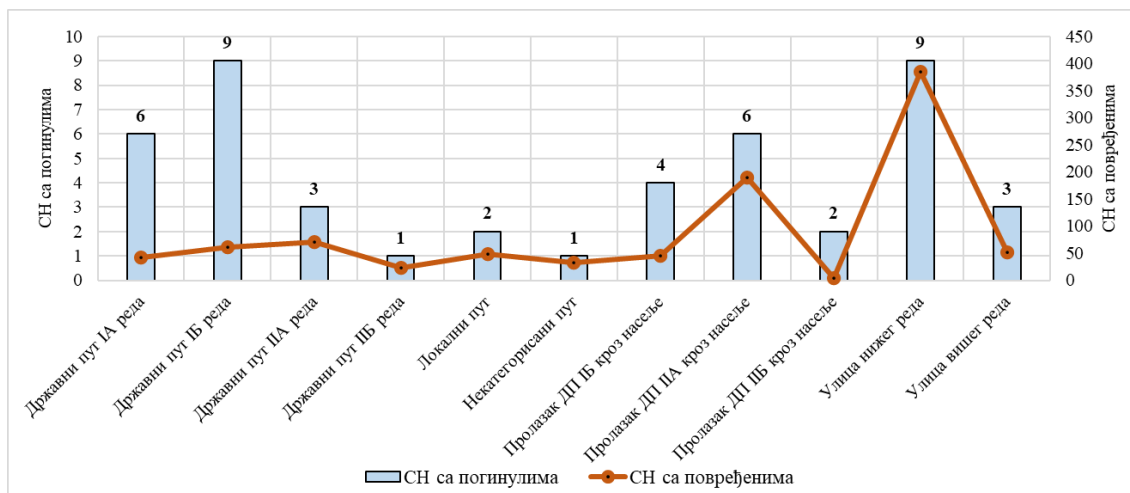
Слика 3.19. Фреквенција саобраћајних незгода са погинулима у насељу и ван насеља на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

За разлику од саобраћајних незгода са погинулима, саобраћајне незгоде са повређенима су евидентиране око три или четири пута више у насељу него ван насеља. Највећи број незгода са повређенима у насељу евидентиран је 2019. године, а најмањи крајем анализираног периода. Поред тога, највећи број незгода са повређенима ван насеља јавља се током 2018. године, док најмањи број евидентиран је током 2020. године (слика 3.20).



Слика 3.20. Фреквенција саобраћајних незгода са повређенима у насељу и ван насеља на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

Анализом саобраћајних незгода према категорији пута на којима су се догодиле утврђено је да највећи број саобраћајних незгода са погинулима је евидентиран на државним путевима ІБ реда и улицама нижег ранга. Слични резултати су забележени и код саобраћајних незгода са повређенима, највећи број незгода са повређенима евидентиран је у улицама нижег ранга и на деоницама проласка државних путева ІА реда кроз насеље (слика 3.21).

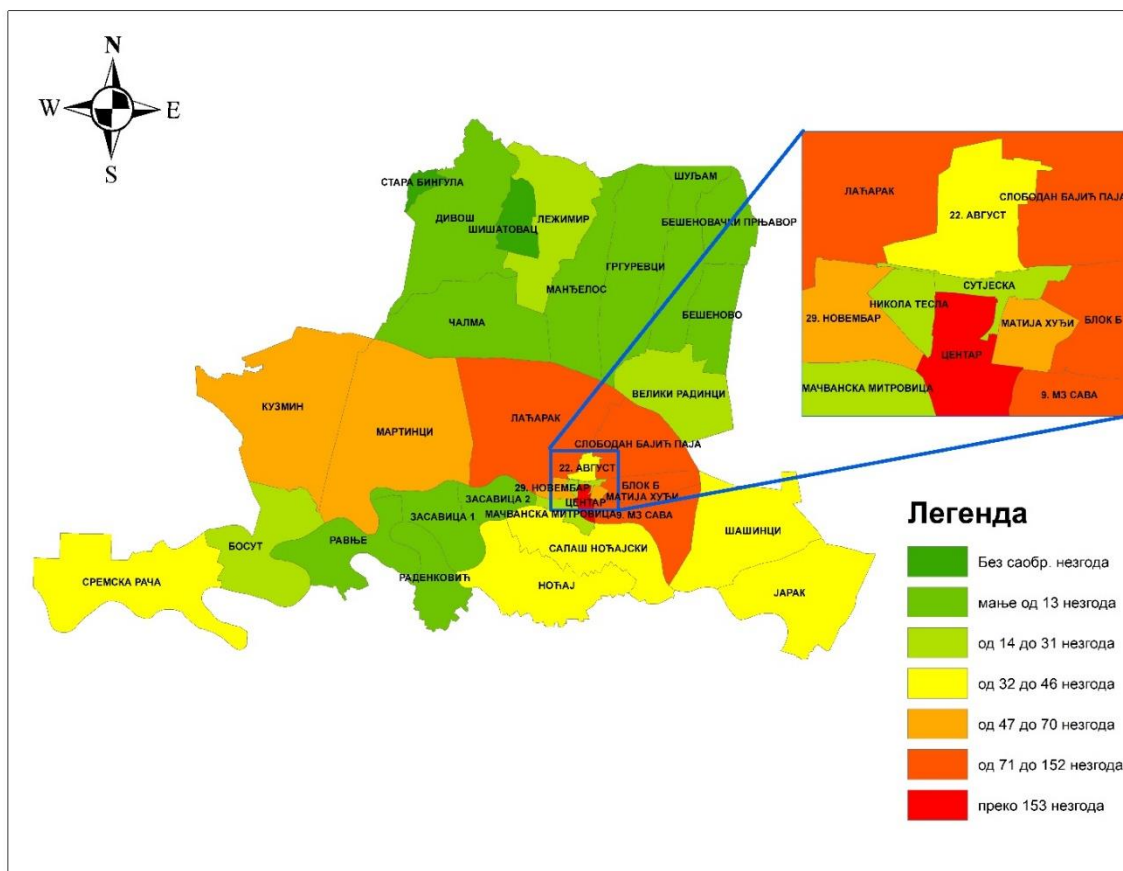


Слика 3.21. Фреквенција саобраћајних незгода са погинулима и повређенима према категорији пута на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

3.1.3. Анализа безбедности саобраћаја по насељеним местима

Територија Града Сремска Митровица, поред Града Сремска Митровица, обухвата још 26 насељених места, од којих су два градског карактера. Ова насељена места су геопозиционирана уз помоћ ГИС алата и спроведена је анализа безбедности саобраћаја. На слици 3.22 приказана је просторна густина саобраћајних незгода по насељеним местима на подручју Сремска Митровица.

На мапи су приказане месне заједнице како би се јасно просторно приказао проблем безбедности саобраћаја. Месне заједнице у том делу су 22. Август, Сутјеска, Матија Хуђи, Блок Б, Центар, Никола Тесла, 29. Новембар, Слободан Бајић Паја и Сава. Анализом фреквенције саобраћајних незгода по насељеним местима Града Сремска Митровица, највећи број саобраћајних незгода евидентиран је у централном делу Града Сремска Митровица као и у насељеном месту Лаћарак. Најмањи број саобраћајних незгода евидентиран је у насељеним местима Стара Бингула и Шишатовац.

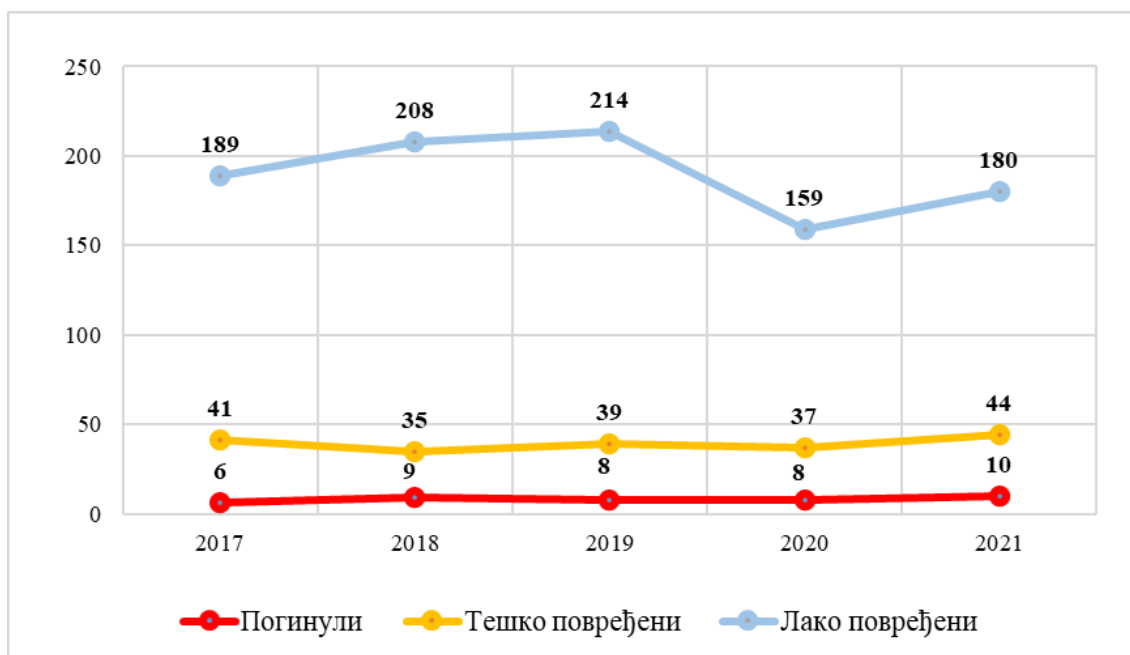


Слика 3.22. Фреквенција саобраћајних незгода по насељеним местима на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

3.2. АНАЛИЗА ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

У анализираним саобраћајним незгодама на подручју Града Сремска Митровица настрадало је 1187 лица током периода 2017-2021. У оквиру ових настрадалих лица, погинуло је 41 лице, тешко повређено 196 лица и лако повређено 950 лица. На слици 3.18 приказане су последице саобраћајних незгода по анализираним годинама. Када су у питању погинула лица, највећи број погинулих лица забележен је током 2021. године, а најмањи број је евидентиран у 2017 години. Слична дистрибуција је идентификована и код тешко повређених лица. Највећи број тешко повређених лица забележен је 2021. године, а најмањи током 2018. године. Дистрибуција лако повређених лица се разликује по годинама

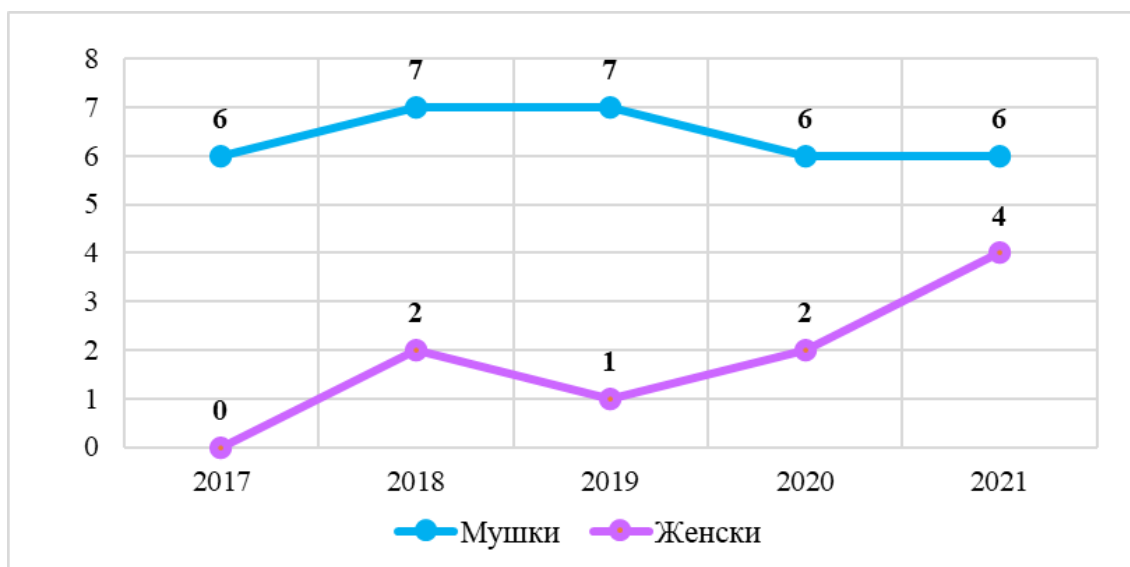
анализираног периода. Највећи број лако повређених лица присутан је током 2019. године, а најмањи 2020. године (слика 3.23).



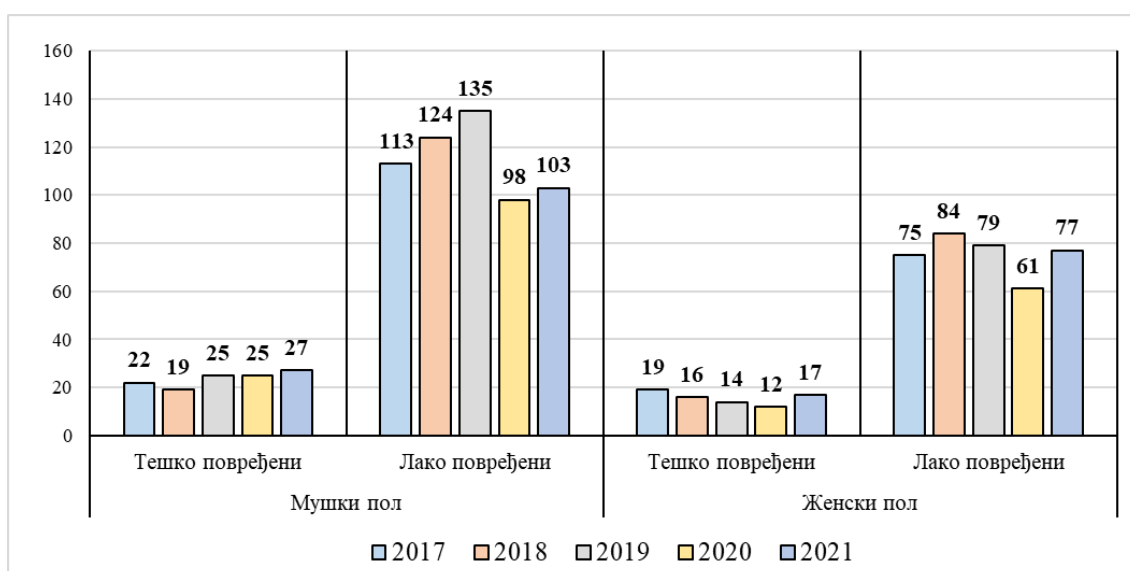
Слика 3.23. Последице саобраћајних незгода на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

Анализом погинулих лица према полу утврђено је да највећи број погинулих мушкарца је забележен током 2018. и 2019. године, док исти број мушкараца погинуо је у осталим годинама анализираног периода. Са друге стране, највећи број погинулих жена забележен је 2021. године, а најмањи 2017. године када нису евидентиране незгоде у којима су погинуле жене (слика 3.24).

Број повређених лица према полу се разликује у току анализираног периода. Код тешко повређених мушкараца највећи број лица са тешким повредама уочен је 2021. године, а најмањи током 2018. године. Када су у питању лаке повреде, највећи број мушкараца са лаким повредама евидентиран је 2019. године, а најмањи током 2020. године. Код женског пола, фреквенција повређених лица се разликује по годинама. Највећи број тешко повређених жена евидентиран је 2017. године, а најмањи 2020. године. Када су у питању лаке повреде, највећи број лаких повреда код жена забележен је 2018. године, а најмањи током 2020. године (слика 3.25).

