



**СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА
ОПШТИНЕ СРБОБРАН
ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2025. ГОДИНЕ**

САДРЖАЈ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ СРБОБРАН

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| ПРЕДГОВОР: | 4 |
| 1. УВОД | 8 |
| 1.1. ОПШТИНА СРБОБРАН | 11 |
| 1.2. ПРАВНИ ОКВИРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА | 15 |
| 1.3. Активности након саобраћајне незгоде – стање одзива хитних служби након саобраћајне незгоде | 21 |
| 2. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ СРБОБРАН | 23 |
| 2.1. ВРЕМЕНСКА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА | 27 |
| 2.1.1. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО МЕСЕЦИМА У ТОКУ ГОДИНЕ | 27 |
| 2.1.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО ДАНИМА У ТОКУ НЕДЕЉЕ | 29 |
| 2.1.3. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО ЧАСОВИМА У ТОКУ ДАНА | 30 |
| 2.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО СТАРОСНОЈ ДОБИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ | 31 |
| 2.3. СВОЈСТВА СТРАДАЛИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ | 33 |
| 2.4. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ОДНОСУ НА КАТЕГОРИЈУ ВОЗИЛА | 33 |
| 2.5. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА ПОЛУ УЧЕСНИКА | 35 |
| 2.6. ПРОСТОРНА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА | 36 |
| 3. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА | 42 |
| 4. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА | 45 |
| 5. СТЕПЕН УГРОЖЕНОСТИ У САОБРАЋАЈУ | 47 |
| 6. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА | 50 |
| 7. НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ 2015-2020 | 54 |
| 8. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ | 56 |
| 9. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА | 61 |
| 9.1. ПРВИ СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА 61 | |
| 9.2. ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ | 62 |
| 9.3. ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА | 62 |
| 9.4. ЧЕТВРТИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ | 63 |
| 9.5. ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ | 64 |
| 10. НАЧЕЛА | 65 |
| 11. КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ СРБОБРАН У СПРОВОЂЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ ДО 2025. ГОДИНЕ | 67 |

| | | |
|------------|------------------------------------------|------------------|
| 12. | <i>НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ</i> | <i>69</i> |
| 13. | <i>ПРАЋЕЊЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ.....</i> | <i>71</i> |
| 14. | <i>ЛИТЕРАТУРА.....</i> | <i>72</i> |

ПРЕДГОВОР:

Посматрајући безбедност у саобраћају, охрабрујући је податак да је од 1997. године број саобраћајних незгода и број погинулих у сталном опадању. саобраћај данас представља једну од најзначајнијих делатности за живот човека, али упоредо са порастом степена моторизације повећавају и негативни ефекти саобраћаја. Један од циљева савременог друштва је да одговори на питање „Како смањити или потпуно елиминисати негативне ефекте саобраћаја на живот људи?“. Тренутни ниво техничког и технолошког развоја друштва не омогућава потпуну елиминацију свих негативних ефеката, односно достизање потпуно безбедног нивоа саобраћајних процеса, али постоји реална могућност за њихово значајно смањење.

Чланом 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020- др. закон) прописано је да Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Националним планом.

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

Предуслов за стратешко и системско управљање безбедности саобраћаја на националном нивоу је управљање безбедношћу саобраћаја на локалном нивоу, што је дефинисано и Законом о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020- др. закон). Закон предвиђа да јединица локалне самоуправе донесе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју, а у складу са националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима.

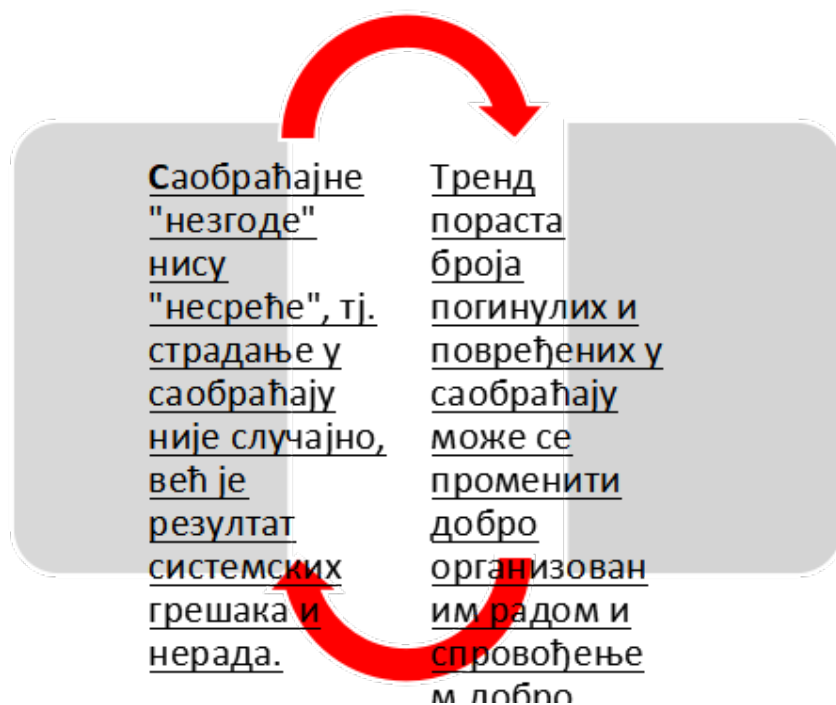
Законом је истакнута значајна улога локалне самоуправе у систему безбедности саобраћаја, креиран је амбијент у којем је локална самоуправа кроз тело за безбедност саобраћаја носилац и координатор свих активности безбедности саобраћаја. Законом је препозната обавеза локалне самоуправе да донесе Стратегију безбедности саобраћаја

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

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

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

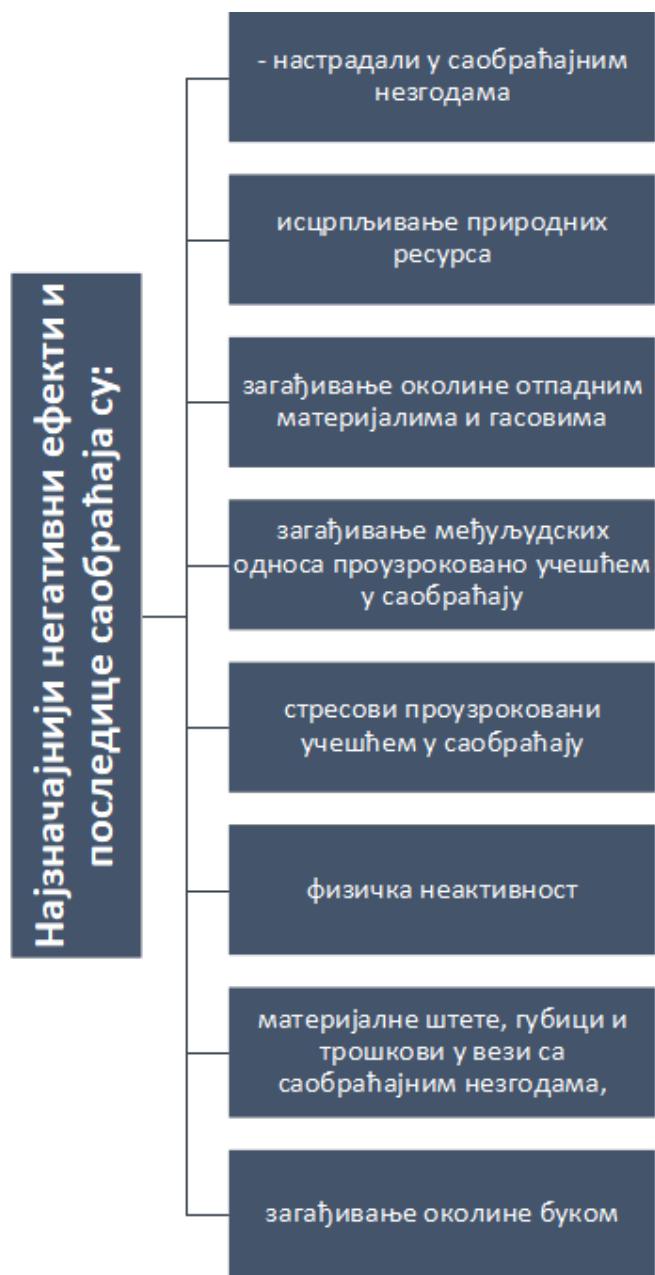
Саобраћајне незгоде представљају најзначајнији облик небезбедности саобраћаја због чега су препознате широм света као глобални, здравствени, друштвени и економски проблем. Према подацима Светске здравствене организације, у свету, у саобраћајним незгодама, живот изгуби 1.25 милиона људи годишње, што чини преко 3.000 смртних случајева дневно. Повреде у саобраћајним незгодама су тренутно водећи



узрок смрти у старосној групи од 15 до 29 године.

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

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



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

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

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

Међутим, унапређење стања безбедности саобраћаја на националном нивоу није могуће без унапређења стања безбедности саобраћаја на локалном нивоу, односно у општинама и градовима Републике Србије. Општина Србобран је препознала потребу за унапређењем безбедности саобраћаја доношењем одлуке о усвајању плана активности – Програм за рад општинског савета за безбедност саобраћаја на територији општине Србобран за 2022. годину у оквиру области Научно истраживачког рада у области безбедности саобраћаја предвиђена је мера: Израда стратешких докумената ЈЛС у области безбедности саобраћаја, а активност је: Израда Стратегије и акционих планова.

1. УВОД

Сврха доношења Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран за период од 2023. до 2025. године јесте упознавање са стањем безбедности саобраћаја у којем се налазимо сада, стање инфраструктуре, упознавање са ставовима и понашањем учесника у саобраћају, приказ стања безбедности саобраћаја којем тежимо и смернице којима ћемо најбрже и најлакше доћи од постојећег до жељеног стања безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран.

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

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

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

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

Колико је безбедност саобраћаја битна тема, између осталог говори и чињеница да Уједињене нације и цео свет посвећују пажњу и регулишу услове и понашање у саобраћају. Саобраћај представља неизбежни предуслов размене добара. Другим речима, саобраћај није избор појединца и без саобраћаја се не може замислити савремено друштво.

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

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

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

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



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

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

Стратешким документима се обезбеђује политички прихватљив, стручан и добро усмеравајући утицај на најважније елементе саобраћајног система. Искуства најразвијенијих земаља указују да су се одрживи позитивни резултати постигли тек успостављањем снажних заштитних система и добре сарадње између појединих елемената овог система. Неопходно је успоставити сарадњу између корисника којима саобраћај служи да остваре неке своје потребе, оних који зарађују од саобраћаја и оних чији је задатак да се брину о саобраћају.

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

општине Србобран, и предлог одговарајућих решења за унапређење безбедности саобраћајног система.

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

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

1.1. ОПШТИНА СРБОБРАН

ГЕОГРАФСКИ ПОЛОЖАЈ - Општина Србобран се налази у Војводини и заузима средишњи део Бачке на површини од 284 км². Општину чине три насеља: Србобран, Турија и Надаљ. Насеље Србобран лежи на 45° и 35' северне географске ширине и 19° и 47' источне географске дужине. Географски положај Србобрана је веома повољан. Воденим путем тј. Великим Бачким каналом, Србобран је преко Дунава и Тисе повезан са светским воденим путевима. Важна су и два сувоземна пута, који се укрштају у самом центру Србобрана. Меридијанског правца је међународни пут који повезује средњу и јужну Европу. Упоредничког правца је пут Сомбор - Бечеј, који повезује Подунавље и Потисје. Исти, упореднички правац, покрај јужне ивице насеља има и железничка пруга Сомбор-Бечеј.

Овако повољан географски положај и близина Новог Сада, утицала су да се Србобран развије у једно од већих насеља у Војводини.

Природне услове у општини Србобран чине плодно земљиште више лесне заравни и ниже лесне терасе, умерена континентална клима и обиље вода. Ови услови представљају изузетно повољне географске одлике, како за људске активности, тако и за њихово станиште.

Највеће природно богатство општине Србобран је изузетно квалитетно пољопривредно земљиште. То земљиште по педолошком саставу чине черноземи и ливадске црнице на лесној подлози.

Од подземних вода, највећи значај имају термалне воде са повољном температуром, али се оне за сада недовољно користе. Површинске воде се углавном користе за наводњавање пољопривредног земљишта, а Велики Бачки канал и за саобраћај. У површинске воде се убрајају: речица Криваја, Велики Бачки канал (у саставу хидро система Дунав-Тиса-Дунав) и баре међу којима је најпознатија Бељанска.



Слика 1.1. – Географски положај

Општина Србобран је подједнако удаљена од три државне границе (цца 75 км) са Румунијом, Мађарском и Хрватском. Смештена је између три значајна привредна центра Бачке: Врбаса, Бечеја и Новог Сада. Спојена је саобраћајницама, магистралним и регионалним путевима који омогућавају добру комуникацију са наведеним центрима и шире. Општина Србобран има добру саобраћајну повезаност са окружењем (државни пут IА реда број А1/Е-75, државни пут IБ реда број 15, државни путеви IIА реда број 100, 102 и 115), као и канал ДТД – пловни пут и могућност изградње пратећих садржаја уз саобраћајне капацитете. Државни путеви I реда сматрају се носиоцима друмског саобраћаја. Територију Општине мањим делом пресеца државни путни правац IА реда: бр. А1 (државна граница са Мађарском (прелаз Хоргош) – Нови Сад – Београд – Ниш – државна граница са Северном Македонијом (прелаз Прешево)), као и државни путни правац IБ реда: бр. 15 (државна граница са Мађарском (прелаз Бачки Брег) – Бездан – Сомбор – Кула – Врбас – Србобран – Бечеј – Нови Бечеј – Кикинда – државна граница са Румунијом (прелаз Наково)). Територијом Општине пролазе и државни путеви IIА реда: бр. 100 (Хоргош – Суботица – Бачка Топола – Мали Иђош – Србобран – Нови Сад – Сремски Карловци – Инђија – Стара Пазова - Београд) и бр. 115 (Србобран – Надаљ - Чуруг). Све саобраћајнице I и II реда су са савременим коловозним застором.

По подацима из 2011. године у општини је живело 16,317 становника, а природни прираштај је 2017. износио -8.5%. Према подацима истраживања о регистрованој запослености заснованог на комбиновању података Централног регистра обавезног социјалног осигурања и Статистичког пословног регистра број запослених у општини у 2017. години износио је 3.022 људи. У општини се налази 4 основне и 1 средња школа.

По попису становништва, домаћинстава и станова 2011. у Србији, који је проведен од 1. до 15. октобра 2011, у општини Србобран живело је укупно 16317 становника, што представља 0,23% од укупног броја становника Србије, односно 2,65% од од укупног броја становника Јужнобачки управног округа.

Од укупног броја становника у општина Србобран било је 8.009 (49,08%) мушкараца и 8.308 (50,92%) жена, што представља однос мушкараца и жена 964:1000. Просечна старост становништва била је 41,1 година, мушкараца 39,6 година, а жена 42,6 година. Удео особа старијих од 18 година је 80,8% (13.189), код мушкараца 80,3%

(6.428), а код жена 81,4% (6.761). У табели испод приказан је број становника у општини Србобран по годинама.

Табела 1.1. - број становника по годинама

| Година | Становника |
|--------------|------------|
| 1948. година | 20.082 |
| 1953. година | 19.855 |
| 1961. година | 20.414 |
| 1971. година | 19.594 |
| 1981. година | 18.573 |
| 1991. година | 17.365 |
| 2002. година | 17.855 |
| 2011. година | 16.317 |
| 2016. година | 15.718 |

Из табеле 1.1. се види да је кретање броја становништва у Србобрану сваког пута када се ради попис становништва све мањи, осим пописа 1961. године, када је нешто мањи у односу на 1953. годину. Кретање броја становника приказано је и на слици бр. 1.2.



Слика 1.2. – Број становништва у пописима

У Републици Србији је на попису 2011. године регистровано 7.186.862 становника, стога из наведеног можемо закључити да општина Србобран чини 0,23% становништва у односу на целу државу.

возила. Од укупно регистрованих возила у Републици Србији 0,2% су возила са подручја општине Србобран.

Табела 1.3. - Дужина путне мреже општине Србобран

| | Укупно | Државни путеви I ред | Државни путеви II ред | Општински путеви |
|------------------|----------|----------------------|-----------------------|------------------|
| Република Србија | 43967.02 | 3889.853 | 10040 | 30037 |
| Општина Србобран | 136 | 13 | 31 | 92 |
| % Срб у РС | 0,2920% | 0,0004% | 0,2027% | 0,3080% |

У општини Србобран има 136 km путне мреже, државни путеви чине нешто више од 44 km, док је дужина општинских путева са савременим коловозним застором 92 km. Све према подацима Републичког завода за статистику. Дужина путне мреже општине Србобран чини 0,29% укупне путне мреже Републике Србије.

У табели бр. 1.4. је приказан степен моторизације у општини Србобран и у Србији, како би се могло упоредити.

Табела 1.4. - Степен моторизације у општина Србобран

| | Општина Србобран | Република Србија |
|------------------------------------------|------------------|------------------|
| Број становника | 15.718 | 6.982.604 |
| Број регистрованих путничких возила | 5.076 | 1.999.753 |
| Путничких аутомобила на 1.000 становника | 338 | 286 |
| Становника на 1 путнички аутомобил | 3,09 | 3,49 |

У поређењу степена моторизације између Србобрана и Републике Србије, у Србобрану је степен моторизације већи од републичког просека.

1.2. ПРАВНИ ОКВИРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

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

стране, у међусобној интеракцији, повезивању и координацији активности, чине да сам систем функционише.

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

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

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



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

- ✓ Скупштина општине Србобран;
- ✓ Председник општине Србобран;
- ✓ Општинско веће;
- ✓ Општински савет за безбедност саобраћаја Србобран;
- ✓ Општинска управа;
- ✓ Управљач локалних путева;
- ✓ Предузећа која врше одржавање саобраћајница;
- ✓ Одељење за урбанизам, стамбено – комуналне послове и заштиту животне средине;
- ✓ Саобраћајна полиција – ПС Србобран;
- ✓ Предшколска установа општине Србобран;
- ✓ Основне школе на територији општине Србобран;
- ✓ Средња школа у општини Србобран;
- ✓ Ауто-школе које се налазе у општини Србобран;
- ✓ Технички прегледи који се налазе на територији општине Србобран;
- ✓ Привредна друштва и предузетници који обављају превоз на територији општине Србобран.

