



Град Београд



Универзитет у Београду  
Саобраћајни факултет

# Стратегија безбедности саобраћаја за град Београд за 2021-2025. годину

Београд, 2020



# САДРЖАЈ

<b>1. УВОД</b> .....	<b>1</b>
<b>2. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА</b> .....	<b>4</b>
2.1. АНАЛИЗА ИНСТИТУЦИОНАЛНИХ КАПАЦИТЕТА.....	4
2.2. АНАЛИЗА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ.....	9
2.3. АНАЛИЗА ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ.....	12
2.4. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА... 16	
<b>3. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У БЕОГРАДУ</b> .....	<b>22</b>
3.1. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ И МЕРЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ЗАШТИТНИ СИСТЕМ .....	22
3.2. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ И МЕРЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА СТАВОВЕ И СВЕСТ.....	24
3.3. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ И МЕРЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОНАШАЊЕ У САОБРАЋАЈУ. 24	
3.4. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ И МЕРЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ И НАСТРАДАЛЕ.....	25
<b>4. ПРИСТУП БЕЗБЕДНОГ СИСТЕМА</b> .....	<b>26</b>
4.1. ЧОВЕК ГРЕШИ И УВЕК ЋЕ ГРЕШИТИ.....	26
4.2. ЉУДИ СУ ПОДЛОЖНИ ПОВРЕДАМА.....	27
4.3. ПРОШИРЕНЕ ВРСТЕ ОДГОВОРНОСТИ .....	27
4.4. ПОДЕЉЕНА ОДГОВОРНОСТ .....	28
4.5. СМРТ И ТЕШКЕ ПОВРЕДЕ НИСУ ПРИХВАТЉИВИ У САОБРАЋАЈУ.....	28
4.6. ПРЕВЕНТИВА ИМА ПРЕДНОСТ У ОДНОСУ НА РЕАКТИВНО ДЕЛОВАЊЕ.....	29
4.7. ОПРАШТАЈУЋИ СИСТЕМ.....	29
<b>5. ОДНОС СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ПЛАНА ОДРЖИВЕ УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ</b> .....	<b>31</b>
<b>6. ДЕФИНИСАЊЕ ЖЕЉЕНОГ СТАЊА</b> .....	<b>34</b>
6.1. АМБИЦИЈА.....	34
6.2. МИСИЈА.....	34



6.3. ВИЗИЈА .....	34
6.4. ЦИЉЕВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....	34
6.4.1. ЦИЉЕВИ У ПОГЛЕДУ ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА.....	34
6.4.2. ЦИЉЕВИ У ПОГЛЕДУ СТАВОВА.....	36
6.4.3. ЦИЉЕВИ У ПОГЛЕДУ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ.....	36
6.4.3. ЦИЉЕВИ У ПОГЛЕДУ ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	39
6.4.4. ЦИЉЕВИ У ПОГЛЕДУ УКУПНИХ ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКИХ ПОСЛЕДИЦА .....	40
<b>7. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА.....</b>	<b>41</b>
7.1. ЈАЧАЊЕ КАПАЦИТЕТА И ИНТЕГРИТЕТА СУБЈЕКТА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....	41
7.2. УСПОСТАВЉАЊЕ ПРОЦЕСА ПРАЋЕЊА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	42
7.3. УСПОСТАВЉАЊЕ РЕДОВНОГ ИЗВЕШТАВАЊА О СТАЊУ И ПРОБЛЕМИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	42
7.4. СТРУЧНО УСАВРШАВАЊЕ КАДРОВА У ЈАВНОМ СЕКТОРУ .....	42
7.5. УСПОСТАВЉАЊЕ САВРЕМЕНИХ ПРОЦЕДУРА УНАПРЕЂЕЊА БЕЗБЕДНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЕ.....	43
7.6. УНАПРЕЂЕЊЕ САОБРАЋАЈНОГ ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА .....	44
7.7. СПРОВОЂЕЊЕ САВРЕМЕНИХ КАМПАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....	44
<b>8. ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ СТРАТЕГИЈЕ И ЕФЕКТА СПРОВЕДЕНИХ МЕРА .....</b>	<b>45</b>
8.1. ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ МЕРА И АКТИВНОСТИ КОЈИ СУ ПРЕДВИЂЕНИ СТРАТЕГИЈОМ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....	45
8.2. ПРАЋЕЊЕ ДОСТИЗАЊА ЦИЉЕВА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....	45

---



## 1. УВОД

Према последњим извештајима Светске здравствене организације у свету преко 1,35 милиона људи смртно страда од последица саобраћајних незгода, а 50 милиона бива повређено. Саобраћајне незгоде у свету представљају осми водећи узрок смртног страдања људи и већину земаља коштају 3% вредности бруто домаћег производа.

У Републици Србији је у периоду од 2017. до 2019. године евидентирано 108.063 саобраћајних незгода, од којих је 1.510 са погинулим лицима у којима је погинуло 1.661 лице. Тешке телесне повреде задобило је 10.174 лица, а 52.425 лица лаке телесне повреде.

На територији града Београда, у периоду од 2017. до 2019. године евидентирано је 53.451 саобраћајних незгода, односно око 50 саобраћајних незгода дневно. Већину чине саобраћајне незгоде са материјалном штетом, 38.895. Евидентирано је 14.277 са повређеним лицима и 279 са погинулим лицима. У посматраном периоду, укупно је погинуло 293 лица у саобраћајним незгодама, што просечно на годишњем нивоу чини 98 лица погинулих у незгодама. Тешке телесне повреде задобило је 2.356 лице, док је лаке телесне повреде задобило 18.796 лица.

Чињеница да живимо у деценији акција за безбедност саобраћаја и да је наредна деценија такође посвећена акцијама за безбедност саобраћаја указује да је обим проблема безбедности саобраћаја растући и препознат широм света. Међу мерама које се предузимају за смањење овог проблема истичу се строге полицијске контроле, изградња „паметних путева“, као и снажне кампање за подизање свести учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја, едукације, стручна усавршавања и сл.

Страдање у саобраћају је, пре свега, јавни здравствени проблем, а затим и социјални, етички, хумани и економски проблем заједнице. Наиме, у саобраћају велики број људи гине и бива повређен, а део њих остају трајни инвалиди што значајно нарушава здравље људи, разара породице, ствара социјалне и хумане проблеме. И на крају, огромне друштвено-економске трошкове саобраћајних незгода које плаћа привреда, што омета економски развој заједнице.

У безбедности саобраћаја, као и у другим областима на пример, економији и привреди, најбољи начин за стварање услова за ефикасно достизање циљева је постојање и доследно спровођење одговарајућих стратешких докумената, као што су стратегије, политике, акциони планови и сл. Доследно спровођење ових докумената обезбеђује политички прихватљив, стручан и фокусиран утицај на најзначајније елементе саобраћајног система. Кључ успеха предложених мера који води ка безбедном и одрживом саобраћају представља, управо, успостављање заштитног система и добре сарадње између појединих елемената у систему. Многе земље у свету су препознале овај значај и још на почетку прве деценије акција за безбедност саобраћаја развиле своја стратешка документа.



Анализирајући светска искуства и бројне стратегије безбедности саобраћаја за период до 2030. године на националном и локалном нивоу могу се издвојити закључци у погледу унапређења безбедности инфраструктуре, возила и учесника у саобраћају.



У погледу унапређења инфраструктуре Европска комисија истиче да ће након спроведених провера безбедности саобраћаја извршити оцену пута до краја 2024. године као и испитати потребу увођења нових технологија за праћење стања инфраструктуре. Са друге стране, у Новом Јужном Велсу прикупљаће се електронским путем подаци о периодичним проверама пешачких и бициклических стаза уз помоћ софтверског алата.

Када је у питању безбедност возила, иницијативе које се односе на возила укључују промовисање употребе возила са високим перформансама безбедности, уклањање небезбедних возила из возног парка, а државе у Аустралији повећање броја возила са 5 ANCAP звездица.

Када је реч о учесницима у саобраћају, анализом литературе утврђено је да пажњу треба усмерити на возаче који возе под утицајем алкохола, као и на унапређење саобраћајног образовања деце и возача.

Највећи број националних и локалних стратегија безбедности саобраћаја за период до 2023., 2025. или 2030. године су засноване на приступу „Безбедан систем“. Основни принципи овог приступа су:

- Људи праве грешке: Људи ће и даље правити грешке, а систем друмског превоза мора се томе прилагодити. Систем друмског превоза не би требало да резултира смрћу или тешким телесним повредама као последицом грешке на путу.
- Људска физичка слабост: Постоје познате физичке границе за силу коју тела могу да издрже пре него што задобију повреде. Управљати силама тако да при судару се остваре оне силе које може људско тело да издржи.
- „Путеви који опраштају грешке возача“: Пројектанти и управљачи система морају да узму у обзир ограничења људског тела у пројектовању и одржавању путева, возила и брзина.

За разлику од стратегија безбедности саобраћаја које су се односиле на период до 2020. године, где су за кључне области деловања усвојени „стубови Деценије акција“ већина стратегија за наредну деценију дефинише кључне области деловања на основу највећих идентификованих проблема, где доминирају инфраструктура, управљање брзинама, безбедност возила, безбедност учесника у саобраћају и безбедност саобраћаја у корпорацијама, односно безбедност професионалних возача.





Истиче се значај подељене одговорности, укључивање што већег броја субјеката у процес управљања безбедношћу саобраћаја и успостављање координације, комуникације и кооперације између њих.

Посебна пажња посвећује се и употреби земљишта и мобилности што показују и стратешки документи као што су План одрживе урбане мобилности и Примена плана одрживе урбане мобилности, у оквиру којих су дефинисане фазе за формирање висококвалитетног и одрживог транспорта, а то су утврђивање постојећег стања, развој визије и циљева, дефинисање мера и имплементација и праћење тих мера.



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

Град Београд је препознао значај и могућности стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и трећи пут наручио израду студије чији је циљ припрема предлога Стратегије безбедности саобраћаја у граду Београду.

Ова Стратегија се односи на период од 2021. до 2025. године. Предлог је усклађен са свим значајнијим међународним документима, најбољом праксом, прописима Републике Србије и града Београда, државним стратешким и планским документима.

Предлог Стратегије се заснива на подацима, односно врло обимним истраживањима, а резултати истраживања и елементи Стратегије, су периодично, представљани представницима Управе града, градских општина и најважнијих институција у Граду у оквиру шест округлих столова који су реализовани на Саобраћајном факултету уз могућност онлајн учешћа.



У оквиру припреме предлога Стратегије, реализована су свеобухватна истраживања безбедности саобраћаја у свету, у Србији и у Београду. Урађена је анализа правног оквира, анализа стратешких докумената (глобалних, европских, српских и београдских), анализа институционалних капацитета, истраживање и анализа ставова и понашања значајних за безбедност саобраћаја, истраживање и анализа индикатора безбедности саобраћаја и анализа саобраћајних незгода и њихових последица.

У овом документу поред анализе постојећег стања приказани су кључни проблеми безбедности саобраћаја у граду Београду, дефинисано је жељено стање, као и кључне области рада за период од 2021. до 2025. године. Жељено стање је дефинисано кроз амбицију, мисију, визију и циљеве. На самом крају документа, приказан је елемент од великог значаја за достизање жељеног стања, а то су праћење имплементације стратегије и извештавање.



## 2. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА

Анализа постојећег стања безбедности саобраћаја представља основу за дефинисање мера које ће довести ниво безбедности саобраћаја до жељеног. У овом документу приказани су најважнији резултати анализе институционалних капацитета, ставова и понашања учесника у саобраћају, као и подаци добијени анализом саобраћајних незгода и њихових последица.

### 2.1. АНАЛИЗА ИНСТИТУЦИОНАЛНИХ КАПАЦИТЕТА

Најважније институције које у својој надлежности имају и послове од значаја за стање и унапређење безбедности саобраћаја у граду Београду су:

- Скупштина града Београда;
- Градоначелник града Београда;
- Градско веће града Београда;
- Савет за безбедност саобраћаја града Београда;
- Градска управа града Београда, са својим организационим јединицама, од којих су најзначајније:
  - Секретаријат за саобраћај
  - Секретаријат за инспекцијске послове
  - Секретаријат за образовање и дечју заштиту са предшколским установама, основним и средњим школама
  - Секретаријат за здравство
  - Секретаријат за послове комуналне милиције
  - Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима;
- Скупштине градских општина;
- Председници градских општина;
- Већа градских општина,
- Општинска тела (комисије, савети) за координацију послова безбедности саобраћаја;
- МУП – Управа саобраћајне полиције;
- Транспортне компаније;
- Невладине организације и удружења грађана;
- Средства јавног информисања.

#### СКУПШТИНА ГРАДА БЕОГРАДА

Улога Скупштине града по питању безбедности саобраћаја је веома значајна, с обзиром да усваја сва стратешка документа везана за управљање саобраћајем у граду, а самим тим и стратегију безбедности саобраћаја. Скупштина града усваја стратегију, акциони план и годишње програме безбедности саобраћаја на путевима, у складу са националним документима. Скупштина града, према Закону, најмање два пута годишње разматра проблеме безбедности саобраћаја, спровођење стратегије и достизање стратешких циљева у области безбедности саобраћаја на путевима. Са друге стране, Скупштина града доноси локалне прописе и уређује амбијент за успешно спровођење свих мера и активности унапређења безбедности саобраћаја на путевима. Зато се сматра да је Скупштина града један од најважнијих креатора система безбедности саобраћаја.



## **ГРАДОНАЧЕЛНИК**

Градоначелник је одговоран да именује стручне чланове Савета за безбедност саобраћаја града Београда, дефинише њихове обавезе и одговорности и створи услове за ефикасан рад Савета. Поред тога, надлежан је да, заједно са скупштином и градским већем, обезбеди средства и друге ресурси за успешно спровођење Стратегије и Акционог плана.

Градоначелник је надлежан да редовно тражи и анализира извештаје о мерама и акцијама у циљу унапређења безбедности саобраћаја, о постигнутим резултатима и проблемима који постоје у реализацији појединих активности и предузима мере из своје надлежности, у циљу решавања насталих проблема и доследног спровођења стратегије. Према *Закону о безбедности саобраћаја на путевима* дужан је да најмање два пута годишње, припрема извештаје за Градско веће и за Градску скупштину о стању и проблемима безбедности саобраћаја, односно о реализацији стратегије.

## **ГРАДСКО ВЕЋЕ**

Градско веће, у складу са својим прописаним овлашћењима, је дужно да прати и подржава реализацију стратегије. На својим седницама анализира стање безбедности саобраћаја и спровођење Стратегије. На основу сталног праћења стања и проблема у спровођењу Стратегије, два пута годишње припрема извештај Скупштини града. Сви чланови Градског већа, у оквиру својих надлежности, морају бити посвећени реализацији Стратегије, подржавати рад Савета за безбедност саобраћаја, подстицати друге субјекте да се ангажују и радити на унапређењу хоризонталне и вертикалне координације.

## **САВЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ГРАДА БЕОГРАДА**

Основни задатак градског Савета за безбедност саобраћаја је да непрекидно прати стање и проблеме безбедности саобраћаја, планира и координира спровођење мера и активности свих субјеката и информиса надлежен субјекте и јавност о стању у овој области. Савет припрема и утврђује и предлог програма коришћења средстава намењених за финансирање унапређења безбедности саобраћаја. Одговоран је да редовно прати стање о безбедности саобраћаја, и то: стање капацитета и посвећеност појединих институција спровођењу Стратегије, ставове и свест о проблемима безбедности саобраћаја, понашање учесника у саобраћају, број, структуру, околности настанка и друга обележја саобраћајних незгода, последице саобраћајних незгода. На својим седницама посебно анализира саобраћајне незгоде са најтежим последицама и прати да ли се и како реализују сви циљеви дефинисани Стратегијом. Савет подржава све субјекте безбедности саобраћаја, а посебно сарађује и координише рад општинских тела за координацију послова безбедности саобраћаја.

## **СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА САОБРАЋАЈ**

Секретаријат за саобраћај је најважније стручно и оперативно тело у систему управљања саобраћајем и безбедношћу саобраћаја у граду Београду. Основна улога у погледу безбедности саобраћаја јесте праћење система безбедности саобраћаја и реаговање у циљу отклањању недостатака у систему. Секретаријат за саобраћај покреће и прати реализацију пројеката истраживања стања заштитног система, ставова о ризицима у саобраћају, изложености саобраћају, индикатора перформанси и саобраћајних незгода, као и других пројеката унапређења безбедности саобраћаја. Са друге стране, овај секретаријат реализује највећи део мера и активности из програма безбедности саобраћаја: саобраћајно-регулативне мере, превентивно-промотивне мера у области безбедности саобраћаја, припрема анализе и извештаје итд.





Посебно је значајно да подржава мере унапређења саобраћајног образовања и васпитања и предузима мере у циљу унапређења саобраћајног окружења у зонама школа и другим зонама са повећаним присуством рањивих учесника у саобраћају.

Секретаријат за саобраћај даје сагласност за одржавање спортских или других приредби на путу, даје сагласност на саобраћајни пројекат за постављање привремене саобраћајне сигнализације, организује снимање саобраћаја и других величина саобраћајног тока на јавним путевима, обавља техничко регулисање саобраћаја на општинским путевима и улицама у насељима. Такође, Секретаријат за саобраћај дефинише саобраћајно-техничке услове за планске документе и издаје потврде о усклађености пројеката са планским документима; спроводи одржавање и коришћење јавног простора за паркирање, организује јавни линијски превоз итд.