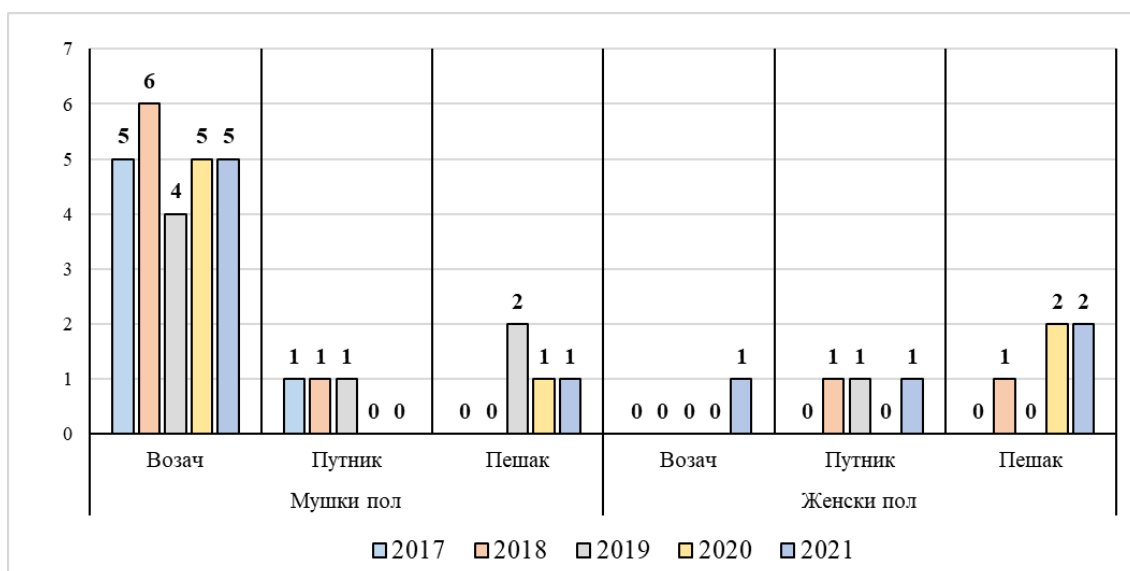


Слика 3.24. Фреквенција погинулих лица према полу на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)



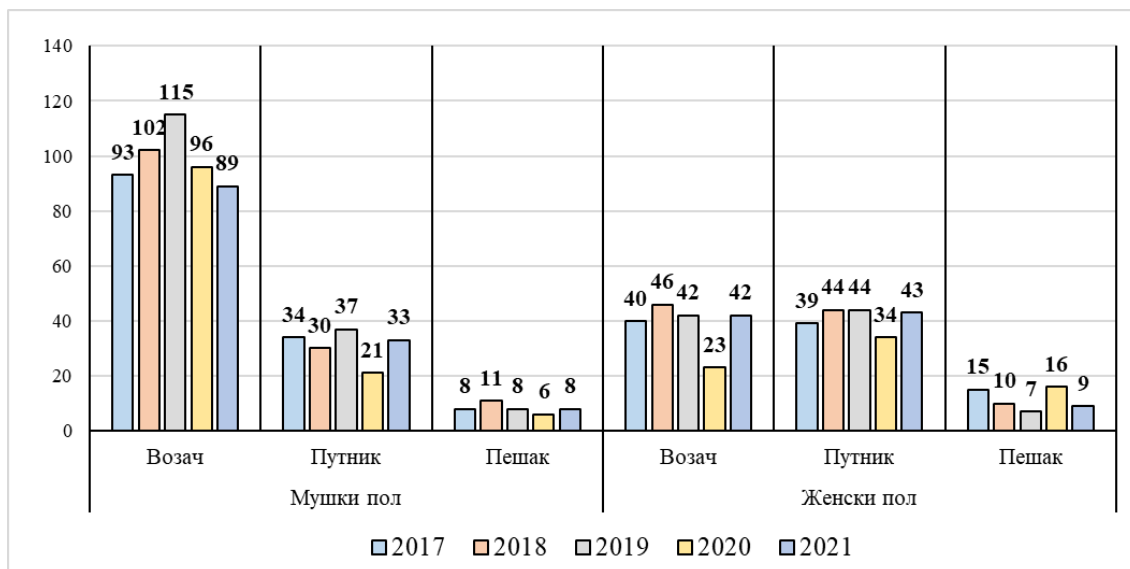
Слика 3.25. Фреквенција повређених лица према полу на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

Анализом фреквенције погинулих лица у саобраћајних незгодама према полу и према својству учесника утврђено је да су мушкарци најчешће погинули као возачи, а жене као пешаци. У току анализираног периода, највећи број мушкараца је погинуо током 2018. године као возачи. Док са друге стране, најмањи број је забележен у својству путника. Ови резултати се разликују код женског пола. Жене су најчешће погинуле као пешаци током 2020. и 2021. године, а најмањи број је идентификован код жена возача, где је само једна жена погинула као возач у посматраном периоду.



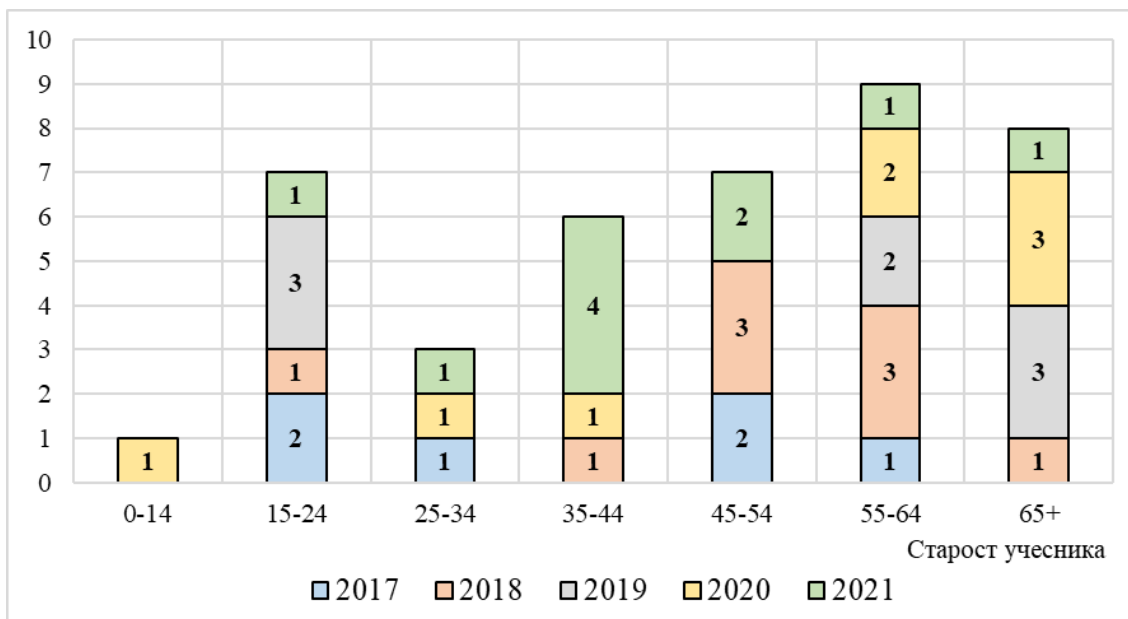
Слика 3.26. Фреквенција погинулих лица према полу и својству учесника на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

За разлику од погинулих, број повређених мушкараца и жена је значајно већи у односу на погинуле. Мушкарци су најчешће повређени у саобраћајним незгодама у којима су учествовали као возачи, затим као путници и на крају као пешаци. У односу на мушкарце, жене су најчешће повређене када су учествовале у саобраћају као путници, затим као возачи и пешаци. Највећа фреквенција повређених мушкараца евидентирана је 2019. године, а најмања током 2020. године. Слични резултати су забележени и код женског пола (слика 3.27).



Слика 3.27. Фреквенција повређених лица према полу и својству учесника на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

Анализом старосних доби учесника у саобраћајним незгодама, утврђено је да највећа фреквенција погинулих лица је у старосној доби између 55 и 64 године живота. Појединачно, највећи број погинулих лица евидентиран је током 2021 године, где су у старосној доби између 35 и 44 године, погинула 4 лица. Најмањи број погинулих лица у анализираном периоду на подручју Града Сремска Митровица је у старосној доби до 14 година. У овој старосној групи погинуло је једно лице током 2020. године.

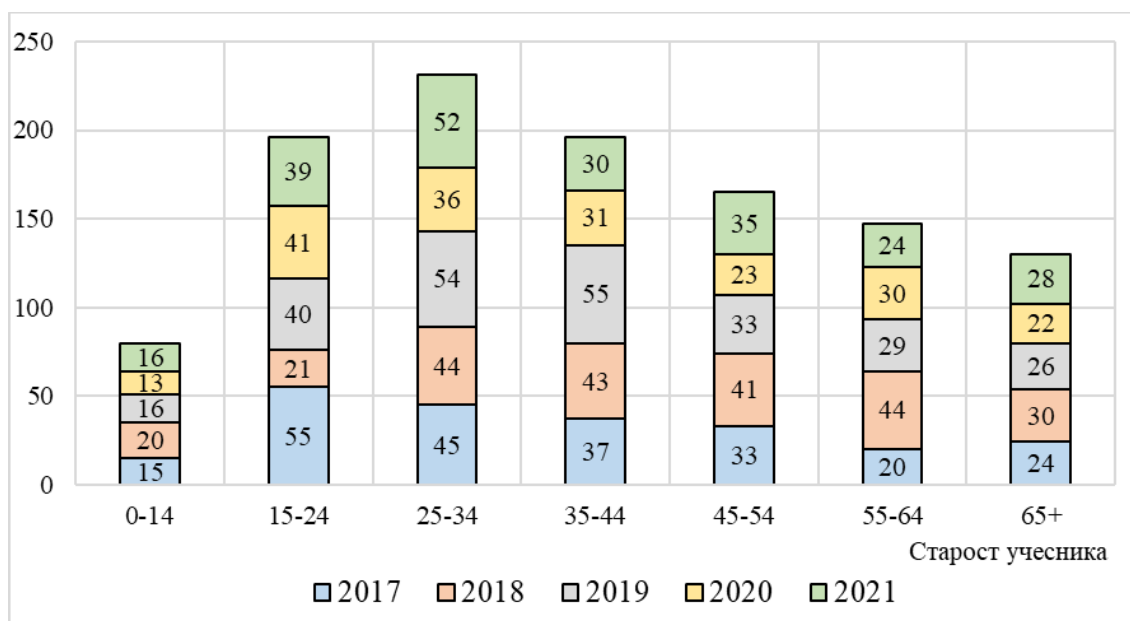


Слика 3.28. Фреквенција погинулих лица према старости на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

У односу на број погинулих, у току анализираног периода на подручју Града Сремска Митровица евидентирана је различита дистрибуција повређених лица у односу на старосну групу. Највећи број повређених лица у саобраћајних незгодама био је у старосној доби између 25 и 34 година. За разлику од тога, најмањи број повређених лица евидентиран је код популације до 14 година. Анализом старосних доба и година када су евидентирана повређена лица, утврђено је да (слика 3.29):

- старосна група до 14 година има највећи број повређених лица током 2018. године, а најмањи број повређених лица током 2020. године;
- старосна група између 15 и 24 године има највећи број повређених лица током 2017. године, а најмањи број повређених лица током 2018. године;
- старосна група између 25 и 34 године има највећи број повређених лица током 2019. године, а најмањи број повређених лица током 2020. године;
- старосна група између 35 и 44 године има највећи број повређених лица током 2019. године, а најмањи број повређених лица током 2022. године;
- старосна група између 45 и 54 године има највећи број повређених лица током 2018. године, а најмањи број повређених лица током 2020. године;

- старосна група између 55 и 64 године има највећи број повређених лица током 2018. године, а најмањи број повређених лица током 2017. године;
- старосна група преко 65 година има највећи број повређених лица током 2018. године, а најмањи број повређених лица током 2020. године;

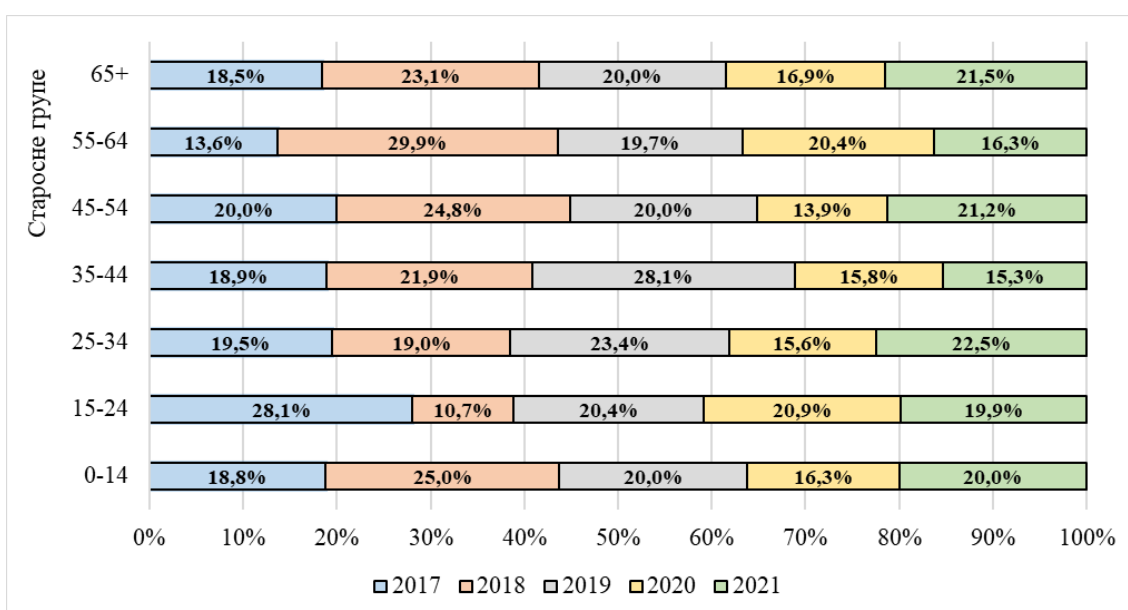


Слика 3.29. Фреквенција повређених лица према старости на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

У односу на фреквенцију незгода, на слици 3.30 приказано је процентуално учешће повређених лица према старосној структури по годинама:

- Највећи проценат популације до 14 година забележен је 2018. године (25 %), а најмањи током 2020. године (16,3 %).
- Старосна група између 15 и 24 године највише је повређена током 2017. године (28,1 %), а најмање током 2018. године (10,7 %).
- Старосна група између 25 и 34 година има највећи проценат повређених лица током 2019. године (23,4 %), а најмањи проценат 2020. (15,6 %).
- Старосна група између 35 и 44 година има највећи проценат повређених лица током 2019. године (28,1 %), а најмањи проценат 2021. (15,3 %).

- Старосна група између 45 и 54 година има највећи проценат повређених лица током 2018. године (24,8 %), а најмањи проценат 2020. (13,9 %).
- Старосна група између 55 и 64 година има највећи проценат повређених лица током 2018. године (29,9 %), а најмањи проценат 2017. (13,6 %).
- Старосна група преко 65 година има највећи проценат повређених лица током 2018. године (23,1 %), а најмањи проценат 2017. (16,9 %).

