



**СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ЗА
ПЕРИОД ОД 2015. ДО 2020. ГОДИНЕ**

DRAFT



САДРЖАЈ

1. УВОД

2. СТАЊЕ И ТЕНДЕНЦИЈЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

- 2.1. Безбедност саобраћаја као глобални проблем
- 2.2. Стање заштитног система безбедности саобраћаја у Србији
- 2.3. Ставови о ризицима у саобраћају
- 2.4. Понашања у саобраћају – индикатори безбедности саобраћаја
- 2.5. Саобраћајне незгоде и настрадала лица

3. ФИНАНСИЈСКИ АСПЕКТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

- 3.1. Директни и индиректни трошкови саобраћајних незгода
- 3.2. Модели финансирања Финансирање безбедности саобраћаја

4. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ И БУДУЋИ ИЗАЗОВИ

- 4.1. Кључни проблеми безбедности саобраћаја у Србији
- 4.2. Будући изазови у безбедности саобраћаја у Србији

5. ПРИНЦИПИ

- 5.1. Одржива безбедност саобраћаја
- 5.2. Безбедност саобраћаја заснована на науци
- 5.3. Јачање професионализма у безбедности саобраћаја
- 5.4. Учити од других и поредити се са најбољим



- 5.5. Одговорност свих ПРЕ и ПОСЛЕ саобраћајне незгоде
- 5.6. Самообјашњавајући путеви
- 5.7. Опраштајући путеви и околина
- 5.8. Управљање ка резултатима, засновано на подацима
- 5.9. Кооперација и координација
- 6. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ**
 - 6.1. Амбиција
 - 6.2. Мисија
 - 6.3. Визија
 - 6.4. Циљеви
- 7. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ**
- 8. ЦИЉНЕ ГРУПЕ И КАКО ИМ ПРИЋИ**
 - 8.1. Учесници у саобраћају
 - 8.1.1. Деца (пешаци, бициклисти, путници)
 - 8.1.2. Пешаци
 - 8.1.3. Бициклисти и мотоциклисти
 - 8.1.4. Несавесни возачи
 - 8.1.5. 65+
 - 8.1.6. Нови возачи
 - 8.1.7. Возачи под утицајем алкохола и дроге
 - 8.1.8. Возачи склони прекорачењу брзине
 - 8.1.9. Комерцијална возила
 - 8.2. Доносиоци одлука
- 9. ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И СТАЛНО УНАПРЕЂИВАЊЕ**

1. УВОД

Свакодневно смо сведоци узнемирујућих вести и призора који су последица догађања саобраћајних незгода. У Србији је мало оних који нису имали прилику да доживе или на други начин осете последице, страх, нелагодност и друге непријатности због саобраћајне незгоде поред које су прошли, за коју су чули, видели на друштвеним медијима или на несрећу доживели. У последњих десет година у Републици Србији, саобраћајне незгоде просечно на годишњем нивоу однесу више од 800 живота, док више од 19.000 људи бива тешко или лако повређено. Није потребно бити експерт у безбедности саобраћаја да би се схватила величина проблема и да су поменути подаци изузетно велики, људски и материјални губици које држава попут Србије не може и не сме да подноси.

Према извештајима Светске здравствене организације, број жртава у саобраћајним незгодама се мери милионима, док саобраћајне незгоде прете да постану водећи узрок смрти у свету. Са друге стране, саобраћај је неминовна последица развоја и напретка сваког друштва без ког је немогуће функционисати. Због тога је потребно стално радити на препознавању проблема и проналажењу начина за смањење проблема које саобраћај неминовно носи са собом. Највеће светске организације попут Уједињених нација или Европске комисије улажу велике напоре како би смањиле број жртава саобраћајних незгода. Практично, проблем безбедности саобраћаја се интензивно намеће највишим политичким функцијама власти у свакој модерној држави. Како је жеља Србије да прати најбоље и најнапредније земље у свим областима, па тако и у саобраћају, нужно је потребно стратешки деловати како би се активирали сви чиниоци система безбедности саобраћаја у Србији, плански и правовремено.

Стратегија је орочена на период од 2015. до 2020. године. У Стратегији је дефинисана мисија, визија и циљеви које је потребно остварити. Сви чиниоци система безбедности саобраћаја у Србији морају бити активирани како би дали максималан допринос у достизању циљева Стратегије. Стратегијом су препознате кључне области деловања, циљне – ризичне групе којима је потребно посветити највише пажње у циљу смањења њиховог страдања. У Стратегији су дати финансијски аспекти безбедности саобраћаја, препознати су кључни проблеми и



будући изазови у безбедности саобраћаја у Србији. На крају, представљено је поглавље праћења и извештавања и сталног унапређивања безбедности саобраћаја.

Република Србија се налази на почетку успостављања система безбедности саобраћаја, зато је усвајање Националне стратегије неопходан корак за успостављање стратешког приступа рада у области безбедности саобраћаја. Без постојања Стратегије и Акционог плана за реализацију Стратегије практично је немогуће управљати безбедношћу саобраћаја. Усвајањем Стратегије препознаје се опредељење државе да се усмери ка решавању проблема безбедности саобраћаја, потпуно одговорно и плански, на највишим нивоима друштвене и политичке свести.

DRAFT

2. СТАЊЕ И ТЕНДЕНЦИЈЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

2.1. Безбедност саобраћаја као глобални проблем

Данас, у свету, у саобраћајним незгодама, гине око 1,3 милиона људи, годишње, а око 50 милиона бива повређено (WHO, 2013). Саобраћај као легална делатност односи више живота него све друге илегалне делатности заједно. Возило је најсмртоносније средство данашњице.

У саобраћајним незгодама најчешће гину сиромашни и млади.

Најзначајнији негативни ефекти и последице саобраћаја су:

- исцрпљивање природних ресурса,
- загађивање околине отпадним материјалима,
- загађивање околине издувним гасовима,
- бука,
- настрадали у саобраћајним незгодама (лакше повређена, теже повређена и погинула лица),
- материјалне штете, губици и трошкови у вези са саобраћајним незгодама,
- физичка неактивност,
- стресови проузроковани учешћем у саобраћају,
- социјално загађивање, тј. загађивање међуљудских односа, проузроковано учешћем у саобраћају, а посебно учешћем у саобраћајним незгодама¹.

Најразвијеније земље су седамдесетих година 20-тог века успеле да зауставе растући тренд и остваре смањивање броја настрадалих (посебно броја погинулих), у периоду од преко 40 година, на супрот успешном развоју друштва и непрекидном расту броја регистрованих возила и пређене километраже. За то време, у неразвијеним и земљама у развоју, растао је број погинулих и повређених лица у саобраћају. Дакле, "смртност у саобраћају се сели са Севера на Југ".

¹ Липовац, К, Д. Јовановић и М. Вујанић: Основе безбедности саобраћаја, Београд, 2014.

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

1. државе које су прихватиле да се може управљати безбедношћу саобраћаја, изградиле добро организован заштитни систем и успешно спроводе управљање у пракси, непрестано смањујући број настрадалих,
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 и
3. државе које још нису ни прихватиле идеју о управљању безбедношћу саобраћаја².

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

Имајући у виду неприхватљива страдања у саобраћају и огромне разлике између држава, а прихватајући став да се безбедношћу саобраћаја може управљати, Генерална скупштина УН је усвојила неколико резолуција о безбедности саобраћаја. Посебно се истиче резолуција *Унапређење безбедности саобраћаја на путевима* (A/RES/64/255), усвојена у мају 2010. године. Овом резолуцијом период од 2011. до 2020. године проглашен је деценијом акције у безбедности саобраћаја, са циљем да се стабилизује, а затим преполови прогнозирани број погинулих у саобраћајним незгодама, што би, у периоду од 10 година, смањило за 5 милиона број погинулих и за 50 милиона број повређених. Ово треба да се постигне доследним спровођењем, на науци заснованих, различитих активности на националном, регионалном и глобалном нивоу.

Светска здравствена организација (СЗО³) је припремила *Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020*⁴ који обухвата мере и активности у пет стубова безбедности саобраћаја:

- организација и управљање безбедношћу саобраћаја,
- безбеднији путеви и путовања,
- безбеднија возила,
- безбеднији учесници у саобраћају и
- активности након незгоде.

На основу ове стратегије ће бити усвојен Национални план безбедности саобраћаја, који ће систематизовати области деловања, мере и активности у поменутих пет стубова, у складу са Глобалним планом деценије акције безбедности

² Липовац, К, Д. Јовановић и М. Вујанић: *Основе безбедности саобраћаја*, Београд, 2014.

³ Светска здравствена организација (World Health Organization-WHO)

⁴ Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020

саобраћаја и Полазним основама за доношење Националне стратегије, које је усвојила Влада Републике Србије.

Московске декларације (Moscow Declaration, 2009) истиче значај политичког лидерства и посвећености унапређењу безбедности саобраћаја, а Међународни стандард управљања безбедношћу саобраћаја ИСО 39001⁵ (2001), дефинише да је коначан циљ безбедности саобраћаја: нула погинулих и тешко повређених (са трајним последицама) у саобраћају.

Ове иницијативе УН и СЗО треба да допринесу смањивању разлика између развијених и неразвијених земаља, тако што ће подстаћи спровођење проверених мера и активности широм света, а посебно у неразвијеним и земљама у развоју.

Број незгода, погинулих и повређених у саобраћају, по својој природи расте, са порастом броја регистрованих возила и изложености саобраћају.

Међутим, искуства најразвијенијих земаља охрабрују и можемо рећи да је позната "вакцина" за ову "болест".

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

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

2.2. Стање заштитног система безбедности саобраћаја у Србији

2.2.1. Институције значајне за безбедност саобраћаја

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

Извештај Светске банке⁶ је 2007. године дао главне смернице за успостављање система безбедности саобраћаја што је представљало основ за промене које су уследиле доношењем нове регулативе из области безбедности саобраћаја.

У складу са наведеним, Народна скупштина Републике Србије је показала јаку политичку вољу тако што је 2009. године усвојила нови Закон о безбедности саобраћаја на путевима у којег су уграђена многа савремена решења у управљању безбедношћу саобраћаја, као и обавезе које је Република Србија преузела и тиме

⁵ ISO 39001 Road Traffic Safety Management Standard, ISO, 2012.

⁶ Извештај Светске банке: Преглед могућности за регулисање безбедности на путевима и предлози инвестиционе стратегије, Ерик Хауард и Џин Брин, 2007.

показала опредељење да се приближи најразвијенијим земљама у погледу безбедности саобраћаја. Примена савремених решења и мера за управљање безбедношћу саобраћаја изискује институционални оквир који је прилагођен захтевима за достизање циљева у безбедности саобраћаја.

Законом је прописана одговорност Владе Републике Србије за безбедност саобраћаја⁷. Поред постојећих институција Законом је предвиђено формирање нових институција на националном и локалном нивоу:

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

Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима чине министри надлежни за послове саобраћаја, унутрашње послове, здравља, рада, правде, просвете и трговине и услуга чиме је остварена политичка воља за спровођење мера и активности за унапређење безбедности саобраћаја. Циљ Тела за координацију безбедности саобраћаја на путевима је остваривање сарадње и усклађено обављање послова у функцији унапређења безбедности саобраћаја на путевима, као и иницирање и праћење превентивних и других активности у области безбедности саобраћаја на путевима. Његов задатак је да прати, усмерава и координира активности везане за смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица у Србији, да предлаже и прати спровођење Националне стратегије безбедности саобраћаја на путевима и Националног плана безбедности саобраћаја.

Кључни субјекти безбедности саобраћаја на националном нивоу су: доносиоци политичких одлука, полиција, професионална и стручна удружења, научне и образовне установе, предшколске установе, здравствене установе, медији, удружења грађана, невладине организације и други.

Управљач пута доноси своје планове безбедности путева којима управља, успоставља праћење стања безбедности саобраћаја на тим путевима, успоставља надзор над безбедношћу саобраћаја у свим фазама (од идејног пројекта и студије изводљивости, па до одржавања постојећих путева), идентификује и управља „крним тачкама“ на путевима, врши независну оцену незгода са погинулим лицима на путевима и реализује друге мере из своје надлежности.

Поред наведеног, намеће се потреба за јачањем институционалних капацитета безбедности саобраћаја и на нивоу градова и општина, односно локалних самоуправа. Скоро 70% локалних самоуправа формирале су Савете за безбедност саобраћаја и све су активније по питању предузимања мера и активности на унапређењу безбедности саобраћаја на локалном нивоу (АБС, 2014).

⁷ Чланови 8. и 14. Закон о безбедности саобраћаја на путевима "Службени гласник РС", бр.41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС и 55/14)

2.2.2. Правни оквир безбедности саобраћаја

Систем безбедности саобраћаја у Републици Србији уређен је Уставом Републике Србије, законима, подзаконским актима, планским и стратешким документима. Најзначајнији пропис у области безбедности саобраћаја у Републици Србији је *Закон о безбедности саобраћаја на путевима*.

Поред Закона о безбедности саобраћаја на путевима који је у примени од 11. децембра 2009. године, систем безбедности друмског саобраћаја је уређен Законом о јавним путевима који је у примени од 01. јануара 2006. године. Закони који се примењују поводом казних дела против безбедности саобраћаја јесу Кривични законик који одређује кривична дела против безбедности јавног саобраћаја и санкције, Закон о прекршајном поступку и Закон о прекршајима.

Од значаја је и Закон о полицији који уређује поступање полицијских службеника у контроли и регулисању саобраћаја, и Закон о комуналној полицији који предвиђа одређене надлежности комуналне полиције у контроли саобраћаја на путевима. У поступању управних органа и инспекцијског надзора примењује се Закон о општем управном поступку. Закон о превозу у друмском саобраћају, Закон о међународном превозу у друмском саобраћају и Закон о транспорту опасног терета садрже поједине одредбе које се односе на безбедност саобраћаја на путевима.

У оквиру нормативних активности, а имајући у виду потребу за одрживим развојем транспорта у Републици Србији, Влада Републике Србије је 2007. године усвојила Стратегију развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС, број 4/2008“) која је успоставила концепт развоја инфраструктуре и транспорта и дала дефиницију циљева развоја транспортног система и акциони план за њихову реализацију. Поменута стратегија препознаје безбедност саобраћаја, као важан сегмент у унапређењу транспортног система. Такође, као један од докумената од стратешког значаја за Републику Србију је „Генерални Мастер план за транспорт у Србији“ којим су дате основне смернице развоја свих видова саобраћаја у дугорочном периоду. Овај документ се бави и питањима безбедности саобраћаја.

С обзиром на све што је урађено и постигнуто током последње деценије, чињеница је да је Република Србија почела да гради основу за адекватно управљање безбедношћу саобраћаја. Изазов је да се решавању проблема безбедности саобраћаја приступи систематично путем добро координисаних активности и у сарадњи са свим заинтересованим странама. Треба имати у виду да је безбедност саобраћаја јавно добро, а не сврха сама по себи. Дакле, систем се планира, пројектује и спроводи на начин да буде ефикасан, да подстиче развој али свака мера мора да буде безбедна за кориснике. У том смислу се дефинишу и одговорности.