Секретаријат за саобраћај врши надзор над радом јавних предузећа која обављају делатност одржавања општинских путева, улица у насељу и државних путева (осим аутопута) на територији града и делатност одржавања јавних простора за паркирање, као и над постављањем објеката и средстава за оглашавање и оглашавањем на јавним и другим површинама.

### **СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА ЈАВНИ ПРЕВОЗ**

Развој и унапређење јавног превоза је једна од најважнијих стратешких мера која доприноси унапређењу безбедности саобраћаја. Секретаријат за јавни превоз унапређује организацију и обављање превоза путника различитим видовима превоза, а посебно унапређује безбедност јавног превоза у Београду. Својим радом треба да допринесе оптимизацији изложености саобраћају, у смислу оптималног избора вида превоза, са гледишта друштвене оправданости и безбедности саобраћаја.

### **СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА ИНСПЕКЦИЈСКЕ ПОСЛОВЕ**

У оквиру своје организације има сектор за саобраћајни инспекцијски надзор који врши инспекцијски надзор над локалним превозом путника, односно над такси превозом, ванлинијским превозом путника, јавним линијским превозом путника, посебним линијским превозом путника, лимо сервисом. Поред тога врши инспекцијски надзор над превозом терета у друмском саобраћају, осим превоза терета у међународном друмском саобраћају који се обавља на подручју града Београда. У оквиру Одељења за улице и путеве врши инспекцијски надзор над применом прописа којима се уређује одржавање и заштита општинских путева и улица на територији града Београда.

### **СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА ОБРАЗОВАЊЕ И ДЕЧЈУ ЗАШТИТУ**

Секретаријат за образовање и дечју заштиту је одговоран за спровођење мера саобраћајног образовања и васпитања у циљу стицања знања, вештина и навика неопходних за безбедно учешће у саобраћају, унапређивања и учвршћивања позитивних ставова и понашања значајних за безбедно учешће у саобраћају; за обезбеђивање и спровођење потреба из области образовања и васпитања, у складу са законом; за подстицање остваривања програма и облика рада са децом предшколског узраста у складу са законом и реализацију конкурса друштвених и невладиних организација из области дечје заштите и врши друге послове у складу са законом, Статутом града и другим прописима. С обзиром на стратешки значај развоја и унапређења културе учешћа у саобраћају, овај секретаријат има изузетно важну улогу за унапређење понашања и смањивање страдања у саобраћају.



## **СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА ЗДРАВСТВО**

Секретаријат за здравство обезбеђује и спроводи здравствену заштиту од интереса за грађане на територији града, у складу са законом; задужен је за међусекторску сарадњу, координацију, подстицање, организацију и усмеравање спровођења делатности у области јавног здравља на територији града, као и за промоцију здравља и спровођење мера за очување и унапређење здравља, спречавање и сузбијање болести и фактора ризика.

## **СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА ПОСЛОВЕ КОМУНАЛНЕ МИЛИЦИЈЕ**

Комунална полиција врши надзор у јавном градском, приградском и другом локалном саобраћају, у складу са законом и прописима града; брине се о заштити животне средине, културних добара, локалних путева, улица и других јавних објеката од значаја града и спроводи одржавање комуналног реда. Са гледишта безбедности саобраћаја, посебно важна функција овог секретаријата се односи на успостављање реда у паркирању на улицама.

## **ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ "ПУТЕВИ БЕОГРАДА"**

ЈП "Путеви Београда" управљају мрежом општинских путева и градских улица. Одговорно је за изградњу, реконструкцију, одржавање и заштиту јавних путева града Београда. Посебно важна одговорност тиче се вођења евиденција о јавним путевима и спровођења свих савремених алата унапређења безбедности путева и улица: од провере утицаја нових путева на безбедност саобраћаја, преко ревизија безбедности саобраћаја (за пројекте изградње и реконструкције путева), провере безбедности саобраћаја (ја постојеће путева и улица), мапирања ризика, управљања црним тачкама, независним оценама незгода са погинулим и сл.

## **КАНЦЕЛАРИЈА ЗА МЛАДЕ И САРАДЊУ СА УДРУЖЕЊИМА**

Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима обезбеђује стварање услова за активно и квалитетно провођење слободног времена младих, неговање здравих и безбедних стилова живота, спровођење друштвено одговорних кампања из области екологије, безбедности, солидарности, здравља младих. Канцеларија би требало да се укључује у бројне кампање у безбедности саобраћаја, да организује промоције, међувршњачку едукацију и слично.

## **СКУПШТИНЕ ГРАДСКИХ ОПШТИНА**

Скупштине ГО доносе значајне правне акте, планске и стратешке документе који се односе на градске општине. Скупштине ГО треба да доносе акционе планове безбедности саобраћаја за ГО, да два пута годишње разматрају извештај о стању и проблемима безбедности саобраћаја итд.

## **ПРЕДСЕДНИЦИ ГРАДСКИХ ОПШТИНА**

Председници 17 градских општина, у оперативном смислу, управљају пословима из надлежности ГО, па и важним пословима безбедности саобраћаја. Они оснивају општинска тела за координацију (комисија, савет и сл.) послова безбедности саобраћаја, именују чланове тог тела и прате њихов рад. Старају се о организацији општинске администрације и обезбеђују средства неопходна за унапређење безбедности саобраћаја из надлежности ГО.



Председник на основу извештаја о стању безбедности саобраћаја прати реализацију стратегије и активности планираних на општинском нивоу, а у случају евентуалних проблема у реализацији очекује се да предузима мере у својој надлежности да исте отклони. Такође, у оквиру својих надлежности припрема извештај о реализацији стратегије и стању безбедности саобраћаја за Већа ГО и скупштине ГО, најмање два пута годишње.

### **ВЕЋА ГРАДСКИХ ОПШТИНА**

Веће градских општина, у складу са својим овлашћењима, има одговорност да прати реализацију градске стратегије и акционог плана. У том смислу, Веће ГО разматра и предлаже Скупштини ГО да усвоји Акциони план безбедности саобраћаја за ГО и прати реализацију акционог плана градске општине.

Већа градских општина морају подржавати и бити посвећени реализацији стратегије, а најмање два пута годишње припремати извештај за Скупштину ГО о реализацији и евентуалним проблемима у реализацији мера и активности из акционог плана.

Чланови Већа ГО подржавају рад тела за координацију послова безбедности саобраћаја у ГО и подстичу друге субјекте да се ангажују.

### **ОПШТИНСКА ТЕЛА ЗА КООРДИНАЦИЈУ ПОСЛОВА БЕЗБЕДНОСТА САОБРАЋАЈА**

Задатак општинског тела за координацију послова безбедности саобраћаја (Савет или Комисија) је да разматра и Већу ГО доставља предлог Акционог плана безбедности саобраћаја за ГО и предлог Програма коришћења средстава намењених унапређењу безбедности саобраћаја на општинском нивоу. Тела за координацију послова безбедности саобраћаја у ГО прате стање безбедности саобраћаја у ГО, покрећу и координирају реализацију мера и активности унапређења безбедности саобраћаја. Ова тела за координацију послова безбедности саобраћаја морају бити формирана у складу са законом и правилником који уређује рад ових тела. Посебно је важно да се успостави тесна сарадња Тела за координацију послова безбедности саобраћаја у ГО и на Савета за безбедност саобраћаја града Београда.

### **МУП – УПРАВА САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ**

Саобраћајна полиција је надлежна да врши непосредну контролу и регулисање саобраћаја, обезбеди поштовање прописа о безбедности саобраћаја, ради на откривању, евидентирању и санкционисању прекршаја у саобраћају, врши увиђаје саобраћајних незгода, евидентира и прати саобраћајне незгоде, учествује у раду градског Савета за безбедност саобраћаја, подржава рад других субјеката у реализацији мера и активности унапређења безбедности саобраћаја. Посебно је важно да саобраћајна полиција извештава јавност о актуелном стању и проблемима безбедности саобраћаја, учествује у активностима унапређења саобраћајног образовања и васпитања у предшколским установама и основним школама, подржава кампање у безбедности саобраћаја, подржава научно-истраживачки рад итд.

### **ТРАНСПОРТНЕ КОМПАНИЈЕ**

Транспортне компаније су одговорне да возни парк и особље буду на високом нивоу са аспекта безбедности саобраћаја, што подразумева технички исправна возила, транспорт организован у складу са правилима струке и нормативима, високо обучене и посвећене професионалне возаче. Руководиоци транспортних компанија су одговорни да организују послове унутрашње контроле безбедности саобраћаја и да се старају о њиховом доследном спровођењу.



## НЕВЛАДИНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ

Невладине организације и удружења су одговорни да својим активностима доприносе безбедном учешћу у саобраћају. Посебно је значајно да невладине организације и удружења грађана, својим радом и пројектима које реализују, доприносе унапређењу саобраћајне културе и понашања у саобраћају. Са друге стране, ове организације прате стање и проблеме безбедности саобраћаја и доприносе извештавању јавности. Својим критичким ставовима доприносе да се уочавају и отклањају неправилности у систему безбедности саобраћаја.

## СРЕДСТВА ЈАВНОГ ИНФОРМИСАЊА

Средства јавног информисања, односно медији су одговорни за информисање грађана у погледу безбедног учествовања у саобраћају и обавештавању о последицама небезбедног понашања у саобраћају.

Такође, имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења. С обзиром на распрострањеност и доступност омогућавају примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији.

## ПОЛИТИЧКЕ ПАРТИЈЕ

Политичке партије, кроз свој рад и учешће у политичком животу у граду, доприносе развоју и унапређењу свести о значају безбедности саобраћаја, учествују у креирању заштитног система, у доношењу најважнијих докумената о безбедности саобраћаја итд. Партије које су на власти раде у корист грађана и безбедности саобраћаја и одговорни су за уважавање струке, доношење оптималних стратешких и других докумената, планирање и успешно спровођење мера и активности. Са друге стране, партије које су у опозицији доприносе унапређењу система безбедности саобраћаја, али и критички сагледавају спровођење мера и ефекте ових мера.

## 2.2. АНАЛИЗА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Разумевање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају је неопходно како би се добила потпуна слика постојећег стања безбедности саобраћаја у Београду. Зато је спроведено истраживање ставова и самопријављеног понашања учесника у саобраћају, на територији града Београда, према ESRA методологији. Затим је извршена упоредна анализа ставова у Београду у односу ставове у Србији и у 20 европских земаља (резултати ESRA2 истраживања<sup>1</sup>).

Питања су класификована у 10 група, са укупно 248 променљивих:

1. Социо – демографска обележја,
2. Коришћење различитих начина кретања,
3. Прихватљивост небезбедног понашања,
4. Подршка мерама безбедности саобраћаја,
5. Забринутост за појаве,
6. Самопријављено понашање,

---

<sup>1</sup> <https://www.esranet.eu/en/publications/>



7. Ставови према безбедности саобраћаја,
8. Перцепција ризика,
9. Учешће у саобраћајним незгодама и
10. Принуда.

Уочено је да је 88,3% испитаника у Београду забринуто за саобраћајне незгоде, што је слично стању у Србији (86%). Ове вредности указују да испитаници, учесници у саобраћају, препознају проблем безбедности саобраћаја, што оправдава израду стратешких докумената и примену мера унапређења безбедности саобраћаја.

На дијаграму 2.1, може се уочити да је понашање возача путничких аутомобила у Београду лошије од понашања у Европи и у Србији, у погледу:

- рекорачења брзине (у насељу, ван насеља и на ауто-путу),
- употребе сигурносног појаса на задњем седишту и
- употребе дечијих седишта при превозу деце изнад 150 cm (Дијаграм 2.1).



Дијаграм 2.1. Самопријављено понашање возача путничких аутомобила у саобраћају





На основу анализе личне и друштвене прихватљивости, утврђено је да је значајно већа друштвена од личне прихватљивости возача путничких аутомобила у Београду. Од наведених прекршаја возачима путничких аутомобила у Београду је најприхватљивије да они, али и други возачи користе мобилни телефон и возе 20 km/h изнад прекорачења на ауто-путу, али и да возе без употребе сигурносног појаса.

Казне за брзу вожњу и вожњу под утицајем алкохола, по мишљењу испитаника у Београду, нису престроге. Две трећине испитаника сматра да прописи о вожњи под утицајем алкохола треба да буду строжији, а око половине да прописи о брзој вожњи треба да буду строжији. Ови ставови су слични ставовима испитаника из Европе.

Истраживани су и ставови и самопријављено понашање мотоциклиста. Мотоциклисти су пријавили најлошије понашање по питањима прекорачења брзине ван насеља и употребе заштитних кацага.

Према ставовима мотоциклиста казне за вожњу под утицајем алкохола и прекорачење брзине нису престроге. Две трећине мотоциклиста подржава да се ови прописи поште. Иако две трећине мотоциклиста подржава да се казне за вожњу под утицајем алкохола поштре, око половине сматра да то не треба да буде нулта толеранција.

Највећа лична прихватљивост мотоциклиста је да прекораче брзину на ауто-путу за 20 km/h (25%) и не користе сигурносни појас на задњем седишту када се возе у путничким аутомобилима (15%). Највећа друштвена прихватљивост мотоциклиста је да други путници не користе сигурносни појас на задњем седишту (44%) и да други возачи прекораче брзину на ауто-путу за 20 km/h (39%).

На основу ових резултата могу се издвојити кључни проблеми мотоциклиста: прекорачење брзине и лоши ставови о употреби система заштите у путничким аутомобилима.

На крају, анализирани су ставови немоторизованих учесника у саобраћају. Утврђено је да су пешаци често пријављивали ризична понашања у саобраћају. Најчешће су пријавили прекршај прелазак улице ван обележеног пешачког прелаза, али највећа разлика у пријављеном понашању у Београду у односу на испитанике у Србији и Европи је у погледу употребе слушалица током учешћа у саобраћају.

Две трећине пешака у Београду сматра да пешаци треба да носе светлоодбојне прслуке по мраку, што је више него у Србији (43%) и Европи (57%). Пешаци који некада возе у већем проценту подржавају ову меру, од пешака који немају возачку дозволу.

Највећа разлика у ставовима испитаника у Србији и Београду је по питању употребе заштитних система. На основу резултата о личној и друштвеној прихватљивости небезбедног понашања свих учесника у саобраћају могу се издвојити пет кључних проблема:

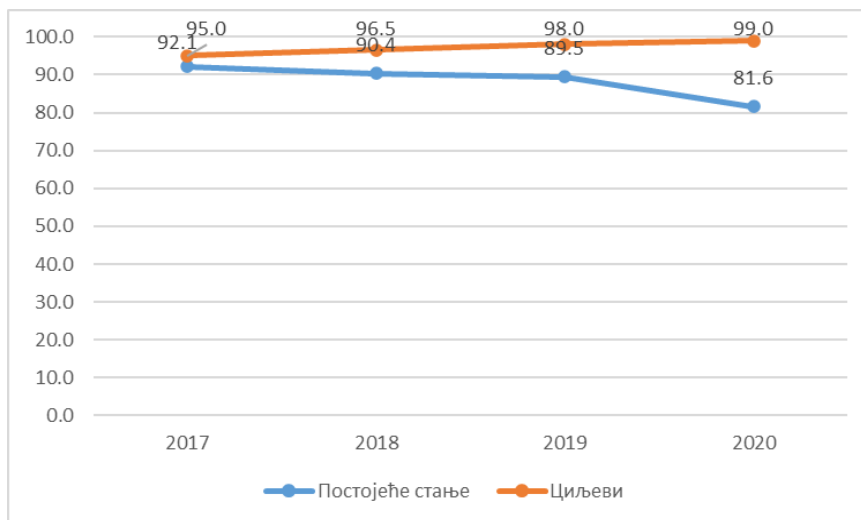
- употреба сигурносног појаса на задњем седишту,
- прекорачење брзине на аутопуту за 20km/h,
- паркирање на местима где је то забрањено,
- употреба мобилног телефона у току вожње и
- прекорачење брзине у насељу за 20km/h.



С обзиром да су неправилни ставови у основи небезбедних понашања у саобраћају, веома је важно да се, у наредном периоду, спроводе добро осмишљене мере и активности чији циљ је унапређење ставова који су значајни за безбедност саобраћаја. Посебно важан правац деловања је унапређење саобраћајног образовања и васпитања како кроз редован васпитно-образовни процес у институцијама, тако и кроз кампање и друге облике стручног усавршавања учесника у саобраћају и других важних субјеката.

