

**СТРАТЕГИЈА
БЕЗБЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА
НА ПУТЕВИМА
ГРАДА
СОМБОРА**



ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2027. ГОДИНЕ





СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023-2027

САДРЖАЈ:

ПРЕДГОВОР:	3
1. УВОД	7
1.1. ГРАД СОМБОР	10
1.2. ПРАВНИ ОКВИРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	19
1.3. Активности након саобраћајне незгоде – стање одзива хитних служби након саобраћајне незгоде	24
2. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ГРАДУ СОМБОРУ 27	
2.1. ВРЕМЕНСКА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	32
2.1.1. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО МЕСЕЦИМА У ТОКУ ГОДИНЕ	32
2.1.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО ДАНИМА У ТОКУ НЕДЕЉЕ	33
2.1.3. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО ЧАСОВИМА У ТОКУ ДАНА	35
2.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО СТАРОСНОЈ ДОБИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ	36
2.3. СВОЈСТВА СТРАДАЛИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ	38
2.4. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ОДНОСУ НА КАТЕГОРИЈУ ВОЗИЛА	39
2.5. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА ПОЛУ УЧЕСНИКА	41
2.6. ПРОСТОРНА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	42
3. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	49
4. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	53
5. СТЕПЕН УГРОЖЕНОСТИ У САОБРАЋАЈУ	56
6. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	61
7. НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ 2015-2020	65



8.	<i>ЖЕЉЕНО СТАЊЕ</i>	68
9.	<i>КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА</i>	74
9.1.	<i>ПРВИ СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА</i>	74
9.2.	<i>ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ</i>	75
9.3.	<i>ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА</i>	75
9.4.	<i>ЧЕТВРТИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ</i>	76
9.5.	<i>ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ</i>	77
10.	<i>НАЧЕЛА</i>	78
11.	<i>КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ГРАДУ СОМБОРУ У СПРОВОЂЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ ДО 2027. ГОДИНЕ</i>	80
12.	<i>НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ</i>	82
13.	<i>ПРАЋЕЊЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ</i>	85
14.	<i>ЛИТЕРАТУРА</i>	87



ПРЕДГОВОР:

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

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

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

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

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

Последњих 40 година најразвијеније земље успешно управљају безбедношћу саобраћаја, тако да омогућавају неометан развој друштва и саобраћаја, уз непрекидно смањење броја саобраћајних незгода и настрадалих

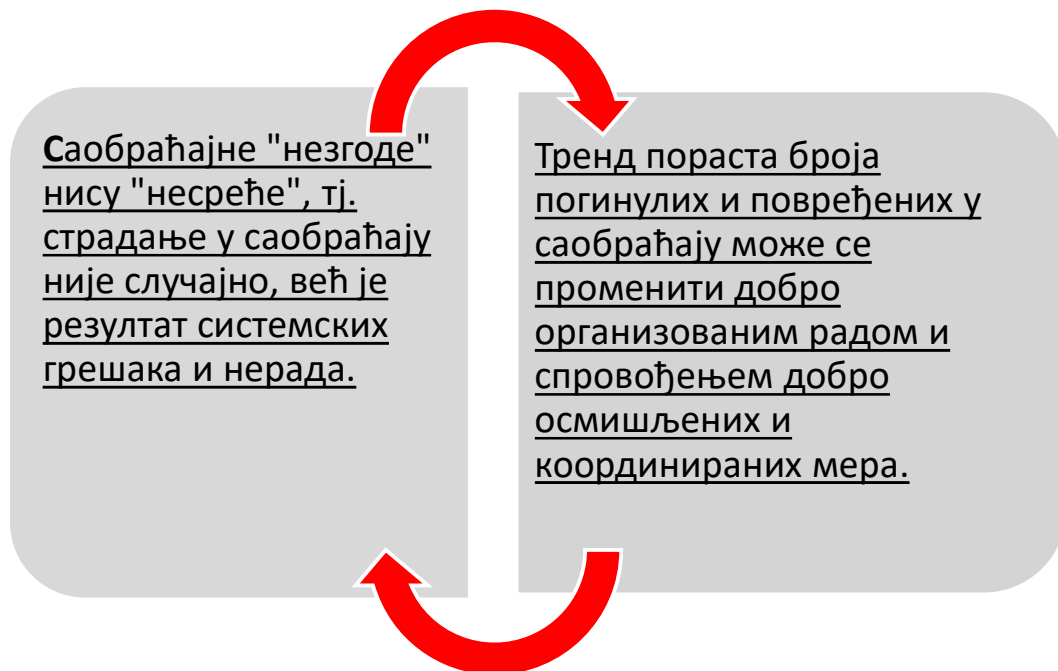


лица. У истом периоду је значајно порастао број незгода и број настрадалих лица у земљама са малим и средњим бруто националним доходком.