2.3. Ставови о ризицима у саобраћају

Ставови имају огроман утицај на понашање људи у саобраћају. Широко је прихваћена чињеница да је људски фактор присутан у већини саобраћајних незгода. Због тога је веома важно вршити испитивање ставова у откривању улоге људског фактора у изазивању саобраћајних незгода.

Поред праћења ставова на европском нивоу, важно је пратити ставове и на националном (републичком) нивоу, као и на локалном нивоу – нивоу градова, општина, односно на нивоу округа (полицијских управа). Када се говори о ставовима које је потребно пратити, пре свега се мисли на: брзину, алкохол, коришћење мобилног телефона, сигурносне појасеве, заштитне системе за децу и друге елементе пасивне заштите, као и однос према пешацима, возачима двоточкаша, али и свим другим учесницима у саобраћају и опасностима којима су они изложени.

Препознајући важност исправних ставова и њихов утицај на стање безбедности саобраћаја, на нивоу земаља Европе покренут је пројекат истраживања социјалних ставова о ризицима у друмском саобраћају – *SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe)*.

Република Србија је преко Агенције за безбедност саобраћаја по први пут узела учешће у пројекту *SARTRE IV*, тако да се резултати истраживања ставова на нивоу Републике Србије могу поредити са резултатима истраживања ставова у другим европским земљама. Ово истраживање је спроведено од 2009. до 2012. године и у њему је учествовало 17 земаља ЕУ, Израел и Србија.

Теме истраживања су биле: мобилност, перцепција ризика, ставови о безбедности саобраћаја на путевима, животна средина, мотивација, самопријављено понашање у погледу брзине, употреба интелигентних транспортних система и инфраструктуре, саобраћајне незгоде и друго.

Када је реч о возачима аутомобила и возачима двоточкашима, истраживање показује између осталог и следеће: 53% возача аутомобила пролази на раскрсници када је на семафору упаљено жуто светло (24% возача двоточкаша у Србији), 39% возача аутомобила следи возило испред себе на кратком растојању (20% возача двоточкаша у Србији), 33% возача аутомобила телефонира током вожње коришћењем *hand free* уређаја (20% возача двоточкаша у Србији користи телефон уграђен у кацигу), 32% возача аутомобила не уступа првенство пролаза пешацима на пешачком прелазу, 32% возача аутомобила телефонира током вожње држећи телефон у руци.

Када је реч о возачима аутомобила који верују да је могуће конзумирати алкохол и управљати возилом ако се вози пажљиво, Србија спада у групу земаља чији је већи проценат возача који овако мисле (Белгија 18%, Кипар 17%, Италија 17%, Израел 13%, Србија 12%, итд.). У поређењу са скандинавским земљама, возачи

аутомобила у источним земљама (укључујући Србију) 3,4 пута више управљају возилом под утицајем алкохола који је изнад дозвољених граница.

У погледу управљања возилом када су возачи аутомобила уморни, њих 78% покушава проблем да реши отварањем прозора или смањењем температуре у возилу, док њих 79% покушава да савлада умор у возњи разговором са путницима у возилу. Свега 26% возача аутомобила стане да се одмори када осети јак умор. У Србији је 31% возача аутомобила изјавило да су понекад управљали возилом и када су били сувише уморни за возњу, као и нешто више од 20% возача двоточкаша. Само половина возача аутомобила подржава продужење зоне 30 km/h у урбаним срединама, 69% возача аутомобила и 59% возача двоточкаша подржава примену камера за контролу брзине, 72% возача аутомобила подржава примену камера за контролу проласка возила на црвено светло на семафору, 61% возача аутомобила и 49% возача двоточкаша подржава примену секцијске контроле брзине кретања возила.

Примену „alcolock“ уређаја који спречавају покретање возила од стране возача повратника, уколико су под дејством алкохола преко дозвољене границе, подржава 83% возача аутомобила од чега њих 58% то снажно подржава. Уградњу ових уређаја као превентиву за онемогућавање покретања возила ако је возач под дејством алкохола преко дозвољене границе, подржава 80% возача аутомобила од чега њих 53% то снажно подржава. Нешто мање од 80% возача аутомобила у Србији подржава употребу ових уређаја, како у свим возилима тако и у возилима рецидивиста (78%). Што се тиче дозвољеног нивоа алкохола у крви возачи двоточкаша, њих 60% сматра да треба потпуно забранити возњу под утицајем алкохола или смањити дозвољену границу испод тренутно важеће (54% у Србији). Оштрије казне за брзину у Србији подржава 71% возача аутомобила, као и њих 84% за алкохол. Највише возача аутомобила који су изјавили да се не слажу да возња брзином изнад 20 km/h изнад дозвољене у урбаним зонама повећава ризик од учешћа у саобраћајној незгоди, било је из Србије.

Да никада или ретко носе заштитну кацигу, изјавило је 2% возача двоточкаша. Да увек носе кацигу на мотопутевима изјавило је њих 91%, а у урбаним зонама 85%. Најмања употреба кацига је од стране најмлађе групе испитаника старости 18-24 године, и то: 88% на мотопутевима и само 77% у урбаним зонама. Највећа употреба кацига је од стране најстарије групе испитаника старости преко 65 година (95% на мотопутевима).

Истраживање ставова о ризицима у саобраћају треба да помогне креирању адекватних мера које ће допринети унапређењу стања безбедности саобраћаја у Републици Србији. У том смислу, могу се извући неки генерални закључци након анализе *SARTRE IV* истраживања, као што су:

- Имплементација мера безбедности саобраћаја треба да се заснива на здравом разумевању циљних група.

- Смањење дозвољене границе за алкохол у организму на 0.2 g/l.
- Развој превентивних мера против вожње под утицајем алкохола.
- Развој интелигентних уређаја за ограничење брзине кретања возила.
- Кампање усмерене на употребу телефона у вожњи, вожњу под утицајем алкохола и прекорачење брзине.
- Кампање усмерене на употребу заштитних кацага и других заштитних система.
- Стављање важног акцента на мотоциклисте који управљају возилом под утицајем алкохола.
- Комбиновање мера које подржавају зоне 30 km/h, са на пример ограничењем брзине и бољим профилем пута.
- Дизајнирање профила пута узимајући у обзир потребе пешака и бициклиста.
- Увођење нових прописа или измену постојећих који могу бити корисни за хармонизацију у Европи.
- Увођење различитих интелигентних транспортних система.
- Обука и образовање, али такође и у процесу развоја кампања.

2.4. Понашања у саобраћају – индикатори безбедности саобраћаја

За оцену стања и тенденција у безбедности саобраћаја традиционално се користе директни показатељи безбедности саобраћаја, који се између осталог називају и коначни излази. Од директних показатеља, најчешће су у употреби показатељи који нумерички представљају саобраћајне незгоде и последице незгода. Са друге стране, индиректни показатељи значај у дефинисању стања и тенденција у безбедности саобраћаја налазе у покушајима да се одговори на питање "Да ли се могу незгоде и последице незгода предвидети неким другим показатељем који није у директној вези са незгодама и последицама тих незгода?", односно "Да ли се може оцењивати безбедност саобраћаја и пре догађања прве саобраћајне незгоде, односно без познавања података о незгодама и њихових последица?". Због схватања значаја ове проблематике, у свету су у последњој деценији развијени, али се и даље развијају модели, који користе и индиректне показатеље безбедности саобраћаја (нпр. конфликти, понашање учесника у саобраћају, квалитет возног парка, квалитет инфраструктуре и система, ...) у сврху прецизног дефинисања стања и тенденција у безбедности саобраћаја.

Најчешће коришћени индиректни показатељи су тзв. индикатори безбедности саобраћаја. Индикатори безбедности саобраћаја представљају било коју меру која је узрочно везана за саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода (ETSC, 2001). Такође, индикатори безбедности саобраћаја представљају везу између последица саобраћајних незгода и мера за смањење последица тих незгода (OECD, 2005), а значај индикатора се може оценити на основу јачине везе са дешавањем саобраћајне незгоде или повреде (Липовац, 2008). Праћење индикатора безбедности

саобраћаја омогућава да се схвате и прецизно дефинишу проблеми безбедности саобраћаја, али и да се планирају ефективне мере безбедности саобраћаја (Липовац, 2008). Наиме, однос између постојећих и жељених вредности индикатора одређује шта би требало предвидети у програмима безбедности саобраћаја и које мере треба предузимати (Липовац, 2008). Кључна тачка у развоју индикатора је да индикатори морају да прикажу небезбедне услове система безбедности саобраћаја и због тога се разликују од директних излаза, односно последица небезбедности саобраћајног система (саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода).

Како се утврђивање стања и тенденција у безбедности саобраћаја коришћењем индикатора безбедности саобраћаја може спровести и пре него што се догоде саобраћајне незгоде то се овакав начин сматра проактивним са једне стране, а са друге стране хуманим. Наиме, могу се уочити евентуални проблеми не чекајући жртве саобраћајних незгода и одговарајућим изменама у систему може се деловати на побољшање функционисања система безбедности саобраћаја. Успостављање и праћење индикатора треба да унапреди праћење постојећег стања заштитног система безбедности саобраћаја, брзо праћење и мерење ефеката појединих мера и активности и међусобно поређење. Ако измерене вредности индикатора безбедности саобраћаја указују на ургентност и потребу деловања у одређеној области безбедности саобраћаја, након тога следи и дефинисање, односно предлог мера.

Најчешће коришћени индикатори безбедности саобраћаја су индикатори који се односе на понашање учесника у саобраћају и то конкретно на понашање возача. У том смислу највећу корелацију са коначним излазима имају индикатори безбедности саобраћаја који се односе на употребу заштитних система (сигурносни појасеви, системи дечије заштите, заштитне кациге итд.), на поштовање ограничења брзине, на вожњу под утицајем алкохола, итд.

Најразвијеније земље света у погледу управљања системом безбедности саобраћаја имају нпр. употребу сигурносних појасева у преко 97% случајева (Шведска, Велика Британија, Француска, Немачка, Холандија итд.), али и поред тога један од најважнијих области деловања у безбедности саобраћаја у тим земљама су управо сигурносни појасеви и они представљају незаобилазну тематику свих стратешких докумената и акционих планова тих земаља. Наиме, оправдање у претходно наведеном се налази у чињеницама да управо ти возачи, који не користе сигурносне појасеве чине и до 50% смртних случајева у саобраћајним незгодама.

Прво истраживање индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији, спроведено у јесен 2013. године показало је да Република Србија прилично лоше стоје у погледу вредности индикатора безбедности саобраћаја у односу на најразвијеније земље света. Пример је употреба сигурносних појасева на предњем седишту која у Србији износи 68%, док је у најразвијенијим земљама тај проценат 98% (Немачка, Шведска, Француска, Јапан). Осим тога, поједини индикатори безбедности саобраћаја имају тако мале вредности да се скоро могу сматрати

статистичком грешком. Процент употребе сигурносних појасева на задњим седиштима износи свега 3%. Такође изузетно лоши резултати су показани индикаторима безбедности саобраћаја који су се односили на употребу заштитних кацага од стране возача mopеда и возача мотоцикала (око 90%). Посебно ниска је употреба заштитних система за децу, која је за децу до 3 године старости износила око 30%, а за децу старости од 4 до 12 година испод 10%. Изузетно опасно понашање возача представља управљање возилима под утицајем алкохола, где је утврђен такође алармантан податак да је у Србији око 1% возача под утицајем алкохола свакодневно у саобраћају.

Резултати поновљених истраживања у пролеће и у јесен 2014. године нису показали значајније промене у вредностима индикатора безбедности саобраћаја за Републику Србију. Наиме, вредности индикатора су у највећем броју случајева побољшани, али скоро неприметно тако да нису уочене статистички значајне разлике. Употреба сигурносних појасева од стране возача износила је 70%, употреба сигурносних појасева на задњим седиштима 4%, употреба система заштите код млађе деце око 35%, а код старије деце и даље испод 10%, употреба заштитних кацага код возача mopеда 90%, а код мотоциклиста 92%, употреба дневних светала је износила преко 95%, употреба мобилних телефона у вожњи 4%. У 2014. години вршено је и мерење индикатора безбедности саобраћаја који се односе на брзину и показано је да 64% возача путничких аутомобила управља возилом брзином већом од ограничења за насеље, 42% брзином већом од ограничења за ван насеља и 47% брзином већом од ограничења брзине на аутопуту.

Вредности индикатора безбедности саобраћаја указују да у Републици Србији постоји велики број горућих проблема у безбедности саобраћаја и да се решавању ових проблема није приступало стратешки, са јасним циљевима и визијама. Вредности индикатора безбедности саобраћаја такође показују да има много места унапређењу безбедности саобраћаја и да би се одговарајућим системским и стратешким приступом унапређења вредности индикатора безбедности саобраћаја, кроз одговарајуће системски испланиране активности, могли постићи значајни позитивни резултати у погледу побољшања безбедности саобраћаја.

2.5. Саобраћајне незгоде и настрадала лица

Саобраћајна незгода није само саобраћајни проблем, већ економски, здравствени и социјални проблем друштва који настаје као последица пропуста у саобраћају. Саобраћајне незгоде, у већем обиму, настају као последица нерада, незнања, непосвећености управљању безбедношћу саобраћаја и прихватања страдања у саобраћајним незгодама.

Преовлађујући став политичког и јавног мњења у Републици Србији у прошлости био је да су саобраћајне незгоде нужна последица одвијања друмског саобраћаја, и да се страдање у саобраћају прихвата као неминовност. Влада Републике са документом Стратегије безбедности саобраћаја јасно и недвосмислено прихвата став да саобраћајне незгоде нису случајност, већ последица грешке у систему човек-возило-пут-околина, а која се може отклонити односно спречити бољим и функционалним радом система друмског саобраћаја и одговорним деловањем свих грађана, те став да не прихвата страдање у саобраћају као неминовност.

У саобраћајним незгодама у Републици Србији од 1981. до 2013. године погинуло је 41.718 лица. У истом периоду теже и лакше повређено је њих 632.936. 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 (график 2.5.1). Уколико се детаљније анализирају криве којима су описане вредности посматраних показатеља, уочљиво је да је прво значајније смањење броја погинулих лица наступило почетком деведесетих година прошлог века, што се свакако мора повезати са економском ситуацијом у земљи која је тада била под санкцијама. Такав тренд трајао је све до средине деведесетих, односно побољшања економске моћи становништва, да би након побољшања економских показатеља, они још једном били у опадању крајем те деценије. Међутим, све ове промене ипак се никако не могу сматрати последицом системског искорака у погледу управљања безбедношћу саобраћаја на путевима, већ актуелним приликама у којима се српско друштво тада налазило.