### 2.3. АНАЛИЗА ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

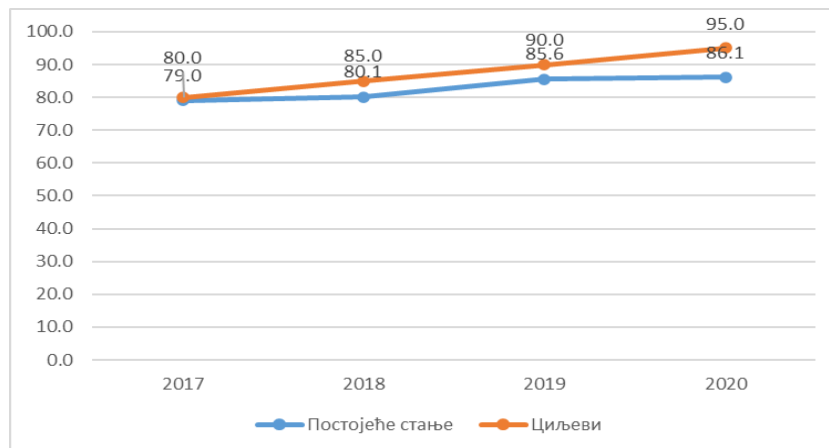
Перманентно унапређивање перформанси система безбедности саобраћаја, био је један од задатака Стратегије безбедности саобраћаја за период од 2017. до 2020. године. Посебно је истакнут значај унапређења перформанси система које се односе на понашање учесника у саобраћају. У складу са тим, били су дефинисани коначни и прелазни циљеви у погледу најважнијих индикатора перформанси безбедности саобраћаја. Због тога су у наставку овог поглавља приказане вредности планираних и измерених индикатора безбедности саобраћаја за период од 2017. до 2020. године. Вредности за 2017. годину анализирани су на основу података са сајта Агенције за безбедност саобраћаја, за ПУ Београд, док су вредности за 2018. и 2019. годину преузете из пројеката Секретаријата за саобраћаја “Истраживање индикатора безбедности саобраћаја у Београду” за те године. Вредности за 2020. годину су добијене из истраживања реализованог за потребе овог пројекта. Упоредна анализа постављених циљева за индикаторе и остварених резултата приказана је *Дијаграм 2.2 до Дијаграм 2.8*).



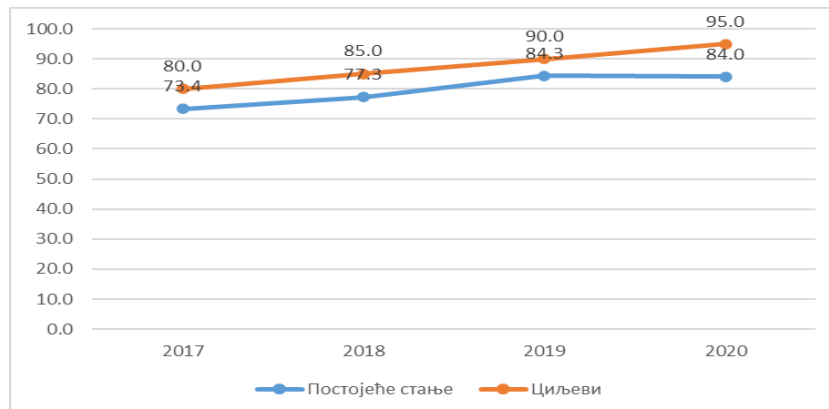
Дијаграм 2.2. Употреба заштитних кацига код возача мопеда и мотоцикала

„Процент употребе заштитне кациге код возача мопеда и мотоцикла“ је опадао у посматраном периоду, уместо да расте. Разлика између планираног и оствареног процента је расла од 2017. године (пролазни циљ је био 95%, а остварено је 92,1%), тако да је достигла највећу вредност у 2020. г. (коначан циљ је био 99%, а остварено је 81,6%). Ово говори о одсуству систематског праћења реализације стратешких циљева, одсуству периодичне евалуације мера.

Наиме, требало би да се, после уочавања првих одступања резултата од зацртаних (пролазних) циљева, предузимају корективне мере у циљу достизања дефинисаних циљева или да се преиспитују циљеви.



Дијаграм 2.3. Употреба сигурносног појаса код возача ПА и доставних возила до 3,5t



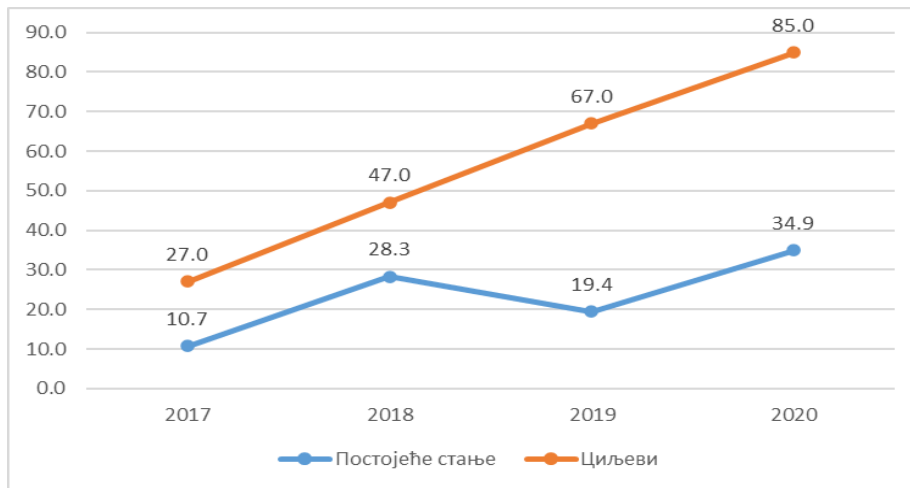
Дијаграм 2.4. Употреба сигурносног појаса на предњем седишту ПА и доставних возила до 3,5t

Процент употребе сигурносног појаса код возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t је порастао на 86,1%, у посматраном периоду. Међутим, разлика између дефинисаних пролазних циљева и остварених резултата се повећавала из године у годину и није достигнут коначни циљ (95%).

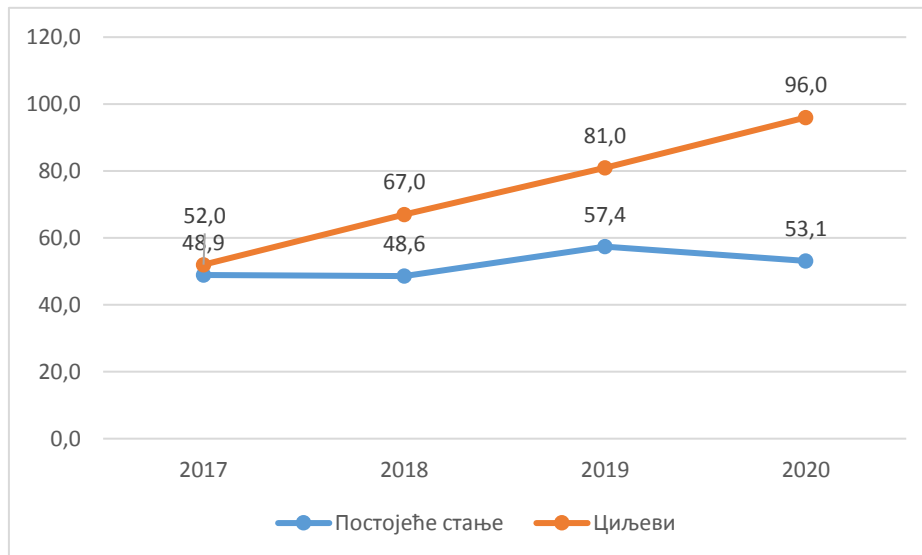
Мада „Процент употребе сигурносног појаса на предњем седишту путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t“ није повећан на дефинисаних 95%, остварено је значајно повећање од 73,4% на 84%.

Највећи напредак (пораст са 10,7% на 34,9%), али и највеће одступање од дефинисаног циља односи се на "Употребу сигурносног појаса на задњем седишту ПА". Наиме, циљ је био да се у 2020. години достигне 85%, а достигнуто је само 34,9%. Ово се може тумачити веома лошим почетним стањем и недовољно агресивним кампањама.

Употреба система заштите за децу најближа циљу је била прве године посматраног периода, где је измерена употреба код 48,9% деце, а циљ је био 52%. Међутим, **до краја анализираних периода ова вредност није значајно повећана**, а последње године је, чак и смањена, тако да, у 2020. години, само 53,1% деце до 12 година се превози у безбедносном седишту, док је циљ био 96%. Овај индикатор се може унапредити добро осмишљеним и координисаним мерама и активностима на нивоу државе, града и градских општина.



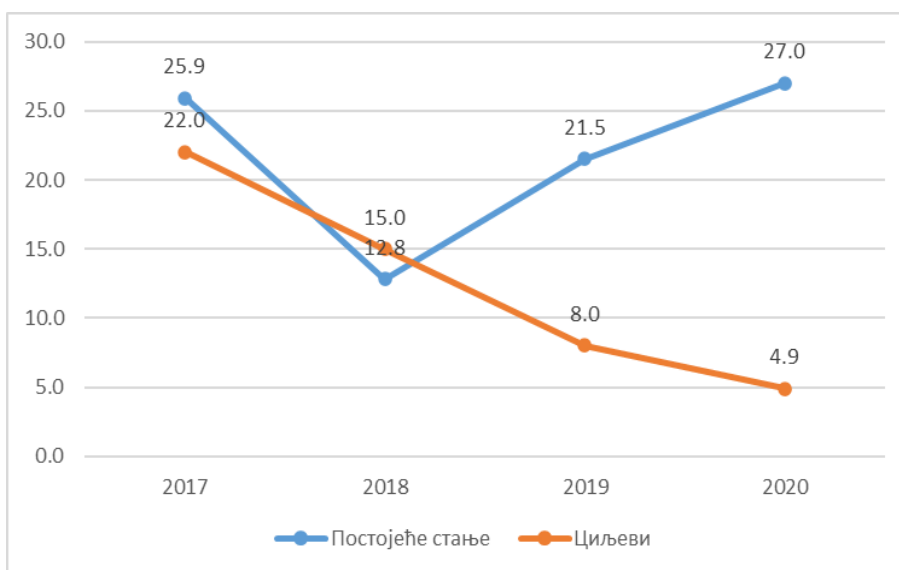
Дијаграм 2.5. Употреба сигурносног појаса на задњем седишту у ПА



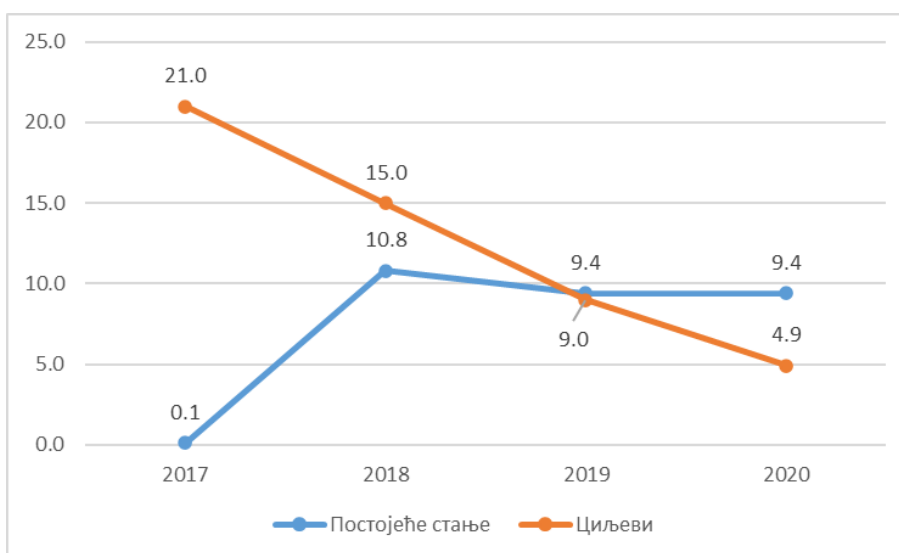
Дијаграм 2.6. Употреба система заштите за децу до 12 година

**Анализом прекорачења брзине за најмање 10 km/h, у насељу и ван насеља, уочавају се значајне варијације током посматраног периода.** Процент прекорачења брзине за најмање 10 km/h у насељу 2018. године је износио 12,8%, што је боље од циља за ту годину (15%). Међутим, вредност индикатора је погоршана и у 2020. години износи 27%, што је далеко од циља (4,9%). Ово се може тумачити спровођењем добро осмишљених мера у току 2016, 2017. и 2018. години, а посебно полицијском контролом, увођењем брзинских камера и подршком медија. Међутим, наредних година је слабио интензитет активности, мере нису освежаване, нити промовисане, па је позитиван утицај слабио.

Индикатор „% прекорачења брзине за најмање 10 km/h ван насеља“ има боље вредности, односно мања је разлика између циља (4,9%) и постојећег стања (9,4%), али још увек је далеко од жељеног стања.



Дијаграм 2.7. % прекорачења брзине за најмање 10 km/h у насељу



Дијаграм 2.8. % прекорачења брзине за најмање 10 km/h ван насеља

На основу анализе посматраних индикатора понашања учесника у саобраћају, могу се извући следећи, важни закључци:

- Одступање од зацртаних пролазних циљева се десило у првим годинама спровођења стратегије;
- Нису вршене редовне анализе спроведених мера (које мере су и како спроведене);
- Нису вршене анализе ефеката спроведених мера;
- Није вршено стручно преиспитивање мера и активности, нити њихово кориговање и додавање нових мера;





- Раскорак између зацртаних циљева и остварених резултата у погледу индикатора безбедности саобраћаја је растао током периода спровођења стратегије и
- **Ни за један анализирани индикатор нису достигнути коначни циљеви стратегије.**

Могу се издвојити следећи, кључни проблеми, у погледу индикатора безбедности саобраћаја:

- Дошло је до значајног повећања употребе сигурносног појаса на задњим седиштима, али није остварен довољан раст, па није ни достигнут дефинисани, коначни циљ;
- Ниво употребе система заштите за децу до 12 година је веома низак. Није успостављен тренд раста, а употреба је незнатно повећана;
- Процент прекорачења брзине за најмање 10 km/h, у насељу и ван насеља, има значајне варијације током посматраног периода. Достигнуте вредности су далеко од дефинисаних циљева, а посебно у насељу;
- Употреба заштитних кацага код возача мопеда и мотоцикала има тренд опадања, уместо очекиваног тренда раста и
- Успостављен је тренд раста процента употребе сигурносног појаса код возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t, као и на предњем седишту, али нису достигнути дефинисани циљеви.

## 2.4. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

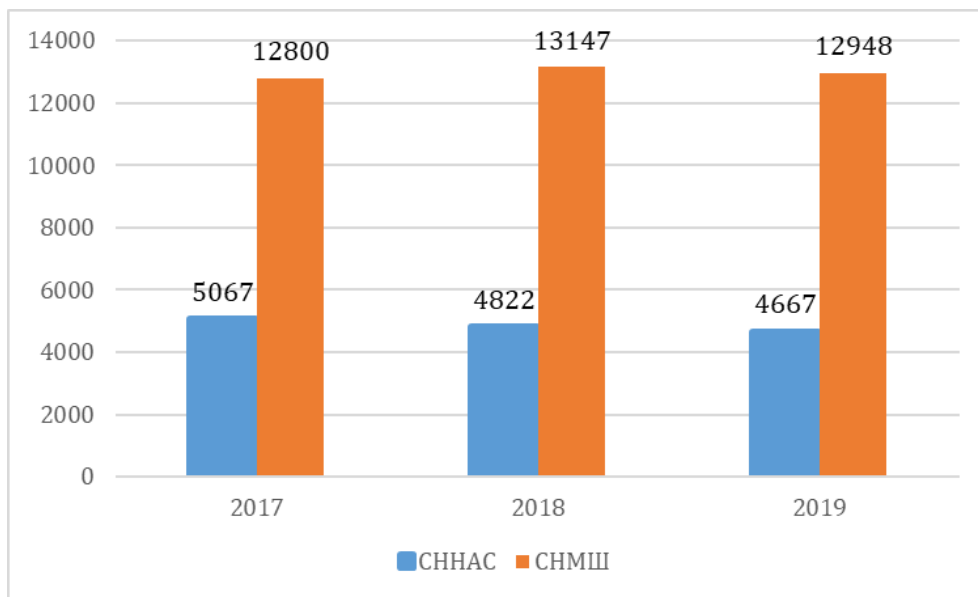
У периоду од 2017. до 2019. године, у Београду је евидентирано 53.451 саобраћајних незгода, односно око 50 саобраћајних незгода дневно. Већину чине саобраћајне незгоде са материјалном штетом (38.895 или 72,8%), а затим незгоде се повређеним лицима (14.277 или 26,7%) и погинулим лицима (279, тј. 0,5%), (Дијаграм 2.9.).

У посматраном периоду, укупно је погинуло 293 лица у саобраћајним незгодама (око 1,05 ПОГ/СН са ПОГ или 2 ПОГ на 100 СН са настрадалим), што просечно чини око 98 погинулих, годишње. Тешке телесне повреде задобило је 2.356 лице (око 16 ТТП на 100 СН са настрадалим лицима), док је лаке телесне повреде задобило 18.796 лица (Дијаграм 2.10.).