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

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

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

Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон) у чл. 13. предвиђа да Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Националним планом. Поред правила саобраћаја уређује институционални оквир система безбедности саобраћаја, и финансирање система. Такође, у основи се овим законом уређује део система који се односи на возаче и возила, а закон садржи и одредбе које се односе на путеве. Закон о безбедности саобраћаја уређује и права и обавезе органа

надлежних за контролу и регулисање саобраћаја, као и друге одредбе од значаја за систем безбедности саобраћаја.

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

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

Кривични законик („Службени гласник РС”, бр. 85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/2016 и 35/2019) садржи главу која одређује кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, а заштитни субјекти јесу живот односно тело људи и имовина већег обима. Инкриминисане радње јесу пре свих: непридржавање саобраћајних прописа, уништење односно оштећење саобраћајне сигнализације или опреме пута, постављање препрека на саобраћајници, несавестан надзор над стањем и одржавањем саобраћајница, и непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди.

Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, број 65/13, 13/2016, 98/2016 - УС, 91/2019 - др. закон, 91/2019, 112/2022 - УС) уређује прекршајни поступак, и прекршајне санкције. С обзиром да су најчешћи саобраћајни деликти саобраћајни прекршаји и с обзиром да су најчешћи прекршаји у Републици Србији они против безбедности саобраћаја на путевима, систем прекршајног кажњавања јесте веома значајан у репресивном делу система безбедности саобраћаја.

Закон о прекршајима познаје и хитан поступак, када се осумњичени за прекршај може одмах спровести прекршајном суду, а казна се може извршити пре правноснажности одлуке о казни. Овај институт нарочито је погодан у борби против вишеструких повратника и учинилаца најтежих прекршаја против безбедности саобраћаја.

Закон о полицији („Службени гласник РС” бр. 6/2016, 24/2018 и 87/2018.) уређује поступање саобраћајно полицијских службеника у поступку контроле и регулисања саобраћаја на путевима, односно одређује полицијска овлашћења у тим пословима.

Закон о комуналној милицији („Службени гласник РС”, број 49/2019) одређује да су послови комуналне милиције одржавање комуналног реда у шта спада одржавање реда у области „локалних путева и улица; саобраћајних ознака и сигнализације; паркирања”.

Закон о општем управном поступку "Службени гласник РС", бр. 18/2016 и 95/2018 - Аутентично тумачење) јесте системски закон који уређује поступање

управних односно извршних органа. Овај пропис примењује се у поступању органа надлежних за контролу (полиција, инспекција), али и органа надлежних за управљање безбедношћу саобраћаја односно техничко регулисање.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 – УС) уређује веома важну област обавезног осигурања и начина исплате штета из саобраћајних незгода. Овим прописом уведен је „бонус-малус” систем кажњавања и награђивања власника возила у зависности од тога да ли се њиховим возилом узрокују саобраћајне незгоде или не, што јесте мера која утиче на понашање возача.

До октобра 2014. године по основу тог закона осигуравајућа друштва су уплаћивала 1,2% бруто премије осигурања од аутоодговорности као део превентиве на посебан рачуна за увођење видео надзора на путевима. Рок важења наведене одредбе није продужен изменом закона.

Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, бр. 111/09, 92/11 и 93/12) уређује систем заштите и спасавања људи и добара од елементарних непогода и других несрећа укључујући и саобраћајне незгоде, надлежности државних органа, органа аутономних покрајина и јединица локалне самоуправе у заштити и спасавању; успоставља службу „112” која ће обезбедити функционалну интеграцију служби од интереса за заштиту и спасавање чиме ће се обезбедити координирана, брза и ефикасна интервенција ватрогасно – спасилачких јединица, хитне медицинске помоћи и саобраћајне полиције у случају саобраћајних незгода.

Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број 25/2019.) уређује систем здравствене заштите као организоване и свеобухватне делатности друштва са основним циљем да се оствари највећи могући ниво очувања и унапређења здравља грађана, спречавање и рано откривање болести, повреда и других поремећаја здравља и благовремено и ефикасно лечење и рехабилитација.

Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 88/2017, 27/2018 - др. закони, 10/2019, 6/2020 и 129/2021.) уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања. Пропис треба да пружи основ за увођење и спровођење саобраћајног образовања и васпитања деце и младих кроз наставу и остале активности, на квалитативном и квантитативном нивоу који ће обезбедити да долазеће генерације стичу ставове и имају знање неопходно за безбедно и одговорно учествовање у саобраћају.

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

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

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

Стратешки оквир безбедности саобраћаја на националном нивоу, који је од највеће важности за доношење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран за период 2023-2025 године, јесте Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период 2015-2020. године („Службени гласник РС”, број 64/2015). Важност националне Стратегије за јединице локалне самоуправе утврђена је Законом о безбедности саобраћаја на путевима, због тога што јединице локалне самоуправе имају обавезу да усагласе своје локалне стратегије са националном и као такве да их усвоје.

1.3. Активности након саобраћајне незгоде – стање одзива хитних служби након саобраћајне незгоде

У систему безбедности саобраћаја велики део активности усмерава се ка превенцији саобраћајних незгода. Системски приступ у безбедности саобраћаја усмерен је ка спречавању саобраћајних незгода, односно спречавању њихових последица, али никако не треба занемарити деловање система у случајевима када до саобраћајних незгода ипак дође. Након догађања саобраћајне незгоде најважнији допринос у смањењу њихових последица могуће је остварити кроз брзо и ефикасно реаговање хитних служби. Активности након саобраћајне незгоде почињу правовременим реаговањем свих служби које учествују у спасавању повређених након саобраћајне незгоде (саобраћајна полиција, службе хитне медицинске помоћи, ватрогасне службе, горске службе спасавања и сл.). Ове активности се настављају лечењем повређених у саобраћајним незгодама и њиховом негом у циљу што бржег опоравка.

Један од кључних елемената за смањење тежине последица по лица, насталих у саобраћајним незгодама је брзина одзива хитних служби након незгоде и ефикасно деловање тих служби у збрињавању настрадалих лица. Унапређење ефекта рада хитних служби у највећој мери остварује се кроз скраћивање времена одзива које директно повећава шансе за преживљавањем и спречавањем тежих последица саобраћајних незгода. Медицинске мобилне јединице које поседују здравствене установе могу такође утицати на могућност квалитетног, ефикасног и брзог здравственог збрињавања, а самим тим и на утицај на спасавање страдалих у саобраћајним незгодама и стварање могућности спречавања смртог и тешког телесног повређивања. Такође, систем прихватања позива, начин одзива, брзина и координисано деловање хитних служби (саобраћајне полиције, хитне медицинске помоћи, ватрогасних служби) су пресудни фактор за смањење последица насталих саобраћајних незгода, али и спречавање секундарних саобраћајних незгода.

На основу података Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије добијених реализацијом пројекта снимања индикатора безбедности саобраћаја на путевима, у оквиру којих је извршено и прикупљање података о временима одзива служби хитних медицинских помоћи на територији Републике Србије, ХМП (хитна медицинска помоћ) који износи 9,57 минута.

Човек, као један од фактора безбедности саобраћаја, у свакој саобраћајној ситуацији пројектује своја знања, личност, вештине и ставове. Ставови доминантно утичу на понашање учесника у саобраћају, а самим тим и на безбедност саобраћаја. Стога, веома је битно колико и на који начин се приступа изградњи и корекцији ставова учесника у саобраћају. Ставови у понашању се изграђују и укоренењу од рођења, а ставови о понашању у саобраћају креирају се практично од првих самосталних корака детета, кроз породицу, кроз образовни систем, кроз пословну политику на месту рада и сл. Иницијалну, најважнију улогу у томе има породица, васпитачи, најранија искуства и добри узор, али и остали појединци или институције које имају директан или индиректан утицај на ставове учесника у саобраћају. Прихватање друштвених норми и позитивних ставова је дуг процес који треба усмеравати од периода одрастања, јер свака накнадна корекција кроз друштвени систем и окружење захтева значајно додатно ангажовање, а тешко остварује трајан ефекат на ставове појединца. Познавање ставова о саобраћају, правилима, прописима, међусобним односима учесника у саобраћају и ризицима којима су учесници у саобраћају изложени, неопходно је за процену ефеката саобраћајно техничких мера, процену њиховог схватања и прихватања од стране учесника у саобраћају, али и за процену најефикаснијих модела едукације и јавног информисања који могу утицати на унапређење ових ставова. Ставови учесника у саобраћају представљају један од чинилаца стања безбедности саобраћаја који може да допринесе препознавању најефикаснијих мера унапређења.

Изузетно је важно редовно спроводити истраживања о већ изграђеним ставовима о ризицима у саобраћају и пратити резултате како би се установио и пратио тренд побољшања или погоршања стања. На овај начин, могуће је идентификовати области у којима је потребно деловати и унапредити ставове које учесници у саобраћају на територији општине Србобран имају.

Постојећа пракса у Републици Србији је да ставове учесника у саобраћају прати са националног нивоа Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије. Агенција је у досадашњем раду реализовала истраживања ставова ученика у саобраћају, при чему су резултати доступни за територијалне јединице према полицијским управама. Како би се што квалитетније дефинисало стање безбедности саобраћаја на нивоу државе, потребно је да се истраживања о ставовима спроводе на нивоу сваке локалне самоуправе, а не само на нивоу полицијских управа. На овај начин биле би препознате специфичности у понашању које грађани локалних самоуправа имају и у оквиру једне полицијске управе. Праћењем и објављивањем резултата истраживања могуће је поредити локалне самоуправе са суседним локалним самоуправама у њиховом округу/региону, али и рангирање у односу на све локалне самоуправе у држави. Земље чланице Европске уније препознале су значај исправних ставова учесника у саобраћају о темама безбедности саобраћаја и успоставиле међународни пројекат под називом SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe).

2. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ СРБОБРАН

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

Заједнички проблеми већине општина обухватају следеће:

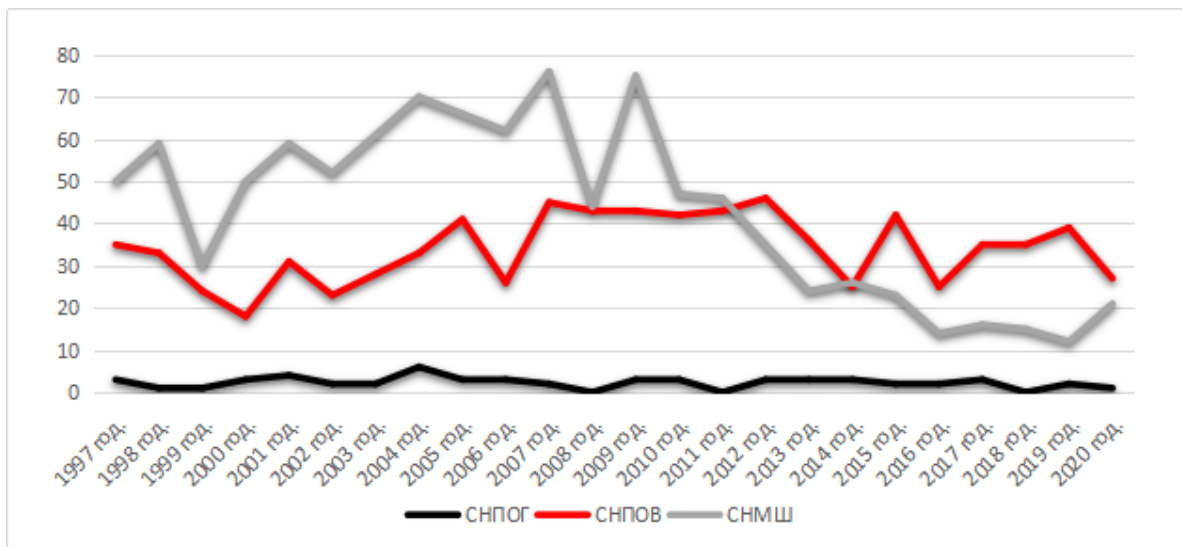
- прекорачење ограничења брзине,
- младе возаче,
- преоптерећеност возила,
- лоше стање путева,
- неискусне возаче,
- коришћење мобилних телефона у саобраћају,
- вожња под утицајем алкохола,
- учествовање у саобраћају под утицајем алкохола,
- незгоде на раскрсницама,
- техничко стање возила,
- умор,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



Праћење апсолутних показатеља безбедности саобраћаја (број и последице саобраћајних незгода) представља један од најчешће коришћених елемената за праћење стања безбедности саобраћаја на одређеном подручју, планирање мера и активности и праћење ефеката примењених мера. Имајући наведено у виду, извршена је анализа

стања безбедности саобраћаја за различите категорије учесника у саобраћају у односу на својство учешћа, категорију возила у којој су се налазили и старост учесника.

За сваку од посматраних категорија учесника у саобраћају су приказани основни подаци о стању безбедности саобраћаја и околностима настанка саобраћајних незгода у којима су учествовали. У табели 2.1. приказано је стање безбедности саобраћаја у општини Србобран од 1997. године. Приказан је број саобраћајних незгода са погинулим, повређеним и са материјалном штетом.



Слика 2.1. – Број саобраћајних незгода и последица

Са графика изнад се види да нема значајног тренда смањења саобраћајних незгода са погинулима и са повређенима, док постоји тренд смањења саобраћајних незгода са материјалном штетом. Од 2012. године је број саобраћајних незгода са материјалном штетом нижи, осим 2014. године, од броја саобраћајних незгода са повређенима на путевима општине Србобран.

У табели 2.1. приказано је стање безбедности саобраћаја у протекле 24 године (период од 1997. до 2020. године). У протекле 24 године на путевима општине Србобран догодило се 1906 саобраћајних незгода, највише са материјалном штетом 1033, затим са повређенима 818 и у 55 саобраћајних незгода последица је била смрт учесника у саобраћају.

Табела 2.1. Број саобраћајних незгода

| Година | СНПОГ | СНПОВ | СННАС | СНМШ | СНУК |
|-----------|-------|-------|-------|------|------|
| 1997 год. | 3 | 35 | 38 | 50 | 88 |
| 1998 год. | 1 | 33 | 34 | 59 | 93 |
| 1999 год. | 1 | 24 | 25 | 30 | 55 |
| 2000 год. | 3 | 18 | 21 | 50 | 71 |
| 2001 год. | 4 | 31 | 35 | 59 | 94 |

| | | | | | |
|-----------|-----------|------------|------------|-------------|-------------|
| 2002 год. | 2 | 23 | 25 | 52 | 77 |
| 2003 год. | 2 | 28 | 30 | 61 | 91 |
| 2004 год. | 6 | 33 | 39 | 70 | 109 |
| 2005 год. | 3 | 41 | 44 | 66 | 110 |
| 2006 год. | 3 | 26 | 29 | 62 | 91 |
| 2007 год. | 2 | 45 | 47 | 76 | 123 |
| 2008 год. | 0 | 43 | 43 | 44 | 87 |
| 2009 год. | 3 | 43 | 46 | 75 | 121 |
| 2010 год. | 3 | 42 | 45 | 47 | 92 |
| 2011 год. | 0 | 43 | 43 | 46 | 89 |
| 2012 год. | 3 | 46 | 49 | 35 | 84 |
| 2013 год. | 3 | 36 | 39 | 24 | 63 |
| 2014 год. | 3 | 25 | 28 | 26 | 54 |
| 2015 год. | 2 | 42 | 44 | 23 | 67 |
| 2016 год. | 2 | 25 | 27 | 14 | 41 |
| 2017 год. | 3 | 35 | 38 | 16 | 54 |
| 2018 год. | 0 | 35 | 35 | 15 | 50 |
| 2019 год. | 2 | 39 | 41 | 12 | 53 |
| 2020 год. | 1 | 27 | 28 | 21 | 49 |
| Укупно: | 55 | 818 | 873 | 1033 | 1906 |

Поред броја саобраћајних незгода потребно је и приказати број страдалих учесника у саобраћају, што је приказано у табели 2.2.

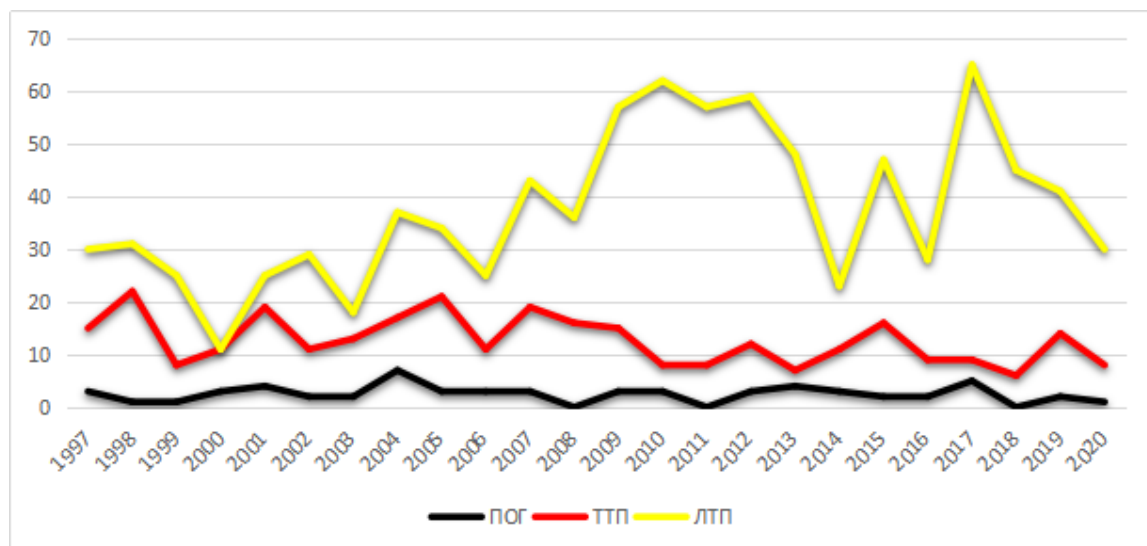
Табела 2.2. Број страдалих учесника у саобраћају

| Година | ПОГ | ТТП | ЛТП | ПОВ | НАСТ |
|-----------|-----|-----|-----|-----|------|
| 1997 год. | 3 | 15 | 30 | 45 | 48 |
| 1998 год. | 1 | 22 | 31 | 53 | 54 |
| 1999 год. | 1 | 8 | 25 | 33 | 34 |
| 2000 год. | 3 | 11 | 11 | 22 | 25 |
| 2001 год. | 4 | 19 | 25 | 44 | 48 |
| 2002 год. | 2 | 11 | 29 | 40 | 42 |
| 2003 год. | 2 | 13 | 18 | 31 | 33 |
| 2004 год. | 7 | 17 | 37 | 54 | 61 |
| 2005 год. | 3 | 21 | 34 | 55 | 58 |
| 2006 год. | 3 | 11 | 25 | 36 | 39 |
| 2007 год. | 3 | 19 | 43 | 62 | 65 |
| 2008 год. | 0 | 16 | 36 | 52 | 52 |
| 2009 год. | 3 | 15 | 57 | 72 | 75 |
| 2010 год. | 3 | 8 | 62 | 70 | 73 |
| 2011 год. | 0 | 8 | 57 | 65 | 65 |
| 2012 год. | 3 | 12 | 59 | 71 | 74 |
| 2013 год. | 4 | 7 | 48 | 55 | 59 |

| | | | | | |
|-----------|-----------|------------|------------|-------------|-------------|
| 2014 год. | 3 | 11 | 23 | 34 | 37 |
| 2015 год. | 2 | 16 | 47 | 63 | 65 |
| 2016 год. | 2 | 9 | 28 | 37 | 39 |
| 2017 год. | 5 | 9 | 65 | 74 | 79 |
| 2018 год. | 0 | 6 | 45 | 51 | 51 |
| 2019 год. | 2 | 14 | 41 | 55 | 57 |
| 2020 год. | 1 | 8 | 30 | 38 | 39 |
| Укупно: | 60 | 306 | 906 | 1212 | 1272 |

У табели 2.2. приказано је стање безбедности саобраћаја у протекле 24 године (период од 1997. до 2020. године). Од 24 године од како се прате подаци о броју настрадалих у саобраћајним незгодама, само три године (2008, 2011 и 2018) су прошле без погинулих учесника у саобраћајним незгодама на територији општине Србобран.