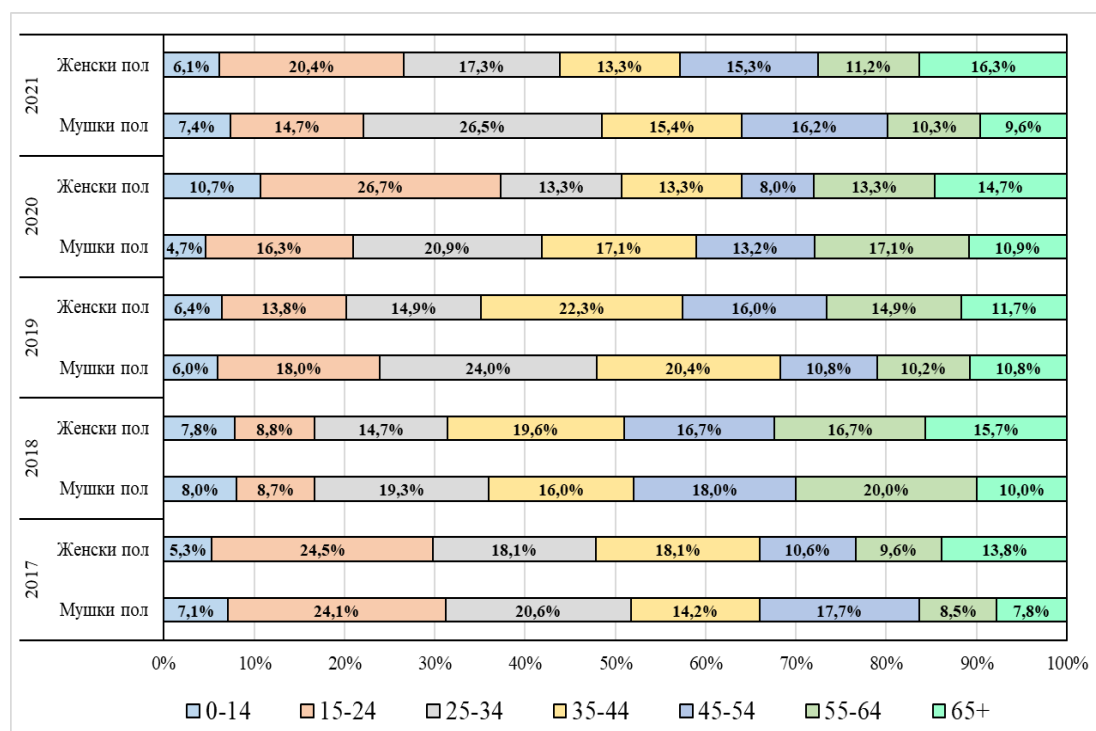


Слика 3.30. Проценат повређених лица према старости на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

Анализом односа настрадалих лица према старосни и полу утврђене су различите процентуалне вредности у анализираним годинама. На основу слике 3.31 могу се извести следећи закључци:

- Током 2017. године, мушкарци највише страдају у старосној доби између 15 и 24 година (24,1 %), а најмање код популације до 14 година старости (7,1 %);
- Током 2017. године, жене највише страдају у старосној доби између 15 и 24 година (24,5 %), а најмање код популације до 14 година старости (5,3 %);
- Током 2018. године, мушкарци највише страдају у старосној доби између 55 и 64 година (20,0 %), а најмање код популације до 14 година старости (8,0 %);

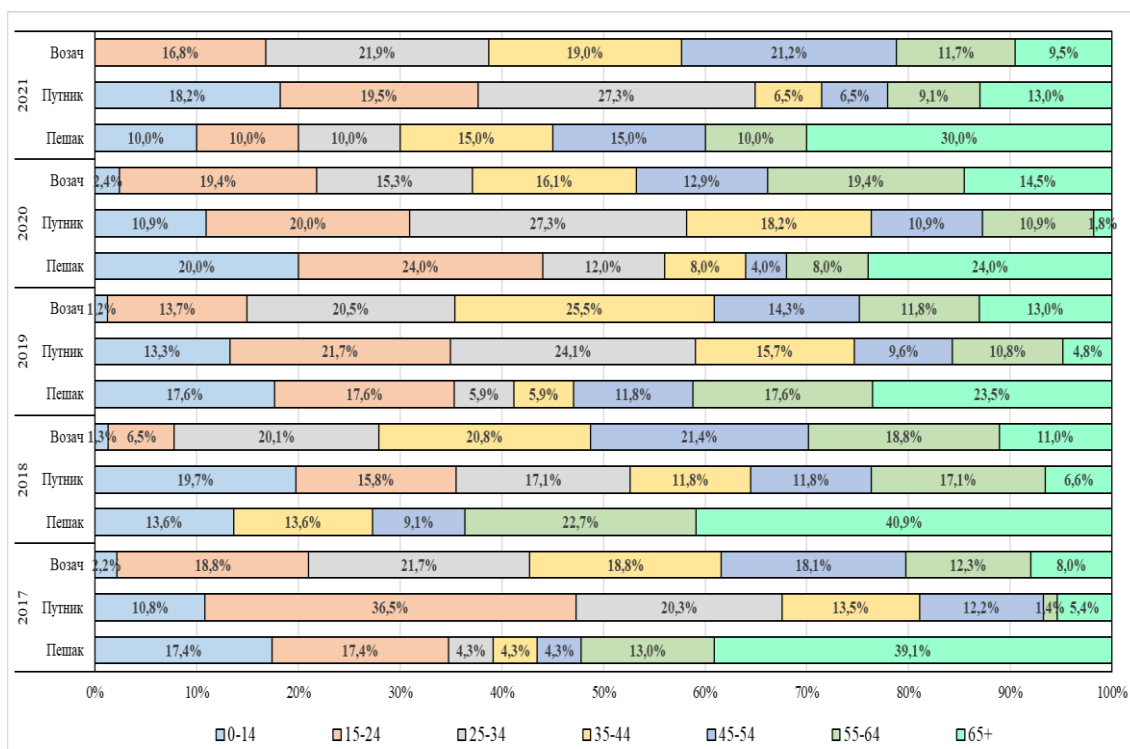
- Током 2018. године, жене највише страдају у старосној доби између 35 и 44 година (19,6 %), а најмање код популације до 14 година старости (7,8 %);
- Током 2019. године, мушкарци највише страдају у старосној доби између 25 и 34 година (24,0 %), а најмање код популације до 14 година старости (6,0 %);
- Током 2019. године, жене највише страдају у старосној доби између 35 и 44 година (22,3 %), а најмање код популације до 14 година старости (6,4 %);
- Током 2020. године, мушкарци највише страдају у старосној доби између 25 и 34 година (20,9 %), а најмање код популације до 14 година старости (4,7 %);
- Током 2020. године, жене највише страдају у старосној доби између 15 и 24 година (26,7 %), а најмање код популације између 45 и 54 година старости (8,0 %);
- Током 2021. године, мушкарци највише страдају у старосној доби између 25 и 34 година (26,5 %), а најмање код популације до 14 година старости (7,4 %);
- Током 2021. године, жене највише страдају у старосној доби између 15 и 24 година (20,4 %), а најмање код популације до 14 година старости (6,1 %);



Слика 3.31. Проценат настрадалих лица према старости и полу на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

Посматрајући настрадала лица у односу на категорију учешћа и старосну структуру учесника може се истаћи да (слика 3.32):

- Пешаци су највише страдали у саобраћајним незгода у старосној структури преко 65 година током 2017. године (39,1 %), а најмање у старосној структури између 45 и 54 година током 2020. године (4,0 %);
- Путници су највише страдали у саобраћајним незгодама у старосној структури између 15 и 24 година током 2017. године (36,5 %), а најмање су страдали у старосној структури између 55 и 64 година током 2017. године (1,4 %);
- Возачи су највише страдали у саобраћајним незгодама у старосној структури између 35 и 44 година током 2019. године (25,5 %), а најмање су страдали у старосној структури до 14 година током 2019. године (1,2 %);

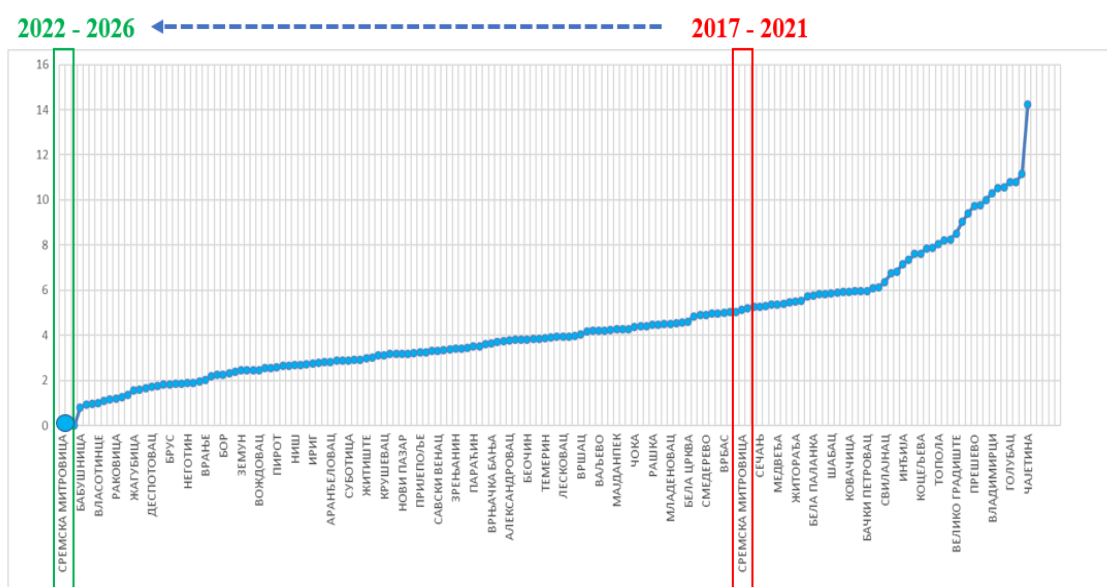


Слика 3.32. Проценат настрадалих лица према старости и полу на територији Града Сремска Митровица (2017-2021.)

4. ДЕФИНИСАЊЕ ЖЕЉЕНОГ СТАЊА

4.1.АМБИЦИЈА

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



4.2.МИСИЈА

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

4.3.ВИЗИЈА

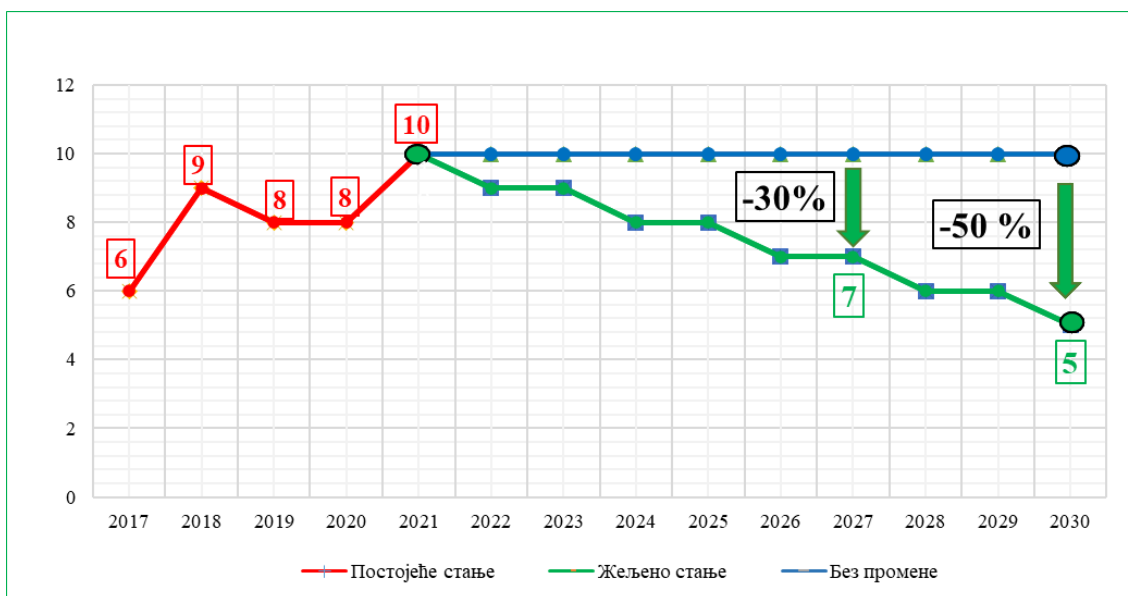
Друмски саобраћај без погинулих и без тешко повређених лица у саобраћају.

4.4.ЦИЉЕВИ

Општи циљ: смањен број погинулих и тешко повређених лица за 30% до 2027. године, у односу на 2021. годину и без погинуле деце (старосне категорије 0-14 година) у саобраћају.

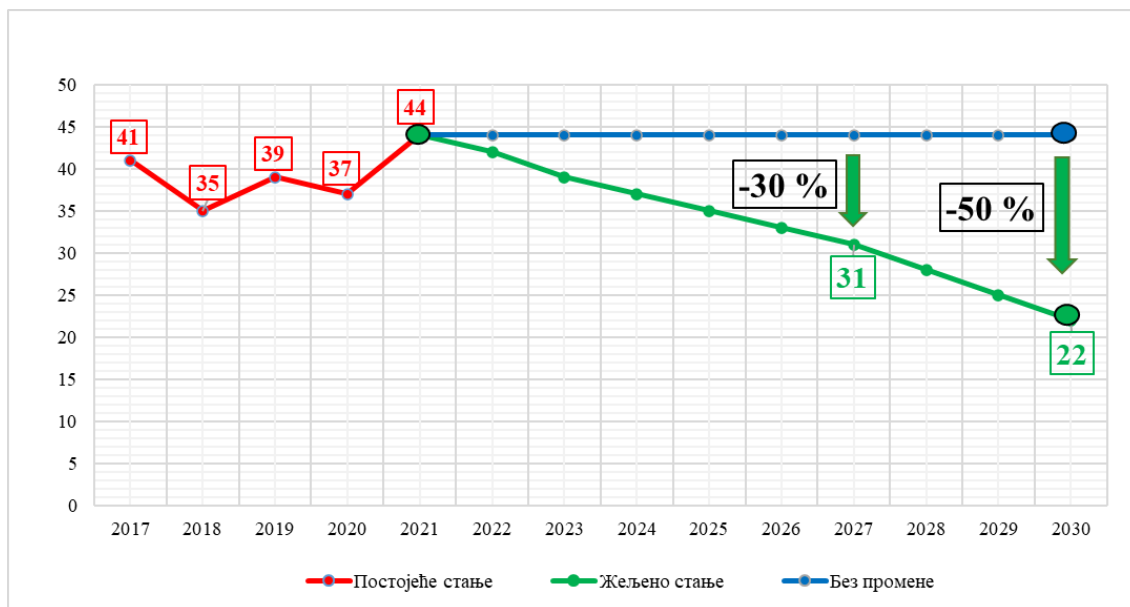
Показатељи исхода (успешности) за општи циљ су:

- проценат смањења броја погинулих лица, у односу на 2021. годину (Слика 4.1.)



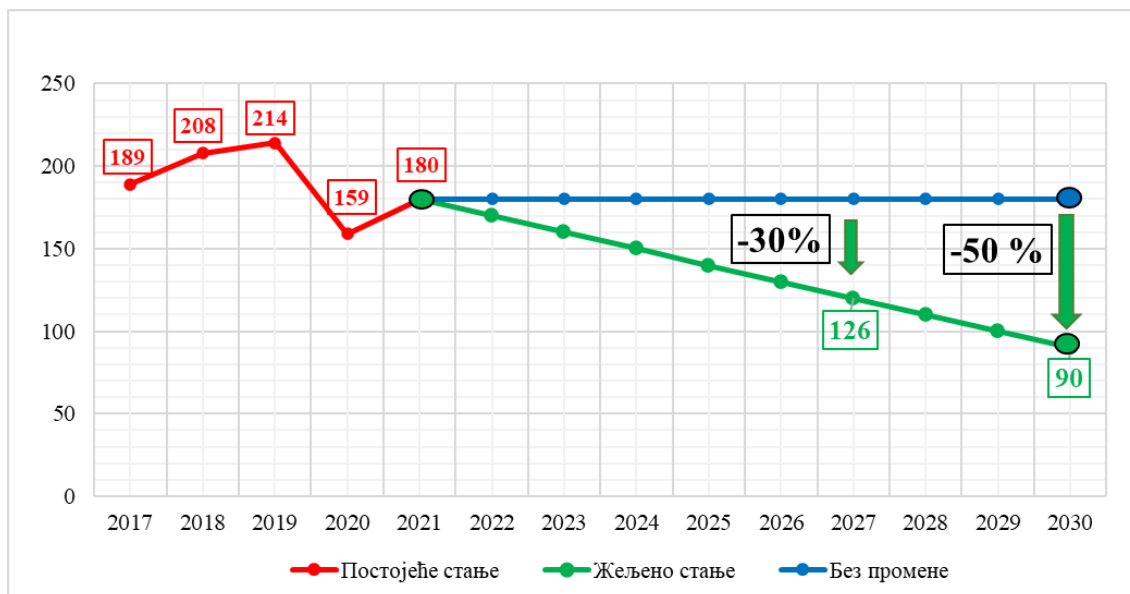
Слика 4.1. Циљно стање броја погинулих лица у саобраћају на подручју Града Сремска Митровица

- проценат смањења броја тешко повређених лица, у односу на 2021. годину (Слика 4.2.)