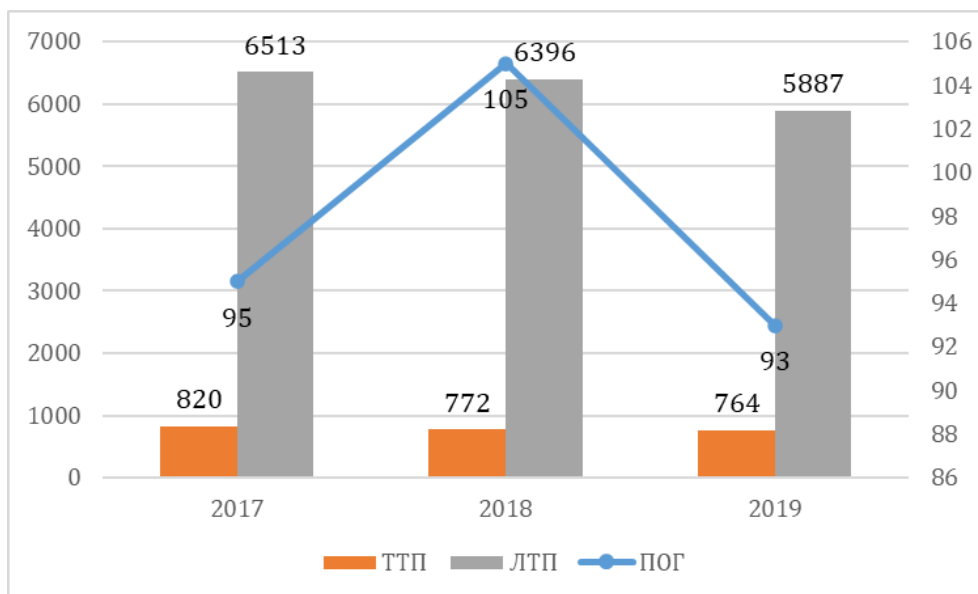
Највише повређених и погинулих у саобраћајним незгодама страда у незгодама са учешћем путничких аутомобила. Незгоде са учешћем теретних возила и мотоцикала имају теже последице од осталих категорија возила.

Највећи број погинулих лица у Београду страда у незгодама са пешацима, следе незгоде са једним возилом, незгоде са најмање два возила, уз скретање или прелазак и незгоде са два возила, без скретања.

У саобраћајним незгодама, у Београду, најчешће су гинули пешаци (126 ПОГ или 43,0%), а затим возачи (107 ПОГ или 36,5%), па путници (56 ПОГ или 19,1%). (Дијаграм 2.11.). Општине са највећим ризиком страдања пешака су Чукарица, Нови Београд, Стари град, Врачар, Земун и Звездара.

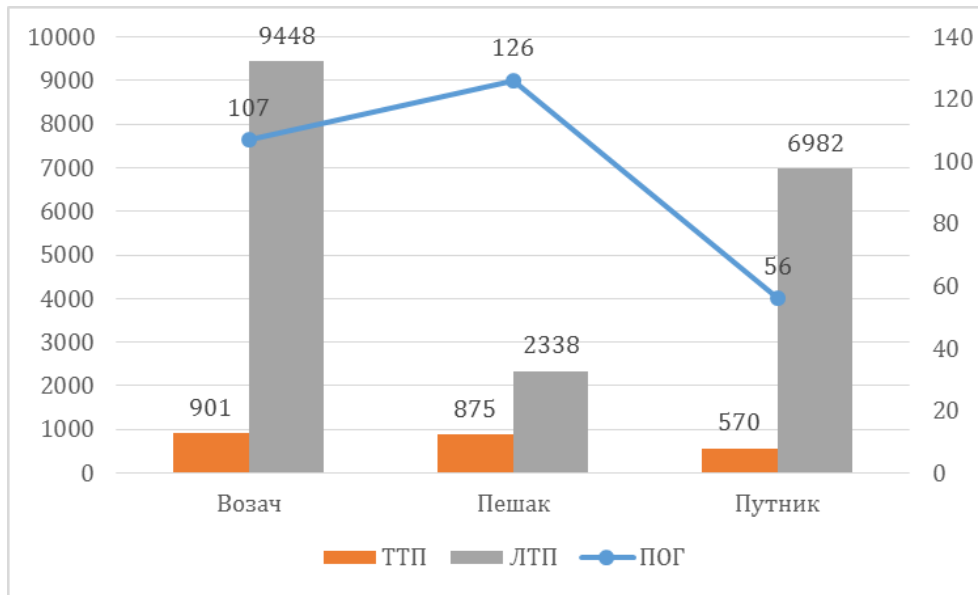


Дијаграм 2.9. Број саобраћајних незгода са настрадалим, са материјалном штетом и укупно на територији града Београда, 2017-2019. године



Дијаграм 2.10. Тежина последица саобраћајних незгода на територији града Београда, 2017-2019. године

Најчешћи тип саобраћајне незгоде са повређеним лицима су саобраћајне незгоде при сустизању (Дијаграм 2.12.). Највећи број погинулих лица у Београду страда у незгодама са пешацима. Следе незгоде са једним возилом, незгоде са најмање два возила уз скретање или прелазак и незгоде са два возила, без скретања.

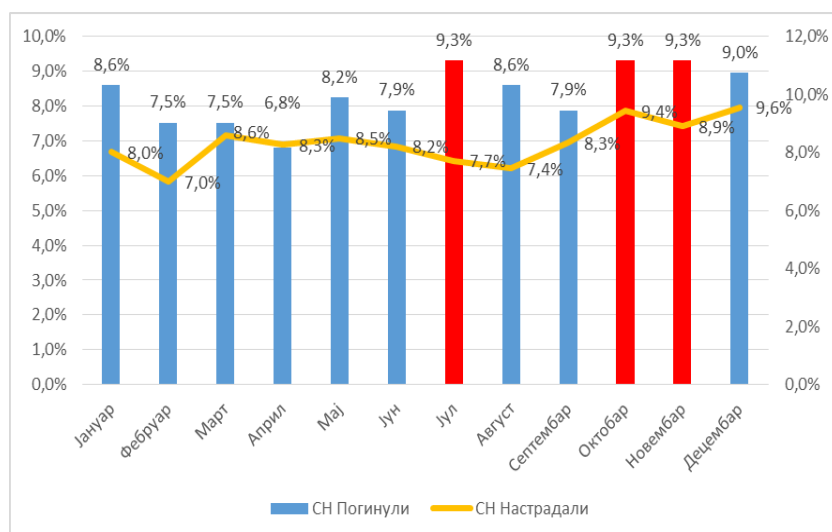


Дијаграм 2.11. Последице саобраћајних незгода према својству учешћа на територији града Београда, 2017-2019. године



Дијаграм 2.12. Најчешћи типови саобраћајних незгода на територији града Београда, 2017-2019. године

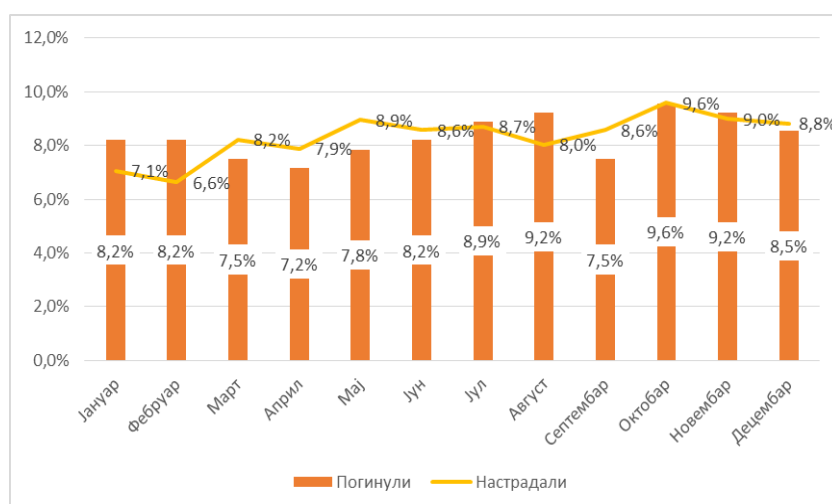
На територији града Београда, највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима догађа се у периоду од октобра до краја године. Незгоде са погинулим лицима најчешће се догађају у јулу, октобру и новембру (по 9,3%) (Дијаграм 2.13). Посматрано по градским општинама, на територији Палилуле највећи број саобраћајних незгода се догађа у последња три месеца године, док су на територији Чукарице, најризичнији месеци јун-јул и октобар.



Дијаграм 2.13. Месечна расподела саобраћајних незгода на територији града Београда, 2017-2019. године

Са друге стране, највише људи је погинуло у току октобра (9,6%), а затим у августу и новембру (по 9,2%), тј. у току октобра се догађају нешто теже незгоде, него у току јула, августа и новембра (Дијаграм 2.14).

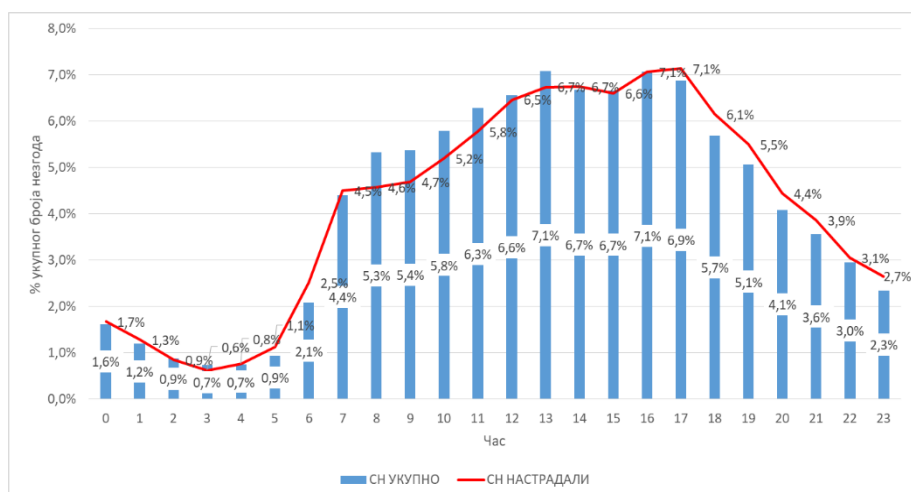
Најризичнији дани у Београду за повређивање или смртно страдање лица у саобраћајним незгодама су петак и понедељак, када приближно страда трећина лица.



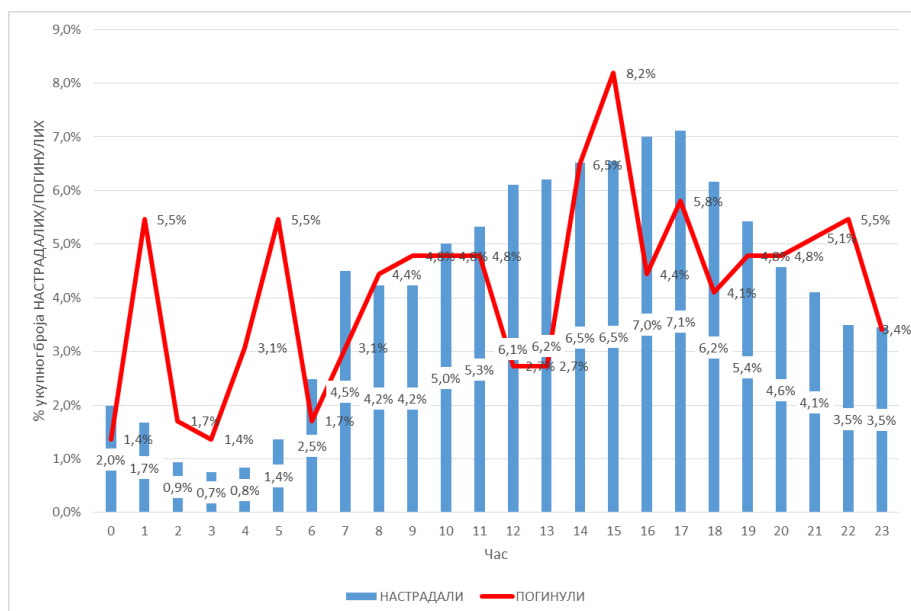
Дијаграм 2.14. Месечна расподела настрадалих и погинулих лица у саобраћајним незгода на територији града Београда, 2017-2019. године

Највећи број саобраћајних незгода у Београду се догађа у дневном периоду (од 13 до 17 сати). Процент саобраћајних незгода са настрадалим лицима расте од јутарњег периода, до послеподневног периода 16-17 сати, када достиже максимум. Период 16-17 сати представља најризичнији период дана за настанак незгода са настрадалим лицима у Београду.

У јутарњем периоду, од 7 до 13 сати, догађају се незгоде са лакшим последицама, док се у периоду од 17 до 23 дешавају незгоде са тежим последицама. Ово се може тумачити тиме што се, у послеподневном и вечерњем периоду, догађају незгоде са тежим последицама (нпр. незгоде са пешацима и бициклистима) (Дијаграм 2.15).



Дијаграм 2.15. Часовна расподела саобраћајних незгода на територији града Београда, 2017-2019. године



Дијаграм 2.16. Часовна расподела последица саобраћајних незгода на територији града Београда, 2017-2019. године

Највећи проценат погинулих лица на територији Београда, током протекле три године, евидентиран је око 15 сати, затим следи период дана око 17 сати (Дијаграм 2.16).

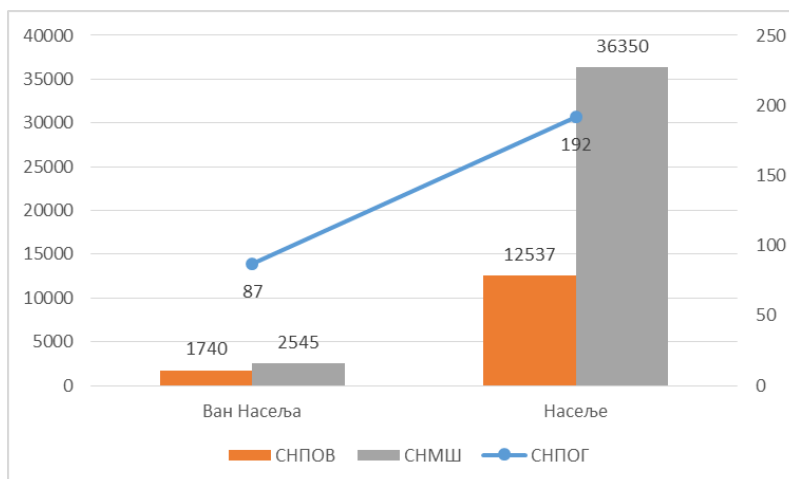
Детаљна анализа часовне расподеле смртног страдања лица у Београду показује да након дневних активности (од 15 до 17), које се везују за повећану активност и већу изложеност, касни вечерњи и рани јутарњи периоди представљају најризичније периоде за смртно страдање лица. Ово се може тумачити присуством бројних фактора ризика, као што су алкохол, умор, непажња, смањена видљивост, велике брзине и сл.

Анализа места догађања саобраћајних незгода (Дијаграм 2.17, Дијаграм 2.18), указује на следеће закључке:

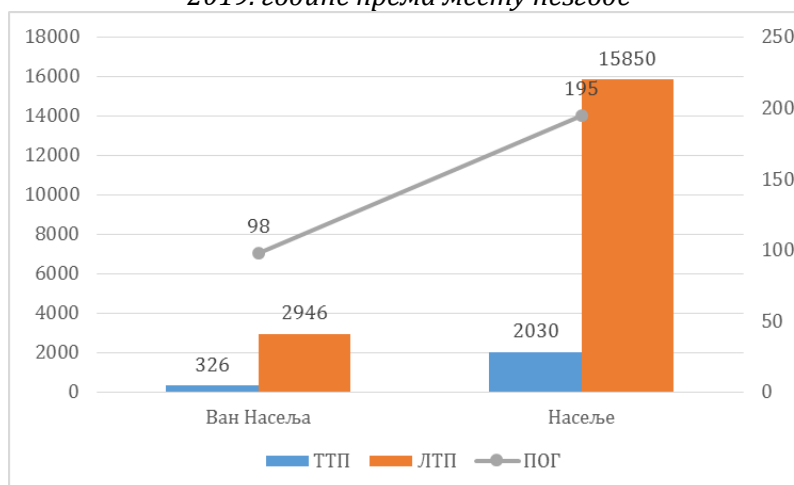




- Већина незгода у Београду се догодило у насељу (93,5% незгода са материјалном штетом, 87,8% незгода са повређеним и 68,8% незгода са погинулим лицима);
- Највише лица је настрадало у насељу (86,2% тешких телесних повреда, 84,3% лакших телесних повреда и 66,6% погинулих);
- Највише незгода са погинулим лицима догодио се на територији општина Нови Београд, Вождовац и Чукарица;
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима догодио се на улицама вишег реда (73%) и улицама нижег реда (7,7%), које су у надлежности општина и града. На улицама вишег реда, незгоде са настрадалим лицима се најчешће догађају на територији општина Нови Београд, Вождовац, Палилула, Чукарица, Земун, Звездара и Савски Венац.
- Незгоде са настрадалим лицима на проласку државних путева IB реда кроз насеље су карактеристичне за општине Обреновац, Палилула, Младеновац, Лазаревац, Барајево и Чукарица,
- Највише незгода са настрадалим лицима на проласку државних путева IIA реда догодио се на територији општина Гроцка, Вождовац, Земун, Барајево, Обреновац, Младеновац и Сопот.