Најнеповољнија година када се посматра безбедност саобраћаја на путевима општине Србобран била је 2004. година када је укупно 7 учесника у саобраћају изгубило живот. Година када је било највише тешких телесних повреда у саобраћајним незгодама је 1998. година, док је 2017. године било највише саобраћајних незгода са лаким телесним повредама. Како би подаци били прегледнији представљени су на слици бр. 2.2.



Слика 2.2. – Број стардалих учесника у саобраћају

Још један од параметара утврђивања стања безбедности саобраћаја за одређени временски период може да се анализира и као пондерисане вредности и то на следећи начин:

- Број пондера 99 за једно погинуло лице у саобраћају
- Број пондера 13 за једно тешко повређено лице у саобраћају
- Број пондера 1 за једно лако повређено лице у саобраћају



Слика 2.3. – Вредност пондера по годинама

Са слике изнад се може уочити и закључити да стање безбедности саобраћаја по годинама нема одређени континуитет, чињеница је да је тренд кретања пондера стања безбедности саобраћаја гледано 24 године у напад у паду.

2.1. ВРЕМЕНСКА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Како би се добила адекватна анализа саобраћајних незгода потребно је направити следеће анализе:

- Месеци у којима су се догађале саобраћајне незгоде
- Дани у недељи када су се догађале саобраћајне незгоде
- Часови у току дана када су се догађале саобраћајне незгоде

Временском анализом саобраћајних незгода добијају се информације у ком временском периоду се дешава највише саобраћајних незгода и са каквим последицама и према томе могу да се планирају превентивне и репресивне активности на нивоу општине. Када се анализирају саобраћајне незгоде у времену у којем су се дешавале, анализираће се последњих 10 година, из ралога да се добије квалитетнији извештај.

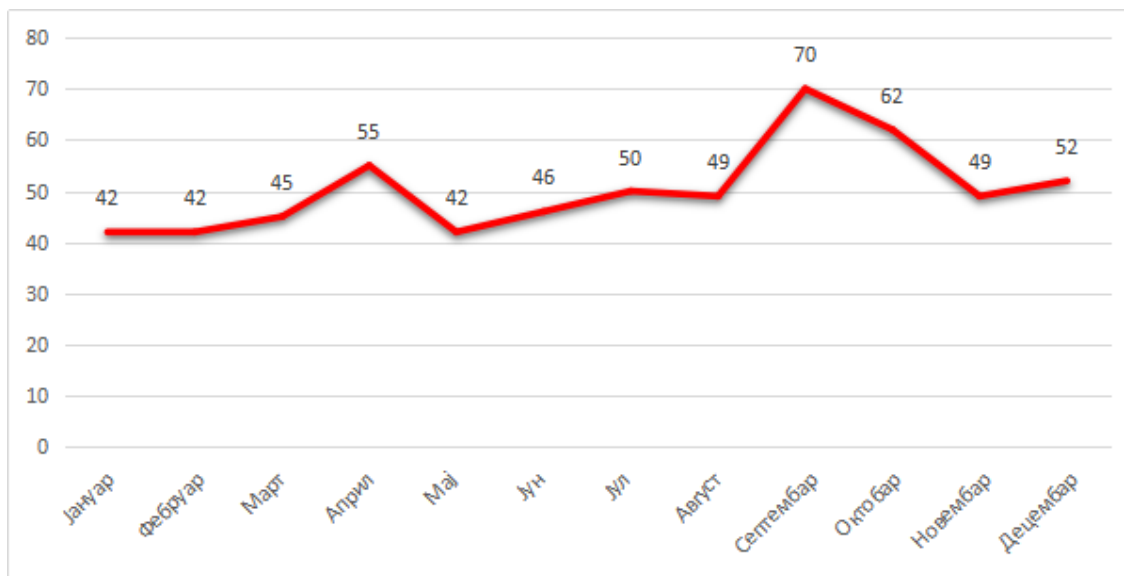
2.1.1. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО МЕСЕЦИМА У ТОКУ ГОДИНЕ

Када се посматра временска анализа, једна од анализа је колико саобраћајних незгода се дешавало по месецима у току године и са којим последицама. У табели испод је представљена временска расподела саобраћајних незгода и њихових последица по месецима у току године.

Табела 2.3. Број саобраћајних незгода по месецима у току године

| Месец | СНПОГ | СНПОВ | СННАС | СНМШ | СНУК |
|-----------|-------|-------|-------|------|------|
| Јануар | 0 | 30 | 30 | 12 | 42 |
| Фебруар | 0 | 20 | 20 | 22 | 42 |
| Март | 2 | 26 | 28 | 17 | 45 |
| Април | 1 | 35 | 36 | 19 | 55 |
| Мај | 0 | 27 | 27 | 15 | 42 |
| Јун | 2 | 30 | 32 | 14 | 46 |
| Јул | 6 | 28 | 34 | 16 | 50 |
| Август | 0 | 33 | 33 | 16 | 49 |
| Септембар | 1 | 44 | 45 | 25 | 70 |
| Октобар | 5 | 32 | 37 | 25 | 62 |
| Новембар | 1 | 21 | 22 | 27 | 49 |
| Децембар | 1 | 27 | 28 | 24 | 52 |

Из табеле 2.3. се може видети да је највише саобраћајних незгода било у септембру месецу, такође је и највише незгода са повређенима било у септембру, а било их је свакако доста и у априлу и августу, док се највише саобраћајних незгода са погинулим лицима догодило у јулу месецу. На графику испод приказана је безбедност саобраћаја по месецима у току године.



Слика 2.4. – Број саобраћајних незгода по месецима у току године

Са графика 2.4. се види да је су зимски месеци доста безбеднији односно да се дешава мање саобраћајних незгода у односу на летње месеце.

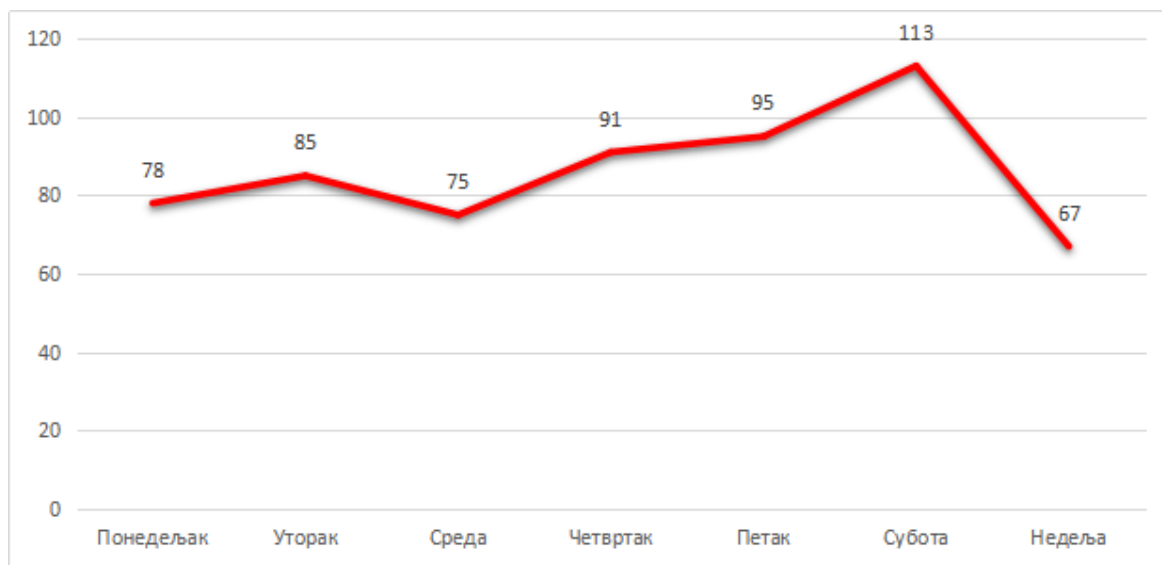
2.1.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО ДАНИМА У ТОКУ НЕДЕЉЕ

У табели 2.4. представљен је број саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода за дане у току недеље за период од протеклих десет година.

Табела 2.4. Број саобраћајних незгода и последица по данима у току недеље

| Дан | СНПОГ | СНПОВ | СННАС | СНМШ | СНУК |
|-----------|-------|-------|-------|------|------|
| Понедељак | 2 | 47 | 49 | 29 | 78 |
| Уторак | 4 | 49 | 53 | 32 | 85 |
| Среда | 2 | 44 | 46 | 29 | 75 |
| Четвртак | 2 | 54 | 56 | 35 | 91 |
| Петак | 2 | 51 | 53 | 42 | 95 |
| Субота | 4 | 71 | 75 | 38 | 113 |
| Недеља | 3 | 37 | 40 | 27 | 67 |

Из табеле 2.4. се може видети да је највише саобраћајних незгода било суботом, такође и највише незгода са повређенима и највише незгода са погинилим лицима било је такође суботом. Што значи да су дани викенда најкритичнији гледајући стање безбедности саобраћаја. На графику испод приказана је безбедност саобраћаја по данима у току недеље.



Слика 2.5. – Број саобраћајних незгода по данима у току недеље

Са графика 2.5. се види да је најбезбеднији дан недеља, док је дан у којем је било највише незгода била субота. Суботом се дешавало највише и саобраћајних незгода са погинулима и саобраћајних незгода са повређенима. Ова чињеница може да усмерава ка неким узроцима карактеристичним за дане викенда, обзиром да суботом има мање возила на улицама, па би било логично и да има мање саобраћајних незгода.

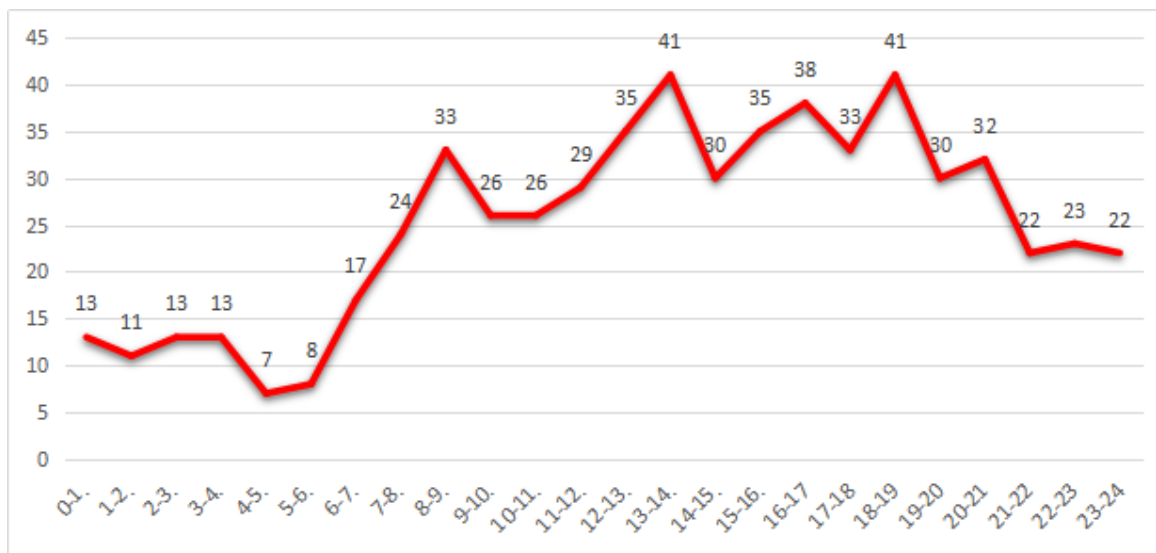
2.1.3. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО ЧАСОВИМА У ТОКУ ДАНА

У табели 2.5. је представљен број саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода за часове у току дана за период од протеклих десет година.

Табела 2.5. Број саобраћајних незгода и последица у општини Србобран
по часовима у току дана

| Час | СНПОГ | СНПОВ | СННАС | СНМШ | СНУК |
|--------|-------|-------|-------|------|------|
| 0-1. | 0 | 8 | 8 | 5 | 13 |
| 1-2. | 0 | 3 | 3 | 8 | 11 |
| 2-3. | 1 | 7 | 8 | 5 | 13 |
| 3-4. | 1 | 7 | 8 | 5 | 13 |
| 4-5. | 0 | 2 | 2 | 5 | 7 |
| 5-6. | 1 | 5 | 6 | 2 | 8 |
| 6-7. | 2 | 9 | 11 | 6 | 17 |
| 7-8. | 2 | 16 | 18 | 6 | 24 |
| 8-9. | 2 | 13 | 15 | 18 | 33 |
| 9-10. | 0 | 18 | 18 | 8 | 26 |
| 10-11. | 1 | 15 | 16 | 10 | 26 |
| 11-12. | 2 | 18 | 20 | 9 | 29 |
| 12-13. | 1 | 19 | 20 | 15 | 35 |
| 13-14. | 0 | 31 | 31 | 10 | 41 |
| 14-15. | 1 | 19 | 20 | 10 | 30 |
| 15-16. | 1 | 21 | 22 | 13 | 35 |
| 16-17. | 2 | 21 | 23 | 15 | 38 |
| 17-18. | 2 | 21 | 23 | 10 | 33 |
| 18-19. | 0 | 23 | 23 | 18 | 41 |
| 19-20. | 0 | 20 | 20 | 10 | 30 |
| 20-21. | 0 | 16 | 16 | 16 | 32 |
| 21-22. | 0 | 12 | 12 | 10 | 22 |
| 22-23. | 0 | 15 | 15 | 8 | 23 |
| 23-24. | 0 | 14 | 14 | 8 | 22 |

Из табеле 2.5. се може видети да је највише саобраћајних незгода било у периодима од 13 до 14 и од 18 до 19 часова у току дана, док је највише незгода са повређенима такође било у временском периоду од 13 до 14 часова, а највише саобраћајних незгода са погинулим лицима догодило се у шест временских периода од 06 до 07, 07 до 08, 08 до 09, 11 до 12, 16 до 17 и од 17 до 18 часова. На графику испод приказана је безбедност саобраћаја у по часовима у току дана.



Слика 2.6. – Број саобраћајних незгода по часовима у току дана

Са графика 2.6. се види да је најбезбеднији део дана ноћ, што је и логично из разлога што је у том периоду и најмање возила на путу, али без обзира што се тада дешавао мали број саобраћајних незгода, било је незгода са погинулим лицима.

2.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО СТАРОСНОЈ ДОБИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Поред наведених анализа постојећег стања, спроведена је и анализа саобраћајних незгода и њихових последица по старосној структури за период од 2011. до 2021. године.

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

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

Старосне категорије су тако дефинисане због својих специфичности. Од четири старосне категорије, само одрасли не спадају у ризичне тј. рањиве категорије учесника у саобраћају због својих психофизичких специфичности. Деца никада не могу да буду одговорна за своје страдање у саобраћају, с обзиром да нису свесна опасности и ризика које својим поступцима могу да изазову. Млади су жељни доказивања и често падају под утицај друштва у коме се налазе и у саобраћају желе да се доказују.

Стара лица су рањиви учесници у саобраћају из разлога што су им кости мање еластичне (кртије) и склоне преломима, а повреде од којих се млађи људи лакше опорављају, за њих могу да буду фаталне. Такође, стара лица се често отежано и

спорије крећу, имају слабије чуло вида и слуха, као и слабију процену удаљености и брзине возила.

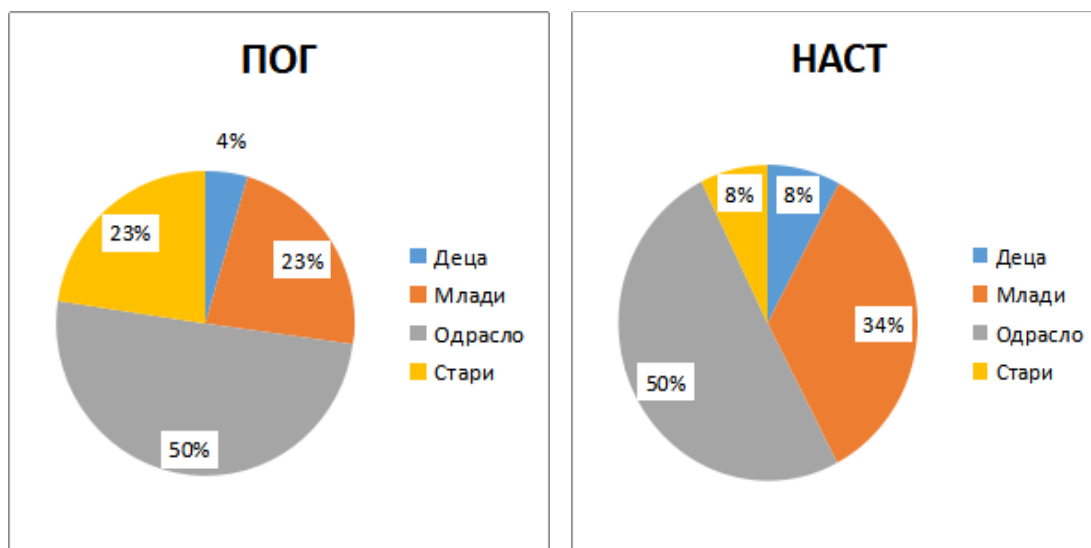
Страдање учесника у саобраћају по старосним категоријама је анализирано за последњих десет година на путевима општине Србобран, и приказано у наредној табели.