Слика 4.2. Циљно стање броја тешко повређених лица у саобраћају на подручју Града Сремска Митровица

- проценат смањења броја лако повређених лица, у односу на 2021. годину (Слика 4.3.)



Слика 4.3. Циљно стање броја лако повређених лица у саобраћају на подручју Града Сремска Митровица



5. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА (СТУБОВИ)

Све националне стратегије држава чланица УН и стратегије локалних самоуправа треба да прате препоруке и смернице из Глобалног плана деценије акције о безбедности саобраћаја 2021-2030. године. Глобални план је препоручила Организација уједињених нација (ОУН) а који је сачинила Светска здравствена организација и регионалне комисије Уједињених нација, у сарадњи са партнерима из удружења Уједињених нација за безбедност у друмском саобраћају (United Nations Road Safety Collaboration). Овај документ је водећи документ за подршку спровођењу и постизању циљева Декаде акције за безбедност у друмском саобраћају 2021-2030. У Глобалном плану опредељено је пет кључних области рада ради достизања ових циљева. Глобални план представља низ акција неопходних за постизање циљева и позива све националне владе и јединице локалних самоуправа да спроводе интегрисани приступ безбедног система. Генерална скупштина УН је резолуцијом 74/299 прогласила Декаду акције за безбедност у друмском саобраћају 2021-2030. године, са циљем смањења броја смртних случајева и повреда у друмском саобраћају за најмање 50% у том периоду. Укључивање специфичних циљева безбедности на путевима у Агенду 2030. године одражава препознавање чињенице на универзалном нивоу да су смрт и повреде у саобраћајним незгодама тренутно међу најозбиљнијим претњама за одрживи развој земаља. У Декади се наглашава “да је сада време за акцију и да је број погинулих и повређених неприхватљив” а почетак ове Декаде безбедности на путевима представља подстицај глобалној заједници безбедности у друмском саобраћају да промени ствари на боље.

Приступ безбедног система представља кључну карактеристику Декаде и заснован је на премиси да је друмски транспорт сложен систем а безбедност је у самом фокусу интересовања. Такође полази од тога да људи, возила и путна инфраструктура морају узајамно да делују на начин који обезбеђује висок ниво безбедности.

5.1.ПРВА КЉУЧНА ОБЛАСТ (ПРВИ СТУБ) – МУЛТИМОДАЛНИ ТРАНСПОРТ И ПЛАНИРАЊЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА

У претходној Декади безбедности саобраћаја за период од 2011-2020. године, први стуб безбедности саобраћаја односно прва кључна област је била „Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја“. У том поглављу стављао се акценат на јачање правног оквира и јачање капацитета система и институција као и изградњи веза између чинилаца у систему управљања. Најважнији проблеми који су у претходном стубу препознати су непостојање системског приступа праћења и унапређења прописа у безбедности саобраћаја.

У новој декади акције за безбедност у друмском саобраћају за период од 2021-2030. године ова област је препозната као „Мултимодални транспорт и планирање намена површина“. Наглашено је да се очекује се да ће до 2030. године, око 70% светске популације живети у урбаним срединама, те ће повећана потражња за градском мобилношћу премашити капацитет система који се у великој мери ослањају на приватна возила као што су аутомобили и мотоцикли. Стога је улагање у системе јавног превоза како би се олакшало безбедно и ефикасно кретање велике и растуће популације од кључног значаја за решавање овог питања. Системи јавног превоза као што су аутобуси, трамваји и приградски возови превозе већи број лица у поређењу са приватним аутомобилима и генерално су приступачнији. Они смањују изложеност незгодама и представљају кључну трасу за унапређење безбедности. Мултимодални транспорт и планирање намене површина је важна полазна тачка за имплементацију безбедног система. Планирање намене површина треба да размотри управљање потражњом за путовањима, избор вида транспорта и обезбеђивање безбедног и одрживог путовања за све, а нарочито коришћење најздравијих и најчистијих видова транспорта који су често и најзапостављенији а то су: пешачење, бициклизам и јавни превоз. Доступност паркинга за бицикле и приватна возила на аутобуским и железничким станицама може да олакша мултимодална путовања. Поред елиминисања ризика за пешаке и бициклисте од саобраћаја моторних возила, људи треба да се осећају и безбедно .

Препоручене акције у овој области су :

- Политика управљања брзинама и давање приоритета пешацима, бициклистима и корисницима јавног превоза;



- Промовисање урбанистичког пројектовања;
- Демотивисати коришћење приватних возила у урбаним срединама велике густине насељености постављањем ограничења за кориснике моторних возила и обезбедити алтернативе које су доступне, безбедне и једноставне за коришћење, као што су пешачење, вожња бициклом, аутобуси и трамваји;
- Обезбедити повезаност између транзита и бицикала на главним транзитним станицама и направити транспортне везе путовања бициклима и пешачких путовања која смањују укупно време путовања;
- Изградити мреже како би немоторизовани начини путовања постали такође безбедни као и моторизовани и служили потребама путовања свих узраста;
- Извршити промоцију подстицаја учешћа послодавца у трошковима претплате јавног превоза.

5.2.ДРУГА КЉУЧНА ОБЛАСТ (ДРУГИ СТУБ) – БЕЗБЕДНА ПУТНА ИНФРАСТРУКТУРА

У претходној декади ова област је била препозната као „Безбеднији путеви“. Најважнија порука је била да пут не може да буде узрок саобраћајне незгоде и да пут треба да спречи или ублажи последице незгоде ако до ње и дође грешком других учесника у саобраћају. Главни идентификовани проблеми огледали су се у: непоштовању прописа у области безбедности путева, непознавање пута као узрока незгоде, неадекватној безбедности пружних прелаза, крађа и разна оштећења саобраћајне сигнализације, недовољно површина за кретање рањивих учесника у саобраћају а нарочито пешака и бициклиста, неуређеност зона школа, непостојање стручног усавршавања за планере и стручњаке у области путева и доприношење пута тежини последица саобраћајних незгода.

У новој Декади се ова област назива „Безбедна путна инфраструктура“ и од суштинског је значаја за смањење траума изазваних саобраћајним незгодама. Путна инфраструктура мора бити планирана, пројектована, изграђена и коришћена тако да омогући мултимодалну мобилност, укључујући заједнички/јавни превоз, пешачење и вожњу бициклом. Она треба да елиминише или минимизира ризике за све учеснике у саобраћају, а не само за возаче,



почевши од најрањивијих. Захтевају се стандарди техничке инфраструктуре, који покривају безбедност пешака, бициклиста, мотоциклиста, лица у возилима, корисника јавног превоза, и других корисника. Ови стандарди треба да обухвате основне карактеристике као што су вертикално и хоризонтално обележавање сигнализације (знакови и обележавање бојом); тротоари; безбедни пешачки прелази; бицикличке стазе; површине намењене за кретање возила јавног превоза; раздвајање различитих видова саобраћаја; разделни појас за одвајање саобраћаја велике брзине, пројектовање безбедних раскрсница и управљање брзином мора бити осмишљено тако да одговара локацији, жељеном садржају и врсти саобраћаја. Такође морају бити узете у обзир и потребе физичке и дигиталне инфраструктуре за напредне технологије за помоћ возачу и аутономна возила. Поред унапређења безбедности, путна инфраструктура треба да побољша приступачност, укључујући и особе са инвалидитетом, и да олакша прелазак са једног вида превоза на други.

Препоручене акције за повећање безбедности путне инфраструктуре наглашавају следеће:

- Развити жељене стандарде безбедности за сваку групу учесника у саобраћају;
- Извршити ревизију законодавства и стандарда пројектовања који узимају у обзир путеве и потребе осталих учесника у саобраћају;
- Одредити жељене стандарде безбедности на датој локацији;
- Извршити ревизије безбедности саобраћаја на свим деоницама нових путева и извршити процене од стране независних стручњака да би се добили стандарди од три или више звездица за све учеснике у саобраћају;
- Извршити мапирање ризика од саобраћајних незгода;
- Поставити циљеве безбедности за све учеснике у саобраћају.

5.3. ТРЕЋА КЉУЧНА ОБЛАСТ (ТРЕЋИ СТУБ) – БЕЗБЕДНОСТ ВОЗИЛА

„Безбеднија возила“ као област су у претходној декади наглашавала да возило не сме бити узрок настанка незгоде и да оно треба да спречи незгоду уколико дође до грешке



учесника у саобраћају или пута као и да спречи или ублажи последице настале у саобраћајној незгоди. Проблеми у обој области су: старост возила, контрола техничке исправности возила, неодговарајуће одржавање и неквалитетни делови, нерегистровани као и технички неисправни радне машине и трактори, недовољан број чистих–еколошких возила, мали проценат елемената активне и пасивне безбедности у возилима.

У новој Декади се каже да возила треба да буду пројектована тако да пруже безбедност како путника у њима, тако и лица изван њих. Да би се унапредила безбедност возила, у дизајн возила могу се интегрисати различите карактеристике да би се избегле незгоде (активна безбедност) или да би се смањιο ризик од повреда путника и других учесника у саобраћају када дође до незгода (пасивна безбедност). Иако су у аутомобилској индустрији за поједине делове који утичу на безбедност прописани строги стандарди ,многе земље не захтевају поштовање истих па и компаније из ове индустрије одустају од тих стандарда и производње оваквих возила која онда доприносе смањењу безбедности у саобраћају у тим истим државама. Државе правним прописима треба да обезбеде минимални скуп безбедносних стандарда за возила. Споразуми УН о правилницима за возила су сачињени са циљем да помогну земљама да поставе правила за обезбеђивање и имплементацију безбедносних стандарда у производњи возила и њихових делова, као и периодичне техничке прегледе током њиховог животног века. Када стандарди постану обавезни, онда постоји потреба да ови стандарди буду интегрисани и да се одржавају током целог животног циклуса возила. То подразумева производњу, продају, одржавање или препродају возила и кретање при увозу или извозу. С тим у вези, владе држава би требало да успоставе механизме за периодичну процену возила како би се осигурало да сва нова возила и возила која су у употреби буду у складу са основним прописима о безбедности возила.

Препоручене акције за већу безбедност возила су:

- Захтевати високе стандарде за нова и половна возила, системе за заштиту деце, сигурносне појасеве, кациге , што укључује следеће:
 - Стандарде заштите путника у случају чеоног и бочног судара;
 - Сигурносне појасеве за сва седишта;
 - Електронска контрола стабилности за спречавање проклизавања;
 - Напредно кочење у случају опасности;

- Сертификоване мотоциклистичке kacигe;
- Систем против блокирања кочница и дневна светла за мотоцикле;
- Интелигентни системи за адаптацију брзине.
- Примена високих стандарда током целог животног века возила:
 - Сертификација нових и половних возила;
 - Прописи за извоз и увоз половних возила као и обавезне прегледе истих;
 - Омогућавање потражње за безбеднијим возилима.

5.4. ЧЕТВРТА КЉУЧНА ОБЛАСТ (ЧЕТВРТИ СТУБ) – БЕЗБЕДНО КОРИШЋЕЊЕ ПУТЕВА

Четврти стуб у прошлој Декади био је препознат под називом „Безбеднији учесници у саобраћају“. Основне смернице у овој декади су биле усмерене на: изградњу и промену свести, ставова, знања учесника у саобраћају кроз образовање и васпитање, промену понашања учесника у саобраћају, уклањање из система учесника који нису подобни за безбедно учествовање у саобраћају.

Проблеми безбедности саобраћаја који су препознати у овој Декади односили су се на: низак ниво свести учесника о безбедном понашању у саобраћају, непостојање система саобраћајног васпитања и образовања у систему предшколског, основног, средњег и високог образовања, непредузимање мера заштите младих учесника у саобраћају, недовољан број медијских кампања, неодговарајући концепт обуке возача, неодговарајући концепт система казних поена и рада са возачима повратницима, неефикасност прекршајног поступка, одсуство изрицања заштитних мера усмерених на одвикавање возача од конзумирања алкохола у прекршајном поступку, одсуство изрицања алтернативних прекршајних казни које утичу на возача да не понови прекршаје усмерене против безбедности саобраћаја, непоштовање прописа од стране учесника у саобраћају.

Уз помоћ индикатора безбедности саобраћаја препознати су следећи проблеми: низак ниво коришћења сигурносних појасева и правилне употребе сигурносних система за децу, велики проценат прекорачења брзине и вожње под дејством алкохола.

У склопу анализе незгода препознате су и најризичније групе учесника у саобраћају:



- Возачи и путници у путничким возилима старости од 17 до 35 година;
- Пешаци;
- Учесници у саобраћају старији од 65 година(пешаци, возачи и путници);
- Деца путници у путничким возилима;
- Бициклисти;
- Возачи и путници на тракторима;
- Несавесни возачи којима је одузета возачка дозвола;
- Возачи комерцијалних возила;
- Возачи и путници мотоцикала и mopеда.

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

Циљне групе учесника које су препознате у овој области су :

- Деца (пешаци, бициклисти и путници);
- Млади возачи;
- Пешаци;
- Бициклисти и мотоциклисти;
- Старији од 65 година (65+);
- Возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци;
- Возачи склони прекорачењу брзине;
- Возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом (несавесни возачи);
- Возачи комерцијалних возила;
- Возачи трактора;

У новој Декади ова област је препозната као „Безбедно коришћење путева“. Прекорачење брзине, вожња у алкохолисаном стању, умор возача, ометање пажње при вожњи и некоришћење сигурносних појасева, система за заштиту деце и кацига јесу нека од кључних понашања која доприносе повредама у саобраћају и смрти. Пројектовање и функционисање система друмског транспорта стога узима у обзир ова понашања кроз

комбинацију законодавства, примену и едукацију. На понашање учесника у саобраћају такође у великој мери утичу безбедносне карактеристике возила и пројектовање путне инфраструктуре, које треба да узму у обзир потребе свих учесника у саобраћају и да се имплементирају на интуитиван и лако разумљив начин, који истовремено доказује да су најједноставније и најочигледније радње и најбезбедније. Законодавство које регулише понашање учесника у саобраћају може се донети на националном али и на нижим или вишим нивоима. Иако су саобраћајни закони од суштинског значаја за постизање безбедног понашања учесника у саобраћају битна ствар је да ове законе треба примењивати и изрицати одговарајуће казне за одвраћање од саобраћајних прекршаја. Стратегије примене треба да буду подржане саопштењима које носе поруке како би се обезбедило разумевање и подршка јавности, као и укључивање локалних заинтересованих страна за поштовање регулативе у што већем обиму. Уз то, треба предузети кораке за спречавање корупције у примени мера за безбедност саобраћаја, која нарушава подршку јавности и делотворност законодавства. Такође, јавне и приватне корпорације могу да развију протоколе за безбедно функционисање њихових возних паркова, укључујући дозвољавање разумних кашњења да би се спречило прекорачење брзине, постављање ограничења на сате вожње за достављаче и праћење понашања возача у вожњи путем контролних уређаја за ограничење брзине и тахографа.