Дијаграм 2.17. Расподела саобраћајних незгода на територији града Београда, 2017-2019. године према месту незгоде



Дијаграм 2.18. Расподела последица саобраћајних незгода на територији града Београда, 2017-2019. године према месту незгоде



## 3. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У БЕОГРАДУ

У претходном поглављу су анализирани најважнији елементи и обележја стања безбедности саобраћаја у Београду. У том смислу, анализирани су:

- стање заштитног система, тј. капацитет и интегритет најзначајнијих субјеката безбедности саобраћаја,
- ставови о безбедности саобраћаја и ризицима у саобраћају,
- самопријављено понашање,
- индикатори који се односе на понашања учесника у саобраћају,
- саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода.

На основу ове анализе дефинисани се кључни проблеми безбедности саобраћаја у Београду, и то кључни проблеми и кључне области рада који се односе на:

- јачање заштитног система,
- унапређење ставова о безбедности саобраћаја и ризицима у саобраћају и
- унапређење понашања учесника у саобраћају.

Избором и ефикасним спровођењем оптималних мера у кључним областима рада смањиће се број саобраћајних незгода, а посебно број незгода са најтежим последицама.

### 3.1. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ И МЕРЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ЗАШТИТНИ СИСТЕМ

На основу спроведених анализа стања заштитног система, а имајући у виду закључке округлих столова који су реализовани у процесу припреме ове Стратегије, дефинисани су следећи кључни проблеми:

- у рад Савета за безбедност саобраћаја нису били довољно укључени сви важни субјекти безбедности саобраћаја (здравствени сектор, образовно-васпитни сектор, невладин сектор, универзитет итд.);
- у секретаријату за саобраћај нема довољно запослених који би се посветили безбедности саобраћаја, планирали мере и активности, подстицали, покретали и координирали мере и активности, пратили ефекте спроведених мера, редовно анализирали достизање пролазних циљева и помагали другим субјектима;
- у секретаријату за образовање нема запослених који би у опису радног места имали и унапређење процеса саобраћајног образовања и васпитања и који би покретали и координирали мере унапређења овог процеса;



- међу члановима тела (савета или комисија) за координацију послова безбедности саобраћаја у градским општинама нису заступљени важни субјекти безбедности саобраћаја;
- у већини градских општина, тела за координацију послова безбедности саобраћаја нису била довољно активна, нису редовно пратили стање безбедности саобраћаја, нису припремали годишње програме, нису припремали редовне извештаје (два пута годишње), нису пратили спровођење мера и активности у граду и на територији своје ГО;
- Скупштина града, градско веће, скупштине ГО и општинска већа нису редовно пратили стање безбедности саобраћаја, нису редовно (два пута, годишње) анализирали стање и степен достизања циљева безбедности саобраћаја, нити вршили евалуацију стратегије, нити евалуацију спроведених мера;
- Није успостављен процес сталног стручног усавршавања запослених у јавном сектору, у области безбедности саобраћаја;

Да би се унапредио заштитни систем безбедности саобраћаја, неопходно је да:

- сви субјекти, у складу са својим надлежностима, анализирају кадровске потребе и предвиде радна места у чијем опису би били јасно наведени послови безбедности саобраћаја, у складу са њиховим надлежностима. На ова радна места би требало распоредити одговарајуће стручне кадрове, односно запослити нове кадрове где је то оправдано (јачање капацитета субјеката безбедности саобраћаја);
- успоставити процес сталног стручног усавршавања и радити на повећању мотивисаности и посвећености ка остваривању мерљивих циљева безбедности саобраћаја (унапређивање интегритета појединаца и институција). Посебно је значајно стручно усавршавање чланова тела за координацију послова безбедности саобраћаја и носиоца најважнијих активности;
- успоставити редован рад градског и општинских тела за координацију послова безбедности саобраћаја, у складу са Законом<sup>2</sup> и Правилником који уређује рад ових тела<sup>3</sup> (именовати чланове тела тако да буду заступљени сви важни субјекти, одржавати редовне седнице најмање 6 пута годишње, припремати годишње програме рада у складу са стратешким документима, припремати извештаје о стању и достизању циљева, предлагати и координирати мера и активности);
- успоставити редовно извештавање (градског и општинских већа, градске и општинских скупштина, јавности) о стању безбедности саобраћаја, о достизању циљева и ефектима спроведених мера и активности. Практиковати јавне седнице тела за безбедност саобраћаја на којима ће учествовати новинари и о којима ће извештавати медији.

<sup>2</sup> Чл. 8, ст. 2, Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник РС", бр. 41/2009, ..., 23/2019.).

<sup>3</sup> Правилник о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима, Службени гласник РС", број 8, од 31.01.2020.



## 3.2. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ И МЕРЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА СТАВОВЕ И СВЕСТ

Трајно унапређење безбедности саобраћаја се може остварити само уколико се буду правилно разумели кључни проблеми у погледу културе учешћа у саобраћају, а посебно у вези са ставовима и стањем свести о безбедности саобраћаја и ризицима у саобраћају.

Као најзначајнији кључни проблеми, могу се истаћи следећи неповољни ставови:

- о ризицима вожње под утицајем алкохола и дрога, о прекорачењу брзине;
- о ризицима вожње брзинама знатно већим од ограничења брзине;
- о значају правилне употребе система заштите возача и путника путничких возила, аутобуса и теретних возила;
- о значају употребе система заштите деце;
- о значају правилне употребе система заштите мотоциклиста и других моторизованих двоточкаша,
- о ризицима употребе мобилних телефона у вожњи;
- о ризицима употребе мобилних телефона и коришћења слушалица приликом преласка коловоза;
- о ризицима преласка коловоза ван обележеног пешачког прелаза и
- о ризицима преласка коловоза у време црвеног светла за пешаке.

Стално унапређивање саобраћајног образовања и васпитања и реализација савремено планираних кампања су најважније мере којим би требало унапређивати наведене ставове и свест о безбедности саобраћаја. Ове активности треба да прате редовна истраживања.

## 3.3. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ И МЕРЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОНАШАЊЕ У САОБРАЋАЈУ

На основу анализе индикатора перформанси које се односе на понашање у саобраћају, могу се истаћи следећи кључни проблеми:

- недовољна употреба система заштите (сигурносних појасева, дечијих седишта, кацига итд.);
- велики проценат возача који прекорачују брзину за више од 10 km/h,
- учестали прелазак пешака ван пешачког прелаза и
- велики проценат пешака који прелазе улицу када је укључено црвено светло за пешаке.

Брза промена понашања у саобраћају се може остварити добро планираним и ефикасно сprovedеним активностима саобраћајне полиције. Употреба аутоматске контроле саобраћаја и одговарајуће кампање и информисање грађана могу повећати и убрзати ефекте. Међутим, трајно унапређење свести и укоренивање исправних друштвених ставова могу се остварити координираним активностима унапређења саобраћајне културе учешћа у саобраћају и саобраћајно-полицијске принуде.



Улога носиоца јавних овлашћења (искрена и стално, јавно понављана подршка, лични пример и сл.), научно-истраживачких установа (истраживање понашања и оптималних контрамера, праћење ефеката и унапређење рада) и медија (добро информисање грађана) су веома важни за успех у овој области.

### 3.4. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ И МЕРЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ И НАСТРАДАЛЕ

На основу анализе саобраћајних незгода и настрадалих лица у саобраћају, могу се истаћи следећи кључни проблеми:

- велики број погинулих на проласцима државних путева кроз насеља, а посебно на територији ГО Вождовац, Нови Београд и Чукарица;
- велики број незгода са тешко повређеним лицима у улицама вишег реда на територији општина Нови Београд, Вождовац, Палилула, Чукарица, Земун, Звездара и Савски Венац.
- велики број незгода са настрадалим лицима на проласку државних путева IБ реда кроз насеље у општинама Обреновац, Палилула, Младеновац, Лазаревац, Барајево и Чукарица,
- највећи проценат незгода са погинулим лицима (у односу на укупан број незгода) догађа се у ноћним и раним јутарњим сатима;
- највећи број незгода са погинулим лицима догађа се у поподневним сатима (од 13 до 15 сати), а затим у вечерњим (од 20 до 23 сата) и ноћним сатима (од поноћи до 5 сати);
- у незгодама најчешће гину пешаци (око 43% свих погинулих), а возачи најчешће задобијају тешке телесне повреде (38,4% свих тешко повређених лица);
- најчешћи тип незгода са погинулим су обарања пешака приликом преласка улице ван раскрснице (23% свих незгода са погинулим), а затим судар два возила из супротних смерова са скретањем једног возила улево (8,7%) и слетање возила са пута у правцу (11,9%), чеони судар (5,6%) и слетање возила са пута у кривини (5,2%);
- незгоде у сустизању су најчешћи тип незгода са повређеним лицима (17,8%) и незгода са материјалном штетом (26,3%);
- највише погинулих лица десило се у октобру, августу и новембру.

На основу ових чињеница које се односе на незгоде и настрадала лица могу се усмеравати активности непосредне контроле саобраћаја, али и друге активности унапређења путева и услова одвијања саобраћаја. У овом процесу је неопходна подршка научно-истраживачких установа које би требало, кроз конкретне пројекте, да редовно истражују стање, предлажу оптималне мере, истражују ефекте мера, подржавају базе података, помажу другим субјектима и раде на унапређењима. На овај начин се обезбеђује трајно унапређење безбедности саобраћаја у Београду које би било засновано на подацима и на науци.



## 4. ПРИСТУП БЕЗБЕДНОГ СИСТЕМА

Приступ безбедног система је савремени приступ схватању и управљању безбедношћу саобраћаја. Овај приступ се битно разликује од традиционалног приступа који је распрострањен, а посебно у неразвијеним и земљама у развоју.

Приступ безбедног система у центар ставља човека:

- највећа вредност о која се мора чувати је живот и здравље људи;
- човек грешити и увек ће грешити;
- људи су подложни повредама, па и смрти, при деловању спољних сила;
- човек је има границу толеранције на физичке повреде, после које задобија тешке повреде или умире;
- приликом планирања и пројектовања, полази се од човека, од човекових потреба и могућности;
- систем се мора планирати и градити према потребама човека и стално прилагођавати човеку

Приступ безбедног система уводи неколико веома значајних принципа који представљају праву револуцију у погледу на безбедност саобраћаја и захтевају озбиљне промене у многим областима: образовању, васпитању, планирању, пројектовању, одржавању, државној управи, управљању јединицама локалне самоуправе, управљању полицијом, судовима и другим јавним службама, привреди, оспособљавању возача и других учесника у саобраћају, образовању и стручном усавршавању планера, пројектаната и свих појединаца који, на различите начине, могу допринети безбедном саобраћајном систему.

Треба истаћи следећих 7 принципа приступа безбедног система:

1. Принцип: Људски је грешити - човек грешити и да ће увек грешити
2. Принцип: Људи су подложни повредама
3. Принцип: Проширене врсте одговорности
4. Принцип: Подељена одговорност
5. Принцип: Смрт, нити тешке повреде нису прихватљиви у саобраћају
6. Принцип: Превентива има предност у односу на реактивно деловање
7. Принцип: Опраштајући систем

### 4. 1. ЧОВЕК ГРЕШИ И УВЕК ЋЕ ГРЕШИТИ

Традиционални приступ полази од тога да су учесници у саобраћају обавезни да поштују правила и да ће сви, увек поштовати правила. Планери и пројектанти нису обраћали пажњу на ризике и саобраћајне незгоде које би биле у вези са непоштовањем прописа и правила саобраћаја.

Савремени приступ безбедног система полази од тога да је људски грешити. Учесници у саобраћају ће увек чинити грешке, свесно, намерно или случајно и нехотице. Међутим, креатори система су дужни да размишљају и о очекиваним грешкама учесника у саобраћају и да раде на начин да се смање ризици оваквих грешака. Тамо где се ове грешке могу очекивати и предвидети, креатори система су дужни да предузму неопходне мере како људске грешке не би довеле до саобраћајне незгоде, а посебно да спрече незгоде са погинулим и тешко повређеним лицима.





Дакле, и према овом приступу се очекује да учесници у саобраћају поштују прописе! Међутим, обавезно је и обавеза разматрања људских грешака које се могу предвидети и очекивати и спречавање да ове грешке резултирају неприхватљивим последицама по живот и здравље људи.

Наиме, ако је познато да се скоро 95% незгода везује за људску грешку, онда је јасно да је неприхватљиво игнорисати последице оваквих грешака. Много је прихватљивије да се и од креатора система захтева да допринесу смањивању броја и последица ових незгода.

## 4.2. ЉУДИ СУ ПОДЛОЖНИ ПОВРЕДАМА

Људско тело је рањиво и не може да издржи ударне силе изнад одређених граница. Нпр. уколико промена брзине при судару буде изнад одређених граница, доћи ће до одређених повреда (расцеп слезене, расцеп јетре, пуцање аорте, расцеп срца итд.) које ће узроковати смрт или до повреда које ће узроковати инвалидност (прелом кичме, прелом лобање, прелом кукова или бутне кости итд.).

## 4.3. ПРОШИРЕНЕ ВРСТЕ ОДГОВОРНОСТИ

Традиционални приступ се задржава на правној одговорности: материјалној, дисциплинској, прекршајној и кривичној. Непосредни учесници незгоде или лица која су својим чињењем или нечињењем прекршила неки закон, биће одговорни према том закону.

Приступ безбедног система проширује врсте одговорности и истиче у први план ванправне одговорности, и то: стручну, моралну и политичку одговорност.

Стручна одговорност подразумева одговорност појединаца и институција који креирају (планирају, пројектују, граде и одржавају) систем да све раде са свешћу о безбедности саобраћаја: **живети и радити са свешћу о безбедности саобраћаја**. То је знатно шири појам од правне одговорности, јер није и не може бити све прописано. Ово може да подразумева и одговорност да се стално стручно усавршавају и стичу нова знања и искуства која ће им помоћи да се стално унапређују и дају стручни допринос смањивању ризика у саобраћају.

Морална одговорност се односи на одговорност појединаца да на различите начине допринесе смањивању ризика у саобраћају. Ово подразумева и лични пример, морално понашање у ширем смислу, али посебно интегритет и посвећеност појединаца и институција пословима који су им поверени, а којима могу допринети смањивању ризика у саобраћају.

Политичка одговорност је најважнија одговорност за безбедност саобраћаја. Наиме, носиоци власти управљају државом, управљају локалном самоуправом и свим активностима у друштву. Логично је очекивање да преузму и највећу одговорност за страдање у саобраћају. Својим одлукама, политичари креирају систем, доносе прописе, усмеравају средства, управљају јавним сектором, креирају економску и друге политике, доносе стратешке и планске документе у свим областима (па и у области саобраћаја и безбедности саобраћаја) итд. На овај начин, носиоци власти могу највише допринети унапређењу безбедности саобраћаја. Они су одговорни да стално, понављају подршку идејама и мерама безбедности саобраћаја. Без јасне, искрене и стално јавно истицане политичке подршке не могу се успешно решавати проблеми безбедности саобраћаја.



Чести су примери неискрене и недовољне политичке подршке који су резултирали лошим резултатима, на супрот великим исцрпљивањем средстава, институција и појединаца. Зато се, са разлогом каже: политичка одговорност је врх свих одговорности за безбедност саобраћаја.

#### 4.4. ПОДЕЉЕНА ОДГОВОРНОСТ

Традиционални приступ у први план истиче одговорност непосредних учесника саобраћајне незгоде. Одговорност креатора система није била јасно препозната, нити је истицана. Веома често одговорност креатора система је занемаривана и свесно замагљивана, избегавана је свака прича о одговорности креатора система. Постоје бројни примери, када су креатори система, уместо прихватања своје одговорности, прибегавали изменама прописа и уклањањем одредби о могућој њиховој одговорности.

Приступ безбедног система у први план истиче одговорност креатора система, па тек онда одговорност учесника незгоде. Креатори система су одговорни да креирају безбедан систем у коме ће сви елементи система доприносити сталном смањивању ризика саобраћајних незгода.

Доносиоци одлука су одговорни да своје одлуке опредељују водећи рачуна о захтевима безбедности саобраћаја, да доносе прописе који ће подржавати циљеве безбедности саобраћаја. Планери и пројектанти су одговорни да планирају и пројектују елементе система (нпр. градове, путеве, возила, медицинску опрему итд.) тако да смањују ризике страдања у саобраћају. Полиција и судови су одговорни да, својим радом, доприносе унапређењу понашања у саобраћају и елиминишу она, ризична понашања која су у вези са најтежим последицама (смрти и тешке повреде). Васпитачи, учитељи, наставници, предавачи у ауто-школама, инструктори возње су одговорни да својим радом и својим примером уче грађане како треба учествовати у саобраћају, уз најмање ризике.

Набројани и други креатори система су одговорни за стање индикатора перформанси безбедности саобраћаја које се односе на систем, знање, ставове, понашања, возила, путеве, спасавање повређених у саобраћају итд.

Креатори система су одговорни и да предвиђају грешке учесника у саобраћају и предузимају мере у циљу смањивања последица оваквих грешака, а посебно елиминисању ризика смрти у саобраћају. Са друге стране, од учесника незгоде се очекује да поштују правила и прописе који су део система.

Са гледишта циљева безбедности саобраћаја, постоји много већи потенцијал да се унапређењем система безбедности саобраћаја (путне инфраструктуре, возила у саобраћају, прописа, понашања у саобраћају итд.) допринесе смањивању страдања на путевима, него што је потенцијал учесника у саобраћају да допринесу овом циљу. Зато се може рећи да је, према приступу безбедног система, значајније истицати одговорност креатора система.