У табели 2.6. приказано је колико је учесника страдало по старосној доби на путевима општине Србобран.

Табела 2.6. Страдали учесници у саобраћају по старосној доби

| | ПОГ | ТПП | ЛТП | ПОВ | НАСТ |
|---------|-----|-----|-----|-----|------|
| Деца | 1 | 6 | 38 | 44 | 45 |
| Млади | 5 | 29 | 160 | 189 | 194 |
| Одрасло | 11 | 55 | 218 | 273 | 284 |
| Стари | 5 | 10 | 27 | 37 | 42 |

На слици 2.7 приказан је график са настрадалим учесницима у саобраћају у односу на узраст (старост учесника). Највише смртно страдалих учесника у саобраћају су одрасли учесници у саобраћају.



Слика 2.7. Страдали учесници у саобраћају по старосној доби`

Са слике број 2.7. се види да је од укупног броја погинулих учесника у саобраћају 50% су рањива категорија учесника у саобраћају, односно чине 50% настрадалих учесника у саобраћају. Наведена чињеница указује на то да су саобраћајне незгоде са рањивим категоријама у саобраћају жешће, односно да имају теже последице. Када су наведене чињенице о рањивим категоријама учесника у саобраћају, мисли се на рањиве категорије учесника у саобраћају по старосној доби.

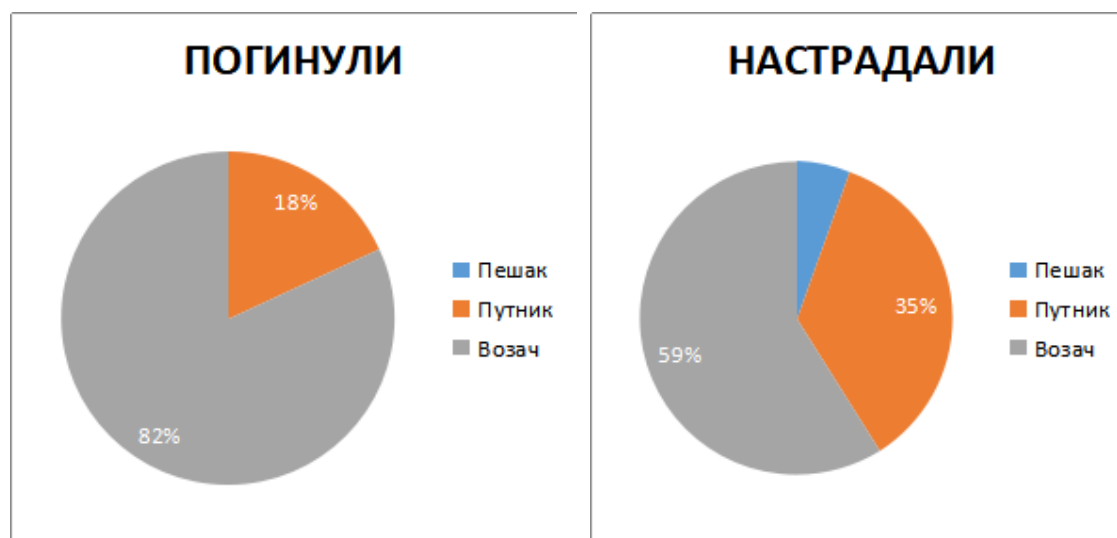
2.3. СВОЈСТВА СТРАДАЛИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

У анализи својства учесника у саобраћају, анализирани су пешаци, возачи и путници. Последице саобраћајних незгода у односу на својства настрадалих приказани су у табели 2.7.

Табела 2.7. Настрадали учесници у саобраћају према својству

| Својство учесника у саобраћају | ПОГ | ТТП | ЛТП | ПОВ | НАС |
|--------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Пешак | 0 | 3 | 29 | 32 | 32 |
| Путник | 4 | 30 | 166 | 196 | 200 |
| Возач | 18 | 67 | 248 | 315 | 333 |

Када се гледају споменуте три категорије у саобраћају, најмање је смртно страдалих путника укупно 22 за период последњих 10 година. У последњих десет година нема настрадалих пешака на путевима општине Србобран.



Слика 2.8. Настрадали учесници у саобраћају према својству

Са слике 2.8. може се закључити и још једном доказати да су возачи рањиви учесници у саобраћају. На путевима општине Србобран возачи у броју страдалих чине 59%, а у броју погинулих 82%. Из наведеног се може закључити да када возачи учествују у саобраћајним незгодама, те незгоде имају теже последице.

2.4. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ОДНОСУ НА КАТЕГОРИЈУ ВОЗИЛА

Поред осталих анализа, неопходно је анализирати и безбедност саобраћаја у односу на категорију возила. У табели 2.8. приказане су саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода по категоријама возила за општину Србобран.

Табела 2.8. Саобраћајне незгоде по категоријама возила

| Категорија возила | СНПОГ | СНПОВ | СННАС | СНМШ | СНУК |
|-------------------|-------|-------|-------|------|------|
| Аутобус | 1 | 4 | 5 | 9 | 14 |
| Бицикл | 6 | 82 | 88 | 2 | 90 |
| Мопед | 1 | 39 | 40 | 4 | 44 |
| Мотоцикл | 2 | 20 | 22 | 0 | 22 |
| Прикључно возило | 5 | 20 | 25 | 14 | 39 |
| Путничко возило | 11 | 277 | 288 | 201 | 489 |
| Радно возило | 2 | 12 | 14 | 16 | 30 |
| Теретно возило | 9 | 64 | 73 | 51 | 124 |

Од наведених категорија возила за анализирани временски период у општини Србобран за сваку категорију возила било је саобраћајних незгода са смртно страдалима. Најмање њих је смртно страдало на мопеду и у аутобусу. Како би се направила детаљнија анализа неопходно је упоредити колико возила има у Србобрану и колико људи је страдало у возилима и тако за сваку категорију возила. Све је то представљено у табели 2.9.

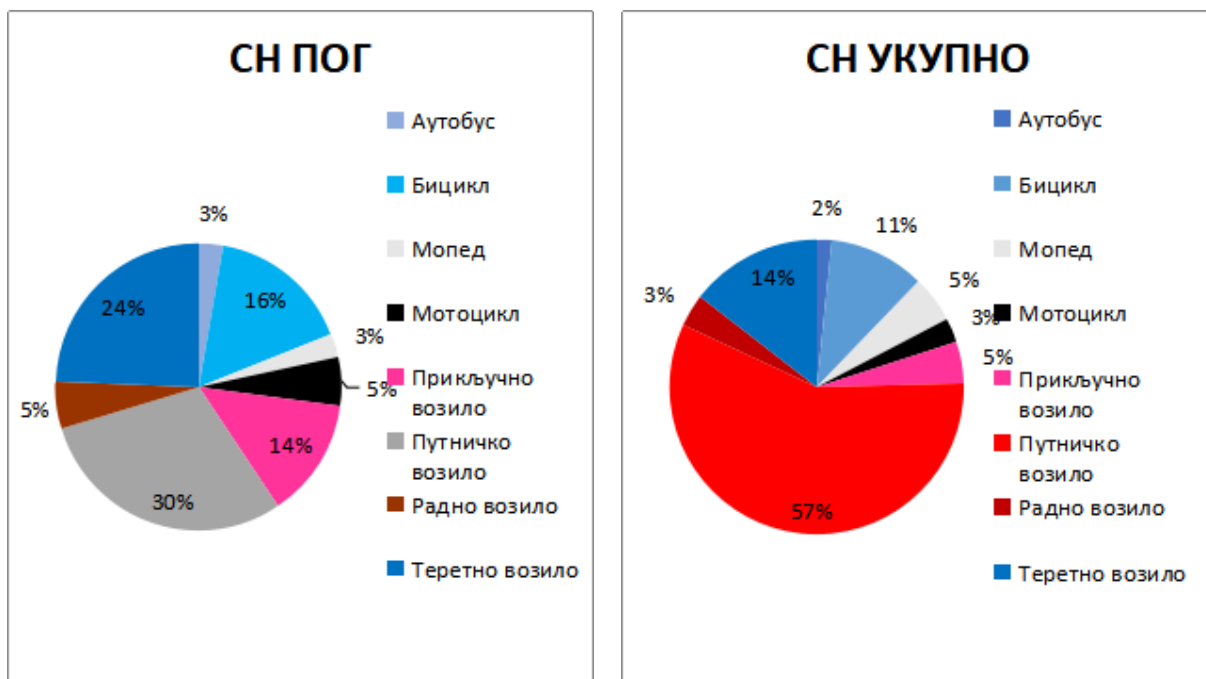
Табела 2.9. Саобраћајне незгоде по категоријама возила и заступљеност возила

| Категорија возила | СНПОГ | СННАС | СНУК | Удео у укупно регистрованим возилима |
|-------------------|-------|-------|------|--------------------------------------|
| Аутобус | 3% | 1% | 2% | 0.1% |
| Бицикл | 16% | 16% | 11% | непознато |
| Мопед | 3% | 7% | 5% | 1.0% |
| Мотоцикл | 5% | 4% | 3% | 1.9% |
| Прикључно возило | 14% | 5% | 5% | 7.2% |
| Путничко возило | 30% | 52% | 57% | 80.0% |
| Радно возило | 5% | 3% | 4% | 1.2% |
| Теретно возило | 24% | 13% | 15% | 8.6% |

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

- Од укупног броја саобраћајних незгода са погинулима, бицикли су учествовали са 16%, од укупног броја саобраћајних незгода учествују са 11%, тачан број бицикала у општини Србобран је непознат. Ова чињеница потврђује да су бициклисти рањиви учесници у саобраћају.
- Од укупног броја регистрованих возила мопеди чине 1%, док у укупном броју саобраћајних незгода учествују са 5%, са 3% учествују у броју погинулих. Мопеди представљају угрожену групу у саобраћају.
- Од укупног броја саобраћајних незгода са погинулима, теретна возила су учествовала са 24%, од укупног броја саобраћајних незгода учествују са 15%, удео теретних возила у укупном броју регистрованих возила у општини Србобран износи 8,5%. Ова чињеница такође потврђује да спадају у угрожену групу у саобраћају.

На слици 2.9 је представљено учешће категорије возила у саобраћајним незгодама са погинулима и свим саобраћајним незгодама у протеклих 10 године на територији општине Србобран.



Слика 2.9. Саобраћајне незгоде по категоријама возила

2.5. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА ПОЛУ УЧЕСНИКА

Генерално у друштву влада мишљење да су возачи мушког пола бољи возачи од возача женског пола. У Табели 2.10. представљено је колико особа је страдало у саобраћајним незгодама мушког пола, а колико женског пола на путевима општине Србобран у протеклих 10 године.

Табела 2.10. Настрадали учесници у саобраћају према полу

| Пол | ПОГ | ТТП | ЛТП | ПОВ | НАС |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Мушкарци | 17 | 75 | 281 | 356 | 373 |
| Жене | 5 | 25 | 162 | 187 | 192 |

Од укупно 22 погинулих учесника у саобраћају 23%, односно 5 лица, су женског пола, док је осталих 17 лица мушког пола.



Слика 2.10. Настрадали у саобраћају према полу

Са слике 2.10. се види да је од укупно смртно страдалих приближно једну четвртину чине жене, док трећину настрадалих учесника у саобраћајним незгодама такође чине особе женског пола.

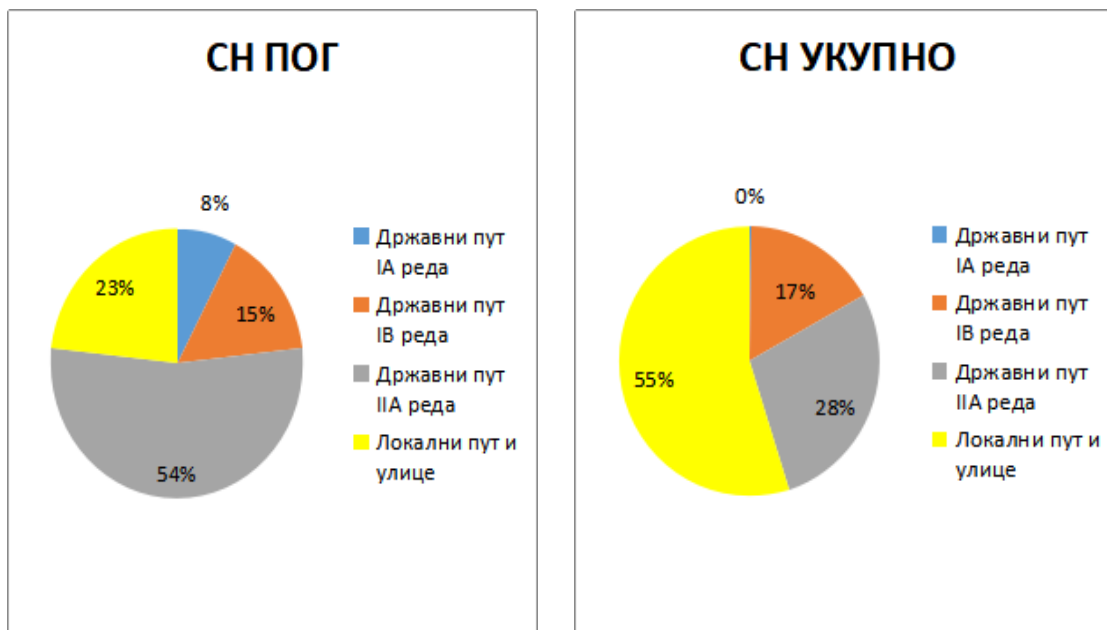
2.6. ПРОСТОРНА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Просторна анализа саобраћајних незгода спроведена је за период од 2014. до 2020. године. Саобраћајне незгоде које су се догађале у наведеном периоду у односу на категорију пута приказане су у табели 2.11.

Табела 2.11. Саобраћајне незгоде у односу на категорију пута

| Категорија пута | СНПОГ | СНПОВ | СННАС | СНМШ | СНУК |
|------------------------|-------|-------|-------|------|------|
| Државни пут IА реда | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Државни пут IВ реда | 2 | 49 | 51 | 20 | 71 |
| Државни пут IIА реда | 7 | 80 | 87 | 34 | 121 |
| Локални путеви и улице | 3 | 144 | 147 | 88 | 235 |

Из табеле 2.11. се види да се највише саобраћајних незгода (гледано и укупан број и по последицама) догодило на државном путу IIА реда и локалним путевима и улицама. Ова чињеница је битна из разлога што је за локалне путеве задужена општина Србобран, а за државне путеве ЈП „Путеви Србије“. На слици 2.11. приказано је процентуално колико саобраћајних незгода се дешава на којим путевима.



Слика 2.11. Проценат саобраћајних незгода у зависности од категорије пута

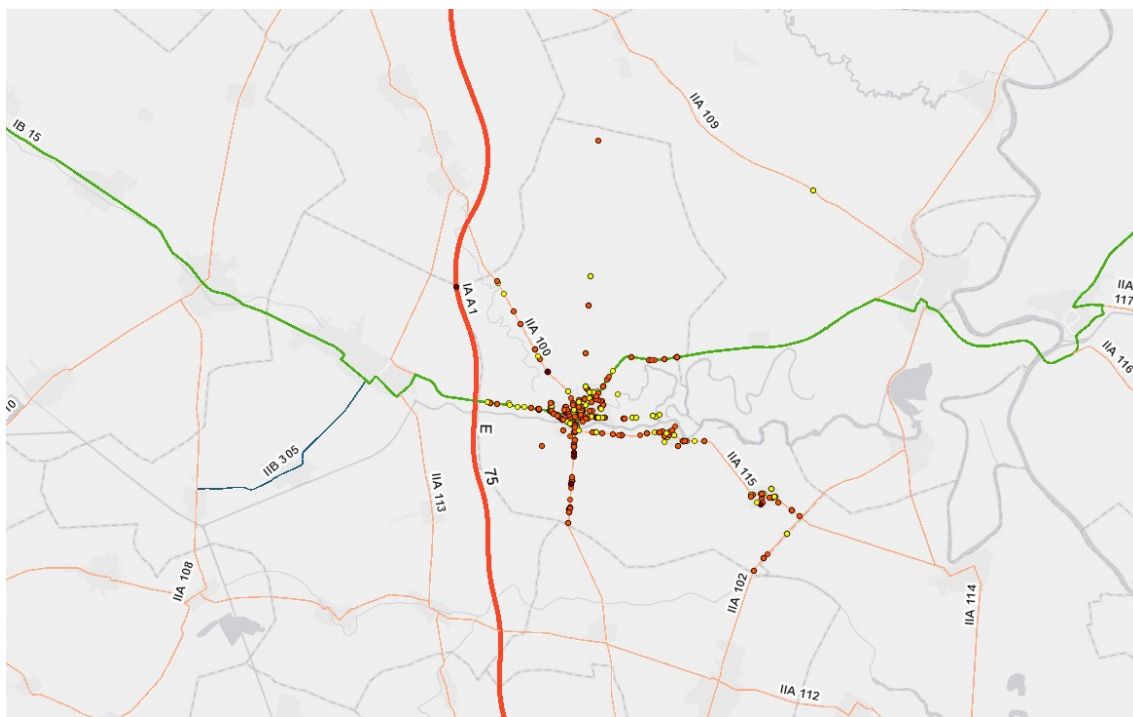
Са слике изнад се види да су саобраћајне незгоде које су се дешавале на државним путевима имале већу жестину односно теже последице у односу на укупан број саобраћајних незгода, док саобраћајне незгоде које се дешавају на локалним путевима имају лакше последице. Познато је да постоје четири фактора безбедности саобраћаја, а то су: Човек, Возило, пут и околина пута. Због наведеног општина Србобран има потенцијал да унапреди безбедност саобраћаја на локалним путевима. У табели 2.12. приказано је број и последице саобраћајних незгода које су се догодиле у насељу и ван насеља за анализирани период од 2014 - 2020 године.