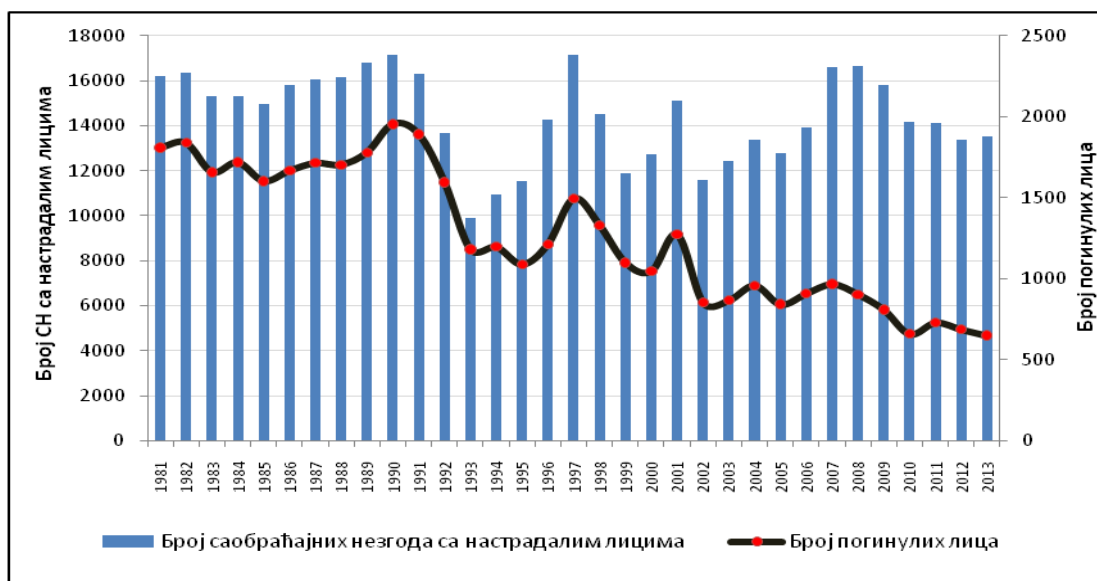
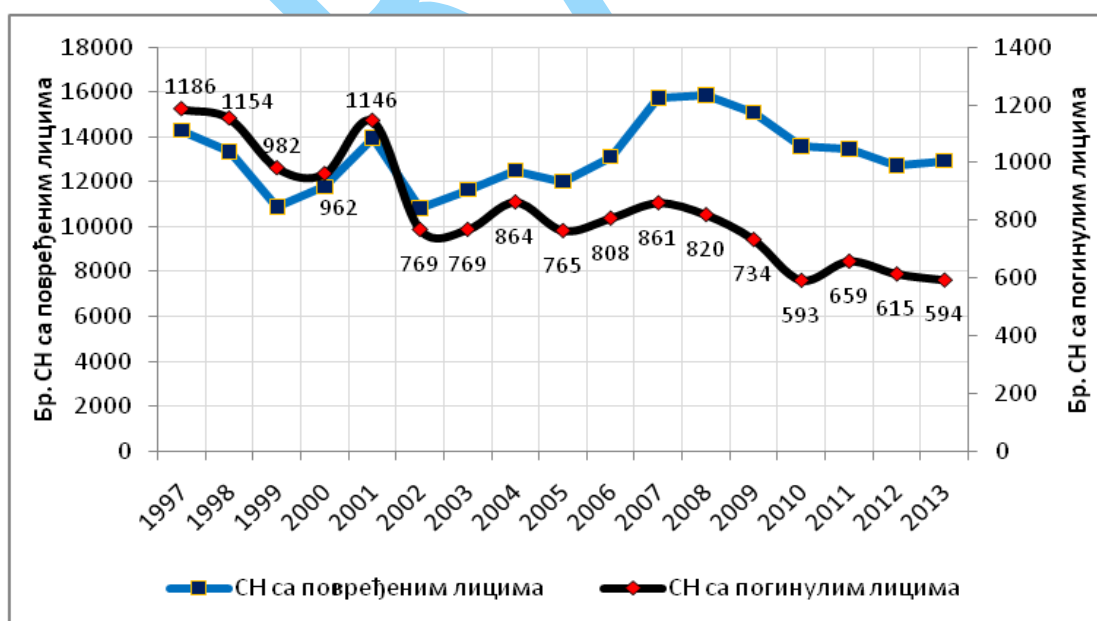


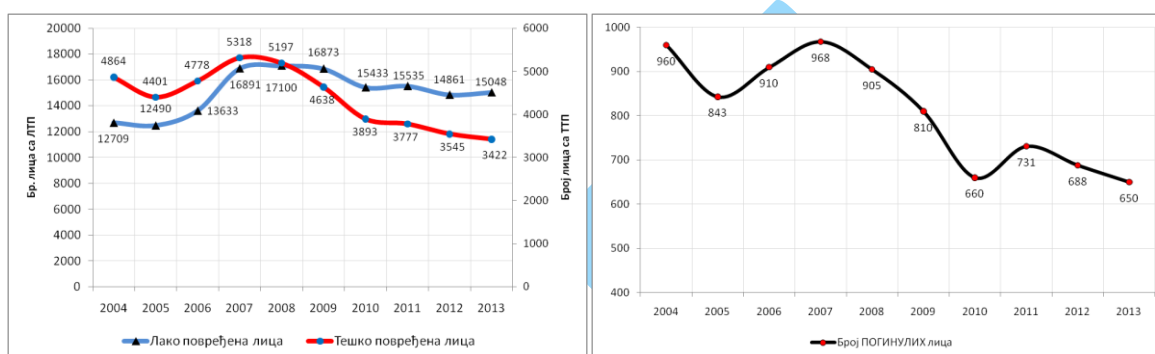
График 2.5.1 – Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима и погинула лица, Република Србија, 1981-2013

У периоду од 1997. до 2013. године, у саобраћајним незгодама у Републици Србији погинуло је 15.928 лица. У истом периоду теже и лакше повређено је њих 315.854. Из података који су представљени на графицима 2.5.2 и 2.5.3, може се уочити да нема стабилног тренда смањења на дужи период, већ само унутар мањих интервала, а они ретко прелазе период од 3 до 4 године. Важно је нагласити да је у посматраном периоду изражен опадајући тренд саобраћајних незгода са погинулим лицима, док број саобраћајних незгода са повређеним лицима има тренд раста.



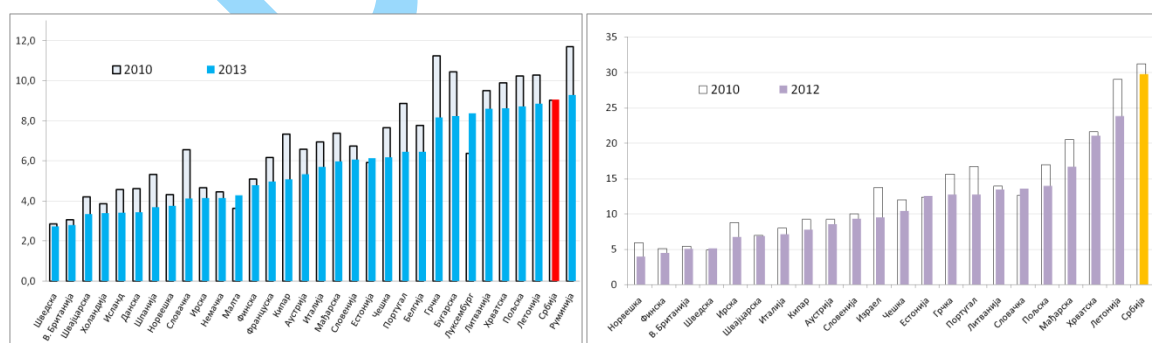
Графици 2.5.2 и 2.5.3 – Саобраћајне незгоде са погинулим и повређеним лицима, Република Србија, 1997-2013

Почетак новог миленијума донео је неке новине у приступу решавања питања и проблема у области безбедности саобраћаја. Поред унапређења опреме којом располажу припадници саобраћајне полиције, уведене су и драстичне промене појединих казних одредби, а све у циљу постизања већег степена поштовања прописа. Такав приступ донео је тренутне резултате, који су се огледали у значајном смањењу броја погинулих и повређених лица, као и броја саобраћајних незгода. Тих година, број погинулих у једној години је по први пут спуштен испод 900 лица. Нажалост, ове „ударне“ мере имале су ограничени ефекат, јер се варирање показатеља наставило и у наредном периоду.



Графици 2.5.4 и 2.5.5 – Последице саобраћајних незгода, Република Србија, 2004-2013

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 строжијој 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 погинуло лице у саобраћајним незгодама. Након тога, у 2012. години број погинулих лица је поново мањи од 700 (688 погинулих), да би у току 2013. године био најмањи од када се у Србији статистички прате подаци о саобраћајним незгодама и последицама и износи 650 погинулих (график 2.5.5).



Графици 2.5.6 и 2.5.7 – Јавни и саобраћајни ризик у земљама Европске уније и Србији⁸

⁸ Извор: European Transport Safety Council – ETSC, 2013.

Посматрајући Србију на међународном – европском нивоу, Србија се налази у групи најнебезбеднијих земаља (једино Румунија је лошија). Земље ЕУ су у периоду 2010-2013. година оствариле значајан напредак (смањење јавног ризика за земље ЕУ је у просеку 15,2%), док Србија стагнира. Посебно су значајан напредак оствариле: Румунија, Грчка, Португал и Словачка.

Ризик страдања у саобраћајним незгодама у Републици Србији је вишеструко већи у односу на државе са развијеним и стабилним системом безбедности саобраћаја попут Шведске, Велике Британије, Холандије и др. Посматрањем броја погинулих у односу на 100.000 становника (јавни ризик) и у односу на 100.000 регистрованих моторних возила (саобраћајни ризик) јасно се уочава да је Република Србија међу најнебезбеднијим државама Европе (графици 2.5.6 и 2.5.7) .

Статистички показатељи као и њихова кретања кроз посматрани период говоре у прилог томе да нема системског и стратешког приступа решавања проблема безбедности саобраћаја. Ово се потврђује и чињеницом да Република Србија до 2014. године није донела ниједан стратешки документ у овој области. У Србији је потребна промена схватања која ће довести до промене у приступу решавања проблема безбедности саобраћаја, како би Србија кренула трагом оних држава чијим перформансама безбедности саобраћаја тежи.

НАЈВАЖНИЈЕ ЧИЊЕНИЦЕ, РЕПУБЛИКА СРБИЈА, 2010 – 2013

- Просторна расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима показује да највећи број лица погине на локалним путевима и улицама у насељу (40% од укупног броја погинулих). Такође, број погинулих лица на проласцима државних путева кроз насеље је велики и износи 34% од укупног броја погинулих.
- Највећи број погинулих лица живот изгуби у путничким возилима. Учешће погинулих лица (возача и путника) у путничким возилима износи око 43% од укупног броја погинулих.
- Учешће пешака у укупном броју погинулих лица је око 25% што их чини једном од најугроженијих категорија учесника у саобраћају.
- У саобраћајним незгодама погинула су 72 детета, а повређено је 6.316 деце. Око 50% погинуле деце припадају категорији путника у моторним возилима.
- Лица старија од 65 година су најугроженија старосна категорија учесника у саобраћају. Сваки четврти погинули учесник у саобраћају (25%) је старији од 65 година. Лица старија од 65 година су најугроженија као пешаци, јер готово 50% погинулих пешака припада старосној категорији „65+“.
- Учешће младих возача (19-25) у саобраћајним незгодама са смртним исходом је посебно изражено. Процент погинулих младих возача у укупном броју погинулих возача износи око 15%.

- Моторизовани двоточкаши (мопедисти и мотоциклисти) чине 11% од укупног броја погинулих учесника у саобраћају.
- Бициклисти чине 9% од укупног броја погинулих лица.
- Комерцијална возила (теретна возила преко 3,5t највеће дозвољене масе и аутобуси) чине око 10% возног парка Републике Србије. У саобраћајним незгодама са комерцијалним возилима погинуло је око 23% од укупног броја погинулих лица.
- Возачи и путници на тракторима чине око 6% од укупног броја погинулих лица.
- Непрописна и неприлагођена брзина је водећи утицајни фактор који доприноси настанку саобраћајних незгода са смртних исходом. Постојање утицаја непрописне и неприлагођене брзине је забележено код 50% саобраћајних незгода са погинулим лицима.
- У односу на укупан број погинулих учесника у саобраћају око 7% је погинуло услед управљања возилом под утицајем алкохола.
- Мерење индикатора перформанси безбедности саобраћаја спроведено је у току 2013. и 2014. године (АБС, 2013, 2014). Мерења показују да: сигурносне појасеве користи око 68% возача и путника на предњем седишту и око 2% путника на задњем седишту; безбедносна седишта за децу користи око 38% возача који правозе децу испод три године старости; заштитне кациге користи око 87% возача и путника на мотоциклима и мопедима.

3. ФИНАНСИЈСКИ АСПЕКТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

3.1. Директни и индиректни трошкови саобраћајних незгода

Трошкови саобраћајних незгода представљају економску вредност штета изазваних саобраћајним незгодама.

Табела 3.1.1 - Категорије трошкова саобраћајних незгода

Тржишни	Не-тржишни
Оштећења возила и других објеката	Бол и патња жртава саобраћајних незгода
Изгубљена добит	Губитак квалитета живота жртава саобраћајних незгода
Сервиси за хитне интервенције (хитна помоћ, полиција, суд)	Некомпензована бол и недостатак жртве родбини и њеним пријатељима
Трошкови медицинског третмана	
Превенција од саобраћајних незгода и заштита готовинских издатака	

При изради студија о трошковима саобраћајних незгода, генерално се намећу два гледишта, која директно указују на метод који ће бити примењен за квантификацију **Људски капитал** мери само тржишне трошкове, а структуру трошкова чине:

- Медицински трошкови – у које спадају сви трошкови медицинске неге везани за повреде настале у саобраћајној незгоди, укључујући и оне настале током амбулантног превоза. Поред тога, медицински трошкови обухватају трошкове "шок собе", болничке трошкове, кућне посете, физикалну терапију, рехабилитацију, лекове, протетичке уређаје и сл.
- Трошкове хитних служби – у које спадају трошкови полиције, ватрогасних служби, служби за вучу и сл.
- Изгубљена продуктивност – која обухвата трошкове изгубљене тржишне (производне) продуктивности и продуктивности домаћинства. Тржишна продуктивност представља дисконтована вредност изгубљеног дохода током преосталог животног века, док продуктивност домаћинства подразумева тренутну вредност умањених активности у домаћинству, одређену као "цену" најма особе запослене за спровођење тих активности.
- Администрација осигурања – који подразумевају трошкове осигуравајућих компанија проистекле из надокнада за осигурана лица, која су учествовала у незгоди, као и трошкове правних заступника одбране.