Препоручене радње за безбедно коришћење друмског саобраћаја су у новој Декади препознате као :

- Доношење и спровођење закона о безбедности саобраћаја у којим ће се регулисати:
 - Максимална брзина с обзиром на врсту и функцију путева;
 - Граничне вредности концентрације алкохола у крви са посебним освртом на почетнике и професионалне возаче;
 - Употреба заштитне опреме (кациге, појасеви и сигурносни системи за децу);
 - Употреба ручних електронских уређаја током вожње;
 - Агенција за примену која ће обезбедити обуку и опрему за примену.
- Утврђивање правила и услова за добијање дозвола:

- Редовно ажурирање правила и кодекса понашања учесника у саобраћају;
- Обезбеђивање едукација о саобраћајним правилима;
- Постављање минималних услова за старосну доба код возача;
- Усвајање степенованог система возачких дозвола за возаче почетнике и спровођење тестирања за возачке дозволе;
- Постављање услова за професионалне возаче у виду максималног времена вожње и минималних периода одмора;
- Прописати обавезно осигурање од одговорности за руковаоце моторним возилима.
- Пројектовање путне инфраструктуре која ће омогућити безбедно понашање учесника у саобраћају и да узима у обзир потребе свих учесника:
 - Јасне интуитивне ознаке на путевима;
 - Коришћење лежећих полицајаца и кружних раскрсница за смиривање саобраћаја;
 - Физичко раздвајање учесника у саобраћају укључујући употребу заштићених стаза за бициклисте и зона за пешаке.
- Искоришћење технологије возила и безбедносних уређаја као подршку безбедног понашања, што укључује:
 - Аутоматске сигурносне појасеве и упозорења за исте;
 - Интелигентне системе за адаптацију брзине;
 - Технологије за онемогућавање слања порука током вожње или других облика ометања пажње за време вожње.

5.5. ПЕТА КЉУЧНА ОБЛАСТ (ПЕТИ СТУБ) – ОДГОВОР НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Основне смернице у претходној декади односиле су се на следеће: спречавање тзв. секундарних саобраћајних незгода (незгода након незгоде), спасавање живота тј. ублажавање последица повређених учесника, утврђивање грешке која је узроковала настанак незгоде и допринела тежини последица, утврђивање одговорности и



санкционисање чинилаца који су утицали на настанак незгоде, отклањање и ублажавање последица незгоде, координација деловања хитних служби приликом ублажавања последица незгода. У претходној декади ова област је била препозната као „деловање након саобраћајних незгода“.

Проблеми који су тада препознати огледали су се у следећем: недостатак координираног деловања хитних служби након настанка незгоде, недовољна опремљеност хитних служби, непостојање система хеликоптерског транспорта након незгоде, непоштовање процедура обезбеђења места незгоде, некавалитетно вршење увиђаја саобраћајних незгода, дуго трајање судских поступака, неадекватна казнена политика, дуг поступак наплате штета, недовољно коришћење података о незгодама за спречавање настанка нових, непостојање адекватних програма рехабилитације кажњених лица.

Збрињавање и преживљавање након саобраћајне незгоде су изузетно временски осетљиви: кашњења од неколико минута могу да буду одлучујући фактор између живота и смрти. Стога је неопходно да се што је пре могуће након незгоде обезбеди одговарајуће, интегрисано и координирано збрињавање. Механизми за предузимање одговарајућих радњи укључују систем за упозоравање (нпр. јединствени универзални приступни позивни број) повезан са одговарајућим стручним службама, које су спремне да брзо пошаљу одговарајуће хитне службе са обученим кадровима и неопходном опремом у возилима хитне помоћи или хеликоптерима, када је то неопходно. Потребно је промовисати обуку лица која прва реагују унутар заједнице како би се у великој мери проширио правовремени приступ једноставним интервенцијама за спасавање живота, нарочито у областима са ограниченим приступом пред-болничким услугама и/или са дугим временом одзива.

Циљне групе за обуку пружања прве помоћи су немедицинске хитне службе као што су припадници полиције и ватрогасно спасилачких јединица а свакако и учесници у саобраћају који се због природе посла могу чешће затећи на месту незгоде односно професионални возачи у транспорту, укључујући и возаче јавног превоза. Рехабилитација је такође важна компонента одговора након незгода и система неге, јер ове услуге могу у великој мери да смање доживотни инвалидитет међу повређенима у саобраћајним незгодама. Потребно је успоставити механизме за јачање пружања услуга рехабилитације за жртве саобраћајних незгода. Препорука је да би требало успоставити свеобухватне системе подршке жртвама и њиховим породицама. Потребно је да се на државном нивоу развију механизми за пружање



мултидисциплинарних истрага незгода и остварење правде. Ако је потребно, жртвама и њиховим породицама такође треба пружити финансијску и социјалну подршку, како би избегле сиромаштво због великих трошкова који су понекад повезани са продуженим лечењем и рехабилитацијом, или губитка хранитеља.

Препоручене акције за унапређење одговора након незгода су :

- Обезбедити систем за активирање одговора након незгода кроз јединствени телефонски број за хитне случајеве као и координисане диспечерске центре за све хитне службе.
- Изградња капацитета за реаговање код немедицинског (нестручног) особља кроз основну обуку за ове групе као што су: возачи јавног превоза, полиција, ватрогасци, итд.
- Јачање стручне медицинске неге кроз регистре траума у здравственим установама како би се сакупљале информације о узроцима повреда, изградњу болничких капацитета, обезбеђење услуга опоравка у циљу спречавања трајног инвалидитета.
- Утврдити процедуру мултидисциплинарне истраге након незгоде кроз обавезне истраге незгода које су довеле до озбиљних и смртоносних повреда, успостављање размене података између одговарајућих сектора, успостављање механизма финансирања као што је осигурање учесника у саобраћају.
- Пружање финансијске и социјалне подршке ожалошћеним породицама и преживелима.

5.6.НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ УНАПРЕЂЕЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Носиоци активности у безбедности саобраћаја су на различитим нивоима, областима и облицима организовања. То су државне институције, институције у оквиру јединице локалне самоуправе, привредни субјекти, организације цивилног друштва и други субјекти који могу допринети унапређењу безбедности саобраћаја.



У оквиру државних институција препознати су следећи субјекти који су и носиоци активности :

- Народна скупштина Републике Србије која уређује нормативно –правни амбијент у коме функционише систем безбедности саобраћаја. Народна скупштина на редовним седницама разматра извештаје Владе Републике Србије о стању безбедности саобраћаја, резултатима спроведених активности и унапређењу прописа и стратешких докумената који могу помоћи унапређењу безбедности саобраћаја у Републици Србији.
- Влада Републике Србије преко својих министарстава и ресорних министара унапређује услове безбедности свих грађана Републике Србије на путевима. Она утврђује политику безбедности саобраћаја и спроводи мере на националном нивоу у области безбедности саобраћаја. У оквиру Владе препозната су ресорна министарства која као извршни органи спровode мере за унапређење безбедности саобраћаја а пре свега ово се односи на министарство саобраћаја, унутрашњих послова, просвете, правде и здравља.
- Влада АП Војводине и Тело за координацију послова безбедности саобраћаја на територији АП Војводине такође су субјекти који доприносе унапређењу безбедности саобраћаја.
- Тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима иницира и прати превентивне и друге активности у области безбедности саобраћаја на путевима, усмерава и усклађује активности везане за смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица и унапређења безбедности саобраћаја, предлаже Националну стратегију безбедности саобраћаја на путевима и Национални план безбедности саобраћаја.
- Агенција за безбедност саобраћаја је водећи и кључни чинилац како у стручном тако и у оперативном делу система управљања безбедношћу саобраћаја и примени националне стратегије и акционог плана. Њена основна улога је да прати систем безбедности саобраћаја и да адекватно реагује са циљем отклањања недостатака у том истом систему. Посебно је наглашена улога Агенције у

организацији и спровођењу превентивно промотивних активности у области безбедности саобраћаја и сарадња са локалним самоуправама односно ТКПБС.

- Министарство унутрашњих послова и Управа саобраћајне полиције има најзначајнију улогу у систему безбедности саобраћаја као орган који врши непосредан надзор поштовања прописа, открива учеснике у саобраћају који угрожавају безбедност, искључује оне који грубо крше прописе и процесуира учиниоце прекршаја о кривичних дела у саобраћају. У оквиру овог министарства и Сектора за ванредне ситуације делују и ватрогасно-спасилачке јединице које такође представљају битан сегмент у деловању након настанка саобраћајне незгоде јер се брзом и адекватном реакцијом ових служби може допринети спашавању живота и смањења броја жртви у саобраћајним незгодама.
- Правосудни органи, тужилаштва и судови (Основни и прекршајни) имају и своју улогу у систему безбедности саобраћаја кроз адекватно кажњавање и тако одвраћање од небезбедног и непрописног понашања учесника у саобраћају. Такође њихова главна активност огледа се у мерама репресије којима се утиче на корекцију понашања учесника у саобраћају. Правосуђе је препознато и има значајну улогу у поступцима надокнаде штета које настају у саобраћајним незгодама.
- Јединице локалне самоуправе су чиниоци који на локалном нивоу у оквиру својих надлежности спроводе мере и програме и учествују у активностима промене свести и ставова учесника у саобраћају и координирају активности на унапређењу безбедности саобраћаја свих кључних чинилаца на локалном нивоу. У оквиру надлежности препознате су и техничко регулисање саобраћаја, одржавање путева, унапређење безбедности и други послови дефинисани законом.
- СКПБС на територији Града Сремска Митровица доприноси унапређењу безбедности саобраћаја кроз праћење стања безбедности саобраћаја, праћење реализације предложених активности у оквиру Акционог плана Стратегије, извештавањем о стању безбедности и степену реализације Стратегије, остварује сарадњу са свим битним чиниоцима на нивоу локалне самоуправе који могу допринети унапређењу система безбедности саобраћаја, учествује у организацији

манifestација као дела превентивно промотивних активности, учествује у организацији стручних скупова, и других законом прописаним пословима.

- Управљач пута је одговоран за безбедно одвијање саобраћаја на путевима којима врши управљање и брзо отклањање недостатака који угрожавају безбедност путева. Управљач доноси и спроводи све мере и активности из своје надлежности које могу допринети унапређењу безбедности путева. Такође једна од надлежности је идентификација и санирање опасних деоница и црних тачака.
- Здравствене установе, пре свега Служба хитне медицинске помоћи затим Општа болница Сремска Митровица су кључни за ефикасно и квалитетно збрињавање повређених у саобраћајним незгодама и касније лечење и њихов опоравак.
- Установе образовања и васпитања су један од најзначајнијих субјеката који доприноси унапређењу знања, ставова и понашања учесника у саобраћају. Ефекти које даје систем образовања кроз едукацију о културном понашању у саобраћају су трајног карактера. Први ниво су предшколске установе где се стичу прва знања о саобраћају. Након њих су основне и средње школе и универзитети где се то знање временом надограђује.
- Научно образовне установе служе за трансфер знања и искуства у области безбедности саобраћаја. Они прате напредовање у овој области и врше преношење новостеченог искуства и знања у безбедности саобраћаја путем научних радова, научно стручних скупова и семинара. Најважније у овој области је да се развој безбедности саобраћаја мора заснивати на научно стручним принципима.
- Привреда и привредни субјекти су незаобилазан чинилац за унапређивање безбедности саобраћаја. Многи од њих поседују сопствене возне паркове и имају законску обавезу да њихови професионални возачи и возни парк буду увек исправни и не угрожавају безбедност у саобраћају. Посебно су важни: ауто школе које квалитетом обуке доприносе стварању безбедних возача, привредни субјекти које се баве транспортом људи и роба, предузећа за изградњу и одржавање путева, технички прегледи и други. Сви ови субјекти у Граду Сремска Митровица у



оквиру свог домена и савесног рада се морају посветити и дати максималан допринос унапређењу безбедности саобраћаја.

- Политичке странке и организације у оквиру својих кампања могу допринети повећању безбедности саобраћаја кроз оснивање одбора за саобраћај а у оквиру којих посебан одељак је сектор за безбедност саобраћаја. Странке се и у својим програмима сврставају на страну унапређења безбедности у саобраћају излажући и нудећи грађанима концепте саобраћајне политике које ће применити након доласка на власт.
- Невладине организације и удружења представљају стручне организације које окупљају грађане и лица која својим организованим деловањем доприносе повећању безбедности у саобраћају. Последњих година приметан је пораст ових организација у Републици Србији које треба да делују како локално тако и на нивоу државе и кроз предлоге ка институцијама и кроз превентивно промотивне активности доприносе унапређењу безбедности у саобраћају. Осим спровођења конкретних активности на терену ове организације кроз упућивање предлога институцијама учествују у креирању политике у области безбедности саобраћаја. Треба напоменути да је један од незаобилазних чинилаца који учествују у едукативним активностима и организација Црвени крст Сремска Митровица који кроз едукације врше трансфер знања о правилном поступању у случају настанка саобраћајне незгоде а уједно учествују и у превентивно промотивним активностима. Једна од организација која својом величином и стручношћу као и распрострањеном мрежом делује на територији Републике Србије је и Ауто мото савез који кроз различите облике деловања доприноси унапређењу система безбедности саобраћаја.
- Осигуравајућа друштва су важан субјект који треба укључити јер су мотивисани и имају директан економски интерес за повећање безбедности саобраћаја јер се смањивањем броја и тежине последица учесника у саобраћајним незгодама смањују и издаци које ове компаније имају према осигураним лицима.
- Средства јавног информисања имају важну улогу у креирању ставова учесника у саобраћају и могу допринети унапређењу њиховог понашања. Последњих година све бржи развој интернет технологија утицао је и на то да се и путем друштвених



ГРАД СРЕМСКА МИТРОВИЦА



мрежа и различитих интернет портала може допрети до свести грађана. Велики број младих али и других учесника у саобраћају, поседују налоге на друштвеним мрежама и овај сегмент представља битну област преко које је могућ утицај на свест ове популације учесника у саобраћају. Промотивне активности које се буду реализовале на територији Града Сремска Митровица треба да буду заступљене путем свих расположивих канала комуникације.



6. ИЗВЕШТАВАЊЕ И ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ СТРАТЕГИЈЕ

У циљу континуираног праћења динамике и реализације активности дефинисаних у Стратегији, а ради остварења циљева неопходно је редовно подношење извештаја о реализацији стратегије. Извештавање о проценту реализованих активности у одређеном временском пресеку, носиоцима активности, образложењима зашто нешто није реализовано по плану, пролазним резултатима у остварењу циљева, јасно указује на тренд резултата као и на одговорне субјекте уколико резултати значајно одступају од очекиваних резултата. Значај извештавања се огледа у моралној и професионалној одговорности носиоца активности и других субјеката који буду опредељени као партнери у спровођењу активности.

Извештаји треба да буду унифицирани током праћења реализације стратегије и упоредиви по показатељима. Почетна вредност неког показатеља и планирана вредност тог показатеља су константе. Пролазне вредности се мере и прати тренд. Уколико тренд значајно одступа од плана, неопходно је анализом утврдити да ли се реализују све активности које утичу на тај показатељ, даљом анализом утврдити друге утицајне факторе и доносити адекватне одлуке које би тај показатељ вратиле у задовољавајуће оквире. Извештаје приказивати графички јасно прегледно и транспарентно их објављивати. Обједињени извештај свих појединачних извештаја субјеката, носилаца активности из Акционог плана, подносити Градском већу и Градској Скупштини и образлагати у најважнијим деловима. Обједињени извештај сачињава Савет за координацију послова безбедности саобраћаја по достављању појединачних извештаја других субјеката, презентује и образлаже Градском већу и Градској Скупштини. За све активности које се спроводе неопходно је спровести евалуацију утицаја на циљне групе као и евалуацију ефеката. Спровођење евалуација активности је наглашено као важна активност од стране европских институција задужених за безбедност у саобраћају.

Радна група за праћење реализације циљева из Стратегије и проценат реализације активности из Акционог плана коју ће формирати Тело за координацију послова безбедности саобраћаја (ТКПБС), редовно ће координирати активностима извештавања и о свом раду и проблемима извештавати ТКПБС.