Табела 2.12. Саобраћајне незгоде у односу на насеље

| | СНПОГ | СНПОВ | СННАС | СНМШ | СНУК |
|------------|-------|-------|-------|------|------|
| Насеље | 5 | 157 | 162 | 86 | 248 |
| Ван Насеља | 8 | 59 | 67 | 31 | 98 |
| Насеље | 38% | 73% | 71% | 74% | 72% |
| Ван Насеља | 62% | 27% | 29% | 26% | 28% |

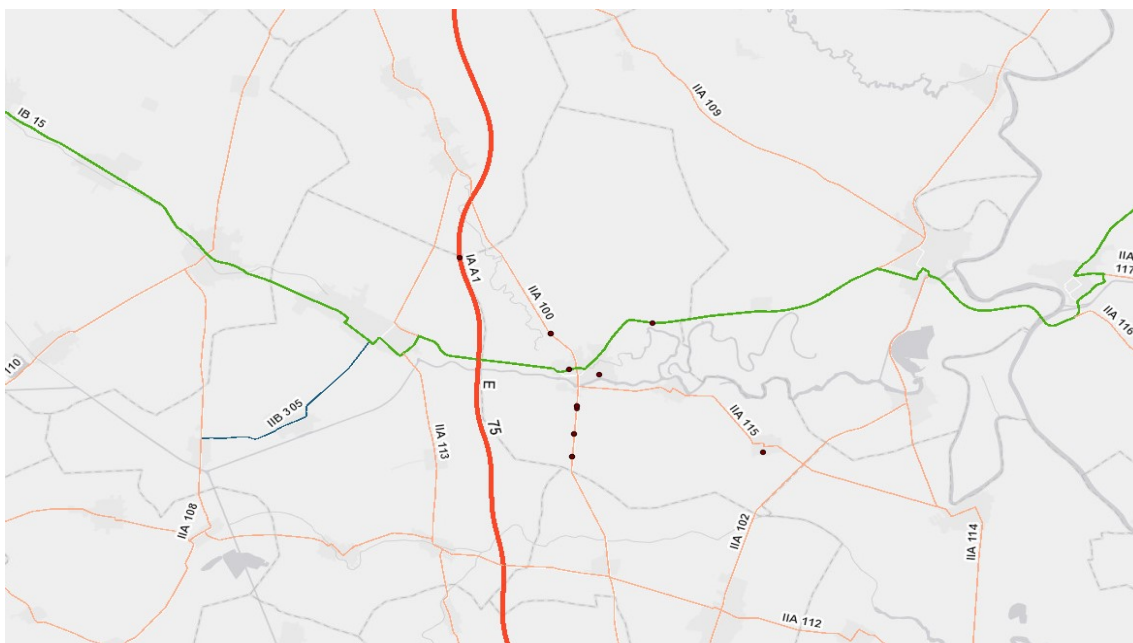
Из табеле се види да се велика већина саобраћајних незгода, са најтежим последицама догодила ван Србобрана.

Саобраћајне незгоде које су се дешавале на путевима општине Србобран, односно њихове локације приказане су на слици 2.12.



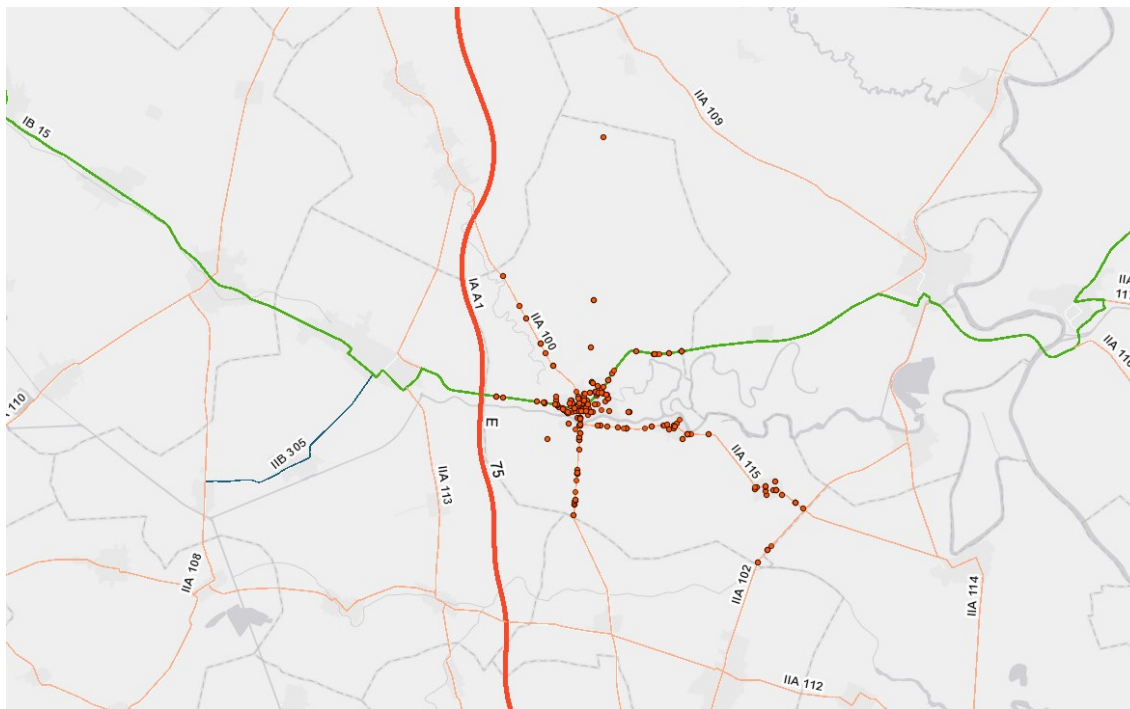
Слика 2.12. Просторна расподела саобраћајних незгода

На слици изнад, црне тачке представљају локације саобраћајних незгода са погинулим лицима, црвене тачке представљају локације саобраћајних незгода са повређенима, док жуте тачке представљају локације саобраћајних незгода са материјалном штетом. Највећи број саобраћајних незгода, догодио се у Србобрану и на државним путевима ван насеља. На слици 4.13. приказане су локације саобраћајних незгода које су за последицу имале погинула лица.



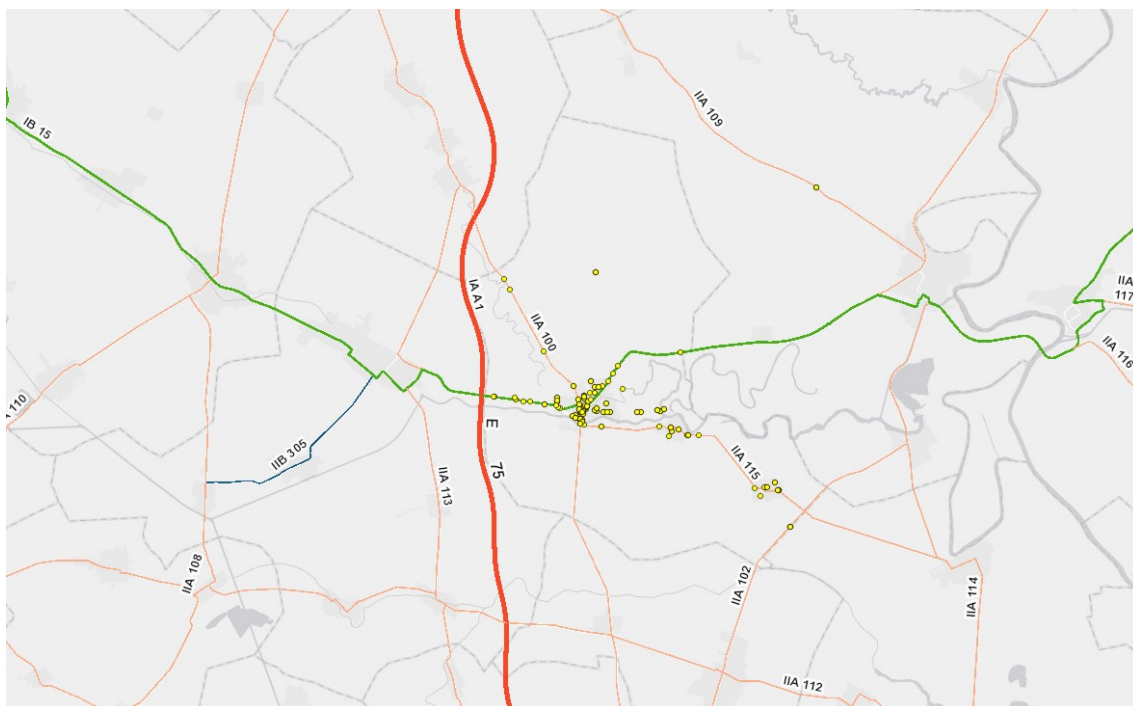
Слика 2.13. Просторна расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима

На слици 2.13. приказана је просторна расподела саобраћајних незгода за општину Србобран које су за последицу имале смрт учесника у саобраћају, за период 2014-2020 године. Са слике 2.13. може се уочити да је највећа дистрибуција саобраћајних незгода са погинулима лицима груписана на државном путу IIА реда, али евидентиран је и одређени број у насељеним местима.



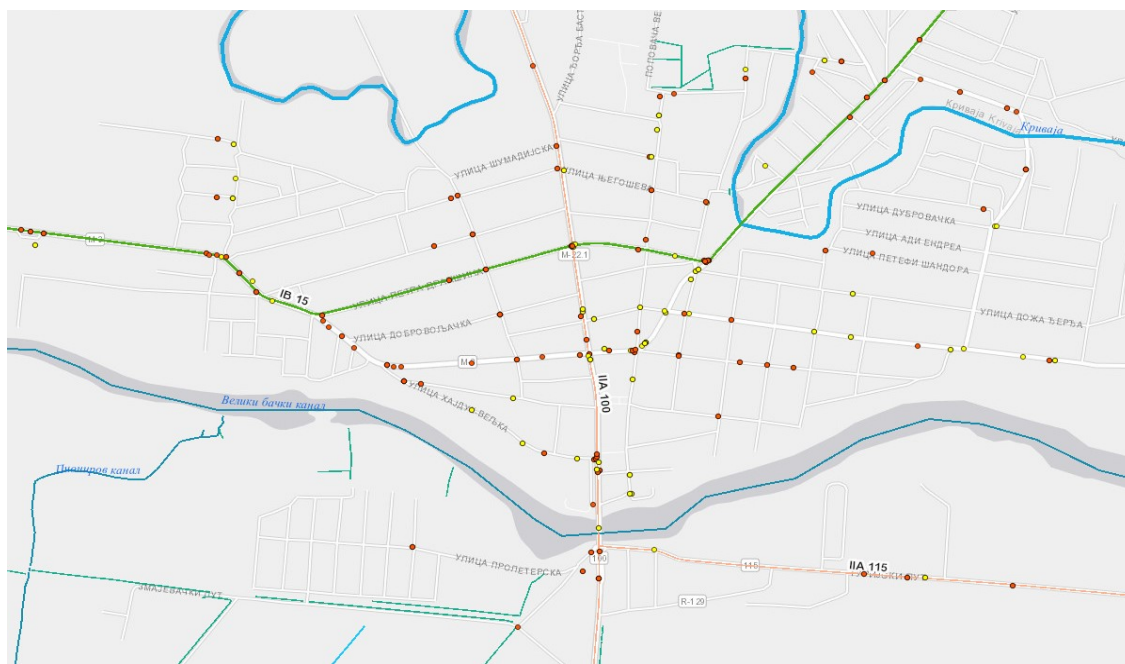
Слика 2.14. Просторна расподела саобраћајних незгода са повређенима

На слици 2.14. приказана је просторна расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима. Са слике 2.14. може се уочити да је највећа дистрибуција саобраћајних незгода са повређеним лицима груписана око државних путева IIА и IV реда и на њима, такође је евидентиран и одређени број у насељеном месту.



Слика 2.15. Просторна расподела саобраћајних незгода са материјалном штетом

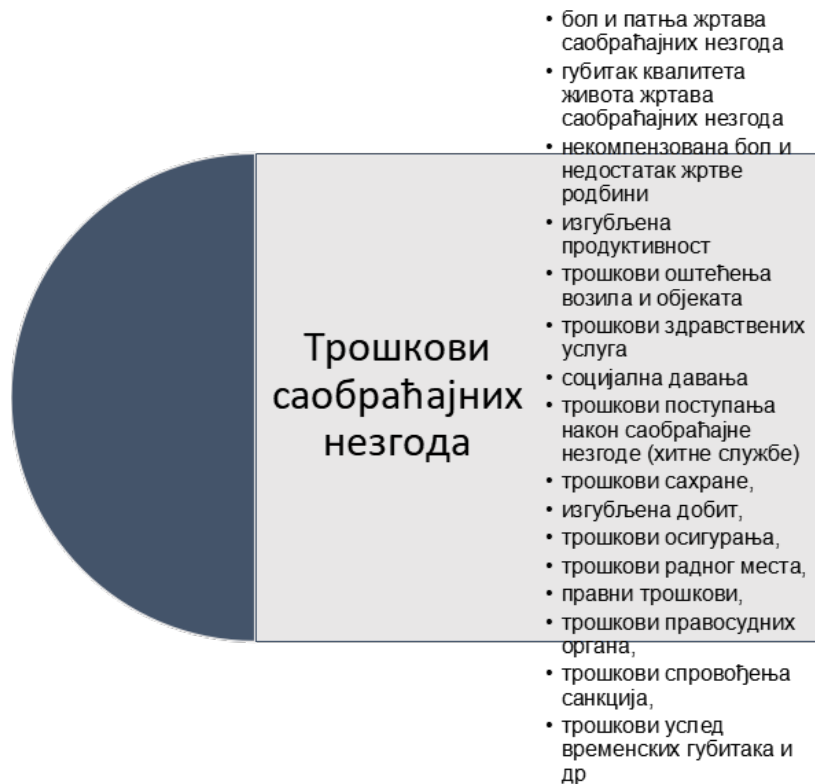
На слици 2.15. приказана је просторна расподела саобраћајних незгода које су за последицу имале материјалну штету. Са слике 2.15. може се уочити да је највећа дистрибуција саобраћајних незгода са материјалном штетом у самом граду, али и на државним путевима.



Слика 2.16. Просторна расподела саобраћајних незгода са повређенима

На слици 2.16. приказана је просторна расподела саобраћајних незгода у насељеном месту. Највећи број саобраћајних незгода унутар насељеног места се десило на улицама Новосадски пут, Туријски пут, Хајдук Вељкова, Карађорђева и Вука Караџића. Наручито у Карађорђевој улици, као и на укрштању Карађорђеве са Вука Караџића.

3. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА



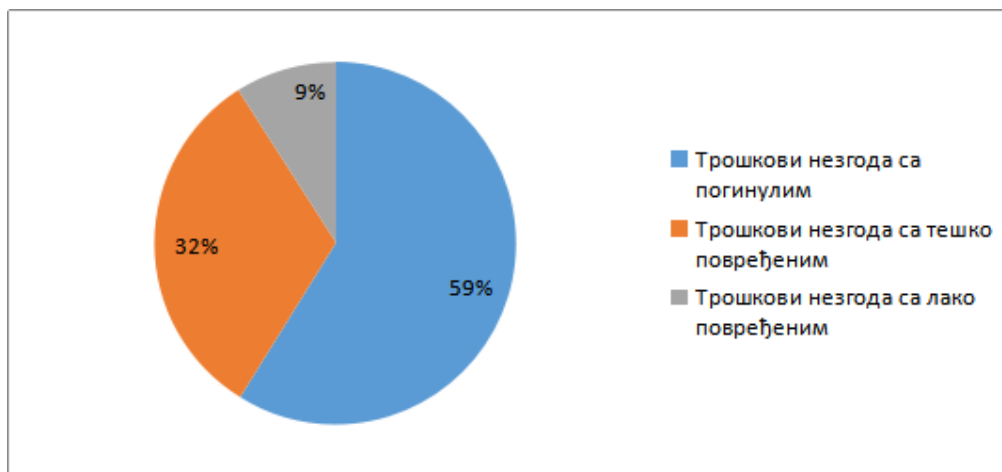
Трошкови саобраћајних незгода на годишњем нивоу износе од 1% до 3% БДП-а и достижу 500.000.000.000\$. Истраживања су показала да Република Србија годишње губи око 1,71% БДП-а због последица саобраћајних незгода.

Висина штете настале у саобраћајним незгодама не може се прецизно измерити, проценити и израчунати, па се примењују различити поступци за процену висине штете настале у саобраћајним незгодама. На основу модела рачунања висине штете који је примењен у Републици Србији и Републици Српској, процењено је да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулима износе 317.317€, саобраћајне незгоде са тешко повређеним 34.094€, а саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181€. У табели 6.1. приказани су трошкови саобраћајних незгода у којима је било погинулих лица, тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама на територији општине Србобран, односно трошкови тих незгода по годинама.

Табела 3.1. - Трошкови саобраћајних незгода у којима је било погинулих лица, тешко и лако повређених као и новчани трошкови незгода

| Година | Трошкови незгода са погинулим | Трошкови незгода са тешко повређеним | Трошкови незгода са лако повређеним | Укупно за годину |
|-------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|------------------|
| 1997 | 951,951.00 € | 511,410.00 € | 95,430.00 € | 1,558,791.00 € |
| 1998 | 317,317.00 € | 750,068.00 € | 98,611.00 € | 1,165,996.00 € |
| 1999 | 317,317.00 € | 272,752.00 € | 79,525.00 € | 669,594.00 € |
| 2000 | 951,951.00 € | 375,034.00 € | 34,991.00 € | 1,361,976.00 € |
| 2001 | 1,269,268.00 € | 647,786.00 € | 79,525.00 € | 1,996,579.00 € |
| 2002 | 634,634.00 € | 375,034.00 € | 92,249.00 € | 1,101,917.00 € |
| 2003 | 634,634.00 € | 443,222.00 € | 57,258.00 € | 1,135,114.00 € |
| 2004 | 2,221,219.00 € | 579,598.00 € | 117,697.00 € | 2,918,514.00 € |
| 2005 | 951,951.00 € | 715,974.00 € | 108,154.00 € | 1,776,079.00 € |
| 2006 | 951,951.00 € | 375,034.00 € | 79,525.00 € | 1,406,510.00 € |
| 2007 | 951,951.00 € | 647,786.00 € | 136,783.00 € | 1,736,520.00 € |
| 2008 | 0.00 € | 545,504.00 € | 114,516.00 € | 660,020.00 € |
| 2009 | 951,951.00 € | 511,410.00 € | 181,317.00 € | 1,644,678.00 € |
| 2010 | 951,951.00 € | 272,752.00 € | 197,222.00 € | 1,421,925.00 € |
| 2011 | 0.00 € | 272,752.00 € | 181,317.00 € | 454,069.00 € |
| 2012 | 951,951.00 € | 409,128.00 € | 187,679.00 € | 1,548,758.00 € |
| 2013 | 1,269,268.00 € | 238,658.00 € | 152,688.00 € | 1,660,614.00 € |
| 2014 | 951,951.00 € | 375,034.00 € | 73,163.00 € | 1,400,148.00 € |
| 2015 | 634,634.00 € | 545,504.00 € | 149,507.00 € | 1,329,645.00 € |
| 2016 | 634,634.00 € | 306,846.00 € | 89,068.00 € | 1,030,548.00 € |
| 2017 | 1,586,585.00 € | 306,846.00 € | 206,765.00 € | 2,100,196.00 € |
| 2018 | 0.00 € | 204,564.00 € | 143,145.00 € | 347,709.00 € |
| 2019 | 634,634.00 € | 477,316.00 € | 130,421.00 € | 1,242,371.00 € |
| 2020 | 317,317.00 € | 272,752.00 € | 95,430.00 € | 685,499.00 € |
| Укупно : | 19,039,020.00 € | 10,432,764.00 € | 2,881,986.00 € | 32,353,770.00 € |

Од 1997. до 2020. године саобраћајне незгоде у општини Србобран су по наведеној методологији коштале 32,353,770.00 €. Од тога трошкови незгода са погинулим лицима за посматрани временски период износе 19,039,020.00 €, трошкови тешких телесних повреда износе 10,432,764.00 €, а лаких 2,881,986.00 €. На слици 3.1. приказан је процентуални удео трошкова за погинуле, тешко повређене и лако повређене у укупним трошковима.