- Трошкови радног места – укључују трошкове настале ремећењем радног процеса услед одсуства или потпуног губитка радника. Они такође обухватају и трошкове упошљавања и "тренинга" новозапосленог, прековремени рад у циљу надокнаде губитка насталог као последица одсуства радника, као и административне трошкове промена персонала.
- Правни трошкови – представљају трошкове правосудног система у процесима који су последица саобраћајних незгода.
- Временски губици – представљају вредност изгубљеног времена особа које нису учествовале у незгоди, али које су биле задржане услед настале саобраћајне незгоде.
- Материјална штета – обухвата трошкове оштећења на возилима, роби, опреми или објектима на путу, као и другим стварима услед настале саобраћајне незгоде.

Свеобухватни приступ додаје и нетржишне трошкове, укључујући бол, патњу и губитак квалитета живота, као последица људске жеље-за-плаћањем за већу безбедност (нпр., смањени ризик од незгоде и смањени трошкови незгоде), или жеље-за-прихватањем већег ризика од саобраћајне незгоде и већих штета. Ово је прикладнији начин мерења стварних трошкова незгода у друштву све већег броја саобраћајних незгода, и прикладан начин када се приступа превенцији саобраћајних незгода.

Табела 3.1.2 - Износ јединичних трошкова саобраћајних незгода (све вредности су у еврима)

НС МЕТОД	ТРОШКОВИ ПО НЕЗГОДИ			ТРОШКОВИ ПО НАСТРАДАЛОМ		
	ЛТП	ТПП	ПОГ	ЛТП	ТПП	ПОГ
Антић (2011)	3.082	21.793	309.753	2.250	15.909	281.593
PIARC (2011)	3.610	47.658	356.962	2.635	34.787	324.510
Ross (2012)	3.181	34.094	317.317	2.322	24.886	288.470
WTP МЕТОД	ЛТП	ТПП	ПОГ	ЛТП	ТПП	ПОГ
GB (2013)	27.704	263.428	2.299.016	20.221	192.283	2.090.014

У Републици Српској је спроведено истраживање (Ross и др., 2012)⁹ које је показало да трошкови саобраћајне незгоде са погинулим износе 317.317 €, саобраћајне незгоде са тешко повређеним 34.094 €, а саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181 €. Применом метода „вољност за плаћање“ (WTP), који примењују неке од најразвијених земаља, вредности трошкова саобраћајних незгода су много веће у односу на вредности процењене применом метода „људског капитала“ (НС), који је коришћен у претходна три наведена истраживањима. У табели 2 дат је упоредни приказ претходно описаних истраживања заснованих на методу „људског капитала“ (НС) и истраживања Министарства транспорта Велике Британије¹⁰ који је заснован на примени метода „вољност за плаћање“ (WTP)

⁹ Ross, A., K. Lipovac, R., Rodić, V. Stanetić, B. Kremenović, D. Radović, M. Simić, J. Rodić (2012): Troškovi saobraćajnih nezgoda u Republici Srpskoj, Ekonomski institut-SweRoad, Banja Luka.

¹⁰ Department for Transport – Great Britain (2013): Valuation of road accidents and casualties in Great Britain, Annual report

2.3. Модели финансирања безбедности саобраћаја

У државама са традицијом безбедности саобраћаја постоје различита искуства и модели финансирања безбедности саобраћаја. Као извори финансирања безбедности саобраћаја се често користе таксе на одређене услуге (поседовање возила, обука возача, технички прегледи возила, осигурање возила, разне лиценце и сл.) које у неким државама представљају значајан део средстава намењених финансирању унапређења безбедности саобраћаја. Финансијска средства морају бити одређена тако да финансирају широк спектар акција у домену безбедности саобраћаја, укључујући и инжењеринг безбедности саобраћаја, амбулантне и болничке службе, возачке и саобраћајне дозволе, технички преглед исправности возила, обуку возача као и спровођење саобраћајних закона и прописа од стране полиције.

Финска је међу првим државама увела финансирање безбедности саобраћаја из премија осигурања. Од премије осигурања се издваја 1% за финансирање безбедности саобраћаја, тако да се на годишњем нивоу издвоји око 8 милиона долара.

Средства намењена финансирању безбедности саобраћаја се могу прикупљати и од казни за саобраћајне прекршаје. Позитиван пример оваквог модела финансирања безбедности саобраћаја је **Велика Британија**, где се средства од казни за прекршаје по основу прекорачења брзине који су детектовани видео надзором усмеравају ка идентификацији и отклањању опасних места (Black Spot Management).

У **Вирџинији (САД)** се наплаћује такса од 2 US \$, на сва моторна возила, за посебан фонд намењен унапређењу рада хитне медицинске помоћи док се такса од 3 US \$ наплаћује при регистрацији мотоцикла.

У почетку је унапређење безбедности саобраћаја у **Великој Британији** финансирано из буџетских средстава (Central Government Capital Funds). Током 1980-их година се Department of Transport and local government сложио да је потребно дефинисати фондове за финансирање безбедности саобраћаја тако да се средства користе искључиво за финансирање мера које су у претходном периоду дале позитивне резултате у унапређењу безбедности саобраћаја.

У **Шведској** унапређење безбедности саобраћаја углавном финансира влада из општих прихода, који се усмеравају ка Swedish Roads Administration (SRA). Током десетогодишњег периода (закључно са 1999. годином), **Шведска** влада је ка SRA упутила око 1,25 милијарди US \$. У наредном десетогодишњем периоду су удвостручена средства упућена ка SRA, а део средстава је предвиђен за примену "физичких" мера за унапређење безбедности пута. Процењује се да SRA на годишњем нивоу утроши око 11 милиона US \$ за пројекте унапређења безбедности саобраћаја.

Светска здравствена организација и **ФИА** фондација су основали Road Safety Fund (RSF), у циљу прикупљања средстава за Декаду безбедности саобраћаја. Циљ фонда је прикупљање средстава из корпорацијских, хуманитарних сектора и од јавности за финансирање превентивних кампања у циљу унапређења нивоа безбедности саобраћаја. Препорука глобалног плана Деценије безбедности саобраћаја је и да се 10% од буџета за путеве издваја за унапређење безбедности пута.

Партнерства могу омогућити начин за повећање државног буџета обезбеђивањем додатних финансијских извора за одређене пројекте попут информативних кампања, специјалних догађаја или обука у школама. Нафтне компаније, произвођачи аутомобила и мотоцикала као и осигуравајућа друштва представљају највероватније partnere за ове активности и треба тражити њихову сарадњу.

Основни извори средстава за унапређење безбедности саобраћаја:

- Буџет Републике Србије, буџет јединице територијалне аутономије и буџет јединице локалне самоуправе;
- Наплаћене новчане казне (Део у буџет Републике Србије (МУП + финансирање БС), а део у буџет локалне самоуправе (Инфраструктура + унапређење БС));
- Поклони и/или прилози покровитеља/партнера;
- Остали приходи.

Могући додатни извори средстава за унапређење безбедности саобраћаја:

- % од цене продатог горива,
- % од наплаћених полиса осигурања у друмском саобраћају,
- % од фонда за одржавање путева,
- % од фонда за изградњу нових путева,
- % од наплаћене путарине,
- % од пореза на друмска возила,
- %...

4. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ И БУДУЋИ ИЗАЗОВИ

4.1. Кључни проблеми безбедности саобраћаја у Србији

Република Србија се суочава са проблемима безбедности саобраћаја који су карактеристични за земље које се налазе на почетку успостављања система безбедности саобраћаја. Кључне проблеме безбедности саобраћаја је пожељно посматрати кроз четири основна фактора безбедности саобраћаја: (1) човек, (2) возило, (3) пут и (4) окружење.

4.1.1. Фактор безбедности саобраћаја „ЧОВЕК“

Човек је најважнији фактор у систему безбедности саобраћаја. Проблеми препознати мерењем индикатора перформанси безбедности саобраћаја (АБС, 2013, 2014) који описују понашања учесника у саобраћају, су најизраженији проблеми фактора „ЧОВЕК“ у Републици Србији. Реализована истраживања индикатора перформанси безбедности саобраћаја указују на следеће:

- 1) низак ниво коришћења сигурносних појасева возача и путника на предњим седиштима путничких возила,
- 2) низак ниво коришћења и правилне употребе сигурносних седишта за децу,
- 3) низак ниво коришћења сигурносних појасева путника на задњем седишту путничких возила,
- 4) велики проценат возача који прекорачују дозвољену брзину кретања,
- 5) управљање возилом под дејством алкохола.

На основу саобраћајних незгода и последица најризичније групе учесника у саобраћају које су препознате у Србији су:

- 1) возачи и путници у путничким возилима, посебно из старосне категорије младих возача од 17 до 25 година и возача који припадају старосној категорији од 26 до 35 година,
- 2) пешаци,
- 3) учесници у саобраћају старији од 65 година (возачи, пешаци и путници),
- 4) деца путници,
- 5) бициклисти,
- 6) возачи и путници на тракторима и
- 7) моторизовани двоточкаши, односно возачи и путници на мопедима и мотоциклима.

4.1.2. Фактор безбедности саобраћаја „ВОЗИЛО“

Проблеми безбедности саобраћаја у Србији које можемо узети за фактор „ВОЗИЛО“ су:

- 1) старост возног парка у Србији која према подацима Министарства унутрашњих послова у 2013. години износи око 17 година,
- 2) непостојање и недовољан квалитет елемената активне и пасивне безбедности возила,
- 3) релативно мали број возила са високим *EuroNCAP* оценама заштите безбедности возача и путника, и *EuroNCAP* оценама заштите пешака приликом саобраћајних незгода путничких возила и пешака.

4.1.3. Фактор безбедности саобраћаја „ПУТ“

Најважнији проблеми безбедности саобраћаја у Србији које можемо узети за фактор „ПУТ“ су:

- 1) Нетранспарентност у погледу обављања послова који се односе на одржавање путева, замену постојеће и постављање нове саобраћајне сигнализације.
- 2) Непрепознавање одговорности у домену утицаја проблема пута на настанак саобраћајних незгода и чињеница да Србија спада у ред земаља (за разлику од најнапреднијих земаља у области безбедности саобраћаја) које не препознају допринос пута настанку саобраћајних незгода са погинулим лицима.
- 3) Непостојање и недефинисана одговорност субјеката безбедности саобраћаја из угла утицаја других фактора који су допринели настанку незгоде, а који су део пропуста одређених субјеката безбедности саобраћаја.
- 4) Управљач пута није успоставио савремене процедуре унапређење безбедности пута из директиве 2008/96.
- 5) Није успостављен систем сталног стручног усавршавања планера, пројеканата и других професионалаца у области путева.

4.1.4. Фактор безбедности саобраћаја „ОКРУЖЕЊЕ“

Најважнији проблеми безбедности саобраћаја које можемо придружити фактору безбедности саобраћаја „окружење“ су:

- 1) Јасно дефинисана и изражена политичка подршка на свим нивоима.
- 2) Проблем финансирања безбедности саобраћаја и проблем управљања финансирањем у области безбедности саобраћаја на свим нивоима.

- 3) Недоследно спровођење прописа, а посебно у делу одговорности носилаца јавних овлашћења и финансирања безбедности саобраћаја.
- 4) Неefикасна примена прописа у области безбедности саобраћаја.
- 5) Непостојање системског приступа праћењу и сталном унапређењу прописа у области безбедности саобраћаја и њихово прилагођавање најбољој пракси ЕУ.
- 6) Проблем праћења и дефинисања стања безбедности саобраћај на основу обележја безбедности саобраћаја, која се још увек системски не прате и нису део јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја.
- 7) Недовољно сагледавања значаја квалитативних обележја података и важности размене података, што опет доприноси повећању сарадње између субјеката безбедности саобраћаја.
- 8) Недостатак професионализма у безбедности саобраћаја, који је посебно препознатљив на локалном нивоу, затим у области едукације у основним и средњим школама, као и у раду важних субјеката безбедности саобраћаја.
- 9) Недостатак стратешког приступа и дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја.

4.1.5. Показатељи који индиректно утичу на стање безбедности саобраћаја у Србији

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

- 1) Економски стандард становништва и чињеница да Србија припада групи најсиромашнијих држава Европе уз просечан БДП по глави становника од 8.700 евра (званичан податак за 2011. годину), што чини 34% од вредности БДП земаља Европске уније (који је око 26.000 евра) и мањи је за 3.400 евра од најсиромашније земље Европске уније (Бугарске).
- 2) Вољност плаћања, односно посвећеност безбедности саобраћаја у свим сферама.

4.2. Кључни изазови безбедности саобраћаја у Републици Србији до 2020. године

Постоји много изазова који се налазе пред Републиком Србијом на путу успостављања система безбедности саобраћаја и управљањем безбедношћу саобраћаја. Многи од њих су препознати у проблемима безбедности саобраћаја у Србији који су везани за систем „Човек“, „Возило“, „Пут“ и „Окружење“. Најважнији изазови који ће се наћи пред Републиком Србијом, а које треба превазићи и успешно решити до 2020. године су:

- ✚ Промена и јачање свести о значају безбедности саобраћаја.
- ✚ Смањење страдања моторизованих двоточкаши насупрот њиховом повећаном учешћу у саобраћају.
- ✚ Смањење страдања бициклиста у саобраћају које је потребно остваривати паралелно са промоцијом њиховог већег учешћа у саобраћају.
- ✚ Смањење страдање лица старијих од 65 година насупрот њиховом повећаном учешћу у саобраћају.
- ✚ Обезбедити стабилне и трајне изворе финансирања безбедности саобраћаја, насупрот оскудним финансијским могућностима државе.
- ✚ Обезбедити развој заштитног система безбедности саобраћаја упркос светској и српској економској кризи.
- ✚ Развој просторног планирања које ће бити у функцији безбедности саобраћаја.
- ✚ Стимулисање коришћења јавног превоза.
- ✚ Обезбеђење наменског трошења средстава намењених унапређењу безбедности саобраћаја, уз константно праћење ефеката финансираних мера и активности безбедности саобраћаја.
- ✚ Усаглашавање рада субјеката безбедности саобраћаја.
- ✚ Препознавање извора корупције и потпуно елиминисање уз постулат: „Свако треба да буде кажњен за сопствено негативно понашање у саобраћају и свако треба да буде кажњен за настанак саобраћајне незгоде или стање безбедности саобраћаја, на основу личне одговорности која је дефинисана службеним положајем и стручним знањима“.
- ✚ Укључивање свих субјеката безбедности саобраћаја у систем праћења безбедности саобраћаја, кроз повезивање институција и организација у оквиру јединствене базе података од значаја за безбедност саобраћаја.
- ✚ Развој модерних путева на кључним (артеријским) правцима у Србији, који ће бити опремљени са квалитетним ИТС (системима) у функцији безбедности саобраћаја, који ће поред информисања учесника у саобраћају и примене ИТС у функцији законске принуде, омогућити двосмерну комуникацију са возилима у циљу смањења броја саобраћајних незгода.
- ✚ Успостављање одрживог система безбедности саобраћаја који ће обезбедити константно смањење свих последица саобраћајних незгода, уз најизраженије смањење броја погинулих и тешко повређених лица.