7. ЗАКЉУЧАК

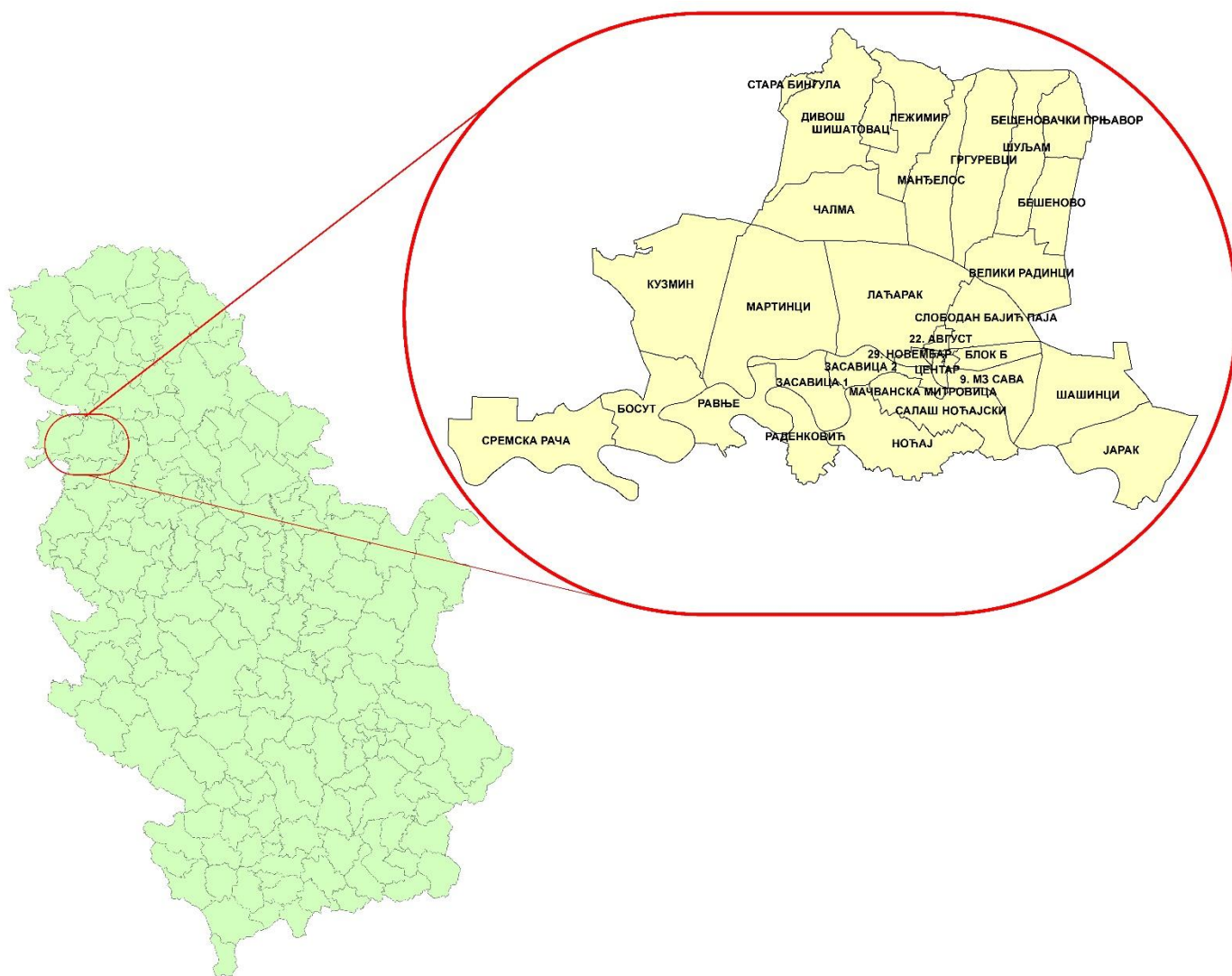
Процес управљања безбедношћу саобраћаја односи се на реализацију праћења постојећег стања, дефинисање управљачких мера и постављање циљног стања. Цео овај концепт неопходно је обухватити и детаљно анализирати кроз стратегију безбедности саобраћаја. У овој стратегији анализирани су сви неопходни приступи како би се јасно идентификовали проблеми безбедности саобраћаја на подручју Града Сремска Митровица.

Анализом постојећег стања безбедности саобраћаја на подручју Града Сремска Митровица донети су следећи закључци:

- На подручју Града Сремска Митровица евидентирано је 41 саобраћајна незгода са погинулима и 746 саобраћајних незгода са повређенима за период 2017-2021;
- Највећи број саобраћајних незгода са погинулима догодио се 2021. године;
- Пешаци и возачи највише смртно страдају у саобраћајним незгодама на крају анализираног периода;
- **Када се посматра учествовање возила утврђено је да:**
 - Аутобуси су највише учествовали у незгодама у 2019. (28,6%), а најмање током 2017. и 2020. (14,3 %);
 - Бицикли су највише учествовали у незгодама у 2018. (23,1 %), а најмање током 2021. (12,9 %);
 - Мопеди су највише учествовали у незгодама 2017. и 2019. (27,3 %), а најмање 2021. (9,1 %);
 - Мотоциклисти су највише учествовали у незгодама током 2019. (37,5 %), а најмање 2018. (9,4 %);
 - Путничка возила највише су учествовала у незгодама током 2019. (21,2 %), а најмање 2020. (18,2);
 - Теретна возила највише су учествовала у незгодама током 2018. (23,7 %), а најмање током 2020. и 2021. (17,8 %);
 - Трактори су највише учествовали у незгодама током 2020. (32,1 %), а најмање 2021. (7,1 %).



- Најчешћи утицајни фактори који доприносе смртном страдању у саобраћају односе се на лошу процену саобраћајне ситуације од стране њихових учесника као и неприлагођена брзина;
- Највећи број саобраћајних незгода са погинулима евидентиран је у октобру месецу, а када се посматра дан у току недеље, истиче се недеља у вечерњим часовима;
- Последњих година јавља се значајно повећање саобраћајних незгода са погинулима ван насеља;
- Током 2021. године највише жена је погинуло у саобраћају у односу на остатак анализираног периода;
- Мушкарци најчешће страдају као возачи, док за женски пол доминантна су учешћа са аспекта путника и пешака.



**АКЦИОНИ ПЛАН ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ
БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА
СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2027. ГОДИНЕ**

Град Сремска Митровица, 2022. година



Листа субјеката безбедности саобраћаја односно потенцијалних партнера у спровођењу активности Акционог плана:

АБС	Агенција за безбедност саобраћаја
АМСС	Ауто мото савез Србије
БСС	Бициклически савез Србије
СХМП	Служба хитне медицинске помоћи
ОБСМ	Општа болница Сремска Митровица
ВСЈ	Ватрогасно спасилачке јединице
ДЗСМ	Дом здравља Сремска Митровица
ЕУ	Европска унија
ЗАШС	Заједница ауто школа Србије
ГУСМ	Градска управа Сремска Митровица
СКПБС	Савет за координацију послова безбедности саобраћаја
СП	Саобраћајна полиција
ОССМ	Основни суд на територији Града Сремска Митровица
ПССМ	Прекршајни суд на територији Града Сремска Митровица
ЈП	Јавна предузећа
УГ	Удружења грађана
ЦКСМ	Црвеног крст Сремска Митровица



1. АКЦИОНИ ПЛАН ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2027. ГОДИНЕ

1.1. УВОД

Акциони план за спровођење стратегије безбедности саобраћаја на путевима Града Сремска Митровица за период од 2023. до 2027. године конципиран је према Закону о планском систему Републике Србије „Службени гласник РС“, број 30 од 20. априла 2018. године, Уредби о методологији управљања јавним политикама, анализи ефеката јавних политика и прописа и садржају појединачних докумената јавних политика „Службени гласник РС“, број 8 од 8. фебруара 2019. године и описом предмета јавне набавке. Национална стратегија и Акциони план за спровођење стратегије за наредни период у тренутку писања овог документа још увек није усвојен, те је водиља за писање био Глобални план друге Декаде акције за безбедност саобраћаја на путевима 2021-2030. године и циљеви које је донела Генерална скупштина УН Резолуцијом 74/299 односно **смањење броја смртних случајева и тешких телесних повреда у саобраћају за најмање 50% у 2030. години у односу на 2021. годину**. С обзиром да Стратегија безбедности саобраћаја за Сремску Митровицу покрива период од 2023-2027. године, циљеви ће бити сразмерно усклађени у односу на наведени Глобални план. Овакав приступ је усвојен, како би оствареност циљева Стратегије за Сремску Митровицу била упоредива на крају Декаде акције за безбедност саобраћаја на путевима 2021-2030. године. Пролазни резултати у 2027. години као крајњој години трајања Стратегије и Акционог плана за Сремску Митровицу биће добар показатељ тренда резултата и прилика да се ревидирају мере или ревидира приступ проблему смањења страдања у саобраћају на територији Града Сремска Митровица како би се 2030. остварио циљ Декаде.

Финансирање мера из Акционог плана предвиђено је из наплаћених новчаних казни (ННК) који је сигуран извор прихода и износи око 30.000.000 на годишњем нивоу. Уколико приходи од ННК буду већи, Програмом рада Савета за координацију послова за безбедност



саобраћаја (СКПБС), финансираће се активности у оквиру мера по приоритету проблематике. Орган који ће спроводити активности је СКПБС који ће по потреби укључивати друге органе, партнере у зависности од области рада.

1.2. КЉУЧНИ СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Кључни стубови безбедности саобраћаја наведени су: Мулти модални транспорт и план коришћења простора, Безбедна инфраструктура, Безбедна возила, Безбедно коришћење путева, Деловање након саобраћајне незгоде.

1.2.1. *Мултимодални транспорт и план коришћења простора*

Образложење активности: Процењује се да ће у наредном периоду све већи број људи тежити становању у градовима. Имајући у виду да ће већи степен моторизације приликом кретања становништва водити ка већој изложености у саобраћају а самим тим и већем ризику страдања, неопходно омогућити задовољење потреба становништва за безбедним кретањем и другим видовима немоторизованог саобраћаја или њиховом комбинацијом. Важно је ускладити потребе и навике становништва имајући у виду и здравље кроз активно путовање бициклима или пешачењем. Приступачност, доступност, осећај безбедности током путовања али и безбедности од криминала у смислу крађе превозних средстава су битни предуслови овог стуба и активне мобилности. Доступност безбедног паркинга за бицикле, уређен и поуздан јавни градски превоз путника су фактори који утичу на избор путовања. У том смислу неопходно планирати нове просторе, унапређивати функционалност постојећих простора, осавременити садржаје и друге активности по мери потреба људи. За разлику од ранијих стручних размишљања када је кретање аутомобила био на првом месту, у савременом стручном приступу кретање људи и њихове потребе су на првом месту, дакле организација простора по мери човека, узимајући у обзир здравље, безбедност и екологију. Активности свих субјеката безбедности саобраћаја на територији Града Сремска Митровица у оквиру својих надлежности и у оквиру ове Стратегије, треба да су усмерене осим на градску средину такође и на насељена приградска места.



Обезбеђивањем приступачности и једноставности путовања, безбедности и функционалности саобраћаја у насељеним местима повећаће се њихова привлачност за становање и посао.

1.2.2. Безбедна инфраструктура

Образложење активности: Због непрепознавања пута као узрока настанка незгоде у претходним периодима потребно је унапредити стандарде техничке инфраструктуре који покривају безбедност пешака, бициклиста, мотоциклиста, лица у возилима, корисника јавног превоза, и других корисника. Ови стандарди треба да обухвате основне карактеристике као што су вертикално и хоризонтално обележавање (знакови и обележавање бојом), тротоари, сигурни прелази, бициклистичке стазе и траке, аутобуске траке, безбедни ивичњаци, раздвајање различитих видова саобраћаја, разделни појас за одвајање саобраћаја и саобраћајних трака на двосмерном путу да би се обезбедио безбедан прелазак пешака, управљање брзином на датим локацијама где је потребно извршити идентификацију опасних места и уградити дигиталне мераче брзина и успориваче саобраћаја, омогућити приступачност особама са инвалидитетом. Потребно је урадити дубинске анализе саобраћајних незгода као и анализе где је био узрок настанка незгоде као и анализу и санацију опасних места и црних тачака. У сфери бициклизма потребно је урадити комплетне анализе и извршити пројектовање и израду како стаза тако и бициклистичких трака на саобраћајницама које поседују довољну ширину као и изградњу паркиралишта за бицикле.

За пешаке, који такође спадају у рањиву групу учесника, анализирати угроженост и предложити мере унапређења инфраструктуре. Зоне школа су у овој области препознате као велики потенцијал унапређења безбедности кроз анализу и унапређење безбедности у самој зони школе. У овом домену препоручује се израда мреже безбедних путева до школе.

Круцијална ствар била би да се, у сарадњи са Министарством унутрашњих послова, изврши анализа и одређивање места за постављање видео надзора уз систем за детекцију прекршаја. Пошто на територији Града постоје и укрштања путева и пруга утврдити проблеме и извршити санацију опасних места.



1.2.3. Безбедна возила

Образложење активности: Возило не сме бити узрочник настанка саобраћајне незгоде и да треба спречити незгоду или ублажити последице уколико до ње дође. Потребно је реализовати активности које се односе на анализу и предлог мера за смањење утицаја возила на настанак саобраћајних незгода. Потребно је велику пажњу посветити возилима јавног превоза са аспекта приступачности и привлачности и предложити мере за унапређење, а све у циљу смањења употребе путничких аутомобила. Сходно томе потребно је и да се изврши промоција употребе возила на алтернативна горива и стварање услова за њихову употребу уз субвенционисање куповине електричних возила.

1.2.4. Безбедно коришћење путева

Образложење активности: Предвиђене активности у оквиру ове области највише се односе на анализе и унапређивање ставова кроз подизање свести угрожених категорија. Унапређењем саобраћајног васпитања и образовања у систему предшколског, основног, средњег и високог образовања кроз рад, како са децом и младима тако и са стручним кадром, наставницима, професорима и васпитачима допринеће да наредне генерације учесника буду свесније и боље припремљене за безбедније учешће у саобраћају кроз промену свести, ставова и знања. Потребно је радити на подизању свести о безбедном учешћу деце кроз едукације и употребу ауто-седишта и заштитних система за децу као и кроз организацију едукација и припрема и реализација такмичења из области безбедности саобраћаја. Употреба заштитних система кроз едукације и поделу материјала је такође од примарног значаја а односи се на употребу појаса, кацига и седишта.

Брзина као најзаступљенији утицајни фактор на настанак саобраћајних незгода нашла је свој део у активностима и предвиђа се посебна анализа утицаја као и мера за смањење брзина на територији Града Сремска Митровица уз одређене кампање и едукације.

Посебну пажњу у активностима потребно је посветити угроженим категоријама као што су: деца, млади, возачи трактора и старија лица 65+ и то кроз анализе угрожености појединих категорија и унапређење безбедности путем едукација и кампања и одређених мера које се покажу као сврсисходне. Такође рад и едукација родитеља допринеће бољем



разумевању између њих и њихових потомака на заједничком решавању проблемских ситуација и унапређењу безбедности саобраћаја.

Вожња под дејством алкохола а све више и под дејством психоактивних супстанци, значајни су утицајни фактори настанка незгода па се и у активностима кроз одређене кампање и едукације предвиђа одређен простор за реализацију истих. Све ове горе напоменуте активности потребно је да прате шире друштвене и медијске кампање које ће допринети бољим резултатима и утицати на боље разумевање проблематике и поштовање законске регулативе у што већем обиму.

1.2.5. Деловање након саобраћајне незгоде

Образложење активности: Иако је превасходни циљ да до саобраћајне незгоде не дође, морамо размишљати и предвидети шта радити када се она ипак догоди. Ефикасан и ефективан одговор система је веома битан за спасавање живота и ублажавање последица повређених учесника кроз координисано деловање хитних служби приликом ублажавања последица. Боља опремљеност јединица полиције, хитних служби као и ватрогасно спасилачких јединица допринеће збрињавању и преживљавању након незгоде јер је ово изузетно временски осетљиво и кашњења од неколико минута могу да буду одлучујући фактор код преживљавања. Потребно је у даљим активностима спроводити обуке немедицинског особља као што су припадници полиције, ватрогасно спасилачких јединица, таксисти па и ширу популацију, децу школског узраста. Посебна пажња је посвећена обукама деце а све у складу са праксама које спровode високо развијене Европске државе, превасходно преносећи искуства из Велике Британије.