#### 4.5. СМРТ И ТЕШКЕ ПОВРЕДЕ НИСУ ПРИХВАТЉИВИ У САОБРАЋАЈУ

Традиционални приступ полази од *прихватљивог* или *оптималног* нивоа ризика смрти и тешких повреда. На основу таквог приступа, креира се систем који толерише понашања код којих постоји ризик смрти и тешких повреда, ради других (виших) циљева. Скраћивање времена путовања, односно прихватање великих брзина је најчешћи циљ који "оправдава" погибије и тешке повреде. Ово је врло раширен став, како међу учесницима саобраћаја, тако и међу креаторима система.



Посебно долази до изражаја у насељима, где се пројектују и практикују неприхватљиво велике брзине, уз прихватање значајног ризика смрти у таквом систему.

Приступ безбедног система полази од хумане идеје да је *живот највећа вредност* и да *нема других вредности које су значајније од живота!* Дакле, ниједна вредност, па ни брзина, нити мобилност, нису вредније од живота. Ма колико овај принцип изгледао као логичан, он захтева озбиљне промене у скоро свим сферама саобраћаја и живота. Када се стално полази од оваквог принципа, онда се мења начин размишљања, начин управљања, планирања, пројектовања, изградње, одржавања, али и начин прихватања прописа и учествовања у саобраћају. Овај принцип је уграђен у стратешке документе УН, ЕУ и Србије. Са друге стране, међународни стандард *ИСО 39001, Управљање безбедношћу саобраћаја* прихвата да је циљ управљања безбедношћу саобраћаја елиминисање смрти и тешких повреда у саобраћају.

Када се пође од става да смрт, нити тешке повреде у саобраћају нису прихватљиви, онда се може боље разумети принцип подељене одговорности, а посебно одговорност креатора система. Они су одговорни да узму у обзир људске грешке и да предузму све мере како не би погинуо или задобио тешке повреде, због грешака које су се могле предвидети. Нпр. око 30% смрти приликом силаска возила са пута би биле избегнуте да су чврсти објекти поред пута били уклоњени, одмакнути, заштићени или пасивно безбедни.

#### **4.6. ПРЕВЕНТИВА ИМА ПРЕДНОСТ У ОДНОСУ НА РЕАКТИВНО ДЕЛОВАЊЕ**

Традиционални приступ се веома често своди на реактивно деловање, мада се, начелно, истиче и значај превентивног деловања. Најважнији инструменти који се користе односе се на казне за саобраћајне прекршаје, судско гоњење за саобраћајне незгоде, идентификацију и санацију црних тачака и сл. Превентивним мерама се посвећује знатно мање пажње, мада се, у начелу, оне подржавају.

Приступ безбедног система полази од значаја система и системског деловања. Уместо појединачних интервенција, нагласак се даје системским, превентивним активностима чији је циљ унапређење система безбедности саобраћаја. Полазећи од општих принципа безбедности саобраћаја, ради се на системском унапређењу свих фактора безбедности саобраћаја: развијају се и примењују процедуре унапређења безбедности возила, процедуре унапређења безбедности инфраструктуре, процедуре унапређења прописа, организације и управљања безбедношћу саобраћаја, унапређења понашања учесника у саобраћају, унапређења спасавања, лечења и рехабилитације повређених у саобраћајним незгодама итд. Дакле, уместо да се предност даје појединачним интервенцијама, нагласак је на интензивирању рада креатора система.

#### **4.7. ОПРАШТАЈУЋИ СИСТЕМ**

Традиционални концепт се подржава креирање система према прописаним стандардима и тиме се задовољава. Од учесника у саобраћају се очекује да поштују тај и такав систем. Савремени концепт полази од човека појединца. Захтева се непрестано преиспитивање свих елемената система и паралелно прилагођавање система корисницима и прилагођавање корисника систему. Са једне стране, људи праве грешке, а са друге стране тежи се визији нула погинулих и нула тешко повређених. Зато се очекује да сви елементи система опраштају грешке корисника које се могу (и морају) очекивати и предвидети.



Грешке се могу "опростити" тако што ће корисници бити добро научени (кроз образовање, стручно оспособљавање и усавршавање) и информисани (кампањама, сигнализацијом на путу и сл.) о ризицима на путу, тако да се стално смањује ризик догађања саобраћајних незгода. Опраштајући путеви треба да буду планирани, пројектовани, грађени и одржавани тако да учесницима у саобраћају "опросте" грешку и да се, због те грешке, не догоди саобраћајна незгода. Нпр. добра геометрија пута, режим саобраћаја и одржавање пута смањују ризик незгоде. Опраштајућа возила треба да буду пројектована, грађена и одржавана, тако да се смањи ризик незгоде. Нпр. смањивањем ризика отказа, усавршавањем опреме возила која смањује ризике удара у препреку или силаска са саобраћајне траке, смањују ризик учешћа тог возила у саобраћајној незгоди. Опраштајући учесници у саобраћају треба да се понашају у саобраћају, да раде и живе са свешћу о безбедности саобраћаја, тако да смањује ризик незгоде. Нпр. уважавајући да је људски грешити, возачи ће, у близини деце смањити брзину, у случају опасне радње другог возача предузеће мере избегавања незгоде и сл. Опраштајуће окружење ће прописима, образовањем, управљањем државом и локалном заједницом, кампањама, полицијском принудом итд. смањивати ризик да се у саобраћају појаве околности које доводе до саобраћајних незгода. Са друге стране, грешке се могу "опраштати" и тако да се смањују последице саобраћајних незгода које се, ипак, догоде. Опраштајући путеви треба да опросте грешке учесника у саобраћају, тако што ће, у случају учешћа у саобраћајној незгоди, смањивати ризик тешких последица, а посебно елиминисати ризик смрти и тешких телесних повреда. Нпр. уклањањем, удаљавањем или заштитом чврстих објеката поред пута, изградњом проверених заштитних ограда, применом мера смиривња саобраћаја итд. пут "опрашта" грешке учесника у саобраћају. Опраштајућа возила су пројектована тако да у случају судара, чеона страна возила апсорбује што већу количину енергије и смањи ризик повређивања путника, али и да буде тако обликована да смањи тежину повреда пешака. Подсетници за употребу сигурносних појасева "опраштају" возачима који су заборавили да користе појас итд. Опраштајући учесници у саобраћају, смањују тежину саобраћајних незгода, тако што примењују јасне процедуре после саобраћајне незгоде (нпр. брзо обавештавање хитних служби и указивање прве помоћи).

Коначно, опраштајућа околина стално развија систем одговора на саобраћајну незгоду (стручно усавршавање и опремање екипа хитних служби, унапређење квалитета лечење и рехабилитације), у циљу смањивања последица незгоде која се догодила.

Веома је важно да описани принципи нађу своје место у свим стратешким документима, како на државном, тако и на локалном нивоу. Такође је важно да носиоци јавних овлашћења, руководиоци и други појединци у свим важним субјектима безбедности саобраћаја разумеју и прихвате описане принципе, те да све своје активности прилагоде овим принципима. Приступ безбедног система треба да оствари утицај на различите области деловања, а посебно на:

- просторно планирање,
- пројектовање инфраструктуре,
- унапређење мобилности,
- управљање брзинама,
- организација и управљање саобраћајем,
- унапређење прописа и примене прописа,
- изградња и јачање капацитета,
- унапређење рада јавне управе,
- развој и унапређење технологије возила,
- ефикасно спасавање, лечење и рехабилитација повређених итд.

Ово представља велики заокрет у приступу проблему безбедности саобраћаја и захтева значајне промене у раду свих субјеката.



## 5. ОДНОС СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ПЛАНА ОДРЖИВЕ УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ

Уједињене нације су, 2015. године усвојиле *Циљеве одрживог развоја (Sustainable development goals) до 2030. године* који су произашли из најобухватнијих и најопсежнијих преговора у историји УН-а. Седамнаест циљева је подржано од стране 193 државе.

У оквиру трећег циља (3. *Добро здравље и благостање*) дефинисан је и циљ:

3.6. *Преполовити број погинулих у саобраћају до 2020. године.*

У оквиру једанаестог циља (11. *Одрживи градови и заједнице*) дефинисани су и циљеви:

11.1 *До 2030. године обезбедити свима приступ адекватном, сигурном и приступачном смештају и основним услугама и надоградити сиромашне четврти,*

11.2 *До 2030. године обезбедити приступ безбедним, приступачним и одрживим транспортним системима за све, побољшавајући безбедност на путевима, нарочито ширењем јавног превоза, са посебном пажњом на потребе осетљивих група (жена, деце, особа са инвалидитетом) и*

11.7 *До 2030. године обезбедити приступ сигурним, инклузивним и приступачним зеленим и јавним просторима, посебно за осетљивих група (жене, децу, старије особе и особе са инвалидитетом).*

Дакле, трећи и једанаести циљ су у директној вези са безбедношћу саобраћаја у градовима. Поред тога, унапређење безбедности саобраћаја у граду допринеси и остваривању других циљева одрживог развоја. Зато је важно да се стратегије безбедности саобраћаја узму у обзир циљеве одрживог развоја и да их подржавају.

Убрзана урбанизација ствара велике проблеме у организацији и функционисању великих градова. Посебно значајни проблеми односе се на саобраћај и безбедност саобраћаја. Са једне стране, неопходно је задовољити потребе мобилности и приступачности грађана, а са друге стране пружајући им одрживу, безбедну и здраву животну средину ([GIZ<sup>4</sup>, 2017.](#))

Како би се побољшала безбедност саобраћаја у изграђеним срединама, развијен је приступ управљања урбаном безбедношћу (GIZ, 2017.). Како би могло да се управља урбаном безбедношћу, потребно је да:

---

<sup>4</sup> GIZ – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH

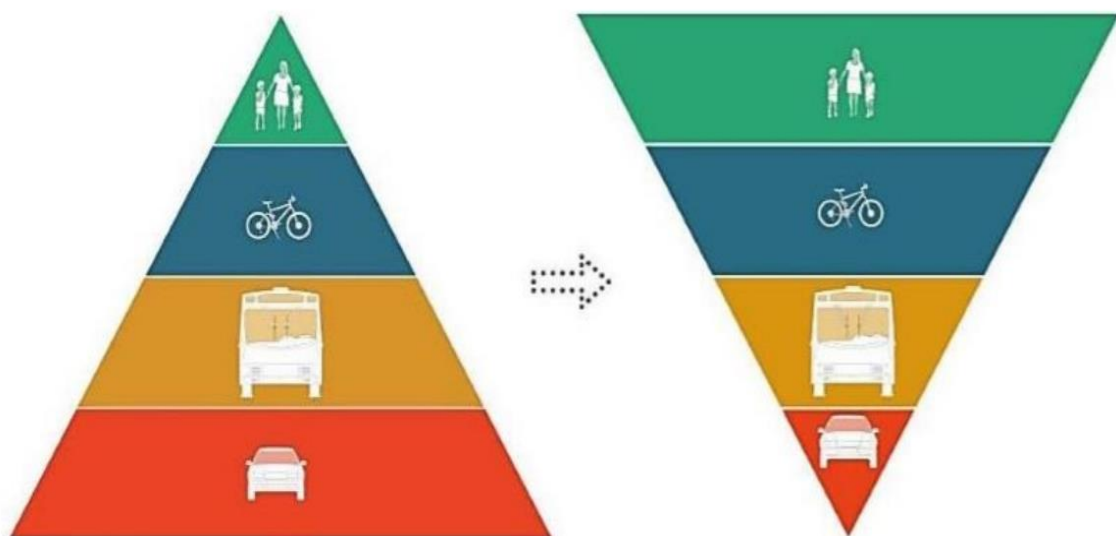


- постоји формална стратегија безбедности;
- се безбедност интегрише са другим урбаним стратегијама;
- се узму у обзир сви учесници у саобраћају, а нарочито рањиви учесници;
- се узму у обзир карактеристике постојећих путева и улица;
- постоји сарадња са другим секторима;
- постоји ангажовање већег дела научне заједнице;
- постоји активна укљученост свих учесника у саобраћају;
- се развију посебне стратегије за сваку појединачну градску област;
- постоје програми праћења достизања зацртаних циљева.

Урбана безбедност саобраћаја је део научне дисциплине о безбедности саобраћаја, који изучава утицај различитих негативних ефеката саобраћаја на друштво и унапређује животну средину и психо-физичко здравље човека у градовима (ITF). Наиме, у градовима се посебан нагласак даје негативним последицама саобраћаја које се односе на загађење животне средине (издувним гасовима и отпадним материјалима), утицај буке, исцрпљивање ресурса (посебно заузимање драгоцених површина у градовима), социјално загађивање итд.

Циљ је да се створи град за људе (а не за возила), са добрим условима за рањиве учеснике у саобраћају, са смањеним бројем моторних возила, добрим системом јавног превоза, чистим ваздухом, и са друштвеном и економском одрживошћу.

На урбану безбедност саобраћаја, поред организације и управљања саобраћајем, значајно утичу планирање простора, урбанизам, архитектура, медицина, психологија, социологија, ергономија.



Слика 5.1. Концепт урбане безбедности саобраћаја (Извор: [skgo.org](http://skgo.org))





Показатељи одрживе урбане мобилности корисно су средство за градове и урбана подручја да идентификују снаге и слабости њиховог система мобилности и да се усредсреде на подручја за побољшање. Како градови и урбана подручја настављају да развијају планове одрживе урбане мобилности (ПОУМ) и раде на постизању циљева развоја, важно је да се овај напредак документује и учини видљивим.

Европска комисија је дефинисала скуп кључних индикатора које би требало пратити у вези ПОУМ:

1. Приступачност јавног превоза најсиромашнијим групама,
2. Доступност јавног превоза за групе ометене у кретању
3. Показатељ емисије загађивача ваздуха
4. Индикатор сметње буке
5. Показатељ смртних случајева на путу
6. Индикатор приступа услугама мобилности
7. Показатељ емисије гасова са ефектом стаклене баште
8. Индикатор загушења и кашњења
9. Показатељ енергетске ефикасности
10. Индикатор могућности за активну мобилност
11. Индикатор мултимодалне интеграције
12. Задовољство показатељем јавног превоза
13. Индикатор активних режима безбедности у саобраћају

Поред ових кључних, предвиђени су и додатни индикатори:

14. Показатељ квалитета јавних простора
15. Показатељ урбане функционалне разноликости
16. Индикатор времена путовања на посао
17. Индикатор коришћења простора за мобилност и
18. Индикатор сигурности.

С обзиром на велику повезаност ПОУМ и ове стратегије, неопходно је да се ови стратешки документи усаглашено припремају и реализују. Успешна реализација ПОУМ ће доприносити унапређењу безбедности саобраћаја у Београду, као што ће и реализација стратегије безбедности саобраћаја доприносити успеху ПОУМ.



## 6. ДЕФИНИСАЊЕ ЖЕЉЕНОГ СТАЊА

Жељено стање безбедности саобраћаја је дефинисано амбицијом, мисијом, визијом и циљевима. Циљеви се односе на: унапређење система безбедности саобраћаја, унапређење ставова и свести значајних за безбедност саобраћаја, унапређење понашања у саобраћају и смањивање броја повређених и погинулих лица у саобраћају. Дефинисани су коначни циљеви (шта се жели постићи на крају периода важења стратегије) и као пролазни циљеви (циљеви по годинама одређују брзину и начин достизања коначних циљева).

### 6.1. АМБИЦИЈА

*Креирати безбедан и одржив саобраћајни систем који пружа услове за квалитетан живот и омогућава даљи развој града.*

### 6.2. МИСИЈА

*Успоставити снажан, функционалан и одржив систем безбедности друмског саобраћаја који ће омогућити успешно управљање безбедношћу саобраћаја.*

### 6.3. ВИЗИЈА

*Београд без погинулих лица и без лица са трајном инвалидношћу у саобраћајним незгодама.*

### 6.4. ЦИЉЕВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

У наставку овог поглавља дефинисани су коначни и пролазни циљеви, у погледу заштитног система, ставова, понашања и последица саобраћајних незгода.