5. ПРИНЦИПИ

Све активности смањивања страдања у саобраћају полазе од следећих принципа:

Одржива БС, БС на науци заснована, Јачање професионализма у безбедности саобраћаја, Учити од других и поредити се са најбољим, Одговорност свих ПРЕ и ПОСЛЕ СН, Самообјашњавајући путеви, Опраштајући путеви и околина, Управљање ка резултатима, засновано на подацима, Кооперација и координација.

Ови принципи треба да буду присутни у фази планирања, пројектовања, изградње и одржавања саобраћајног система. Сваки појединац, а посебно креатори система треба да раде и живе са свешћу о безбедности саобраћаја, уз пуно уважавање наведених принципа.

5.1. Одржива БС

Саобраћај је неопходан за живот. Међутим, сваки човек има право на безбедан транспортни систем и безбедно радно окружење. Људски живот је важнији од мобилности!

Дакле, треба радити на успостављању одрживе безбедности која ће омогућити мобилност, уз елиминацију погибија и најтежих телесних повреда у саобраћају.

5.2. Безбедност саобраћаја на науци заснована

Теорија безбедности саобраћаја је најбоља пракса! Све лекције у безбедности саобраћаја су плаћене хиљадама људских живота. На основу анализе бројних искустава развијана је и развија се наука безбедност саобраћаја. Лекције научене у једним околностима могу се применити и у другим сличним условима, ако се научно сагледају и анализирају. Само безбедност саобраћаја која је заснована на науци може да даје оптималне резултате и има највећи потенцијал да смањује број погинулих и повређених у саобраћају. Сваки другачији приступ који не би уважавао досадашња искуства, систематизована у науци, могао би да доведе до непотребних страдања у саобраћају.

5.3. Јачање професионализма у безбедности саобраћаја

Да би се мере интервенције успешно и што ефикасније спроводиле, неопходно је да их спроводе професионалци различитих профила, на различитим нивоима и у различитим секторима. Јачање професионализма треба да обухвати организовано јачање капацитета и интегритета појединаца и институција, што ће почивати на добро планираним и организованим, разуђеним облицима стручног образовања, стручног оспособљавања и на сталном стручном усавршавању.

5.4. Учити од других и поредити се са најбољим

Најразвијеније земље су, у претходном периоду, спроводиле различите мере интервенције, анализирани су ефекти примењених мера и најважнији резултати публиковани. Србија би требало да учи из ових лекција, а посебно да учи од најразвијенијих земаља Европе.

Србија не би требала да се пореди са најлошијим, нити са просечним земљама, већ само са најуспешнијим, у области безбедности саобраћаја. Зато ће циљеви и мере успешности бити дефинисани у односу на три најбоље државе у ЕУ и Србија ће тежити да их достигне!

5.5. Одговорност свих ПРЕ и ПОСЛЕ СН

Ова стратегија промовише различите врсте одговорности, различитих субјеката. Уместо доминантне одговорности учесника у саобраћајној незгоди (најчешће само возача), треба разматрати одговорност креатора система: планера, пројектаната, носиоца јавних овлашћења, доносиоца одлука итд. Кривично-правној и прекршајно-правној одговорности би требало додати и стручну, моралну а посебно политичку одговорност за страдање у саобраћају.

Уместо разматрања само незгоде, требало би редовно анализирати и ланац догађаја пре незгоде који су могли допринети настанку, односно тежини незгоде.

Посебно ће се инсистирати на одговорности носиоца јавних овлашћења и јавног сектора. Од њих се очекује да буду добар пример, тј. да доследно и узорно спроводе мере које су креирали: да посланици и министри поштују прописе које су усвојили, да стручњаци поштују правила и ограничења која су пројектовали итд.

5.6. Самообјашњавајући путеви

Концепт самообјашњавајућих путева има за циљ да путеве учини сигурнијим и разумљивијим окружењем за све кориснике путева, укључујући посебно рањиве категорије учесника у саобраћају попут пешака, бициклиста, мопедиста и уопште свих становнике. То се постиже изградњом путева код којих сам дизајн пута утиче

на смањење брзине и смиривање саобраћаја. Примери су сужења локалних путева и улица пешачким острвима који раздвајају смерове, сужења коловоза на пешачким прелазима или побољшање уређења у смислу уклањања објеката поред пута који умањују прегледност и ометају пажњу возача. На колекторским путевима врши се додатна подела на начин да се издвајају бицикличке стазе и побољшава удобност за пешаке.

5.7. Опраштајући путеви и околина

Човек грешити. Због људских грешака и спољних фактора и даље ће се догађати саобраћајне незгоде. Међутим, људски живот је највећа вредност и о њему се не може преговарати. Пројектанти и други креатори система су дужни да предвиђају очекиване грешке и пројектују систем тако да нико не погине, нити задобије тешке повреде скопчане са инвалидитетом, због грешке коју је требало очекивати, у датим условима. Ово се посебно односи на прописе, принуду и пројектовање пута и возила.

Повећавање мобилности није оправдано, ако подразумева прихватање погибија у саобраћају или најтежих повреда које доводе до трајних инвалидности! Физичка издржљивост човека одређује границе толеранције и ограничења у саобраћају.

5.8. Управљање ка резултатима, засновано на подацима

Стратегија и акциони планови треба да обухватају мере и активности који су усмерени ка остваривању јасно дефинисаних циљева које би требало квантификовати, кад-год је то могуће. Избор мера, праћење и оцењивање ефеката треба да буду засновани на подацима о незгодама, повређеним и погинулим лицима, индикаторима безбедности саобраћаја итд. У том смислу ће се увести редовно и транспарентно праћење важних обележја саобраћајних незгода, најважнијих индикатора безбедности саобраћаја и других важних обележја, анализа ових обележја и публикавање резултата ових анализа.

5.9. Кооперација и координација

Стратегију безбедности саобраћаја треба да спроводе бројни субјекти, у различитим секторима и на различитим нивоима. Неопходно је обезбедити и стално унапређивати кооперацију и координацију ових субјеката, у циљу што ефикаснијег спровођења стратегије. Вертикална координација обухвата усаглашавање активности са међународним иницијативама, за шта су одговорни министарства надлежна за послове здравља и саобраћаја и АБС и усаглашавање државних активности и активности на нивоу локалних заједница.

Хоризонтална интерсекторска координација обухвата усаглашено деловање између различитих институција на државном, односно на локалном нивоу.

Успостављаће се и јачати кооперација и координација између владиног и невладиног сектора, односно између профитних и непрофитних организација.

Овome треба да доприносе сви субјекти, а посебно Агенција за безбедност саобраћаја, Тело за координацију на државном нивоу и тела за безбедност саобраћаја на локалном нивоу. Требало би приликом избора, планирања и спровођења свих мера и акција, укључити све заинтересоване субјекте и заједнички пратити и сагледавати резултате. Изградња и развој мањих или већих, сталних или ad-hoc коалиција је трајан задатак и највећи изазов у наредном периоду.

DRAFT

6. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

Амбиција

Смањити смртности¹¹ и ризик од тешких повреда¹² на ниво три најуспешније земље Европске уније.

Мисија

Саобраћај који ће омогућити одрживи развој друштва, уз минималне негативне ефекте.

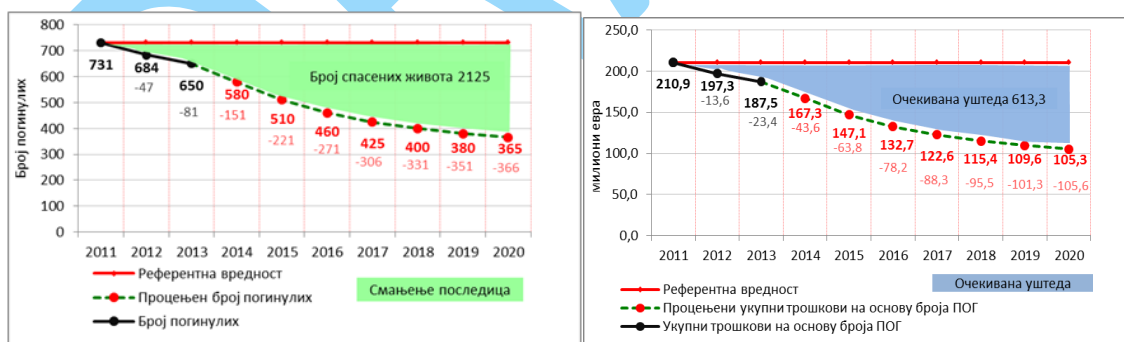
Визија

Друмски саобраћај без погинулих и без повреда које су повезане са трајном инвалидношћу.

6.1. Циљеви – коначни показатељи

Изградња одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2020. године који ће омогућити:

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

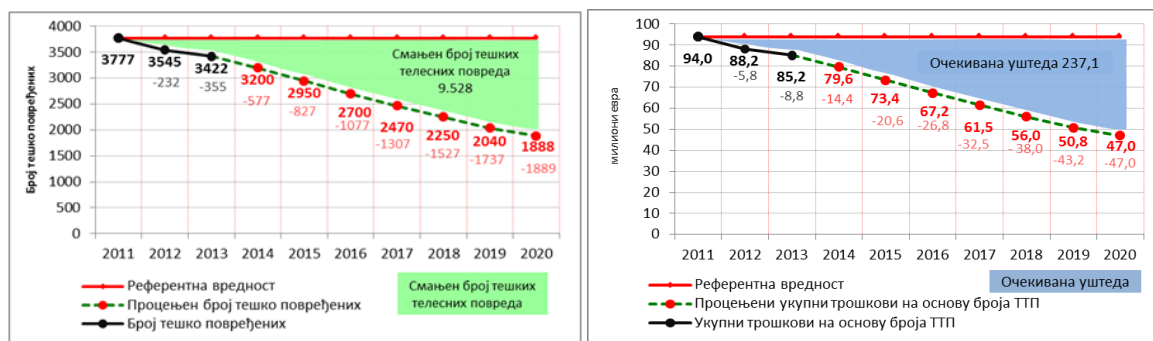


Графици 6.1 и 6.2 – Процена броја погинулих и достизање циља у погледу смањења броја погинулих и очекиване уштеде у милионима евра¹³

¹¹ (број погинулих на милион становника, односно број погинулих на 100 милион возило километара)

¹² (број лица која су у саобраћају задобила трајну инвалидност на милион становника, односно број лица која су у саобраћају задобила трајну инвалидност на 100 милион возило километара)

¹³ Трошкови за погинула, тешко и лако повређена лица добијени су на основу истраживања које је спроведено у Републици Српској, Ross et al., (2012). Важно је имати у виду да је ово минимум трошкова где су у обзир узети само очигледни трошкови које је било могуће израчунати у Републици Српској.



Графици 6.3 и 6.4 – Процена броја тешко повређених и достизање циља у погледу смањења броја тешко повређених и очекиване уштеде у милионима евра

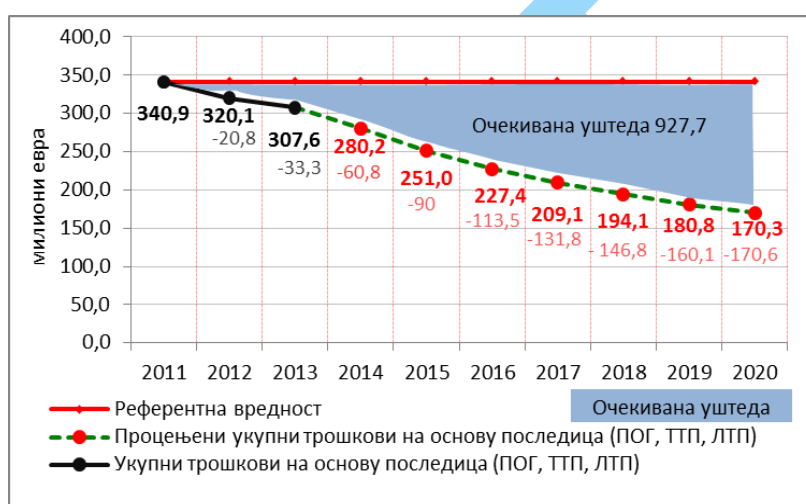


График 6.5 – Процењени трошкови и уштеде у милионима евра на основу смањења свих последица саобраћајних незгода¹⁴

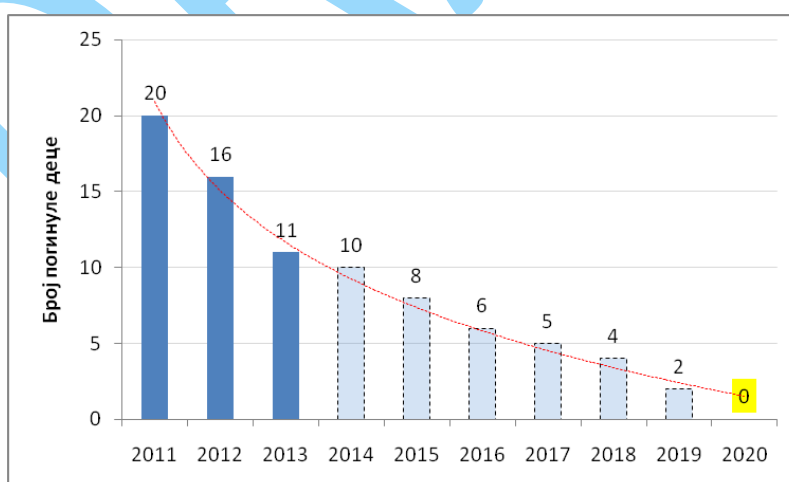


График 6.6 – Достижање циља – „0“ погинуле деце од 2020. године

¹⁴ Трошкови за погинула, тешко и лако повређена лица добијени су на основу истраживања које је спроведено у Републици Српској, Ross et al., (2012). Укупни – процењени трошкови су израчунати без података о трошковима саобраћајних незгода које су само са материјалном штетом.

6.2. Циљеви – индикатори

Наведени циљеви у погледу коначних исхода (незгоде и настрадала лица) треба остварити тако што ће се непрекидно унапређивати перформансе система безбедности саобраћаја, а што ће бити квантификовано променама вредности најважнијих индикатора безбедности саобраћаја. У том смислу се дефинишу циљеви, у погледу прелазних резултата – најважнијих индикатора безбедности саобраћаја. Тренутне вредности и очекивани циљеви у односу на индикаторе безбедности саобраћаја дати су у табели 6.1.