У оквиру набавке опрема поред хитних медицинских служби потребно је опремати и ватрогасно спасилачке јединице разним алатима за сечење аутомобила након незгода али и осталом опремом за коју се процени да је неопходна. Такође јединице саобраћајне полиције се посебно опремају разним уређајима који ће помоћи мерама контроле саобраћаја и евидентирање прекршаја али које ће утицати на становништво да више поштују законске прописе. Неопходна опрема састоји се од алкотестера, дрога-тест уређаја, кофера за вршење увиђаја, радара и других неопходних средстава за унапређење безбедности саобраћаја. И у овој области, као и у четири претходне, неопходне је спроводити јаку медијску кампању



ради промоције свих активности које доприносе унапређењу безбедности и збрињавања учесника у саобраћају и саобраћајним незгодама на територији Града Сремска Митровица.

1.3. ПРЕДЛОГ АКТИВНОСТИ ПО НАСЕЉЕНИМ МЕСТИМА НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА

Детаљна анализа података о саобраћајним незгодама за свако насељено место (26 насељених места), омогућиће једну врсту података на основу којих би се могли анализирати проблеми и планирати одређене активности. Међутим, углавном се ради о малим апсолутним бројевима саобраћајних незгода и последица и није могуће донети поуздане закључке, осим за подручје ширег центра Града Сремска Митровица. Приступ анализи проблема на основу статистичких података је реактиван односно када су последице већ наступиле. Оно чему Град Сремска Митровица треба да тежи је предикција односно предвиђање могућих саобраћајних незгода и у складу са тим санација одређених простора, површина, саобраћајница, раскрсница, зона школа, како би се спречиле могуће саобраћајне незгоде. Такав приступ је проактиван и треба му тежити. У том смислу неопходно је на бази познатих најбољих методологија реализовати снимање терена и мреже саобраћајница за свако насељено место, идентификовати опасне деонице, елементе пута, недостатке опреме пута и исте у што краћем року отклонити. Дубинска анализа саобраћајних незгода са погинулим лицима и идентификација доприноса пута може указати на хитну потребу за конкретним интервенцијама.

1.3.1. Анализа саобраћајних незгода

Увидом у базу података, идентификоване су локације на којима се јавља највећа густина саобраћајних незгода за следећа насеља: Чалма (1), Лаћарак (1), Ноћај (1), Салаш Ноћајски (1), Град Сремска Митровица (7). Неопходно је реализовати детаљну анализу идентификације опасних места на подручју Града Сремска Митровица по насељеним местима и на основу резултата предузимати одговарајуће мере.



1.3.2. Зоне школа у насељеним местима

За свако насељено место, неопходно је урадити анализу „Зона школа“ и на основу резултата предузети одговарајуће мере, које ће повећати безбедност деце. Нарочиту пажњу посветити видљивости, осветљености, дисплеј радарима са порукама, видљивој хоризонталној и исправној вертикалној сигнализацији. Имајући увид да део ученика одлази и враћа се бициклима, обезбедити приступачну и безбедну инфраструктуру. Предвидети повећану употребу лаких електричних средстава и прилагодити простор за безбедно кретање деце али и одраслих. Највећу вредност ризика страдања деце на територији града Сремска Митровица имају насељена места Кузмин, Сремска Митровица, Шашинци, (средњи ниво ризика).

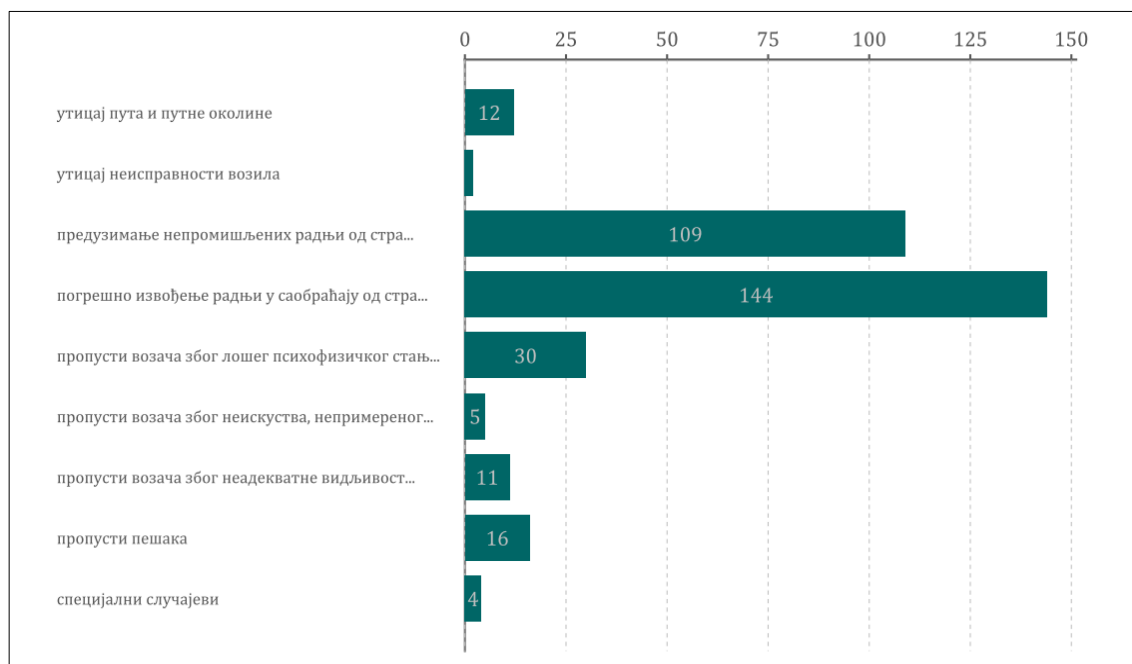
1.3.3. Аутоматска детекција прекршаја у насељеним местима

Тежити ка што већој покривености саобраћајница камерама за аутоматску детекцију прекршаја а нарочито брзине, имајући у виду да је брзина доминантан утицајни фактор на настанак саобраћајних незгода као и на смртни исход као последицу. Претходно реализовати студије које ће на бази науке и струке идентификовати места и приоритете у овом процесу.

1.3.4. Развој саобраћајне културе у насељеним местима

Укључивањем месних заједница, удружења грађана, задруга, познатијих породица у насељеним местима, локалних медија и других субјекта система по насељеним местима, неопходно је развијати саобраћајну културу поштовања прописа као и указивати на последице и одговорност сваког појединца у систему. Убедљиво најдоминантније групе утицајних фактора препознатих у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима у 2021. години су „Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ и Предузимање непромишљених радњи у саобраћају од стране возача“, (Слика 9.2.1.2.). Дакле, највећи потенцијал за повећање безбедности је дефинитивно на повећању поштовања прописа од стране возача. Подаци из Агенције за безбедност саобраћаја говоре да возачи који

понављају више пута прекршаје, не чине то због незнања него зато што свесно крше прописе и правила која знају. Развојем културе у саобраћају и повећањем свести о значају безбедности, стварају се нове генерације безбедних младих учесника у саобраћају. Реализацијом промотивних активности на територији сваког насељеног места Града Сремске Митровице које су прилагођене могућностима и културолошко географским специфичностима, могу се постићи највећи резултати. С обзиром да кампање и активности о безбедности у саобраћају на неке учеснике у саобраћају уопште не утичу, неопходно је обезбедити услове за доследно спровођење законских прописа од стране припадника саобраћајне полиције. У сваком насељеном месту потребно је организовати редовне контроле саобраћаја, праћење понављања небезбедног понашања појединаца у саобраћају и исте санкционисати у складу са законом.



Слика 9.2.1.2. Групе утицајних фактора препознатих у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима, 2021. година



1.3.5. Општи преглед ризика по насељеним местима

Деца: Највећу вредност ризика страдања деце на подручју Града Сремска Митровица имају насељена места Кузмин, Сремска Митровица, Шашинци, (средњи ниво ризика).

Млади учесници у саобраћају (15-30 година): Највећу вредност ризика страдања младих на подручју Града Сремска Митровица имају насељена места Засавица II, Ноћај, Кузмин, (висок ниво ризика).

Пешаци: Највећу вредност ризика страдања пешака на подручју Града Сремска Митровица имају насељена места Босут, Лаћарак, Раденковић, (висок ниво ризика)

Бициклисти: Највећу вредност ризика страдања бициклиста на подручју Града Сремска Митровица имају насељена места Засавица II, Салаш Ноћајски, Сремска Митровица, (висок ниво ризика).

Мотоциклисти: Највећу вредност ризика страдања мотоциклиста на подручју Града Сремска Митровица имају насељена места Кузмин, Лежмир, Раденковић, (висок ниво ризика).

Возачи и путници у ПА: Највећу вредност ризика страдања у путничким аутомобилима на подручју Града Сремска Митровица имају насељена места Засавица II, Гргуревци, Јарак, (висок ниво ризика).

Старији учесници у саобраћају: Највећу вредност ризика страдања лица старијих од 65 година на територији Града Сремска Митровица имају насељена места Босут, Лаћарак, шири центар Града Сремска Митровица.

Расподела саобраћајних незгода по конкретним деоницама, 2021. година: Најугроженија деоница пута у 2021. години је Кузмин (Ср. Митровица) - Ср. Митровица (Манђелос) са укупно 57 саобраћајних незгода, затим Кузмин (Ср.Митровица) – граница СРБ/БиХ



ГРАД СРЕМСКА МИТРОВИЦА



(Сремска Рача) са укупно 17 саобраћајних незгода и Ср. Митровица (Јарак) – Јарак са укупно 15 саобраћајних незгода. Остале деонице имају мањи број незгода.

Имајући у виду горе наведене основне податке о најизраженијим ризицима на територији Града Сремска Митровица, неопходно је детаљније сагледати проблеме кроз одговарајуће свеобухватне студије и анализу проблема на терену у сваком насељеном месту и решавати их системски по приоритетима. Активности планиране у табели акционог плана треба да се реализују и на подручју насељених места на територији Града Сремска Митровица у складу са истакнутим проблемима.

Акциони план:	Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Града Сремска Митровица за период од 2023. до 2027. Године
Предлагач:	Град Сремска Митровица
Координација и извештавање:	Савет за координацију послова безбедности саобраћаја

Општи циљ 1: Смањен броја погинулих и тешко повређених лица и без погинуле деце (0-14).						
Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја						
Показатељ (и) на нивоу општег циља (<i>показатељ ефекта</i>)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у последњој години АП	Последња година важења АП
Број погинулих лица у саобраћају	број	Јавна база АБС	10	2021	7	2027
Број тешко повређених лица у саобраћају	број	Јавна база АБС	44	2021	30	2027
Број погинуле деце у саобраћају	број	Јавна база АБС	0	2021	0	2027

Стуб 1. Мултимодални транспорт и планирање намене површина

Посебни циљ 1.1: Успоставити „приступ безбедног система“ и повећати удео мултимодалног транспорта у Сремској Митровици							
Институција одговорна за координацију и извештавање:							
Показатељ(и) на нивоу посебног циља (<i>показатељ исхода</i>)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у години 2025	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Успостављен концепт „Приступ безбедног система“	Оцена	Експертска оцена (1-10)	Није мерено	2022	3	4	7

Мера 1.1.1: Креирање окружења које пружа подршку успостављању концепта „Пристап безбедног система“							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Став о концепту „приступ безбедном систему“	Оцена	Експертска оцена (1-10)	Није мерено	2022	3	4	7

Извор финансирања мере ¹	Веза са програмским буџетом ²	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ³⁴				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК (Наплате од новчаних казни)		1400	1400	1400	1400	1400

¹ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

² Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

³ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

⁴ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ⁵	Веза са програмским буџетом ⁶	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ⁷				
						2023	2024	2025	2026	2027
1.1.1.1 Истраживање ставова о концепту „приступ безбедног система“ у Сремској Митровици	СКПБС		2027	ННК						
1.1.1.2 Припрема концепта „приступ безбедног система“ у Сремској Митровици	СКПБС		2027	ННК						
1.1.1.3 Информисање, едукација и кампања у вези са концептом „приступ безбедног система“ у Сремској Митровици	СКПБС		2027	ННК						
1.1.1.4 Имплементација концепта	СКПБС		2027	ННК						

⁵ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁶ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁷ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

„приступ безбедног система“ у Сремској Митровици										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Мера 1.1.2: Подстицање мултимодалног транспорта и планирања коришћења саобраћајница							
Институција одговорна за реализацију: ТКПБС							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години t+1	Циљана вредност у години t+2	Циљана вредност у последњој години АП
Став о концепту „мултимодалног транспорта и планирања коришћења саобраћајница“	Оцена	Експертска оцена (1-10)	Није мерено	2022	3	4	7

Извор финансирања мере ⁸	Веза са програмским буџетом ⁹	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ¹⁰¹¹				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		1750	1750	1750	1750	1750

⁸ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁹ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

¹⁰ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

¹¹ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ¹²	Веза са програмским буџетом ¹³	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ¹⁴				
						2023	2024	2025	2026	2027
1.1.2.1 Истраживање и анализа постојећег саобраћаја и степена мултимодалности.	СКПБС		2027	ННК						
1.1.2.2 Подизање свести о значају мултимодалног транспорта код субјеката безбедности саобраћаја у Сремској Митровици	СКПБС		2027	ННК						
1.1.2.3 Планирање могућих промена за подстицање мултимодалног транспорта	СКПБС		2027	ННК						
1.1.2.4 Промоције употребе бицикала, јавног превоза и пешачења	СКПБС		2027	ННК						
1.1.2.5 Увођење ограничења кретања употребе моторних возила у ужем центру града	СКПБС		2027	ННК						

¹² Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

¹³ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

¹⁴ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

Посебни циљ 1.2: Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују							
Институција одговорна за координацију и извештавање:							
Показатељ(и) на нивоу посебног циља <i>(показатељ исхода)</i>	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у години 2025	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Успостављен концепт „Приступ безбедног система“	Оцена	Експертска оцена (1-10)	Није мерено	2022	3	4	7

Мера 1.2.1: Одређивање тима за праћење спровођења стратегије							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере <i>(показатељ резултата)</i>	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Став о концепту „приступ безбедном систему“	Оцена	Експертска оцена (1-10)	Није мерено	2022	3	4	7

Извор финансирања мере ¹⁵	Веза са програмским буџетом ¹⁶	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ¹⁷¹⁸				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		700	700	700	700	700

Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетака активности	Извор финансирања ¹⁹	Веза са програмским буџетом ²⁰	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ²¹				
						2023	2024	2025	2026	2027
1.2.1.1 Дефинисање процедура и избор чланова	СКПБС		2027	ННК						
1.2.1.2 Редовно праћење и извештавање о спровођењу стратегије	СКПБС		2027	ННК						

¹⁵ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

¹⁶ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

¹⁷ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

¹⁸ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

¹⁹ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

²⁰ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

²¹ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

Мера 1.2.2: Јачање капацитета у области безбедности саобраћаја							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Став о концепту „приступ безбедном систему“	Оцена	Експертска оцена (1-10)	Није мерено	2022	3	4	7

Извор финансирања мере ²²	Веза са програмским буџетом ²³	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ²⁴²⁵				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		2200	2200	2200	2200	2200

Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ²⁶	Веза са програмским буџетом ²⁷	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ²⁸				
						2023	2024	2025	2026	2027

²² Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

²³ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

²⁴ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

²⁵ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

²⁶ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

²⁷ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

²⁸ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

		активност и								
1.2.2.1 Едукација наставног особља у предшколском и школском образовању	СКПБС		2027	ННК						
1.2.2.2 Обезбеђење приручника за рад са децом као и едукативно промотивног материјала	СКПБС		2027	ННК						
1.2.2.3 Рад Савета за координацију послова безбедности саобраћаја и учешће на стручним скуповима, семинарима и конференцијама	СКПБС		2027	ННК						

Стуб 2. Безбедна путна инфраструктура

Посебни циљ 2.1: Минимизиран допринос пута и путне инфраструктуре на настанак саобраћајних незгода								
Институција одговорна за координацију и извештавање:СКПБС								
Показатељ(и) на нивоу посебног циља (<i>показатељ исхода</i>)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у години 2025	Циљана вредност у последњој години АП - 2027	
Утицај пута на саобраћајне незгоде са смртним исходом и тешким телесним повредама	Проценат (%)	Интегрисана база АБС	Није мерено	2023			Смањење за 20%	

Мера 2.1.1: Успостављање процеса праћења утицаја пута на настанак саобраћајних незгода							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10

Извор финансирања мере ²⁹	Веза са програмским буџетом ³⁰	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ^{31,32}				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		1600	1600	1600	1600	1600

Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ³³	Веза са програмским буџетом ³⁴	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ³⁵				
						2023	2024	2025	2026	2027

²⁹ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

³⁰ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

³¹ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

³² Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

³³ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

³⁴ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

³⁵ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

2.1.1.1 Спровођење дубинских анализа саобраћајних незгода са смртним исходом, у складу са националном методологијом	СКПБС		2027	ННК						
2.1.1.2 Анализа података о саобраћајним незгодама где је пут био фактор настанка или доприноса последицама саобраћајних незгода	СКПБС		2027	ННК						
2.1.1.3 Идентификација опасних места на путевима са предлогом мера за њихову санацију	СКПБС		2027	ННК						

Мера 2.1.2: Успостављање мреже безбедне бициклическе инфраструктуре							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10

Извор финансирања мере ³⁶		Веза са програмским буџетом ³⁷		Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ³⁸³⁹						
				У години 2023		У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027	
Приходи из ННК				4300		4300	4300	4300	4300	
Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ⁴⁰	Веза са програмским буџетом ⁴¹	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ⁴²				
						2023	2024	2025	2026	2027
2.1.2.1 Анализа постојећег стања мреже бициклическе инфраструктуре	СКПБС		2027	ННК						
2.1.2.2 Планирање унапређења безбедности бициклическе инфраструктуре	СКПБС		2027	ННК						
2.1.2.3 Пројектовање санације и изградње нових коридора бициклическе инфраструктуре	СКПБС		2027	ННК						
2.1.2.4 Изградња и санација мреже бициклическе инфраструктуре	СКПБС		2027	ННК						

³⁶ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретних донатора.