#### 6.4.1. ЦИЉЕВИ У ПОГЛЕДУ ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА

У наредном периоду би требало ојачати заштитни систем, а посебно:

- урадити стручну анализу и преиспитивати систематизације радних места у најважнијим институцијама (секретаријат за саобраћај, секретаријат за образовање, секретаријат за јавни превоз путника и ЈП "Путеви Београда") и предвидети радна места у чијем опису послова ће бити и обављање послова безбедности саобраћаја, из њихове надлежности,



- у складу са закључцима стручне анализе, запослити неопходне раднике, са одговарајућом стручном спремом, у најважнијим институцијама;
- успоставити стручно усавршавање чланова градског већа, председника ГО, чланова општинских већа и других носиоца овлашћења, у циљу упознавања са системом управљања безбедношћу саобраћаја и са надлежностима у области безбедности саобраћаја;
- изменити одлуке о оснивању и раду градског и општинских тела (савета) за координацију послова безбедности саобраћаја, тако да се у састав ових тела укључе представници најважнијих субјеката, у складу са Правилником<sup>5</sup>;
- унапредити рад градског и општинских тела за координацију послова безбедности саобраћаја, у складу са прописима (Закон о безбедности саобраћаја на путевима и Правилник који уређује рад ових тела) и потребама;
- успоставити систем периодичног стручног усавршавања у области безбедности саобраћаја, за чланове градског и општинских тела (савета) за координацију послова безбедности саобраћаја и запослене у јавном сектору;
- интензивирати рад градског и општинских тела за послове безбедности саобраћаја (најмање 6 седница, са одговарајућим дневним редом који редовно обухвата анализу стања безбедности саобраћаја, анализу спровођења мера и активности и анализу достизања циљева);
- успоставити редовно, шестомесечно извештавање градског и општинских органа власти (градоначелника, председника ГО, градског и општинских већа, градске и општинских скупштина) о стању безбедности саобраћаја;
- најмање два пута годишње извештаје о стању безбедности саобраћаја у граду, ставити на дневни ред градске и општинских скупштина;
- успоставити редовно, периодично (најмање једном у три године) истраживање ставова о безбедности саобраћаја и о ризицима у саобраћају;
- успоставити редовно, годишње истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја;
- успоставити редовно, периодично (најмање једном у три године) истраживање изложености у саобраћају;
- успоставити редовну примену савремених алата за унапређење безбедности инфраструктуре, и то: (1) проверу утицаја пута на безбедност саобраћаја за све нове путеве, (2) ревизију безбедности саобраћаја за све пројекте изградње или реконструкције путева и објеката на путевима и улицама, (3) периодичну (најмање једном у пет година) проверу безбедности саобраћаја за мрежу примарних улица у граду, (4) периодично мапирање ризика на улицама (најмање једном у три године), (5) програм управљања црним тачкама и (6) независне оцене саобраћајних незгода са погинулим лицима.
- урадити пројекат и успоставити интегрисану, аналитичку базу података о саобраћајним незгодама и обележјима значајним за безбедност саобраћаја, у Београду;

Остваривањем горе описаних циљева би требало да створе добру основу за дугорочно, одрживо управљање безбедношћу саобраћаја у граду, а све у складу са стратегијом развоја, планом одрживе урбане мобилности и другим стратешким документима Београда. Динамику реализације циљева би требало да усагласе заинтересовани субјекти (носиоци активности) и савет за безбедност саобраћаја града Београда.

---

<sup>5</sup> Правилник о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима, Службени гласник РС", број 8, од 31.01.2020.

## 6.4.2. ЦИЉЕВИ У ПОГЛЕДУ СТАВОВА

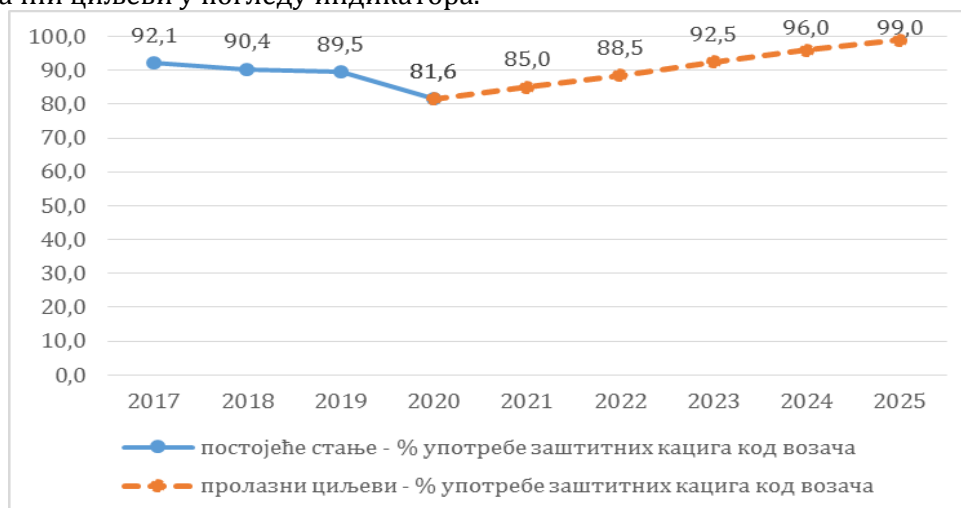
Континуираним и посвећеним радом на унапређењу знања, развоју и утемељењу позитивних ставова у безбедности саобраћаја, као и свести свих учесника у саобраћају о значају безбедног учешћа и понашања у саобраћају, о обиму проблема и могућности управљања безбедношћу саобраћаја, дугорочно ће се утицати на унапређење безбедности саобраћаја.

Имајући у виду постојеће стање знања, ставова и свести учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја циљеви за град Београд, у погледу ставова, су:

- Унапредити ставове учесника у саобраћају по питању *употребе сигурносног појаса на задњем седишту* тако да се достигне просек ЕУ.
- Смањити *друштвену прихватљивост* вожње под утицајем (алкохола, дроге и умора), употребе мобилног телефона (за разговор и поруке/мејлове/друштвене мреже), прекорачења брзине, неупотребе система заштите у путничким аутомобилима, на просечни ниво у ЕУ.
- Унапредити ставове мотоциклиста о употреби заштитне кациге, прекорачењу брзине и вожњи под утицајем алкохола тако да се достигне просечни у ЕУ.
- Код мотоциклиста смањити *друштвену прихватљивост* вожње под утицајем (алкохола, дроге и умора), употребе мобилног телефона (за разговор и поруке/мејлове/друштвене мреже), прекорачења брзине, неупотребе система заштите на ниво Србије.

## 6.4.3. ЦИЉЕВИ У ПОГЛЕДУ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Највећи потенцијал за смањивање страдања у саобраћају лежи у унапређењу понашања учесника у саобраћају. Зато је веома значајно да се квантификују пролазни и коначни циљеви у погледу индикатора.

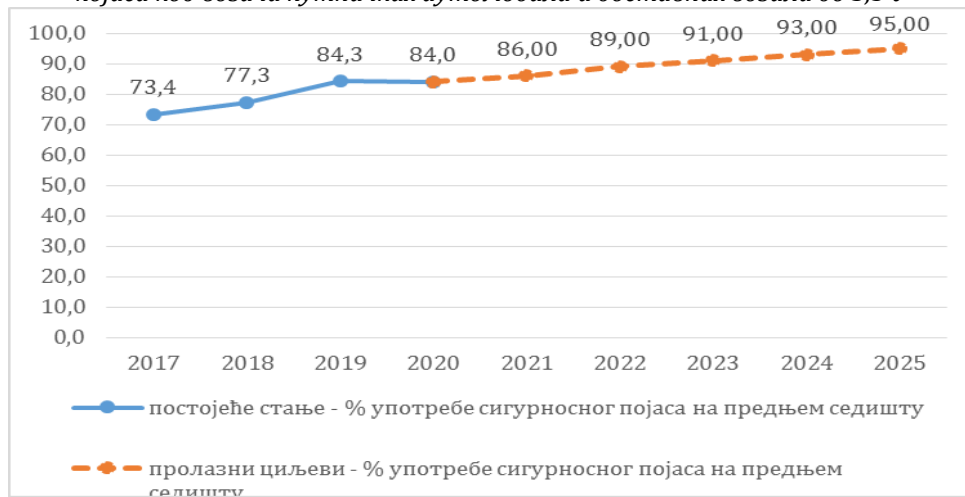


Дијаграм 6.1. Пролазни и коначни циљеви за индикатор „Процент употребе заштитних кацига код возача мопеда и мотоцикла“

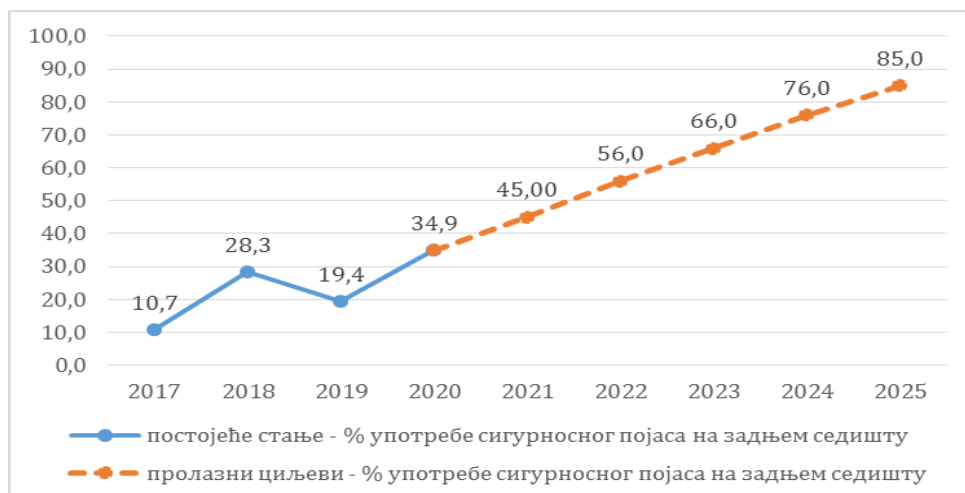
Циљеви у вези индикатора понашања учесника у саобраћају су перманентно унапређивање вредности индикатора и континуирано праћење вредности индикатора на годишњем нивоу. У циљу праћења реализације дефинисаних циљева стратегије, неопходно је периодично, а најмање једном годишње, анализирати да ли се предвиђени циљеви остварују. У ту сврху планирани су тзв. пролазни циљеви у погледу индикатора безбедности саобраћаја који су приказани на Дијаграм 6.1. до Дијаграм 6.7.).



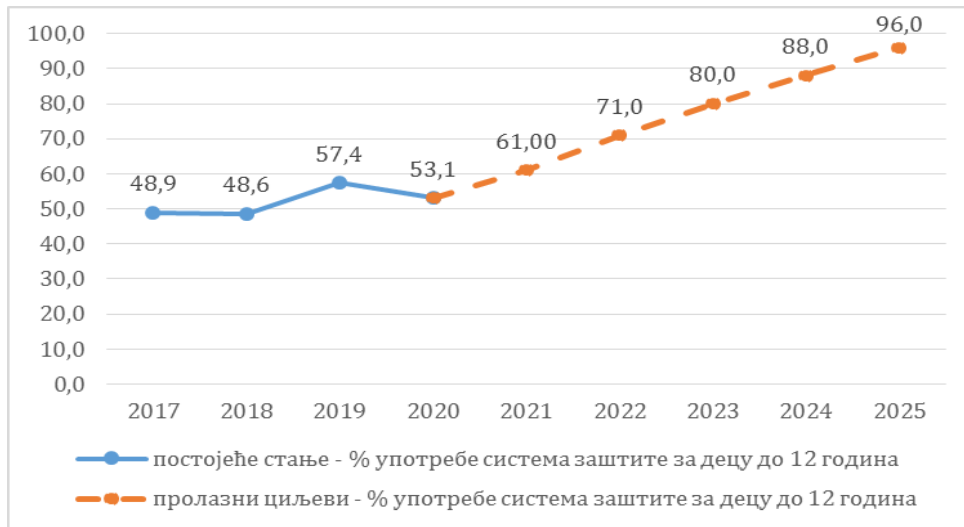
Дијаграм 6.2. Пролазни и коначни циљеви за индикатор „Процент употребе сигурносног појаса код возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 t“



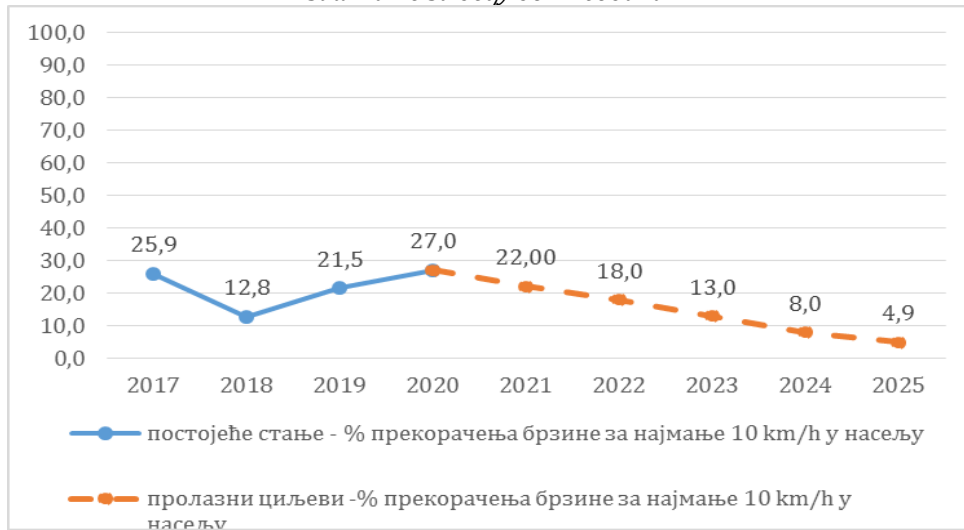
Дијаграм 6.3. Пролазни и коначни циљеви за индикатор „Процент употребе сигурносног појаса на предњим седиштима путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 t“



Дијаграм 6.4. Пролазни и коначни циљеви за индикатор „Процент употребе сигурносног појаса на задњем седишту“



Дијаграм 6.5. Пролазни и коначни циљеви за индикатор „Процент употребе система заштите за децу до 12 година“



Дијаграм 6.6. Пролазни и коначни циљеви за индикатор „Процент прекорачења брзине за најмање 10 km/h у насељу“



Дијаграм 6.7. Пролазни и коначни циљеви за индикатор „Процент прекорачења брзине за најмање 10 km/h ван насеља“

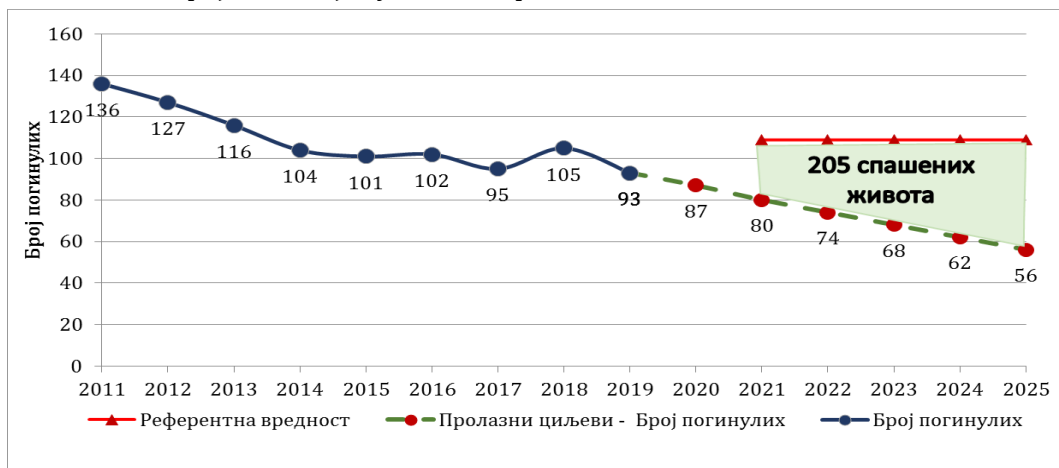




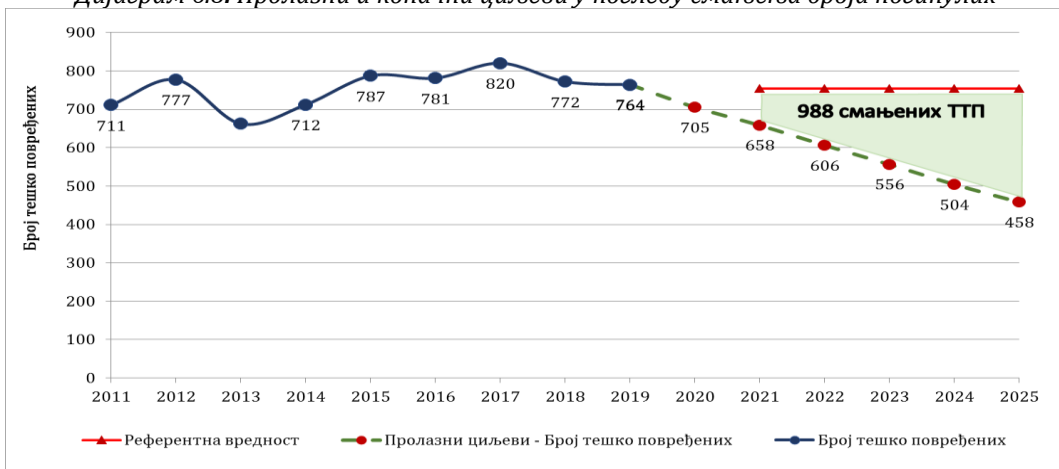
### 6.4.3. ЦИЉЕВИ У ПОГЛЕДУ ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Остваривање циљева у погледу капацитета и интегритета институција, знања, ставова и понашања учесника у саобраћају довешће до смањења броја саобраћајних незгода, а посебно до смањења броја погинулих и тешко повређених лица. Смањење броја погинулих и тешко повређених лица представља показатељ који на најочигледнији начин показује снагу и успешност заштитног система у безбедности саобраћаја. С обзиром на то, у периоду до 2025. године у Београду би требало:

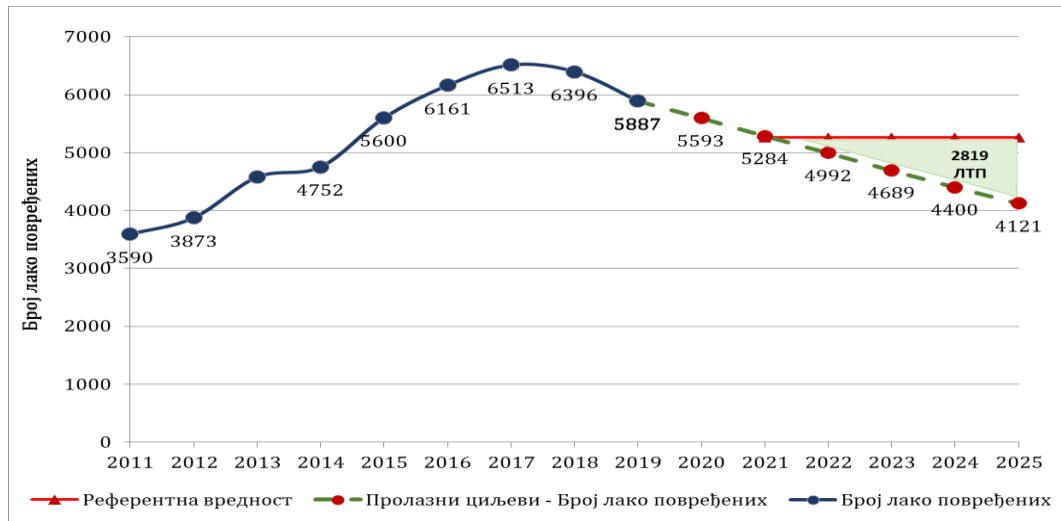
- Смањити број погинулих лица у саобраћају, тако да се 2025. године смањи број погинулих у саобраћајним незгодама за 40%, у односу на 2019. годину, према Дијаграм 6.8. Уколико се као референтна вредност посматра просечан број погинулих у последњих девет година (од 2011. године), достизање овог циља би спасило 205 живота, у периоду до 2025. године,
- Смањити број тешко повређених лица у саобраћају, тако да 2025. године буде 40% мање тешко повређених, у односу на 2019. годину. Ако се као референтна вредност узме просечан број тешко повређених лица у последњих девет година (754 тешко повређених лица), онда би се достизањем овог циља, смањило број лица који су задобили тешке телесне повреде за 988.
- Смањити број лако повређених лица у саобраћају, тако да у 2025. години буде 30% мање лако повређених лица у односу на 2019. годину. Уколико се као референтна вредност посматра просечан број лако повређених у последњих девет година, смањило би се број лица која су лако повређена за 2.819.