Табела 6.1 – Тренутне (2014) и очекиване вредности индикатора БС (2020)

Назив индикатора БС	Вредност 2014. год. ¹⁵	Циљ 2020. год
Заштитни системи	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент употребе сигурнисних појасева на предњим седиштима путничких аутомобила	68,4%	95%
Процент употребе сигурнисних појасева на задњим седиштима путничких аутомобила	2,1%	85%
Процент употребе заштитних система за децу до 3 године старости	37,8%	96%
Процент употребе заштитне кациге од стране мотоциклиста	91,9%	99%
Процент употребе заштитне кациге од стране мопедиста	76,4%	99%
Индикатори везани за брзину	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент прекорачења брзине у дневним условима у насељу	64,1%	19%
Процент прекорачења брзине у дневним условима ван насеља	42,3%	19%
Процент прекорачења брзине у дневним условима на аутопуту	47,2%	19%
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10km/h у дневним условима возње у насељу	22,3%	4,9%
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10km/h у дневним условима возње ван насеља	16,3%	4,9%
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10km/h у дневним условима возње на аутопуту	26,2%	9,9%
Индикатор везан за алкохол	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент возача у саобраћајном току под утицајем алкохола	0,95% ¹⁶	0,1%
Индикатор везан за дневна светла	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент употребе дневних светала у путничким возилима	95,6%	99%
Индикатор везан за мобилни телефон	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент возача путничких возила који непрописно користе мобилни телефон у току возње	3,8%	1%

¹⁵ Агенција за безбедност саобраћаја, 2014.

¹⁶ На основу података Министарства унутрашњих послова – Управе саобраћајне полиције

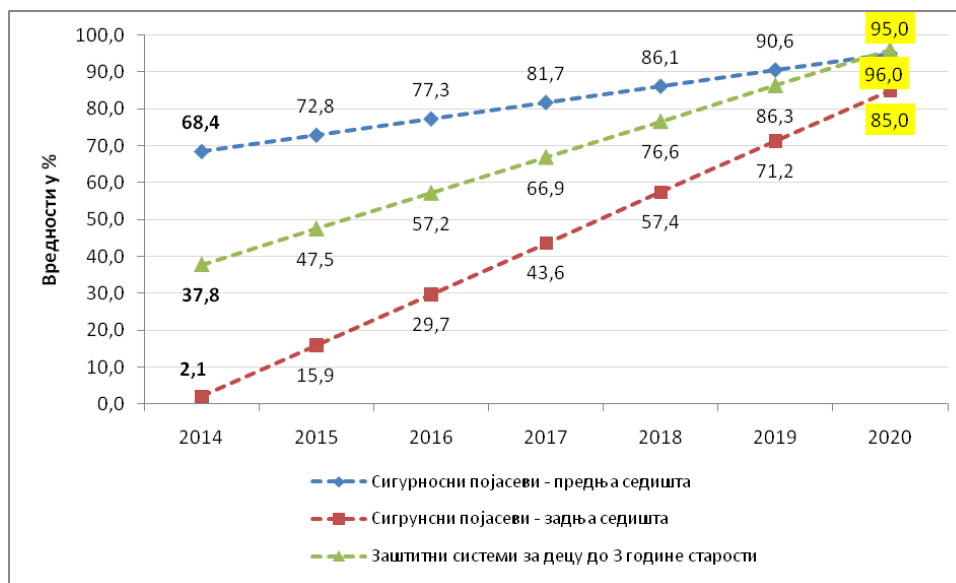


График 6.7 – Достицање циљева везаних за индикаторе употребе сигурносних појасева и заштитних система за децу

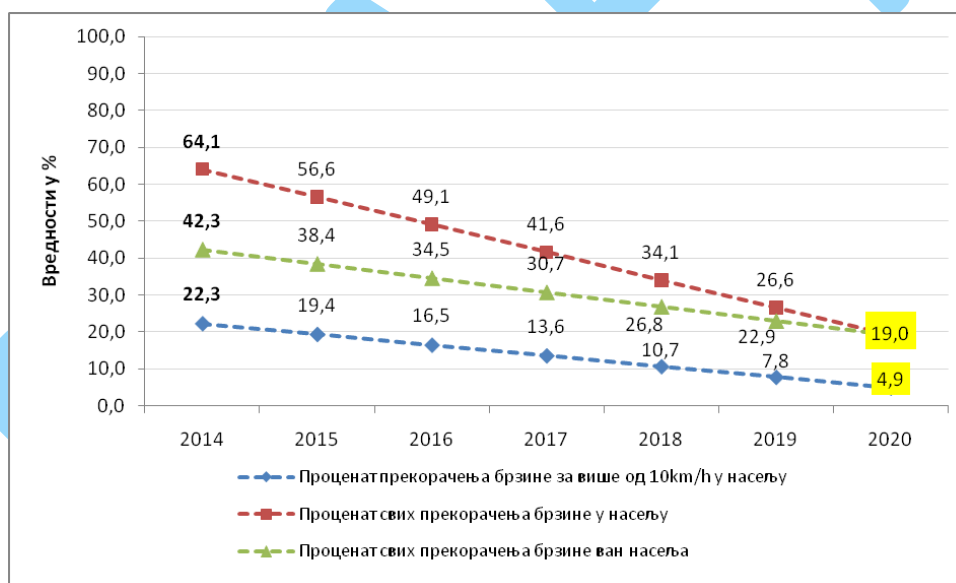
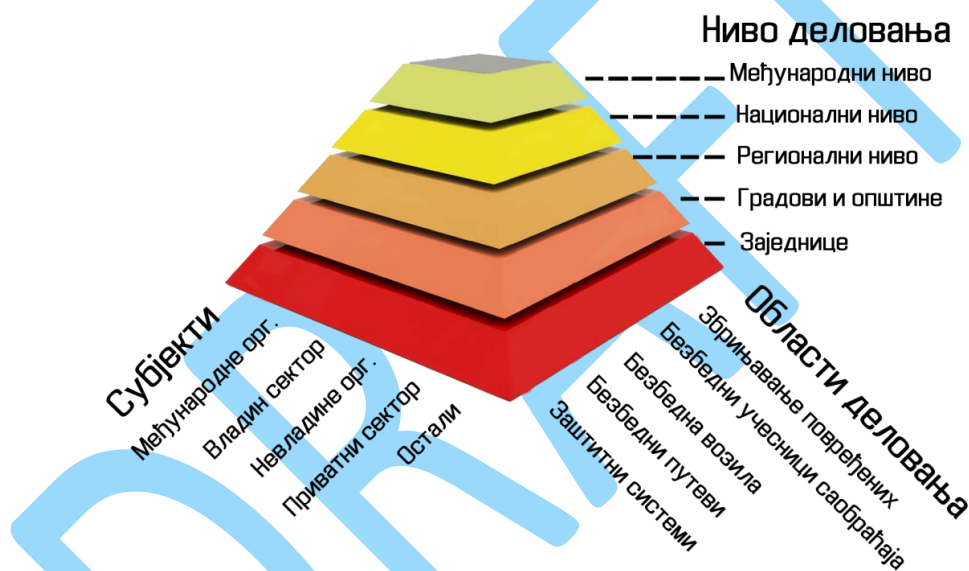


График 6.8 – Достицање циљева везаних за индикаторе прекорачења брзине

7. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити:

- на различитим нивоима (међународни, регионални, национални, локални, градски, општински),
- у различитим областима безбедности саобраћаја (1. управљање безбедношћу саобраћаја, 2. унапређивање безбедности инфраструктуре, 3. унапређивање безбедности возача и других корисника путева, 4. унапређивање возила и 5. збрињавање, лечење и рехабилитација повређених у саобраћају),
- у различитим организацијама - секторима (државни сектор, невладин сектор, приватни сектор итд.).



Слика 7.1 – "Зарубљена пирамида" нивоа и области деловања различитих субјеката у безбедности саобраћаја у систему безбедности саобраћаја

Најзначајнији носиоци активности у безбедности саобраћаја су: међународне организације (владине, невладине и мешовите), међународна удружења, скупштине (законодавни органи), државни органи (извршни органи власти), привредни субјекти, образовно-васпитне установе, научно-образовне установе, стручне организације, политичке партије, невладине организације, правосудни органи (судска власт), здравствене установе, осигуравајуће компаније, медији и остали субјекти.

Скупштине уређују нормативно – правни, стратешки и плански амбијент у коме функционише заштитни систем безбедности саобраћаја. Велики је значај скупштине и њених активности, јер доприноси системском унапређивању безбедности саобраћаја. Скупштине доносе:

- законе и друге прописе који уређују безбедност саобраћаја, односно друге

значајне области које утичу на безбедност саобраћаја,

- стратегије безбедности саобраћаја којима се описују најважнија обележја постојећег стања, утврђује циљно (жељено) стање (визије, дугорочни и краткорочни циљеви) и кључне области рада (управљачке мере) и
- најважније планске документе (урбанистички и други планови) итд.

Скупштине би требало најмање једном годишње, на својим редовним седницама, да анализирају извештаје о стању безбедности саобраћаја, резултате спроведених активности и да унапређују прописе, стратешке и планске документе.

Извршни органи (влада, административне службе градова, градска већа, општинска већа, органи за саобраћај, органи унутрашњих послова, органи просвете и образовања и сл.) реализују мере из своје надлежности, међу којима су и различите мере за унапређење безбедности саобраћаја. Посебно је значајан рад владе која би требало да непрекидно прати стање безбедности саобраћаја, организује све активности у безбедности саобраћаја, припрема и предлаже скупштини прописе, планске документе и стратегије безбедности саобраћаја, припрема и доноси акционе планове за спровођење стратегија, подстиче и помаже рад других субјеката и сл.

Привреда би требало да препозна свој интерес у унапређивању безбедности саобраћаја. Постоји директно заинтересована привреда (произвођачи возила, превозници, предузећа за изградњу и одржавање путева, технички прегледи возила, аутошколе и сл.). Међутим, и остатак привреде има велики интерес у смањивању укупних штетних последица саобраћаја. Све последице саобраћајних незгода, на различите начине (директно или индиректно), плаћа привреда. Привредни субјекти су заинтересовани да њихови радници и чланови породица њихових радника не учествују у саобраћајним незгодама и не буду повређени. Са друге стране, привреда је заинтересована и да укупни трошкови саобраћајних незгода буду што мањи, јер се тако смањују потребе за увиђајем, прекршајним и кривичним поступцима, лечењима и рехабилитацијама, а самим тим се смањују и порези, па привреда постаје конкурентнија, итд. Привреда може директно и индиректно доприносити безбедности саобраћаја. Директни доприноси се огледају у доношењу и спровођењу стратешких докумената о безбедности саобраћаја, на нивоу привредних субјеката. Индиректни утицаји се односе на подршку активностима осталих субјеката у безбедности саобраћаја, а посебно у области истраживања, кампања, саобраћајног образовања и васпитања итд.

Образовно-васпитне установе су дечије предшколске установе, основне школе, средње школе, више школе, аутошколе итд. и представљају један од најзначајнијих субјеката који доприноси унапређењу знања, ставова, вештина и понашања учесника у саобраћају, али и других субјеката. Саобраћајно образовање и васпитање директно или индиректно доприноси безбедности саобраћаја. Директан утицај се огледа у унапређивању понашања људи у саобраћају, у бољем поштовању прописа, безбеднијем коришћењу путева, итд. Индиректни утицај је још значајнији и

дугорочнији, а огледа се у каснијем доприносу безбедности саобраћаја, јер ће људи са добрим ставовима о безбедности саобраћаја, у току целог живота ће "живети и радити са свешћу о безбедности саобраћаја".

Политичке партије и организације би требало да, у оквиру својих програма, изложе и концепте унапређивања безбедности саобраћаја за које ће се залагати. Политичке странке оснивају одборе за саобраћај који могу имати и посебне радне групе или комисије за безбедност саобраћаја. На овим телима се разматрају најважнија питања безбедности саобраћаја и припремају ставови који ће се заступати у скупштинским и другим расправама.

Невладине организације су слободна и често врло критички настројена удружења грађана која користе различите начине да подстичу активности у појединим сегментима друштвеног живота. Невладине организације треба да критички сагледавају и јавности саопштавају непристрасне и критичне погледе на стање безбедности саобраћаја (често другачије од званичних ставова), на поједине активности које власт реализује, на пропусте, на конкретне проблеме и могућности њиховог решавања.

Стручне организације и удружења окупљају субјекте који су врло заинтересовани за стање безбедности саобраћаја или за поједине сегменте ове области. Ове организације окупљају стручну јавност и треба да имају водећу улогу у креирању мера и захтева који се постављају пред поједине одговорне субјекте у безбедности саобраћаја. Стручне организације самостално делују, у складу са својим оснивачким актима, али и пружају стручну подршку другим субјектима у домену свога деловања.

Правосуђе (судови, тужилаштва, казнено-поправне установе), својим ефикасним и стручним радом, доприноси унапређивању заштитног механизма, а посебно искорењивању најопаснијих појава у саобраћају, мењању ставова и унапређивању понашања у саобраћају. Ефикасно правосуђе доприноси увећавању субјективног ризика кажњавања, бољем поштовању прописа, осећају правде и ауторитету државе. Са друге стране, правосуђе је важан корективни фактор у раду саобраћајне полиције, јер подржава стручно и објективно откривање и доказивање саобраћајних прекршаја, а дестимулише произвољан и нестручан рад.

Здравствене установе помажу у селекцији возача, а посебно у сталном праћењу здравственог статуса возача професионалаца. Кроз редовно лечење, могу се уочити возачи чије здравље је битно ослабило тако да више не могу да безбедно управљају моторним возилима одређених или свих категорија итд. Са друге стране, здравствене установе ефикасним радом на збрињавању и лечењу повређених у саобраћајним незгодама, могу битно смањити последице незгода на путевима. Здравствене установе помажу полицији у документовању и доказивању вожње под утицајем алкохола, опојних дрога и психоактивних супстанци (анализе крви и урина, стручни прегледи и сл.). Здравствени радници могу у оквиру кампања да информишу јавност о страдању у саобраћају и о значају поштовања прописа. Посебно су велике могућности

здравствених радника у унапређивању свести о значају употребе заштитних система (сигурносних појасева, кацига, седишта за децу и др.).

Научно-образовне установе су одговорне за ефикасан трансфер знања и искустава, за развој домаћих знања, развој и тестирање модела безбедности саобраћаја, за непрекидно праћење стања безбедности саобраћаја, за пројектовање мера и њихово праћење. Научне установе (универзитети, научни институти, високе школе итд.), универзитетски наставници и други научни радници морају непрекидно одржавати комуникацију са светом, али и са свим субјектима безбедности саобраћаја у земљи. Научници врше преношење и промоцију најновијих знања и искустава у безбедности саобраћаја, кроз писање радова за научне и стручне часописе, организовање научно-стручних скупова, пружањем подршке медијима и другим субјектима у тумачењу проблема безбедности саобраћаја. Напредак у безбедности саобраћаја мора се заснивати на науци. Данас постоје веома употребљива, верификована знања и зато је значајно да се она организовано преузимају и што ефикасније примењују у пракси.