³⁷ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

³⁸ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

³⁹ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

⁴⁰ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретних донатора.

⁴¹ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁴² Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

2.1.2.5 Изградња безбедних паркиралишта за бицикле и лака електрична возила	СКПБС		2027	ННК						
2.1.2.6 Анализа могућности, увођење и обележавање бициклистичких трака на коловозу.	СКПБС		2027	ННК						
2.1.2.7 Анализа и санација мреже безбедних путева и коридора за кретање деце од школе до куће	СКПБС		2027	ННК						
2.1.2.8 Анализа безбедности бициклиста са предлогом мера	СКПБС		2027	ННК						

Мера 2.1.3: Успостављање безбедних и приступачних простора за кретање пешака							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10

Извор финансирања мере ⁴³	Веза са програмским буџетом ⁴⁴	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ⁴⁵⁴⁶				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		2700	2700	2700	2700	2700

Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ⁴⁷	Веза са програмским буџетом ⁴⁸	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ⁴⁹				
						2023	2024	2025	2026	2027
2.1.3.1 Анализа постојећег стања простора за кретање пешака	СКПБС		2027	ННК						
2.1.3.2 Планирање унапређења безбедности пешака	СКПБС		2027	ННК						
2.1.3.3 Пројектовање санације и изградње нових простора за кретање пешака	СКПБС		2027	ННК						
2.1.3.4 Изградња и санација мреже	СКПБС		2027	ННК						

⁴³ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁴⁴ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁴⁵ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

⁴⁶ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

⁴⁷ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁴⁸ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁴⁹ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

путева за безбедно кретање пешака										
2.1.3.5 Анализа безбедности пешака са предлогом мера	СКПБС		2027	ННК						

Мера 2.1.4: Успостављање безбедних и уређених зона школа								
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја								
Период спровођења: 2023-2027					Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:								
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027	
Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10	

Извор финансирања мере ⁵⁰	Веза са програмским буџетом ⁵¹	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ⁵²⁵³				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		3200	3200	3200	3200	3200

Назив активности:						Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ⁵⁶
-------------------	--	--	--	--	--	--

⁵⁰ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁵¹ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁵² Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

⁵³ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

⁵⁶ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ⁵⁴	Веза са програмским буџетом ⁵⁵	2023	2024	2025	2026	2027
2.1.4.1 Анализа постојећег стања безбедности „Зона школа“	СКПБС		2027	ННК						
2.1.4.2 Планирање унапређења безбедности „Зона школа“	СКПБС		2027	ННК						
2.1.4.3 Пројектовање санације и изградње „Зона школа“	СКПБС		2027	ННК						
2.1.4.4 Изградња и санација „Зона школа“	СКПБС		2027	ННК						
2.1.4.5 Идентификација опасних места у близини школе	СКПБС		2027	ННК						
2.1.4.6 Идентификација и анализа безбедних школских путева у близини школа	СКПБС		2027	ННК						

⁵⁴ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁵⁵ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

Мера 2.1.5: Унапређење безбедности саобраћајне инфраструктуре							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10

Извор финансирања мере ⁵⁷	Веза са програмским буџетом ⁵⁸	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ⁵⁹⁶⁰				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		3200	3200	3200	3200	3200

Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ⁶¹	Веза са програмским буџетом ⁶²	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ⁶³				
						2023	2024	2025	2026	2027

⁵⁷ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁵⁸ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁵⁹ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

⁶⁰ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

⁶¹ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁶² Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁶³ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

2.1.5.1 Анализа, предлог мера и санација путно пружних прелаза	СКПБС		2027	ННК						
2.1.5.2 Анализа потреба и могућности као и имплементација система аутоматске детекције саобраћајних прекршаја	СКПБС		2027	ННК						
2.1.6.3 Анализа, предлог мера и санација коридора, путева и уличних прилаза за особе са инвалидитетом	СКПБС		2027	ННК						
2.1.7.4 Анализа црних тачака и опасних деоница путева са предлогом мера за унапређење безбедности	СКПБС		2027	ННК						
2.1.7.5 Санација црних тачака и опасних деоница путева	СКПБС		2027	ННК						
2.1.7.6 Управљање брзинама уградњом дигиталних мерача брзина и успоривача саобраћаја на ризичним деоницама	СКПБС		2027	ННК						

Стуб 3. Безбедна возила

Посебни циљ 3.1: Минимизиран утицај возила на настанак саобраћајних незгода са смртним исходом и тешким телесним повредама учесника у саобраћају.							
Институција одговорна за координацију и извештавање:							
Показатељ(и) на нивоу посебног циља (<i>показатељ исхода</i>)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у години 2025	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10

Мера 3.1.1: Смањење учешће моторних возила као утицајног фактора на настанак незгода на подручју Сремска Митровица							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере (<i>показатељ резултата</i>)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2024	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Проценат смањења учешћа моторних возила као утицајног фактора на настанак незгода	Проценат (%)	Интегрисана база података	1	СУМ (2017-2022)			0,5

Извор финансирања мере ⁶⁴	Веза са програмским буџетом ⁶⁵	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ⁶⁶⁶⁷				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		2450	2450	2450	2450	2450

Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ⁶⁸	Веза са програмским буџетом ⁶⁹	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ⁷⁰				
						2023	2024	2025	2026	2027
3.1.1.1 Анализа утицаја возила на настанак и последицу саобраћајних незгода на подручју Сремска Митровица	СКПБС		2027	ННК						
3.1.1.2 Израда студије са предлогом мера за смањење утицаја возила на настанак саобраћајних незгода	СКПБС		2027	ННК						
3.1.1.3 Промоција коришћења лаких електричних возила за	СКПБС		2027	ННК						

⁶⁴ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁶⁵ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁶⁶ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

⁶⁷ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

⁶⁸ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁶⁹ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁷⁰ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

обављање кратких путовања										
3.1.1.4 Анализа постојећег стања јавног градског и приградског превоза са аспекта привлачности и приступачности са предлогом мера за унапређење	СКПБС		2027	ННК						
3.1.1.5 Имплементација предлога за унапређење јавног превоза са циљем смањења коришћења путничких аутомобила за путовања.	СКПБС		2027	ННК						
3.1.1.6 Промоција коришћења возила на алтернативна горива и стварање услова за њихову употребу као и возила са савременом опремом за активну и пасивну безбедности	СКПБС		2027	ННК						
3.1.1.7 Субвенционисање куповине лаких електричних возила	СКПБС		2027	ННК						

Стуб 4. Безбедно коришћење путева

Посебни циљ 4.1: Повећање свести о значају поштовања прописа у саобраћају.							
Институција одговорна за координацију и извештавање:							
Показатељ(и) на нивоу посебног циља <i>(показатељ исхода)</i>	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у години 2025	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10

Мера 4.1.1: Унапређење саобраћајног образовања и васпитања деце							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере <i>(показатељ резултата)</i>	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10

Извор финансирања мере ⁷¹	Веза са програмским буџетом ⁷²	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ⁷³⁷⁴				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		1400	1400	1400	1400	1400

Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ⁷⁵	Веза са програмским буџетом ⁷⁶	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ⁷⁷				
						2023	2024	2025	2026	2027
4.1.1.1 Организација такмичења у области саобраћаја	СКПБС		2027	ННК						
4.1.1.2 Спровођење кампања о важности превоза деце у дечијим ауто седиштима	СКПБС		2027	ННК						
4.1.1.3 Набавка седишта за децу и едукација родитеља о правилној употреби седишта	СКПБС		2027	ННК						
4.1.1.4 Анализа безбедности деце у	СКПБС		2027	ННК						

⁷¹ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁷² Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁷³ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

⁷⁴ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

⁷⁵ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁷⁶ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁷⁷ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

саобраћају са предлогом мера										
------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Мера 4.1.2: Унапређење поштовања ограничења брзине							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10

Извор финансирања мере ⁷⁸	Веза са програмским буџетом ⁷⁹	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ⁸⁰⁸¹				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		1400	1400	1400	1400	1400

Назив активности:	Орган који спроводи	Органи партнери у	Рок за завршетак	Извор финансирања ⁸²	Веза са програмским	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ⁸⁴				
						2023	2024	2025	2026	2027

⁷⁸ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁷⁹ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁸⁰ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

⁸¹ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

⁸² Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁸⁴ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

	активнос т	спровође њу активност и	активнос ти		буџетом 83					
4.1.1.1 Анализа постојећег стања процента прекорачења брзине и доприноса настанку незгода	СКПБС		2027	ННК						
4.1.1.2 Реализација студије о мерама за повећање процента поштовања ограничења брзине	СКПБС		2027	ННК						
4.1.1.3 Реализација кампања за промоцију значаја поштовања ограничења брзине	СКПБС		2027	ННК						
4.1.1.4 Спровођење едукација о важности поштовања ограничења брзине кретања	СКПБС		2027	ННК						

Мера 4.1.3: Унапређење безбедности деце, младих лица, возача трактора и лица 65+								
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја								
Период спровођења: 2023-2027					Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:								
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027	

⁸³ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10
Извор финансирања мере ⁸⁵	Веза са програмским буџетом ⁸⁶	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ⁸⁷⁸⁸					
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027	
Приходи из ННК		1750	1750	1750	1750	1750	

Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ⁸⁹	Веза са програмским буџетом ⁹⁰	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ⁹¹				
						2023	2024	2025	2026	2027
4.1.3.1 Анализа постојећег стања безбедности деце, младих лица и лица 65+	СКПБС		2027	ННК						
4.1.3.2 Анализа постојећег стања безбедности возача трактора	СКПБС		2027	ННК						
4.1.3.3 Едукација угрожених учесника о значају безбедног	СКПБС		2027	ННК						

⁸⁵ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁸⁶ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁸⁷ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

⁸⁸ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

⁸⁹ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁹⁰ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁹¹ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

понашања у саобраћају										
4.1.3.4 Реализација кампања и стручних скупова	СКПБС		2027	ННК						
4.1.3.5 Едукација родитеља и припрема водича за родитеље	СКПБС		2027	ННК						

Стуб 5. Деловање након саобраћајне незгоде

Посебни циљ 5.1: Успостављен систем ефикасног и ефективног одговора након саобраћајне незгоде							
Институција одговорна за координацију и извештавање:							
Показатељ(и) на нивоу посебног циља (показатељ исхода)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у години 2025	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10

Мера 5.1.1: Опремање јединица за брзо о квалитетно реаговање након саобраћајне незгоде							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Експертска оцена	Оцена (1-10)	Резултат оцењивања	Није мерено	2023		7	10

Извор финансирања мере ⁹²	Веза са програмским буџетом ⁹³	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ⁹⁴⁹⁵				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		3600	3600	3600	3600	3600

Назив активности:	Орган који спроводи активност	Органи партнери у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ⁹⁶	Веза са програмским буџетом ⁹⁷	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ⁹⁸				
						2023	2024	2025	2026	2027
5.1.1.1 Анализа опремљености службе хитне медицинске помоћи	СКПБС		2027	ННК						
5.1.1.2 Опремање службе хитне медицинске помоћи	СКПБС		2027	ННК						
5.1.1.3 Анализа опремљености ватрогасно спасилачких јединица са опремом за	СКПБС		2027	ННК						

⁹² Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁹³ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁹⁴ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

⁹⁵ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

⁹⁶ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

⁹⁷ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

⁹⁸ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

деловање након саобраћајне незгоде										
5.1.1.4 Опремање ватрогасно спасилачких јединица опремом за деловање након саобраћајне незгоде	СКПБС		2027	ННК						
5.1.1.5 Анализа опремљености јединица саобраћајне полиције са опремом за контролу и регулисање саобраћаја	СКПБС		2027	ННК						
5.1.1.6 Опремање јединица саобраћајне полиције са опремом за контролу и регулисање саобраћаја	СКПБС		2027	ННК						

Мера 5.1.2: Изградња капацитета за реаговање нестручним лицима (немедицинским особљем)							
Институција одговорна за реализацију: Савет за координацију послова безбедности саобраћаја							
Период спровођења: 2023-2027				Тип мере: Информативно-едукативне			
Прописи које је потребно изменити/усвојити за спровођење мере:							
Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)	Јединица мере	Извор провере	Почетна вредност	Базна година	Циљана вредност у години 2023	Циљана вредност у 2025 години	Циљана вредност у последњој години АП - 2027
Спроведене обуке	Број обука	Извештај СКПБС	Није мерено		5	15	25

Извор финансирања мере ⁹⁹	Веза са програмским буџетом ¹⁰⁰	Укупна процењена финансијска средства у 000 дин. ¹⁰¹¹⁰²				
		У години 2023	У години 2024	У години 2025	У години 2026	У години 2027
Приходи из ННК		1400	1400	1400	1400	1400

Назив активности:	Орган који спровод и активност	Органи партнер и у спровођењу активности	Рок за завршетак активности	Извор финансирања ¹⁰³	Веза са програмским буџетом ¹⁰⁴	Укупна процењена финансијска средства по изворима у 000 дин. ¹⁰⁵				
						2023	2024	2025	2026	2027
5.1.2.1 Анализа образовне потребе (потребе за обукама) за нестручна лица односно немедицинско особље.	СКПБС		2027	ННК						
5.1.2.2 Спровођење обуке и тренинга за нестручна лица	СКПБС		2027	ННК						
5.1.2.3 Промоција значаја пружања прве помоћи и брзог и правилног реаговања након саобраћајне	СКПБС		2027	ННК						

⁹⁹ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

¹⁰⁰ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

¹⁰¹ Финансијска средства се процењују на нивоу мере, није потребно процењивати их на нивоу активности.

¹⁰² Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

¹⁰³ Навести један од извора финансирања : буџетска средства, из кредита, донаторска средства, ИПА, итд. У случају донаторских средстава, обавезно је навођење конкретног донатора.

¹⁰⁴ Шифра програма и програмске активности или пројекта у оквиру ког се обезбеђују средства

¹⁰⁵ Са звездицом су означена средства која нису у потпуности обезбеђена

незгоде код широке популације										
5.1.2.4 Спровођење обука из прве помоћи у складу са узрастом деце у школама а према примерима најбоље праксе развијених земаља (В. Британија, Холандија , Шведска, Норвешка)	СКПБС		2027	ННК						