Слика 3.1. - Графички приказ удела трошкова саобраћајних незгода

Са слике 3.1. се види да посматрано са економске стране саобраћајних незгода, трошкови незгода са лако повређенима највише учествују у укупним трошковима саобраћајних незгода на територији општине Србобран и то 59% од укупних трошкова саобраћајних незгода. Ова чињеница нам говори да, поред моралне обавезе да се бавимо унапређењем безбедности саобраћаја, улагање у унапређење безбедности саобраћаја је веома економски оправдана инвестиција. На слици 3.2. приказано је кретање трошкова саобраћајних незгода на територији општине Србобран у наведеном периоду у последње 24 године.



Слика 3.2. Графички приказ кретања трошкова саобраћајних незгода

Са слике 3.2. се види да су у протекле 24 године најмањи трошкови саобраћајних незгода били 2018. године. Највећи трошкови су били 2004. године када је на путевима општине Србобран било највише страдалих учесника у саобраћају.

4. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Узимајући претходно израчунате губитке у обзир, друштвено-економске последице саобраћајних незгода прете да значајно угрозе квалитет живота грађана Србобрана, па је неопходно развити стабилан систем за финансирање активности које ће довести до смањења броја погинулих и повређених у саобраћају, а тиме и смањења трошкова последица саобраћајних незгода. Ово је посебно значајно из разлога што сва истраживања најразвијенијих земаља показују да је улагање у безбедност саобраћаја изузетно исплативо јер се уложени новац враћа најмање у петоструко већем износу који у неким случајевима достиже и десетоструко већи износ.

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

Да би се подигао ниво безбедности саобраћаја, неопходна су и финансијска средства, па је неопходно обезбедити извор финансирања безбедности саобраћаја. Најважнија подршка за функционисање сигурног извора финансирања послова безбедности саобраћаја, на нивоу сваке локалне самоуправе, обезбеђена је **Законом о безбедности саобраћаја на путевима („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 поменутом Закону дефинисана је расподела новчаних средстава од наплаћених новчаних казни на територији локалне самоуправе на којој је прекршај и учињен. Висина прихода од наплаћених новчаних казни која остаје у локалној самоуправи (не иде у републички буџет) износи 30% од укупног износа средстава од наплаћених новчаних казни. Од овог износа 50% је намењено унапређењу безбедности путне инфраструктуре, а других 50% конкретним активностима за унапређење безбедности саобраћаја, односно за:



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

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

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

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

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

5. СТЕПЕН УГРОЖЕНОСТИ У САОБРАЋАЈУ

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

Степен угрожености у саобраћају се утврђује према:

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

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

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

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

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

Поред апсолутних података о броју и последицама саобраћајних незгода, у наредним табелама представљене су вредности релативних показатеља за Општина Србобран за период од 2015-2020. године. Вредности релативних показатеља су добијене на основу:

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

Табела 5.1. Број и последице саобраћајних незгода Општина Србобран за 2015-2020. годину

| Општина Србобран | Укупно СН | СН са настрадалима | СН са повређеним | СН са погинулим | ПОГ | ТТП | ЛТП |
|------------------|-----------|--------------------|------------------|-----------------|-----|-----|-----|
| 2015. година | 23 | 44 | 42 | 2 | 2 | 16 | 47 |
| 2016. година | 14 | 27 | 25 | 2 | 2 | 9 | 28 |
| 2017. година | 16 | 38 | 35 | 3 | 5 | 9 | 65 |
| 2018. година | 15 | 35 | 35 | 0 | 0 | 6 | 45 |
| 2019. година | 12 | 41 | 39 | 2 | 2 | 14 | 41 |
| 2020. година | 21 | 28 | 27 | 1 | 1 | 8 | 30 |

Табела 5.2. Вредности јавних и саобраћајних ризика страдања Општина Србобран за 2015-2020. годину

| Општина Србобран | ЛПБН | СПБН | ЈР ПОГ | СР ПОГ | ЈР П+Т | СР П+Т | ЈР (СНпог) | СР (СНпог) | ЈР (СНнас) | СР (СНнас) |
|------------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|------------|------------|------------|------------|
| 2015.год. | 288,2 | 89,2 | 12,7 | 3,9 | 114,5 | 35,5 | 12,7 | 3,9 | 279,9 | 86,7 |
| 2016.год. | 218,2 | 67,6 | 12,7 | 3,9 | 70,0 | 21,7 | 12,7 | 3,9 | 171,8 | 53,2 |
| 2017.год. | 430,7 | 133,4 | 31,8 | 9,9 | 89,1 | 27,6 | 19,1 | 5,9 | 241,8 | 74,9 |
| 2018.год. | 78,3 | 24,2 | 0,0 | 0,0 | 38,2 | 11,8 | 0,0 | 0,0 | 222,7 | 69,0 |
| 2019.год. | 267,8 | 82,9 | 12,7 | 3,9 | 101,8 | 31,5 | 12,7 | 3,9 | 260,8 | 80,8 |
| 2020.год. | 148,2 | 45,9 | 6,4 | 2,0 | 57,3 | 17,7 | 6,4 | 2,0 | 178,1 | 55,2 |

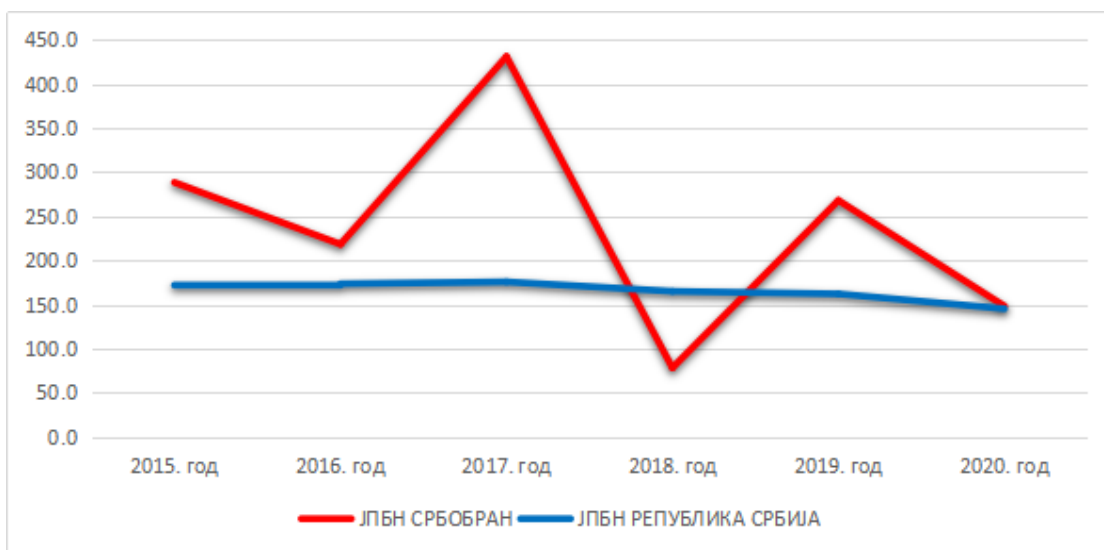
Вредности јавног ризика су подељене на следећи начин:

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

Вредности саобраћајног ризика су подељене на следећи начин:

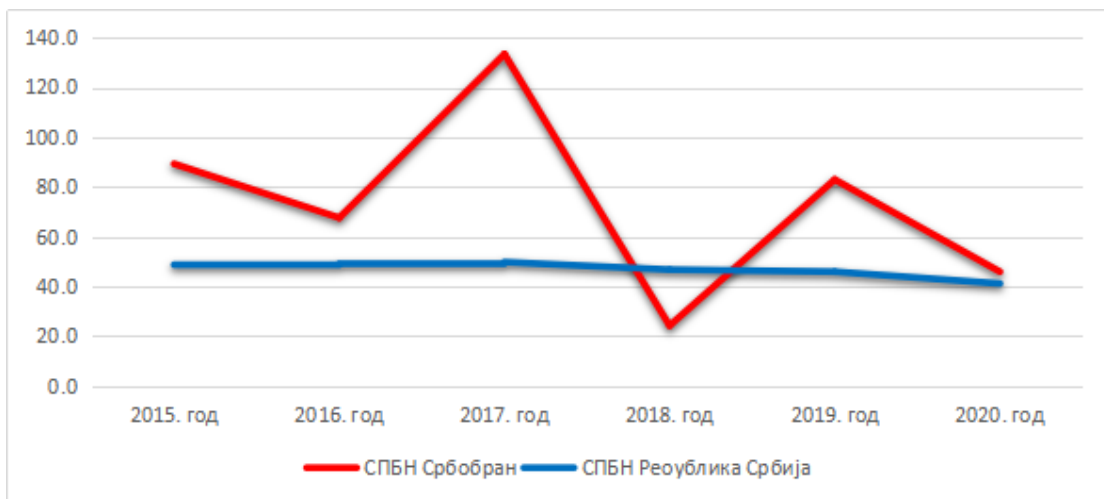
- Врло низак до 29;
- Низак од 29 до 51;
- Средњи од 51 до 73;
- Висок од 73 до 95 и
- Врло висок више од 95

Ако упоредимо вредности пондерисаног јавног и саобраћајног ризика страдања из табеле 8.2. можемо закључити да су вредности највеће за 2015. годину (јавни и саобраћајни ризик-врло висок), док је најбезбеднија 2018. година (вредности јавног и саобраћајног ризика врло ниске). Вредности током година стално варирају што намеће закључак да још увек није изграђен, односно успостављен заштитни систем управљања безбедношћу саобраћаја на територији општина Србобран.



Слика 5.1. Вредност јавног ризика по годинама

На слици 5.1. је представљена вредност јавног ризика у протеклих пет година за општину Србобран и Републику Србију. На подручју Републике Србије се види тренд смањења јавног ризика, док на подручју Србобрана варира.



Слика 5.2. Вредност саобраћајног ризика по годинама

На слици 5.2. је представљена вредност саобраћајног ризика у протеклих пет година за општину Србобран и Републику Србију.

У општини Србобран 2018. године је био мањи и јавни и саобраћајни ризик од републичког просека. Те 2018 године није било смртно страдалих на путевима општине Србобран, у остале четири анализираних године било је смрто средалих и у тим година и јавни и саобраћајни ризик је био већи у општини Србобран у односу на републички просек.

6. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

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

- прекомерна или неадекватна брзина је узрок скоро трећине озбиљних незгода и незгода са погинулима,
- употреба алкохола и дрога или поспаност. Вожња под дејством алкохола је одговорна за преко 10.000 погинулих сваке године,
- невезивање сигурносних појасева или неношење кацига је главни доприносни фактор у незгодама. Ако би се стопа употребе сигурносних појасева могла повећати у свим земљама и на интернационалном нивоу, сваке године би било могуће спасти 7.000 живота,
- недовољна заштита од стране возила у случају судара. Анализе незгода показују да уколико би сви аутомобили били дизајнирани да пружају сигурност као и најбољи аутомобили из те класе, у случају незгоде, половина фаталних или повреда са инвалидитетом би се могло избећи,
- високо ризичне локације незгода (црне тачке),
- не поштовање прописаног времена вожње и прописаног времена за одмарање од стране комерцијалних возача,
- лоша видљивост других учесника у саобраћају или непотпуно видно поље возача. Лоша видљивост у мртвом углу према задњем делу возила узрокује незгоде са 500 погинулих сваке године.

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

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

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

У табели 6.1. приказани су вредност индикатора и вредност циљаних вредности за 2025. годину за сваки индикатор појединачно.

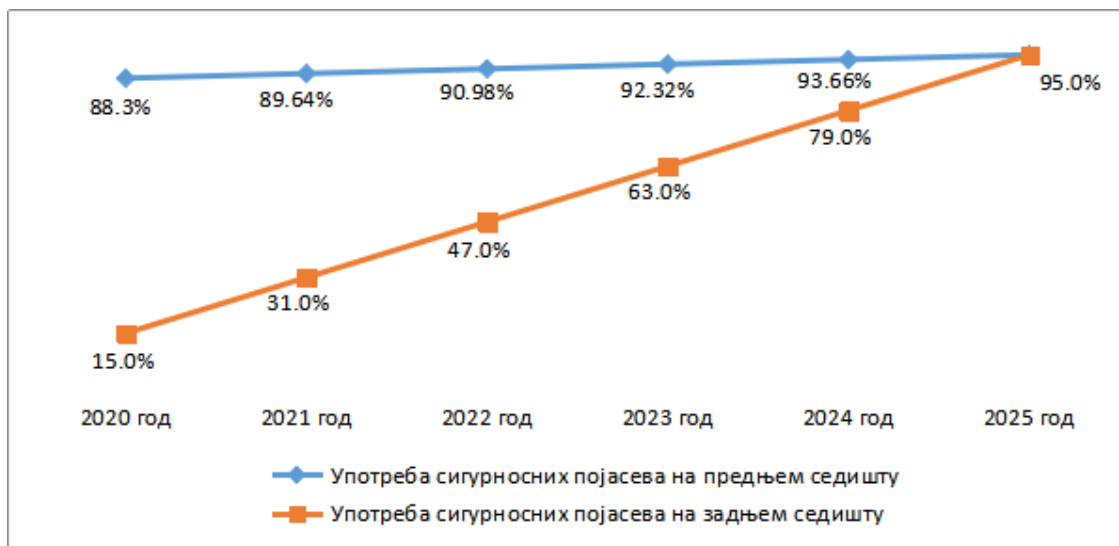
Табела 6.1 . Вредност индикатора и граничне вредности

| Индикатори | Вредност индикатора за Србобран | Циљ за 2025. годину |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------|
| Употреба сигурносних појасева на предњем седишту | 88,3% | $\geq 95\%$ |
| Употреба сигурносних појасева на задњем седишту | 15,0% | $\geq 95\%$ |
| Употреба дечијих заштитних система за децу до 3 године | 79,7% | $\geq 95\%$ |
| Употреба дечијих заштитних система за децу од 4 до 12 година | 75,6% | $\geq 95\%$ |
| Возачи који користе мобилни телефон | 5,4% | $<1\%$ |
| Деца пешаци основношколског узраста који прелазе улицу ван обележеног пешачког прелаза | 31,5% | $<5\%$ |
| Пролазак пешака на црвено светло семафора | 8,7% | $=0\%$ |

Из табеле 6.1. се види да ни један од индикатор није у жељеним границама што је забрињавајуће. Највећа разлика између жељеног и тренутног стања је употреба сигурносних појасева на задњем седишту. Постизање циљева индикатора имаће директан утицај на стање безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран.

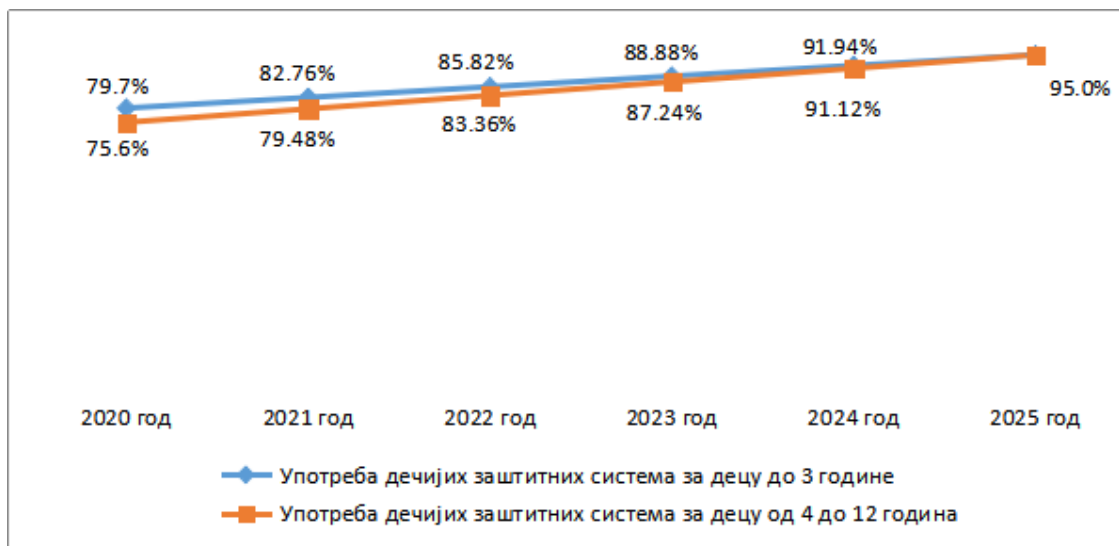
Неки од индикатора су у виду пасивне безбедности, елементи пасивне безбедности имају за циљ да ублаже последице саобраћајне незгоде када се саобраћајна незгода догоди. Индикатори активне безбедности нам показују колико су одређени учесници у саобраћају угрожени, односно колики проценат учесника у саобраћају не поштују одређена правила и тиме себе и остале излажу угрожености у саобраћају.

На слици 6.1. приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за проценат коришћења сигурносног појаса на предњем седишту, проценат коришћења сигурносног појаса на задњем седишту за општину Србобран.