Осигурања имају велики утицај на понашање учесника у саобраћају, а посебно на возаче. Спровођењем савремених концепата осигурања и накнаде штете, осигурања мотивишу возаче да унапређују своје понашање, а посебно да не чине саобраћајне прекршаје итд. Такође, улагањем у развој науке, подржавајући истраживања у безбедности саобраћаја, финансирајући разне научно-стручне скупове, опремање саобраћајне полиције, реализацију кампања у безбедности саобраћаја, улажући у унапређење заштитног система и решавање конкретних проблема у безбедности саобраћаја и подстицајући друге превентивне активности, осигурања би требало да помажу све друге субјекте безбедности саобраћаја, на обострану корист.

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

Полиција има значајну функцију у безбедности саобраћаја, јер, у складу са законским овлашћењима и одговорностима, полиција у знатној мери учествује у заштити грађана у саобраћају и у безбедности саобраћаја. Осим улоге непосредног извршиоца појединих послова, полиција има врло значајну функцију помагања, координације, надгледања и надзора у безбедности саобраћаја. Само као део јединственог заштитног система безбедности саобраћаја, полиција може бити успешна и ефикасна. Полиција може допринети подстицању и координацији рада осталих субјеката.

Јавност је моћан инструмент широко схваћене социјалне превенције у свим областима, па и у саобраћају. У саобраћају се свакодневно преплићу утицаји опште (најшире), медијске, политичке, стручне и финансијске јавности.

8. ЦИЉНЕ ГРУПЕ И КАКО ИМ ПРИЋИ

8.1. Учесници у саобраћају

Унапређење знања и ставова учесника у саобраћају остварује се кроз мере и активности усмерене ка високоризичним и рањивим категоријама учесника у саобраћају. Високоризични учесници у саобраћају, пре свега, својим понашањем доприносе повећавању ризика учествовања у саобраћајној незгоди. Деца и стара лица на основу својих психофизичких способности, а пешаци, бициклисти и мотоциклисти на основу своје физичке незаштићености припадају категорији рањивих учесника у саобраћају.

Кључне области деловања усмерене на учеснике у саобраћају су: Едукација, Обука, Информисање и Надгледање-санкционисање.

8.1.1. Деца (пешаци, бициклисти и путници)

У периоду од 2002. до 2013. у Републици Србији погинуло је 353 деце. Број погинуле деце варира између 49 (2004. године) и 11 (2013. године), а тек у периоду 2010.-2013. година препознаје се тренд смањења броја погинуле деце. У периоду од 2010. до 2013. године успостављен је тренд смањења броја погинуле деце. У овом периоду највећи број деце погинуо је у својству путника око 48%, док је 13% деце погинуло у својству возача.

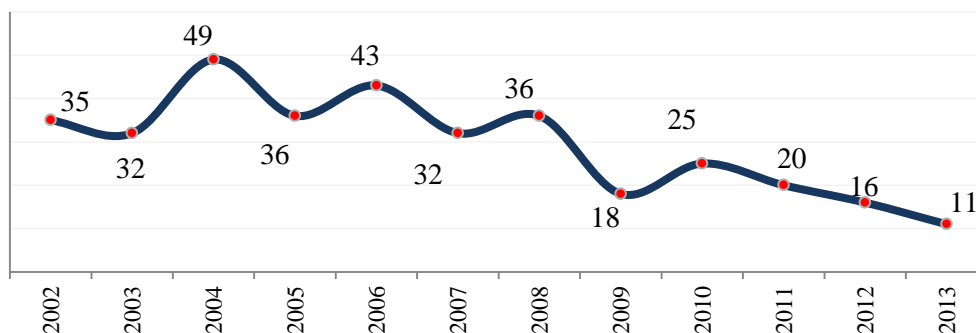


График 8.1 – Број погинуле деце у периоду од 2002. до 2013. године

У овом периоду 27 (37%) деце погинуло је у својству пешака. Деца највећим делом учествују у саобраћају као пешаци, на путу од школе до куће. Како би се

унапредила безбедност деце пешака, мере и активности треба усмерити на формирање безбедних коридора за кретање деце ка школама.

Истраживања указују да се деца око девете године први пут самостално сусрећу са саобраћајем, најчешће као бициклисти.

За безбедност деце у саобраћају кључна је свест родитеља о ризицима којима излажу своју децу, али и систем едукације деце о одговорном понашању у саобраћају. Кључни елементи едукације деце су:

- формирање континуираног присуства тема безбедности саобраћаја у целокупном школовању,
- едукација васпитача, учитеља и наставника о значају безбедности саобраћаја,
- размена најбољих страних и домаћих искустава, везаних за безбедно школско окружење и
- реализација кампања, трибина и представа на тему безбедности деце у саобраћају.

8.1.2. Пешаци

У периоду од 2010. до 2013. године у Србији је погинуо 691 пешак, што је 25% од укупног броја погинулих у овом периоду, док истовремено пешаци чине 23% од укупног броја тешко повређених лица. Ови показатељи опредељују пешаке, као рањиву категорију на коју треба приоритетно деловати. Пешаци су сврстани и у ризичну категорију учесника, која обухвата децу и старије учеснике у саобраћају, чиме је рањивост ове категорије значајно увећана.

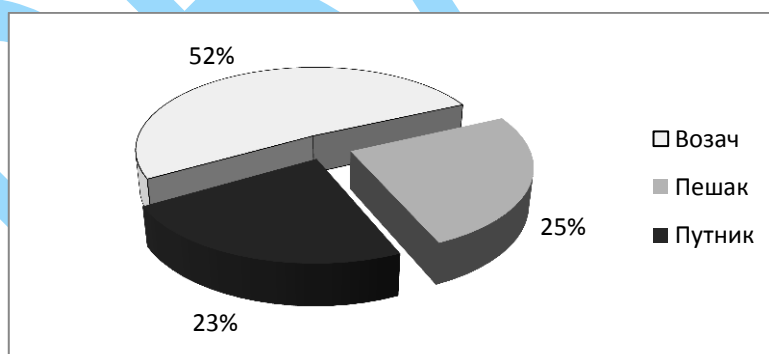


График 8.2 – Однос погинулих учесника у саобраћају на основу својства учесника за период од 2010. до 2013. године

Високом ризику страдања пешака у саобраћају, доприносе фактори који се односе на понашање возача и пешака, као и фактори везани са саобраћајну инфраструктуру. У Републици Србији, пешаци су изложени највишем ризику у зони проласка државних путева кроз насељена места. Места на којима се реализује велики број пешачких кретања, а која се налазе у зони фреквентних саобраћајница у насељима, такође представљају зоне високог ризика за пешаке. Активност пешачења

у великој мери зависи од комфора, приступачности и утиска безбедности које пешацима пружа саобраћајна инфраструктура. На унапређење безбедности пешака треба деловати кроз:

- унапређење саобраћајне инфраструктуре намењене пешацима,
- унапређење знања возача и пешака о ризицима у саобраћају,
- савремен приступ управљању брзинама моторних возила на саобраћајницама дуж пешачких коридора,
- створити услове за пешачење који су прихватљиви и за лица са ограниченим способностима и смањеном покретљивошћу и
- изградњу пешачких стаза уз фреквентне саобраћајнице и државне путеве у насељу.

8.1.3. Бициклисти и мотоциклисти

Због своје физичке незаштићености у односу на аутомобиле и друга возила, бициклисти и мотоциклисти сврстани су у категорију рањивих учесника у саобраћају. У периоду од 2010. до 2013. године погинуло је 249 бициклиста, што је око 9% од укупног броја погинулих. Имајући у виду удео и изложеност бициклиста у саобраћају овај податак указује на веома висок ризик бициклиста у саобраћају. Највећи број саобраћајних незгода са учешћем бициклиста и мотоциклиста се догађа у летњем периоду, када је повећана активност ових учесника у саобраћају.

Република Србија има географски повољне услове за развој бициклизма, посебно на територији Војводине, због чега треба промовисати и стимулисати употребу бицикала. Правци унапређења безбедности бициклиста:

- прилагођавање саобраћајне инфраструктуре за бициклисте,
- промовисање употребе заштитних система од стране бициклиста и мотоциклиста (кациге и заштитне опреме) и
- унапређење процеса обуке и едукације бициклиста и мотоциклиста на свим нивоима.

8.1.4. Несавесни возачи

У саобраћају постоји посебна категорија возача која својим високоризичним понашањем угрожава остале учеснике у саобраћају. Ову групу возача карактерише учестало кршење саобраћајних прописа и правила, угрожавање осталих учесника у саобраћају, често улажење у ризичне ситуације, занемаривање осталих корисника пута и сл.

Најучестанија ризична понашања ових возача су: непоштовање светлосне саобраћајне сигнализације, непрописно претицање, управљање возилом у алкохолисаном стању, управљање возилом брзинама које су знатно изнад дозвољених. Програми едукације несавесних возача усредсређују се на **унапређење**

знања, стварање позитивних ставова и мишљења, као и на развој стратегија које могу позитивно утицати на позитивну промену понашања несавесних возача у саобраћају.

На несавесне возаче треба деловати кроз успостављање ефикасног система контрола и санкционисање агресивне и високоризичне вожње, промоцију политике осигуравајућих кућа која подразумева скупље осигурање за несавесне возаче. Дугорочан утицај на ову ризичну категорију треба остварити кроз успостављање и унапређење ефикасног система за рехабилитацију несавесних возача и возача рецидивиста у саобраћају.

8.1.5. 65+

Услед старења људи, долази до опадања психомоторних способности, што директно утиче на способност за безбедно учествовање у саобраћају. Опадања ових функција, допринело је да старији учесници у саобраћају, који припадају старосној категорији 65+, буду сврстани у рањиве учеснике у саобраћају, као возачи, а посебно као пешаци. Безбедност учесника у саобраћају из старосне категорије 65+ је тема чији је значај препознат међу водећим земљама у области безбедности саобраћаја.

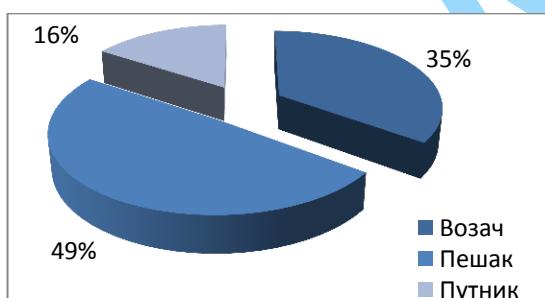


График 8.3 – Процентуална расподела погинулих из старосне категорије 65+, Република Србија, 2010-2013

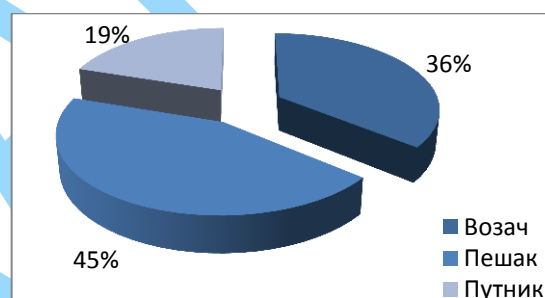


График 8.4 – Процентуална расподела тешко повређених из старосне категорије 65+, Република Србија, 2010-2013

У периоду од 2010. до 2013. године, у Републици Србији је погинуло укупно 5.673 лица која припадају старосној категорији 65+, што је 24% од укупног броја свих погинулих лица у том периоду. У овом периоду, свако четврто лице које је погинуло у саобраћају, је припадник старосне категорије 65+.

Табела 8.1 – Настрадала лица која припадају категорији 65+ , 2010. – 2013. године

2010			2011			2012			2013			2011-2013		
ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОГ	ТПП	ЛТП
148	578	1059	169	574	1252	186	564	1219	170	563	1165	673	2279	4695

Унапређење безбедности ове категорије учесника треба да се реализује кроз:

- едукацију и информисање старосне категорије 65+ о опадању психофизичких способности и повећаном ризику у саобраћају,
- бољу доступност информација о утицају лекова на способност за вожњу,
- формирање сигурних коридора за старосну категорију 65+ и
- испитивање предности и недостака увођења додатних здравствених прегледа за ову старосну категорију.

8.1.6. Нови возачи

Према званичној статистици у Србији, као и у другим земљама у Европи, чести изазивачи саобраћајних незгода су нови, односно млади возачи (до две године возачког искуства), који изазивају вишеструко више саобраћајних незгода у односу на искусне возаче.

Најчешћи узроци саобраћајних незгода које изазивају нови, односно неискусни возачи су непрописна и неприлагођена брзина, непрописно претицање, вожња под утицајем алкохола, коришћење мобилног телефона у току вожње и др. Нови возачи, због неискуства, не процењују добро растојање и брзину возила испред или које им долази у сусрет, што доводи до ризичних ситуација приликом претицања и саобраћајних незгода са тешким последицама.

Основа за унапређење безбедности нових возача у саобраћају је унапређење обуке и образовања у ауто школама, ефикаснија контрола понашања и континуиран систем едукације и превентивних активности којима ће се утицати на свест о проблему безбедности саобраћаја.

8.1.7. Возачи под утицајем алкохола и дроге

Алкохол негативно делује на све основне перформансе битне за обављање возачких активности, и то на: перцепцију, обраду информација, психомоторне способности, визуелномоторну координацију, психичку структуру личности, пажњу, схватање и расуђивање, разум и контролу понашања.

Ризик од учествовања у саобраћајној незгоди повећава се већ при нивоу алкохола од 0,4‰, а при нивоу од 1‰ ризик од саобраћајне незгоде је око пет пута већи него при концентрацији од 0‰, док је при концентрацији од 2,4‰ алкохола у крви тај ризик преко 140 пута већи. Поред алкохола, у пракси, вожња под утицајем дроге и лекова постаје све већи повод за бригу када је безбедност саобраћаја у питању, а нарочито када је реч о млађим возачима. Посебну опасност представља појава штомноги возачи и када узимају одређене лекове не знају или не примећују да тај лек (негативно) утиче на њихове возачке способности.

Најчешће возачи који користе дроге возе ризичније, због смањених психофизичких способности, док истовремено слаби њихова контрола над возилом. Успостављање ефикасног система надзора (контрола) и санкционисање возача који управљају возилом под утицајем алкохола, односно дрога и континуирана едукација кључне су за промену ставова и свести код возача који управљају возилом под утицајем алкохола, односно дрога и лекова.

8.1.8. Возачи склони прекорачењу брзине

Непрописна и неприлагођена брзина препознате су као један од фактора доприноса настанку саобраћајних незгода. Статистички подаци на нивоу Републике Србије показују да се брзина, као утицајни фактор, препознаје код једне трећине свих саобраћајних незгода и код више од 50% смртних исхода у саобраћајним незгодама.

Са повећањем брзине кретања повећава се и ризик од учешћа у саобраћајној незгоди. Према истраживањима, смањењем средње брзине кретања за 1 km/h, број незгода се смањује за 2–3%. Такође, са повећањем сударних брзина расту и последице саобраћајне незгоде и ризик од смртог страдања за учеснике.