Дијаграм 6.8. Пролазни и коначни циљеви у погледу смањења броја погинулих



Дијаграм 6.9. Пролазни и коначни циљеви у погледу смањења броја тешко повређених лица



Дијаграм б.10. Пролазни и коначни циљеви у погледу смањења броја лако повређених лица

#### 6.4.4. ЦИЉЕВИ У ПОГЛЕДУ УКУПНИХ ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКИХ ПОСЛЕДИЦА

Према Извештају Европске комисије (2019), вредност трошкова за једно погинуло лице у саобраћајној незгоди износи 3.273.909 евра, за лице које је задобило тешке телесне повреде 498.591 евра и за лаке телесне повреде 38.514 евра<sup>6</sup>.

Друштвено економске последице саобраћајних незгода обухватају пет сегмената и то људски живот, изгубљену продуктивност, медицинске трошкове и административне трошкове.

Остваривањем дефинисаних циљева у погледу знања, ставова и понашања учесника у саобраћају и достизањем циљева у погледу настрадалих у саобраћајним незгодама очекује се смањење друштвено-економских последица саобраћајних незгода **за 1,3 милијарди евра**. Односно, уколико се имплементацијом Стратегије сачува 205 живота, смањи број тешких телесних повреда за 988 и задобије 2.819 мање лаких телесних повреда оствариле би се уштеде приказане у табели 6.1.

Табела 6.1. Циљеви у погледу друштвено-економских последица

Очекивано смањење у периоду од 2021-2025	Јединична вредност	Друштвено-економски трошкови (Евро)
205 погинулих	3.273.909	671.151.345
988 тешко телесно повређених	498.591	492.607.908
2.819 лако телесно повређених	38.514	108.570.966
Укупне друштвено-економске уштеде		1.272.330.219

Дакле, економски ефекти који би се остварили спровођењем ове стратегије и достизањем зацртаних циљева у погледу смањивања броја погинулих, тешко и лакше повређених лица, процењују се на око 1,27 милијарди евра, према стандардима ЕУ. Уколико би трошкови спровођења свих мера и активности и трошкови успостављања и одржавања система безбедности саобраћаја били мањи од овог износа, то би било економски оправдано.

<sup>6</sup> Handbook on the external costs of transport, Version 2019 – 1.1, Luxembourg: Publications Office of the EU, 2020. стр. 44, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1> (преузето, 22.12.2020)



## 7. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА

У наставку овог поглавља дефинисане су кључне области рада, односно најважније мере и активности које ће бити детаљније разрађене у акционом плану безбедности саобраћаја за град Београд и акционим плановима безбедности саобраћаја за градске општине. Са друге стране, годишњи програми рада и планови различитих субјеката ће детаљно одредити динамику и начин реализације појединих мера.

### 7.1. ЈАЧАЊЕ КАПАЦИТЕТА И ИНТЕГРИТЕТА СУБЈЕКТА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Оснаживање и унапређење рада свих субјеката у заштитном систему безбедности саобраћаја је најважнији предуслов за успешну реализацију планираних мера и достизање дефинисаних циљева. У циљу јачања капацитета и интегритета најважнијих субјеката, извршиће се:

- Измена одлука о оснивању градског и локалних тела за безбедност саобраћаја, тако да се, у потпуности, ускладе са Законом и Правилником који уређују ову област;
- Измена систематизације радних места у градским органима власти и у јавним предузећима значајним за безбедност саобраћаја, тако да се јасно дефинишу радна места у чијем опису ће бити предвиђени и послови безбедности саобраћаја, у складу са прописима и надлежностима појединих субјеката;
- Анализа кадровске структуре и потреба за стручним кадровима који би радили послове безбедности саобраћаја у јавном сектору, тако да се идентификују слабости и недостаци у броју и структури запослених, са гледишта успешног и ефикасног извршавања послова из надлежности појединих субјеката;
- Прерасподела постојећих запослених или запошљавање нових стручних кадрова у јавном сектору, тако да се обезбеди довољно стручних лица за вршење функције јавног сектора у безбедности саобраћаја;
- Интензивирање стручног усавршавања запослених у јавном сектору кроз организовање посебних, циљаних обука, подршку запослених да наставе образовање и специјализације у безбедности саобраћаја и учешће на стручним скуповима посвећеним безбедности саобраћаја;
- Унапређење организације и управљања у јавном сектору, на основу пројеката и консултација са стручњацима, размене искустава са другим градовима итд. и
- Повећавање мотивисаности запослених да доприносе циљевима безбедности саобраћаја.



## **7.2. УСПОСТАВЉАЊЕ ПРОЦЕСА ПРАЋЕЊА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Мере и активности у безбедности саобраћаја могу бити ефикасне само ако су засноване на подацима и на науци. У том смислу би требало унапредити процес редовног праћења стања безбедности саобраћаја. Посебно је значајно да тела за координацију, на основу података и стручних анализа, предлажу и покрећу мере унапређења безбедности саобраћаја.

Са друге стране, скупштине, градско веће и већа ГО, градоначелник и председници ГО би требало да редовно добијају и анализирају стручно припремљене извештаје о стању, проблемима и мерама безбедности саобраћаја. органи локалне самоуправе. Најважније активности у оквиру ове кључне области рада су:

- Интензивирање и унапређење рада тела за безбедност саобраћаја на градском нивоу и на нивоу ГО;
- Редовно истраживање ставова о безбедности саобраћаја;
- Редовно истраживање изложености у саобраћају;
- Редовно истраживање индикатора безбедности саобраћаја и
- Успостављање аналитичке базе података о саобраћајним незгодама и обележјима важним за безбедност саобраћаја у граду.

## **7.3. УСПОСТАВЉАЊЕ РЕДОВНОГ ИЗВЕШТАВАЊА О СТАЊУ И ПРОБЛЕМИМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Да би субјекти безбедности саобраћаја успешно вршили своју функцију у безбедности саобраћаја, неопходно је да буду добро информисани о: актуелном стању и тенденцијама у безбедности саобраћаја, најважнијим проблемима, спровођењу мера безбедности саобраћаја, достизању зацртаних циљева итд. Када се успостави одржив систем праћења стања безбедности саобраћаја, неопходно је практиковати редовно извештавање. Посебно је значајно:

- Успостављање редовног (најмање 2 пута, годишње) извештавања градског већа, градске скупштине и градоначелника о стању безбедности саобраћаја у граду, у складу са Законом;
- Успостављање редовног (најмање 2 пута, годишње) извештавања општинских већа, скупштина ГО и председника ГО о стању безбедности саобраћаја у граду, у складу са Законом;
- Успостављање редовног информисања најшире јавности о стању и проблемима безбедности саобраћаја (јавне седнице тела за безбедност саобраћаја, радио и ТВ емисије посвећене безбедности саобраћаја и сл.) и
- Успостављање информисања Агенције о годишњим програмима безбедности саобраћај и извештавање о реализацији, у складу са Законом.

## **7.4. СТРУЧНО УСАВРШАВАЊЕ КАДРОВА У ЈАВНОМ СЕКТОРУ**

Само стручни кадрови који добро разумеју принципе безбедности саобраћаја, прописане надлежности и овлашћења, разноврсност и ефекте мера безбедности саобраћаја, као и актуелне проблеме у граду или на својој ГО, могу дати пуни допринос безбедности саобраћаја.



Зато је неопходно да на значајне радна места дођу стручњаци са одговарајућим образовањем, да буду стручно оспособљени и да имају стално стручно усавршавање у области од интереса за квалитетно обављање посла. У том смислу би требало:

- Успоставити СИПРАК – Систем праћења и развоја кадрова у најважнијим субјектима безбедности саобраћаја, у граду и у ГО;
- Успоставити и одржавати систем непрекидног сталног стручног усавршавања запослених а посебно за носиоце власти у граду (чланове градског већа, председнике ГО, чланове општинских већа);
- Припремити одговарајуће материјале у виду практичних приручника и упутстава, осмислити и реализовати практичне обуке о управљању безбедношћу саобраћаја на локалном нивоу, обуке о надлежностима јединица локалне самоуправе у безбедности саобраћаја, обуке о примени мера безбедности саобраћаја итд. и
- Подржати специјализације и различите видове стручног усавршавања свих запослених који реализују послове безбедности саобраћаја.

## **7.5. УСПОСТАВЉАЊЕ САВРЕМЕНИХ ПРОЦЕДУРА УНАПРЕЂЕЊА БЕЗБЕДНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЕ**

Пут као утицајни фактор је присутан у око 30% незгода са погинулим лицима у Београду. Зато је приоритетно, што пре и што доследније, успоставити све савремене процедуре, односно алате унапређења безбедности инфраструктуре, у складу са Законом о путевима и најбољом праксом. Управљач јавног пута (ЈП "Путеви Београда" би требало да:

- Унапреди програм независних оцена саобраћајних незгода са погинулим, тако што ће обухватити све незгоде са погинулим лицима које се догађају на територији Београда и ефикасно примењивати препоруке из извештаја о оцени утицаја пута на настанак и тежину ових незгода;
- Успоставити редовно мапирање ризика на путевима и улицама Београда, најмање једном у три године;
- Успоставити програм црних тачака, тј. процес редовне идентификације и класификације црних тачака у граду и процес смањивања ризика (санације) на овим местима;
- Успоставити програм ревизија безбедности саобраћаја, тј. редовно спровођење ревизија безбедности саобраћаја за све пројекте изградње или реконструкције путева и улица у граду;
- Успоставити програм провера безбедности саобраћаја, тј. периодичне (најмање једном у пет година) и циљане провере безбедности саобраћаја на примарној мрежи градских улица.

Са друге стране, у циљу разумевања и решавања проблема безбедности саобраћаја, требало би:

- Периодично радити анализе стања безбедности саобраћаја у раскрсницама, са циљем да се стално оптимизује управљање саобраћајем у раскрсницама;
- Периодично радити анализе стања безбедности саобраћаја у зонама школа и угроженим зонама атракције;



- Урадити анализу стања безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз Београд и, заједно са управљачем државних путева (ЈП "Путеви Србије") предузимати мере унапређења;
- Успоставити и одржавати катастар уличне мреже и катастар сигнализације;
- Унапредити процес одржавања путева и улица, а посебно унапредити одржавање сигнализације и
- Урадити пројекат управљања брзинама и применити препоруке у складу са најбољом праксом и принципима управљања брзинама у градовима ЕУ.

## **7.6. УНАПРЕЂЕЊЕ САОБРАЋАЈНОГ ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА**

Савремено саобраћајно образовање и васпитање су најважнији за унапређење културе учешћа у саобраћају која је најважнија мера за дугорочну и одрживу промену понашања у саобраћају и смањивање ризика на путевима и улицама. Ова стратегија промовише и подржава мере унапређења саобраћајног васпитања и образовања у предшколским установама и унапређење саобраћајног образовања и васпитања у основним и средњим школама. Посебно су важне следеће мере:

- Израда елабората безбедности саобраћаја за све основне школе у граду, како би се систематски сагледали проблеми безбедности деце у саобраћају;
- Редовно стручно усавршавање васпитачица и учитеља/ица, у области безбедности саобраћаја;
- Успостављање редовних градских такмичења у безбедности саобраћаја, за децу предшколског узраста и за ученике од 1. до 4. разреда основне школе;
- Пројектовање и изградња саобраћајних полигона у граду / ГО, како би се унапредила практична обука деце/ученика у безбедном учешћу у саобраћају;
- Припрема и реализација емисије посвећене безбедности саобраћаја на локалним радио и ТВ станицама.

## **7.7. СПРОВОЂЕЊЕ САВРЕМЕНИХ КАМПАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Савремено и стручно пројектоване и спроведене кампање безбедности саобраћаја имају велики потенцијал унапређења безбедности саобраћаја, а посебно, уколико задобију одговарајућу подршку. Зато ће град Београд:

- Подржавати кампање које покреће Агенција за безбедност саобраћаја и учествовати у њиховом спровођењу на територији града;
- Подржавати кампање које покрећу и реализују друштвено одговорне компаније и други субјекти;
- Израдити методологију реализације кампање, са упутством за праћење спровођења и оцењивање ефеката кампања у безбедности саобраћаја, у граду;
- Покретати и реализовати кампање, у складу са проблемима безбедности саобраћаја у граду и
- Стално унапређивати координацију и кооперацију свих субјеката који учествују у реализацији кампања.





## 8. ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ СТРАТЕГИЈЕ И ЕФЕКТА СПРОВЕДЕНИХ МЕРА

У циљу што ефикаснијег достизања циљева, неопходно је успоставити процес стручног праћења реализације мера и активности које предвиђа ова стратегија и периодичне (годишње) анализе достизања пролазних циљева. На основу стручног сагледавања ефеката појединих мера, по потреби ће се унапређивати планиране, односно додавати нове мере и активности. Изузетно, у оправданим случајевима, могли би се преиспитивати и кориговати зацртани циљеви.

### 8.1. ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ МЕРА И АКТИВНОСТИ КОЈИ СУ ПРЕДВИЂЕНИ СТРАТЕГИЈОМ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Да би се стручно пратила реализација ове стратегије, реализоваће се следеће:

- Сви субјекти ће извештавати градски савет за безбедност саобраћаја о мерама које спроводе и тесно ће сарађивати са Саветом и другим субјектима;
- Градски савет за координацију послова безбедности саобраћаја ће евидентирати и пратити све мере и активности које се спроводе у циљу унапређења безбедности саобраћаја;
- Градски савет ће, периодично (квартално или полугодишње), сагледати које су мере и активности спроведене, које су започете, а које нису и о томе припремити анализу и
- Град ће подржати организацију годишњих стручних скупова који ће бити посвећени спровођењу ове стратегије, а на којима ће стручњаци анализирати стање, проблеме, спроведене мере, ефекте и достизање циљева.

### 8.2. ПРАЋЕЊЕ ДОСТИЗАЊА ЦИЉЕВА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

У циљу одговорног праћења да ли се зацртани циљеви спроводе, реализоваће се следеће активности:

- Градски савет за безбедност саобраћаја и Савети у ГО ће, у првом кварталу године, анализирати стање и извршити поређење и процену да ли се и у којој мери реализују циљеви ове стратегије и
- На годишњим стручним скуповима, стручњаци ће анализирати ефекте спроведених мера и степен достизања циљева, па по потреби предложити корективне мере: интензивирање спровођења планираних мера и активности, кориговање планираних или додавање нових мера и активности. Изузетно, уколико стручна јавност процени да је то оправдано, преиспитаће се и поједини циљеви у овој стратегији;
- Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на нивоу града и ГО ће анализирати стручне препоруке и припремити одговарајуће извештаје органима локалне самоуправе и
- Тела за координацију, органи локалне самоуправе и други субјекти ће, по потреби, предузети додатне мере из своје надлежности, у циљу достизања циљева стратегије.