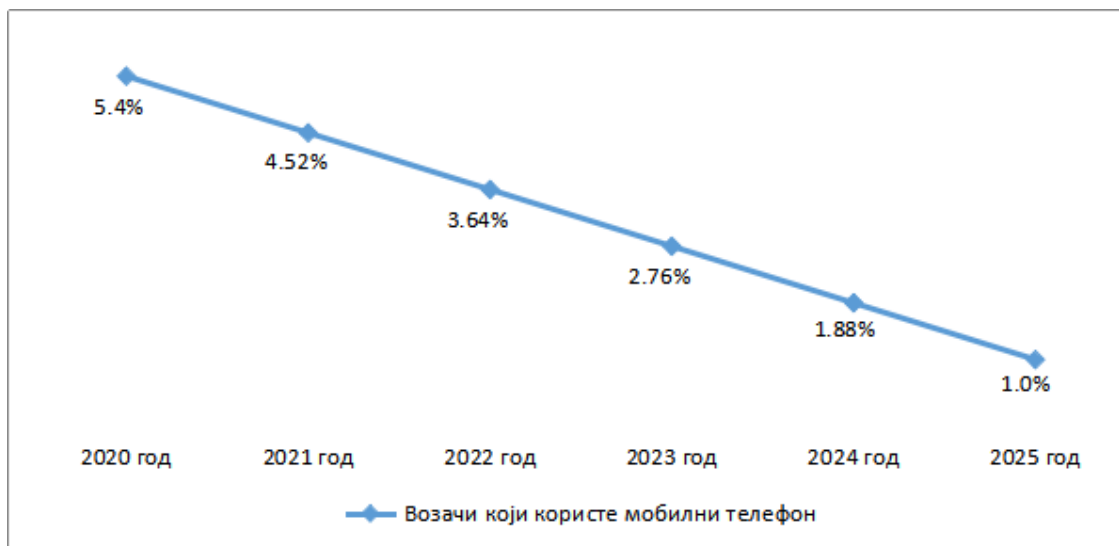
Слика 6.1. Циљеви индикатора за употребу сигурносних појасева

На слици 6.2. приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за проценат коришћења дечијих сигурносних система за децу узраста до 3 године, као и за децу узраста од 4 до 12 година за општину Србобран.



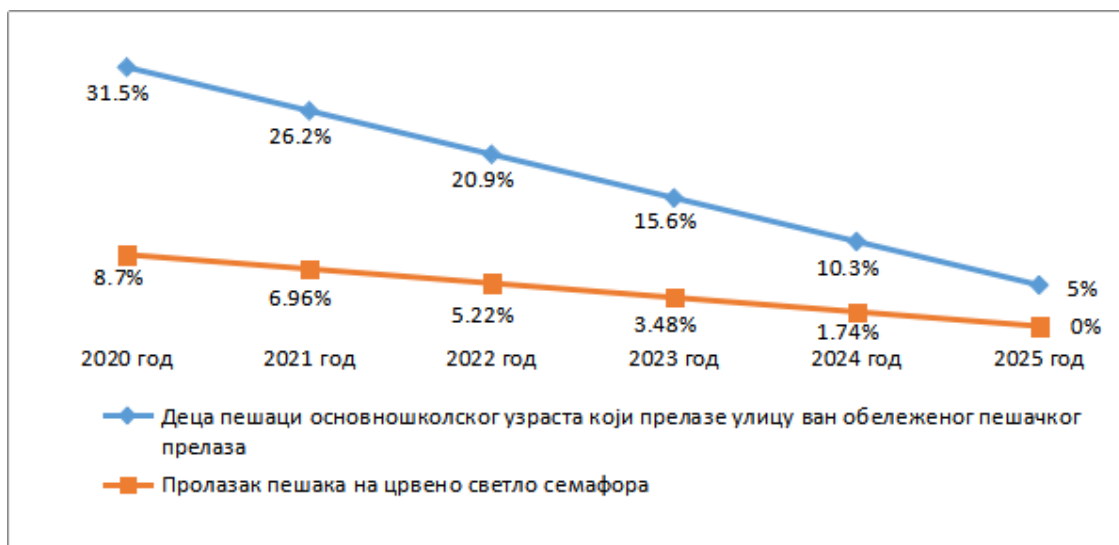
Слика 6.2. Циљеви индикатора за употребу дечијих сигурносних система

На слици 6.3. приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за возаче који користе мобилни телефон на територији општине Србобран.



Слика 6.3. Циљеви индикатора за возаче који користе мобилни телефон

На слици 6.4. приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за прелазак пешака ван обележеног пешачког прелаза као и прелазак пешака на црвено светло семафора за општину Србобран.



Слика 6.4. Прелазак пешака ван пешачког прелаза и на црвено светло

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

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

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

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

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

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

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

Путна мрежа у Републици Србији је подељена на мрежу државних путева, мрежу општинских путева и улица и некатегорисане путеве. Мрежа државних путева обухвата поделу на државне путеве I-A, I-B и државне путеве II-A и II-B реда. На основу јединог извештаја (ЈП "Путеви Србије" (2008) о опасним местима на државној путној мрежи, идентификована су 262 опасна места, од чега је 79 места са приоритетом II (30,1% од укупног броја опасних места), 106 места са приоритетом II (40,5%) и 77 места са приоритетом III (29,4%).

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

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

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

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

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

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

8. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

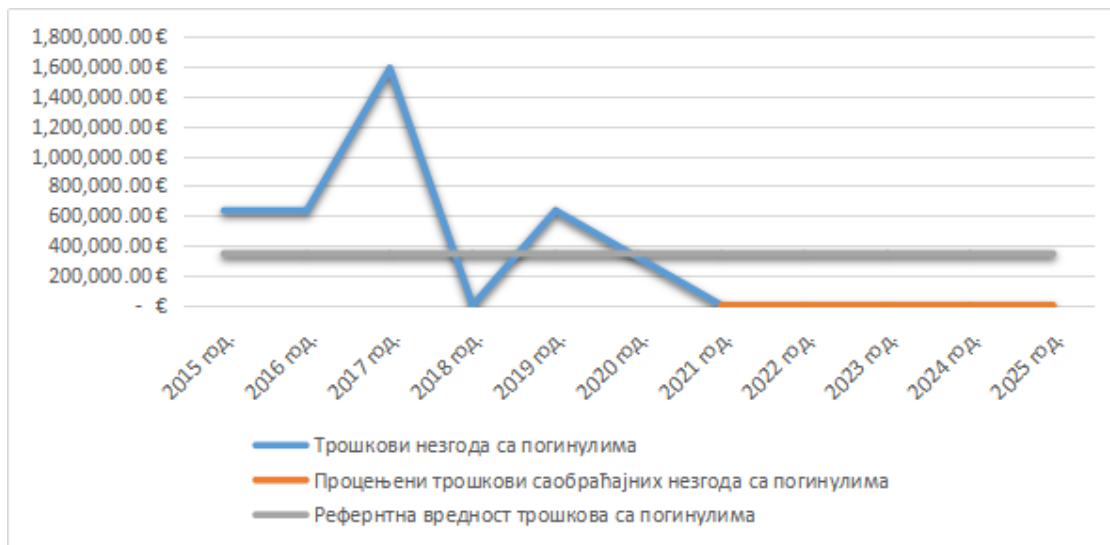
| | |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Амбиција | Постати једна од најуспешнијих локалних самоуправа у области безбедности саобраћаја у Републици Србији, односно локална самоуправа која бележи најмањи јавни и саобраћајни ризик страдања на путевима у Републици Србији. |
| Мисија | Успоставити стабилан систем безбедности саобраћаја у општини Србобран који ће омогућити успешно управљање безбедношћу саобраћаја. |
| Визија | Друмски саобраћај без погинулих, са знатно мање повређених и знатно мањим трошковима саобраћајних незгода. |
| Циљеви | <p>Доношење стратегије треба да омогући успостављање система управљања безбедношћу саобраћаја до 2025. године и омогућити следеће:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Да нема погинулих учесника у саобраћају на путевима у општини Србобран; • Да број тешко повређених у саобраћајним незгодама на путевима у општини Србобран годишње буде максимално шест; • Да нема тешко повређене деце у саобраћајним незгодама у општини Србобран; • Да се преполови број лако повређених у саобраћајним незгодама на путевима у општине Србобран у 2025. години у односу на 2020. годину; • Да се преполове укупни годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у општини Србобран у 2025. години у односу на 2020. годину. |

Процена броја погинулих и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале смрт учесника у саобраћају на територији општине Србобран до 2025. године приказани су на слици 8.1. и слици 8.2.

Циљ је да у општини Србобран у циљној 2025. години нема смртно страдалих учесника у саобраћајним незгодама. Уколико се оствари процена да не буде смртно страдалих учесника у саобраћајним незгодама, то значи да би се спасило 5 живота, док би се са економског аспекта оствариле уштеде од 1.586.585,00 € што је утврђено по раније дефинисаној методологији.

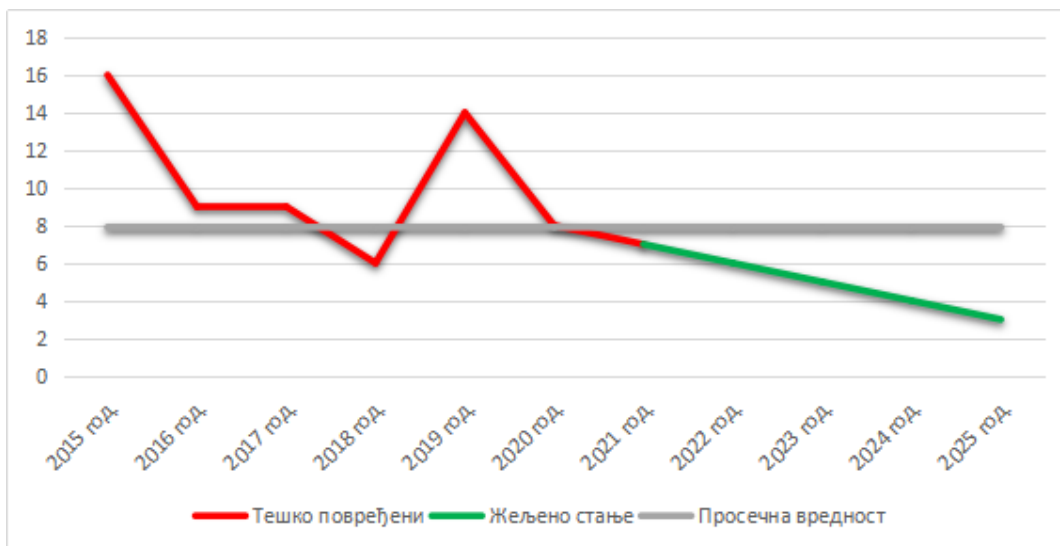


Слика 8.1. Процена броја погинулих

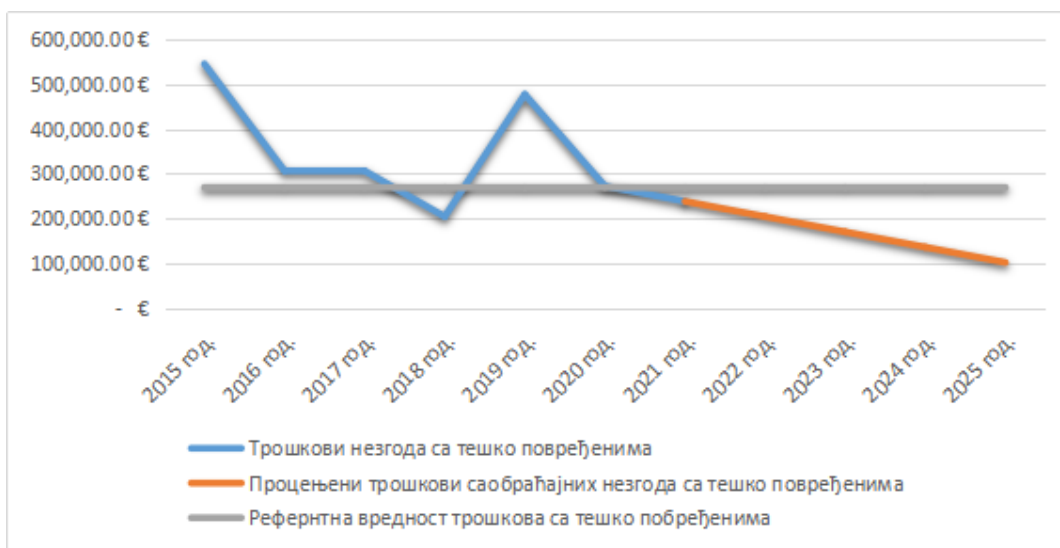


Слика 8.2. Процена трошкова саобраћајних незгода са погинулим лицима

Процена броја тешко повређених и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале тешко повређене учеснике у саобраћају на територији општине Србобран до 2025. године приказани су на слици 8.3 и слици 8.4. Година када је на путевима општине Србобран било најмање тешко повређених је 2018. година укупно је те године 6 учесника у саобраћајним незгодама задобило тешке телесне повреде. Из наведеног се поставља реални циљ да до 2025. године на путевима општине Србобран буде највише 3 учесника у саобраћајним незгодама са тешким повредама. Уколико се оствари наведени циљ, то значи да неће доћи до нових 13 тешких телесних повреда, а на тај начин смањиће се трошкови саобраћајних незгода за 44.317,00 €

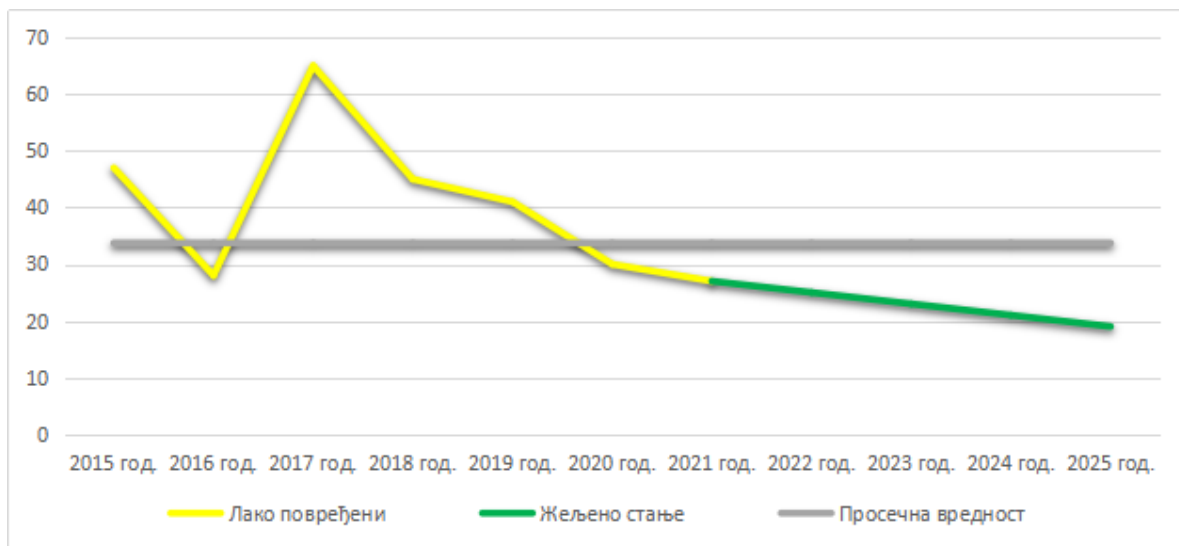


Слика 8.3. Процена броја тешко повређених

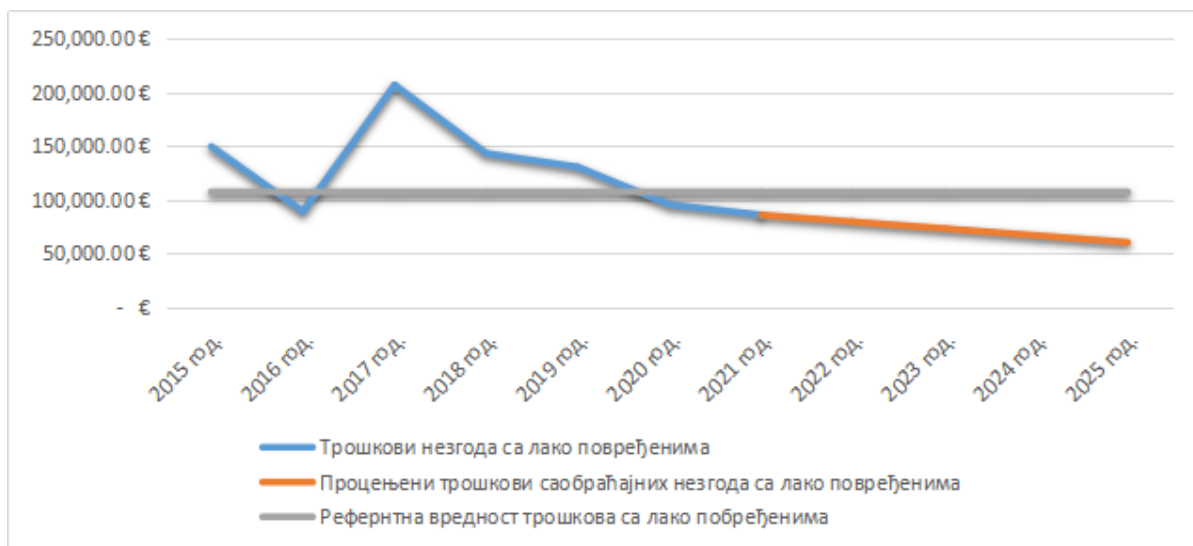


Слика 8.4. Процена трошкова у еврима саобраћајних незгода са тешко повређеним лицима

Процена броја лако повређених и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале лако повређене учеснике у саобраћају на територији општине Србобран до 2025. године приказани су на слици 8.5. и слици 8.6. Процена је да се сваке године смањује број лако повређених учесника у саобраћају до 2025. године када је циљ да не буде више од 19 учесника у саобраћају са лаким телесним повредама. Број лаких телесних повреда смањио би се за 46, чиме би се уштедело 146.326,00 €

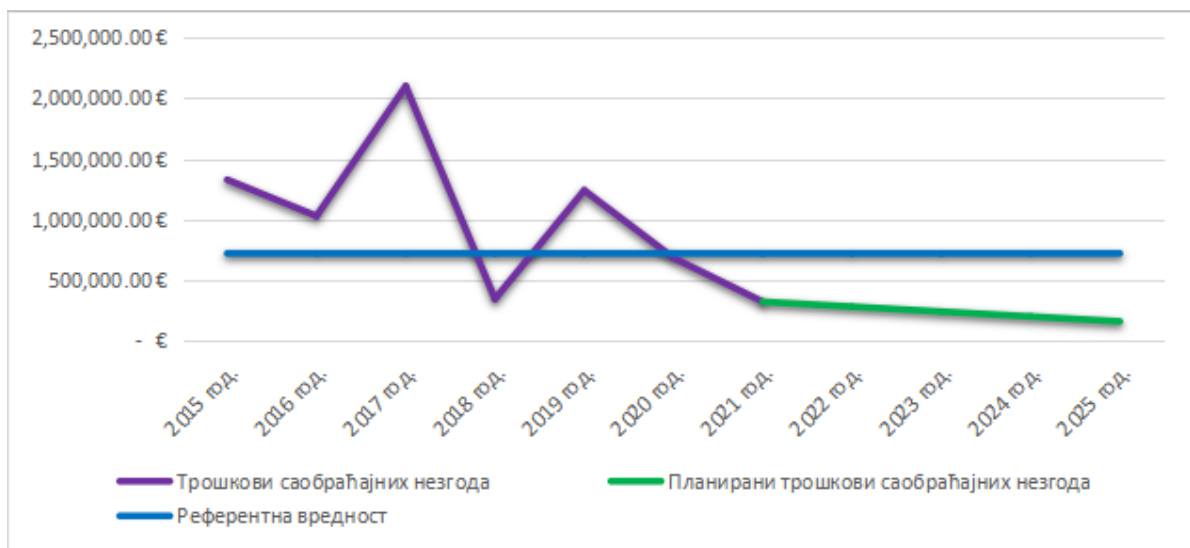


Слика 8.5. Процена броја лако повређених



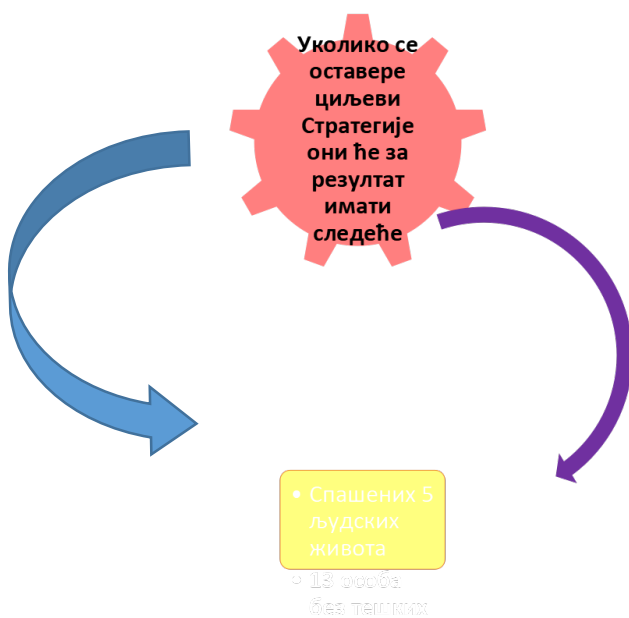
Слика 8.6. Процена трошкова саобраћајних незгода са лако повређеним лицима

На слици 8.7. приказана је процена уштеде у саобраћајним незгодама до 2025. године на путевима општине Србобран. Процена уштеда је значајан уколико се остваре зацртани циљеви који су дефинисани овом Стратегијом.