Јасно је да основни приступ возачима склоним прекорачењу брзине јесте да се дисциплинују у смислу поштовања ограничења брзине и усклађивања брзине кретања са условима саобраћаја и стања пута, што намеће потребу за предузимањем додатних мера превенције, едукације и репресије. Формирање система управљања брзинама на путевима је основни предуслов за деловање на возаче који прекорачују дозвољену брзину. Формирањем овог система се може деловати усаглашено и координисано у погледу реализације инжињерских мера за смиривање саобраћаја и унапређење система снимања и контроле брзине кретања возила на путу од стране саобраћајне полиције, што уз сталну едукацију и кампање о утицају брзина чини кључ за смањење броја прекорачења ограничене брзине.

8.1.9. Комерцијална возила

Присутност комерцијалних возила у саобраћају у Србији је у порасту, посебно у транзитном саобраћају. Ова возила су свакодневно у великом броју присутна у саобраћају, а њихове активности су често везане за уске временске рокове који стимулишу ризично понашање возача ове категорије возила. У периоду од 2010. до 2013. године у саобраћајним незгодама у којима су учествовала теретна возила или аутобуси погинуло је 105 лица, од чега је 58 возача, а 47 путника у овим возилима. Понашање ове категорије возача, због великог удела у саобраћајном току, значајно утиче на безбедност у целокупном саобраћајном систему.

Већина комерцијалних возила која се користе у саобраћају регистрована је на фирме – предузећа. Предузећа имају законску обавезу контроле поштовања прописа из области безбедности саобраћаја, кроз активности унутрашње контроле безбедности саобраћаја. Неопходно је успоставити надзор над реализацијом ових, законом дефинисаних активности. Правци за унапређење безбедности саобраћаја у области комерцијалних возила су:

- професионализација возача тешких теретних возила (СПС лиценца),
- реализација надзора над активностима унутрашње контроле безбедности саобраћаја у предузећима,
- едукација возача комерцијалних возила у предузећима (кампање и едукативне активности),
- контрола техничке исправности комерцијалних возила (контрола превоза путничка превозника, као и превозника терета) и
- интензивирање надзора и санкционисања неправилности код превозника путника и робе.

8.2. Доносиоци одлука

Безбедност саобраћаја захтева примену планских мера и координацију активности, стога је неопходна одређена организација, уз планирање одређених мера и активности.

Више фактора утиче на безбедност саобраћаја, али и више институција и органа је одговорно за предузимање одређених мера и активности у овој области. За безбедност саобраћаја није одговоран само појединац, нити само одређена институција у држави, већ је безбедност саобраћаја јавно добро. Међутим, уређеност и односи између појединаца, између институција, као и између институција и појединаца, директно утичу на безбедност саобраћаја. Стога је изузетно велика одговорност доносиоца политичких одлука, како на националном, тако и на локалном нивоу.

Изградња политичке посвећености и лидерство на највишем нивоу, предуслови су за спречавање настанка саобраћајних незгода и настрадалих лица у њима. Међутим, безбедност саобраћаја на путевима често није високо позиционирана на листи приоритета политичких лидера, тј. доносиоца политичких одлука. Политичари и на националном и на локалном нивоу често оклевају да подрже иницијативе које су предмет ограничене јавне подршке, или су чак предмет неприхватања од стране јавности. То је разлог зашто је потребна већа политичка храброст и лидерство да би дошло до промена унутар краткорочних периода власти политичких елита. Политичари би требало да јавно признају чињеницу да саобраћајне незгоде и повреде у њима представљају првенствено здравствени проблем, а потом социјални, економски и друштвени, те да треба да подрже све

активности које ће довести до смањења последица које трпи друштво услед настанка саобраћајних незгода. Доносиоци политичких одлука морају исказати већи степен друштвене одговорности и бриге за грађане, као и за материјална добра друштва.

Кључно политичко тело за доношење најважнијим политичких одлука које ће омогућити функционалан и посвећен систем безбедности саобраћаја у Републици Србији, јесте Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима. Ово тело поред ресорних министара треба да редовно укључује у свој рад и експерте различитих профила. Тело за координацију треба да се састаје више пута током године и усмерава спровођење приоритета из Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије. Кључ успеха ће бити ако представници различитих сектора једнако буду посвећени решавању проблема безбедности саобраћаја и ако буду јединствени у доношењу и спровођењу кључних политичких одлука у овој области.

Једна од најважнијих политичких одлука свакако јесте обезбеђење и коришћење одговарајућег буџета од наплаћених новчаних казни за учињене саобраћајне прекршаје, за постављање циљано оријентисаних мера и постављање подстицајних модела за финансирање и спровођење ове стратегије.

Институционализација безбедности саобраћаја на путевима у различитим секторима би подразумевала ефикаснију синергију активности, више политичког вођства и већу видљивост у медијима. Ова стратегија ће бити имплементирана од стране Тела за координацију безбедности саобраћаја које је одговорно Влади Републике Србије.

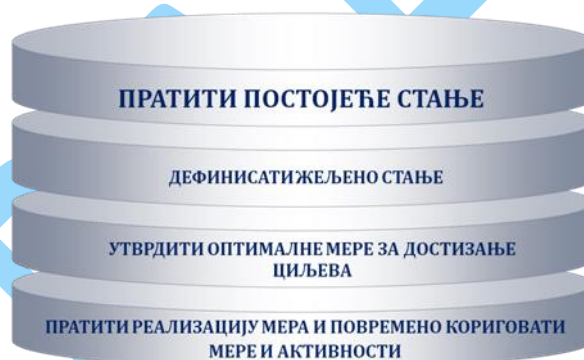
Влада Републике Србије има важну улогу у подстицању акција на националном нивоу. Посебно треба ставити фокус за усвајање националних циљева и акционих планова безбедности саобраћаја на путевима, ради унапређења стања безбедности саобраћаја на путевима у Србији.

На локалном нивоу, ову улогу имају градски и општински органи власти. Овај ниво политичке власти треба да усклађује своје акционе планове са националним, уважавајући све разлике и карактеристике сваке локалне заједнице понаособ.

Без обзира на тренутну неусклађеност и неразвијеност система безбедности саобраћаја у Србији, држава треба да се залаже за побољшање стања у наредном периоду (2015-2020), како на националном тако и на локалном нивоу. Влада Републике Србије треба да подстиче све делове друштва на синхронизовану акцију. Доносиоци одлука треба да буду подстакнути да дају допринос постизању највиших постигнућа у безбедности саобраћаја на путевима, а то свакако јесте спашавање живота у саобраћају и снижавање материјалних трошкова које друштво трпи услед настанка саобраћајних незгода на путевима.

9. ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И СТАЛНО УНАПРЕЂИВАЊЕ

Систем безбедности саобраћаја једне земље не може се замислити без квалитетног праћења стања безбедности саобраћаја. Савремени приступ управљања безбедношћу саобраћаја подразумева сталне активности усмерене ка унапређењу нивоа безбедности саобраћаја. Сложеност овог система захтева и добру организацију и координацију свих релевантних субјеката, како би се успоставио ефикасан систем управљања. У практичном смислу, систем управљања безбедношћу саобраћаја не може да постоји без праћења стања безбедности саобраћаја које је неопходно за надгледање функционисања система и то је повратна веза.



Слика 9.1 – Слојеви управљања безбедношћу саобраћаја

Основу за усмеравање и оптимизацију управљања чини праћење и анализа стања безбедности саобраћаја. **Праћење стања безбедности саобраћаја је континуиран, редован и непрекидан процес који поред прикупљања, систематизације и анализе података подразумева стално унапређивање и развој нових метода и техника за праћење стања безбедности саобраћаја.**

9.1. Обележја безбедности саобраћаја

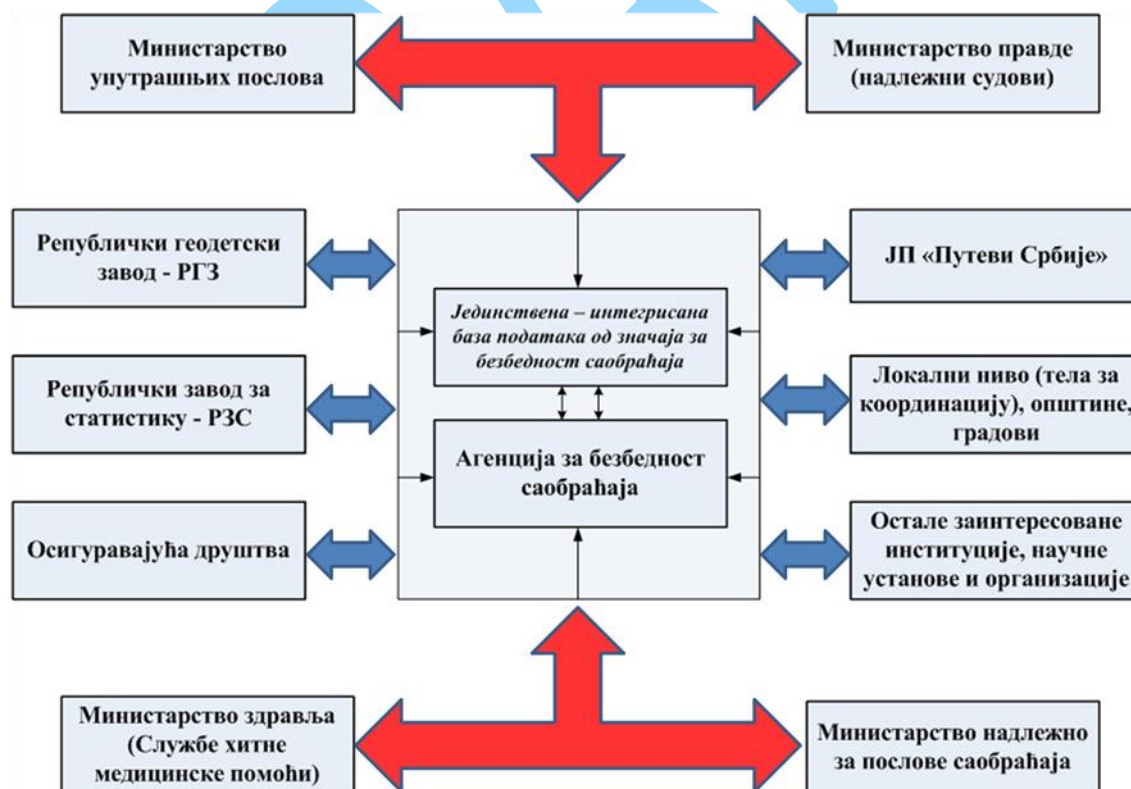
Праћење стања безбедности саобраћаја подразумева праћење не само саобраћајних незгода и последица, већ праћење свих обележја безбедности саобраћаја, попут обележја понашања (индикатори перформанси безбедности саобраћаја, саобраћајни прекршаји), ставова о опасностима у саобраћају, праћење података о путевима, опреми пута, саобраћају, регистрованим моторним и

прикључним возилима, возачима, праћење података о ризичним деоницама и опасним местима, праћење демографских и социо-економских обележја итд. Поред наведеног, веома је важно спроводити бенчмаркинг институција и организација са аспекта безбедности саобраћаја. Приступ заснован на бенчмаркињу треба да допринесе стабилном унапређењу безбедности саобраћаја по узору на најбоља практична искуства.

Посебно је важно усагласити праћење обележја стања безбедности саобраћаја са усвејеном европском праксом и обавезама према Европској комисији (CADaS – основни сет података о саобраћајним незгодама, MAIS3+ уједначена скала дефинисања тешких телесних повреда, SARTRE, SPI – индикатори перформанси безбедности саобраћаја, саобраћајна полицијска принуда итд.)

9.2. Јединствена (интегрисана) база података од значаја за безбедност саобраћаја

Управљање безбедношћу саобраћаја не може да се оствари без квалитетних база (базе) података о обележјима безбедности саобраћаја. Организација и прикупљање података, односно формирање функционалних база података о обележјима безбедности саобраћаја су предуслов за сагледавање проблема и одабир мера којима би се проблем решавао.



Слика 9.1 – Блок шема институција и организација укључених у Јединствену – интегрисану базу података

Унапређење праћења безбедности саобраћаја нарочито треба посматрати из угла развоја Јединствене (интегрисане) базе података од значаја за безбедност саобраћаја. Институција надлежна за развој и управљање подацима базе је Агенција за безбедност саобраћаја, што треба да буде у складу са актуелном законском регулативом која покрива област безбедност саобраћаја. Све државне институције и организације које производе податке од значаја за безбедност саобраћаја треба да достављају податке из своје надлежности који ће се налазити у бази.

У контексту обавеза субјеката „произвођача података“, паралелно је потребно радити на дефинисању обележја безбедности саобраћаја која ће се налазити у бази као и начина њиховог прикупљања. Институција надлежна за реализацију обавезе дефинисања обележја и скупова података је Агенција за безбедност саобраћаја. Са друге стране, све податке који се налазе у бази треба учинити доступним свима под једнаким условима у складу са законском регулативом која уређује област заштите података о личностима.

9.3. Извештавање

Извештавање о стању безбедности саобраћаја је саставни део праћења стања безбедности саобраћаја. Извештавање о стању безбедности саобраћаја је обавезна активност предвиђена законом који уређује област безбедност саобраћаја. Извештавање мора бити доступно свима, с тим што поједине државне институције треба извештавати у дефинисаним временским периодима (на пример средином или крајем године), у тачно дефинисаној форми (структура и детаљност извештаја). Извештавају се: Влада, тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима, Народна скупштина, министарства, други државни органи и субјекти од значаја за безбедност саобраћаја. Детаљне врсте извештаја треба учинити доступним научно образовним организацијама, док повремене и наменске извештаје треба учинити доступним свима који их захтевају, попут медија, невладиног сектора, научних радника, појединаца и тд. Највећи број извештаја о стању безбедности саобраћаја треба учинити доступним најширој јавности путем интернета.

Извештавање о стању безбедности саобраћаја мора бити редовна активност и на локалном и на националном нивоу. Институција која у највећој мери треба да буде одговорна за извештавање о стању безбедности саобраћаја на националном нивоу је национална Агенција за безбедност саобраћаја, као институција која управља Јединственом (интегрисаном) базом података од значаја за безбедност саобраћаја. Извештавање на локалном нивоу треба усмеравати ка скупштинама општина, односно градова, али и другим субјектима безбедности саобраћаја на локалном нивоу (саобраћајна полиција, управљачи пута на територији општине, судство, удружења грађана и сл). Највећи део активности у погледу извештавања на



локалном нивоу треба да реализују локална тела за координацију послова безбедности саобраћаја.

Напредак у остваривању циљева Стратегије безбедности саобраћаја на путевима 2015-2020 и задатака предвиђених Акционим планом мора бити саставни део извештавања о стању безбедности саобраћаја. Свака институција и организација задужена за конкретне активности предвиђене Акционим планом треба да буде у обавези достављања извештаја у погледу напретка, и то министарству надлежном за послове саобраћаја, односно Владином телу за координацију послова безбедности саобраћаја. Министарство надлежно за послове саобраћаја има обавезу праћења и извештавања у погледу напретка достизања циљева Стратегије и реализације свих активности предвиђених Акционим планом.

DRAFT