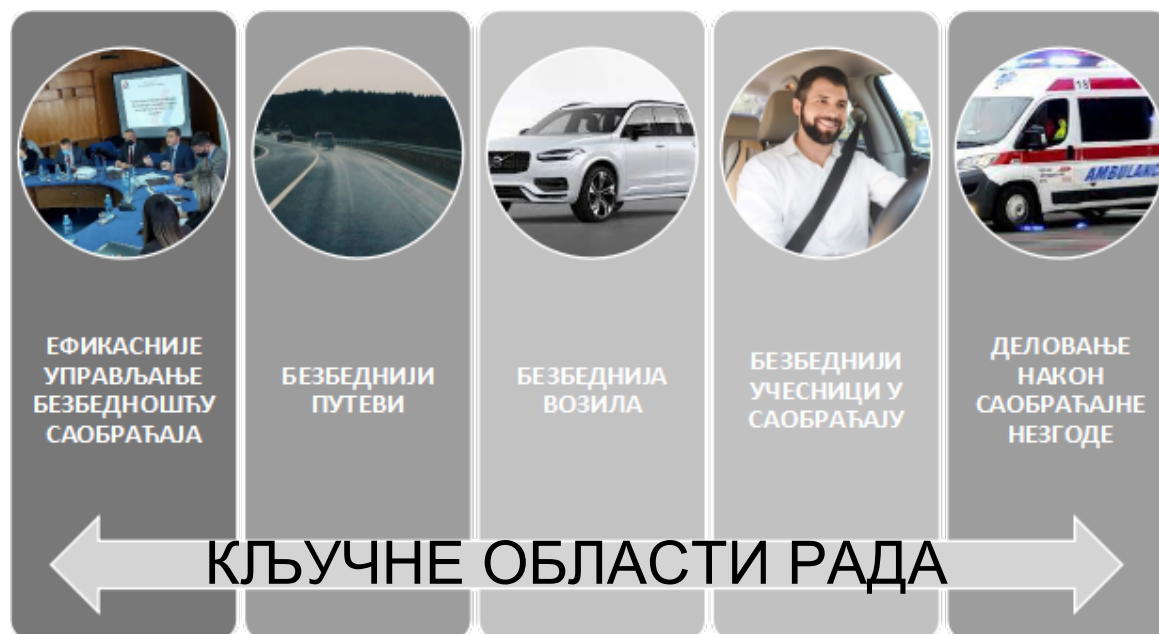
Слика 8.7. Процена трошкова саобраћајних незгода

Стратегијом је дефинисано жељено стање на тај начин да у наредних пет година се остваре циљеви на путевима општине Србобран, што је дефинитивно реалан циљ.



9. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА

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



9.1. ПРВИ СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

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

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

9.2. ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

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

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

Проблеми безбедности саобраћаја у Општини Србобран у вези са безбедношћу путева су:

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

9.3. ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности возила су:

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

Проблеми безбедности саобраћаја у Општини Србобран у вези са безбедношћу возила су:

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

- неодговарајуће одржавање техничке исправности возила,
- велики број неосветљених и неозначених возила у саобраћају (теретна возила, mopеди, бицикли).

9.4. ЧЕТВРТИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

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

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

Проблеми безбедности саобраћаја у Општини Србобран у вези са учесницима у саобраћају су:

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

Истраживањем ставова (анкетирањем) учесника у саобраћају на територији Општине Србобран препознати су следећи проблеми:

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

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

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

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

9.5. ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Основне смернице у подручју унапређења деловања након саобраћајне незгоде су:

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

Проблеми препознати у деловању након саобраћајних незгода у Општини Србобран су:

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

10. НАЧЕЛА

Начело општег интереса и заједничког деловања

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

Начело примене науке и струке

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

Начело професионализма

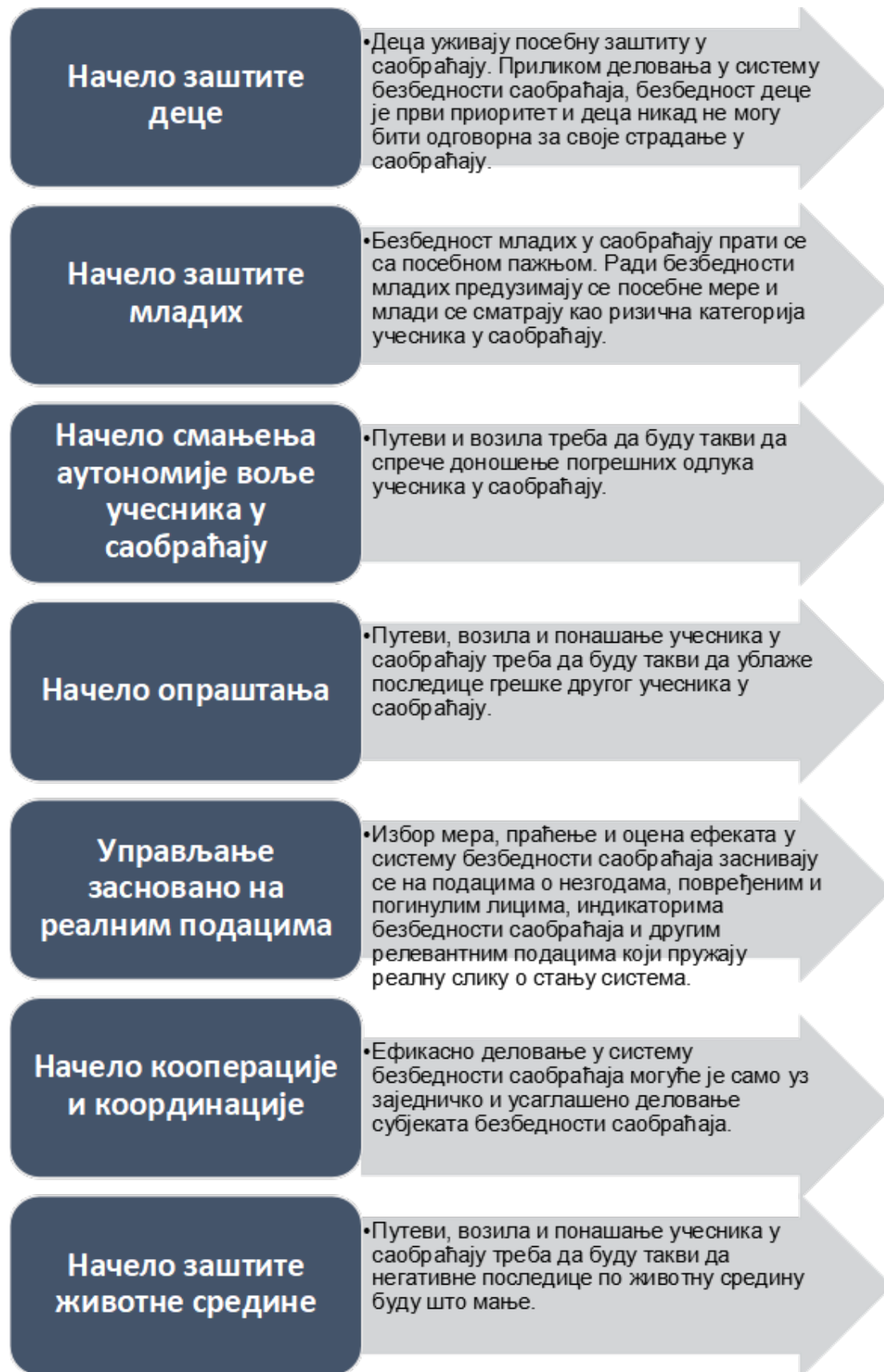
- Појединци који делују у систему безбедности саобраћаја треба да буду стручно образовани и оспособљени за улогу коју имају у систему и да стално унапређују своја знања.

Поредити се са најбољим

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

Одговорност свих пре и после саобраћајне незгоде

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



11. КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ СРБОБРАН У СПРОВОЂЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ ДО 2025. ГОДИНЕ

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

| |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА |
| Успостављање ефикасног система безбедности саобраћаја на територији Општине Србобран |
| Усвајање неопходних општинских одлука, као и ревизија постојећих које би подигле ниво безбедности саобраћаја на територији Општине Србобран |
| Успостављање координације над субјектима безбедности саобраћаја који су препознати у Стратегији |
| Покретање и реализација пројеката и истраживања у области безбедности саобраћаја на територији Општине Србобран |
| II СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ |
| Јасно препознавање одговорности управљача пута за стање безбедности саобраћаја (како локалних-општинских путева тако и државних) |
| Ревизија и провера безбедности како постојећих, тако и новопланираних путева |
| Дубинске анализе саобраћајних незгода са смртним исходом |
| Развој просторног планирања у функцији безбедности саобраћаја |
| Примена савремених метода за пројектовање, изградњу, експлоатацију и одржавање путева |
| Препознавање и санација опасних места на путу – црних тачака |
| III СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА |
| Унапређивање квалитета рада субјеката за контролу техничке исправности возила |
| Подизање нивоа знања и свести о значају техничке исправности возила |
| Повећање броја возила са савременим системима за активну и пасивну безбедност |
| Подмлађивање целокупног возног парка, односно смањење година просечне старости возила |
| IV СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ |
| Подизање свести и формирање исправних ставова о безбедном понашању у саобраћају |
| Подизање нивоа рада у образовним установама у области безбедности саобраћаја |
| Без погинулих учесника у саобраћају, а смањеним бројем тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама и смањен број саобраћајних незгода |
| Подизање свести становницима Општине Србобран о значају сигурносних појасева, употреби дечијих ауто – седишта и негативном утицају алкохола, других психоактивних супстанци, коришћења мобилног телефона и брзине кретања за безбедност саобраћаја и последице саобраћајних незгода |
| Промоција и подршка безбедности бициклиста и пешака |
| V СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ |

| |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Подизање нивоа квалитета координације хитних служби које реагују у случају настанка саобраћајне незгоде |
| Унапређење квалитета вршења увиђаја, обезбеђивање лица места и успостављање нормалног режима саобраћаја у минималном временском року |
| Унапређење постојећих техничких могућности хитних служби, неопходних за што краће време одзива реаговања хитних служби |

12. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

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

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

Најзначајнији носиоци активности у Општини Србобран су:

- Општински савет за безбедност саобраћаја Србобран, који је задужен за унапређење безбедности саобраћаја на територији Општине Србобран. Савет доноси план реализације новчаних средстава, спроводи акције и активности које имају за циљ унапређење безбедности саобраћаја;
- Скупштина Општине Србобран треба најмање два пута годишње да разматра извештај Савета о стању безбедности саобраћаја на својим редовним седницама и резултате спроведених активности које су имале за циљ унапређење безбедности саобраћаја;

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

13. ПРАЋЕЊЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ

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

Праћење стања безбедности саобраћаја је континуиран, редован и непрекидан процес који поред прикупљања, систематизације и анализе података подразумева стално унапређење и развој нових метода и техника за праћење стања безбедности саобраћаја. Општина Србобран користи локалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији Агенције за безбедност саобраћаја.

Уз праћење безбедности саобраћаја као саставни део иде и извештај о стању безбедности саобраћаја које је препознато у Закону о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018 и 23/2019 и 128/2020 – др.закон)). У члану 14. поменутог Закона дефинисано је да надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе подноси Скупштини општине извештај о стању безбедности саобраћаја на територији јединице локалне самоуправе минимум два пута годишње. Поред израде Стратегије безбедности саобраћаја, неопходно је и донети одговарајући Акциони план како би се на квалитетнији начин управљало безбедношћу саобраћаја.

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

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

Елементи – подаци за квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја:

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

14. ЛИТЕРАТУРА

- [1.]ADVICE ABOUT LOCAL ROAD SAFETY STRATEGIES. London, Department for Transport, 2009
- [2.]CITIES ON THE MOVE: A WORLD BANK URBAN TRANSPORT STRATEGY REVIEW. Washington, D.C., The World Bank, 2002
- [3.]EUROPEAN STATUS REPORT ON ROAD SAFETY: TOWARDS SAFER ROADS AND HEALTHIER TRANSPORT CHOICES. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2009
- [4.]GLOBAL PLAN FOR THE DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011-2020. United Nations
- [5.]HALVING THE NUMBER OF ROAD ACCIDENT VICTIMS IN THE EU BY 2010: A SHARED RESPONSIBILITY. European Comission, Directorate-General for Energy and Transport
- [6.]INTERNATIONAL ROAD SAFETY STRATEGY. PRI, 2000
- [7.]Lacroix, J., Silcock, D (2002). URBAN ROAD SAFETY, SUSTAINABLE TRANSPORT: A SOURCEBOOK FOR POLICY-MAKERS IN DEVELOPING CITIES. BMZ
- [8.]NATIONAL STRATEGIC ROAD SAFETY PLANS: CODE OF GOOD PRACTICE. PRI, 2000
- [9.]PREVENTING ROAD TRAFFIC INJURY: A PUBLIC HEALTH PERSPECTIVE FOR EUROPE. WHO, 2004
- [10.] PROPOSED REGIONAL ROAD SAFETY STRATEGY: Information and discussion about the draft of the RRSS. SEETO
- [11.] RESOLUTION ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY, 60/05. IMPROVING GLOBAL ROAD SAFETY, United Nations, General Assembly, sixtieth session, agenda item 60, 2005
- [12.] ROAD TRAFFIC INJURY PREVENTION: TRAINING MANUAL. WHO, 2006
- [13.] SAVING 20 000 LIVES ON OUR ROADS: A SHARED RESPONSIBILITY. European Comission, 2003
- [14.] SOLVING ROAD SAFETY PROBLEMS: A STRATEGY. DHV ENVIRONMENT AND TRANSPORTATION, 2005
- [15.] WORLD REPORT ON ROAD TRAFFIC INJURY PREVENTION. WHO, 2004
- [16.] Влада Републике Србије, (2015). Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године („Сл. гласник РС“ бр. 64/2015), Београд.
- [17.] Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019).
- [18.] Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, бр. 111/2009, 92/2011 и 93/2012).
- [19.] Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број107/05, 72/09 – др. закон, 88/2010, 99/2010, 57/2011, 119/2012, 45/2013 – др. закон, 93/2014, 96/2015, 106/2015 и 113/2017 - др. закон).

- [20.] Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 - одлука УС).
- [21.] Закон о општем управном поступку („Службени гласник РС”, бр. 18/2016).
- [22.] Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 88/2017 и 27/2018 - др. закони).
- [23.] Закон о полицији („Службени гласник РС”, бр. 6/2016 и 24/2018).
- [24.] Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, бр. 65/2013, 13/2016 и 98/2016 - одлука УС).
- [25.] Закон о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 - др. закон).
- [26.] Извештај о основним показатељима стања безбедности саобраћаја у периоду од 2015. до 2019. године у општини Србобран, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, 2019.
- [27.] Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 2019. годину, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, 2019.
- [28.] Кривични законик („Службени гласник РС”, бр. 85/2005, 88/2005 – исправка, 107/2005 – исправка, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014 и 94/2016).
- [29.] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја, ЈП Службени лист СРЈ, Београд.
- [30.] Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М., (2014). Основе безбедности саобраћаја, Београд.
- [31.] Општина Србобран, Статут Општина Србобран, Службени лист Општина Србобран, 2019.
- [32.] Пешић, Д. (2012). Развој и унапређење метода за мерење нивоа безбедности саобраћаја на подручју, Докторска дисертација, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
- [33.] Пешић, Д., Божовић, М., Стаматовић, Б., Петровић, Т., (2016). Успостављање система безбедности саобраћаја у локалним самоуправама. 11. Међународна Конференција - Безбедност саобраћаја у локалној заједници, Врњачка Бања.
- [34.] Пешић, Д., Вујанић, М., Кукић, Д., Антић, Б. и Вујанић, М.М. (2010). Одабир показатеља за оцену ризика, односно нивоа безбедности саобраћаја – светска искуства. X Међународни симпозијум "Превенција саобраћајних незгода 2010", Нови Сад, стр.164-173.
- [35.] Просторни план општине Србобран („Службени лист општине Србобран“ бр 5/2013 и 16/2019)
- [36.] Светска здравствена организација, Глобални план Декаде акције за безбедност на путевима 2011-2020.

Интернет странице:

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