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

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

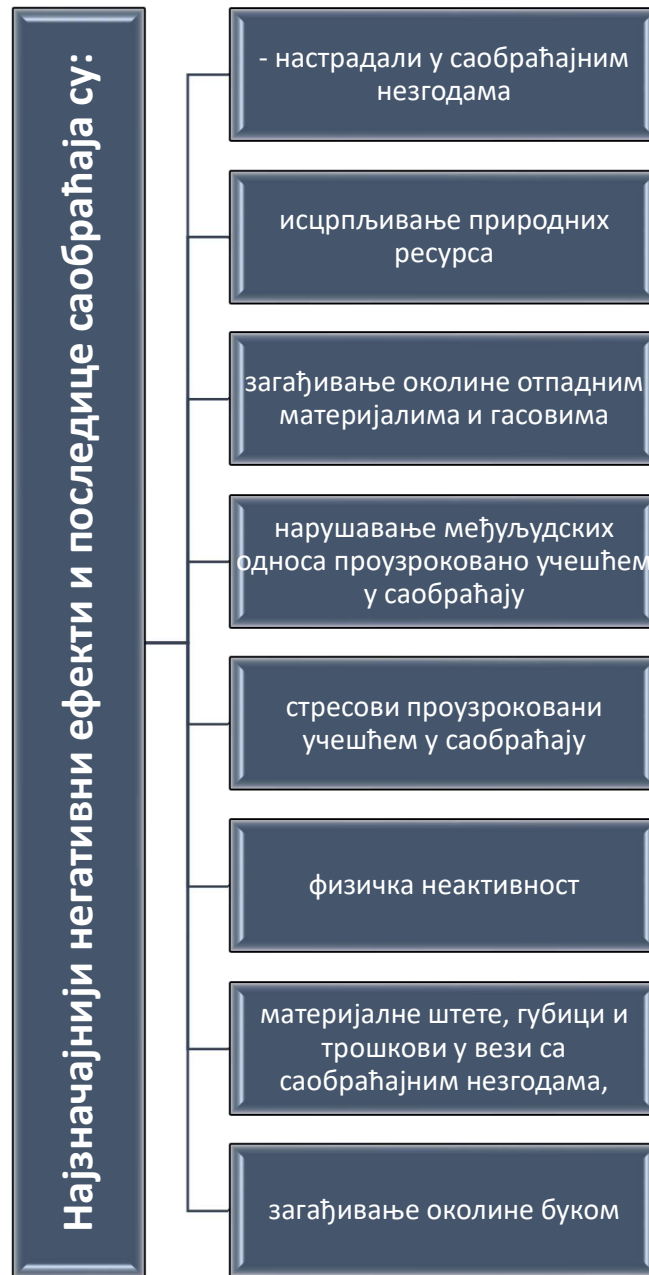
Саобраћајне незгоде представљају најзначајнији облик небезбедности саобраћаја због чега су препознате широм света као глобални, здравствени, друштвени и економски проблем. Према подацима Светске здравствене организације, у свету, у саобраћајним незгодама, живот изгуби 1.25 милиона људи годишње, што чини преко 3.000 смртних случајева дневно. Повреде у саобраћајним незгодама су тренутно водећи узрок смрти у старосној групи од 15 до 29 године.



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



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



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

Поред циљева, мисија и визија, стратешко управљање безбедности саобраћаја предвиђа планирање и акције које имају за циљ подизање нивоа



безбедности саобраћаја, као и подизање свести учесника у саобраћају о правилним ставовима о безбедности саобраћаја.

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

Међутим, унапређење стања безбедности саобраћаја на националном нивоу није могуће без унапређења стања безбедности саобраћаја на локалном нивоу, односно у општинама и градовима Републике Србије. Град Сомбор је препознала потребу за унапређењем безбедности саобраћаја доношењем одлуке о усвајању плана активности – Програм за рад општинског савета за безбедност саобраћаја на територији Града Сомбора за 2021. годину у оквиру области Научно истраживачког рада у области безбедности саобраћаја предвиђена је мера: Израда стратешких докумената ЈЛС у области безбедности саобраћаја, а активност је: Израда Стратегије и акционих планова.



1. УВОД

Сврха доношења Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Града Сомбора за период од 2023. до 2027. године јесте упознавање са стањем безбедности саобраћаја у којем се налазимо сада, стање инфраструктуре, упознавање са ставовима и понашањем учесника у саобраћају, приказ стања безбедности саобраћаја којем тежимо и смернице којима ћемо најбрже и најлакше доћи од постојећег до жељеног стања безбедности саобраћаја на путевима Града Сомбора.

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

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

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

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

Колико је безбедност саобраћаја битна тема, између осталог говори и чињеница да Уједињене нације и цео свет посвећују пажњу и регулишу услове



и понашање у саобраћају. Саобраћај представља неизбежни предуслов размене добара. Другим речима, саобраћај није избор појединца и без саобраћаја се не може замислити савремено друштво.

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

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

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

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



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

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

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

У сврху израде ове Стратегије безбедности саобраћаја, а у процесу прикупљања стручне и научне грађе везане за израду стратегија у свету и код нас, прикупљена су најсавременија светска искуства у безбедности саобраћаја, као и позитивна пракса. Анализом ових докумената се дошло до најсавременијих концепата управљања саобраћајним системима у свету, као најбоље светске



практике. Извршено је поређење са домаћом праксом, при чему је вршено сагледавање могућности примена најбоље светске праксе на нашим просторима, а посебно на простору Града Сомбора. Прикупљена светска искуства су била основ за стратегију безбедности саобраћаја Града Сомбора, и предлог одговарајућих решења за унапређење безбедности саобраћајног система.

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

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

1.1. ГРАД СОМБОР

Град Сомбор налази се на крајњем северозападу Републике Србије. Међудржавним граничним прелазима код Бездана и Богојева представља спону са Републиком Хрватском, а Бачким Брегом са Републиком Мађарском.

Удаљеност од граничних прелаза:

- 25 км до Републике Хрватске
- 28 км до Републике Мађарске

Удаљеност од већих градова:

- 175 км северозападно од Београда
- 223 км јужно од Будимпеште
- 345 км југоисточно од Беча

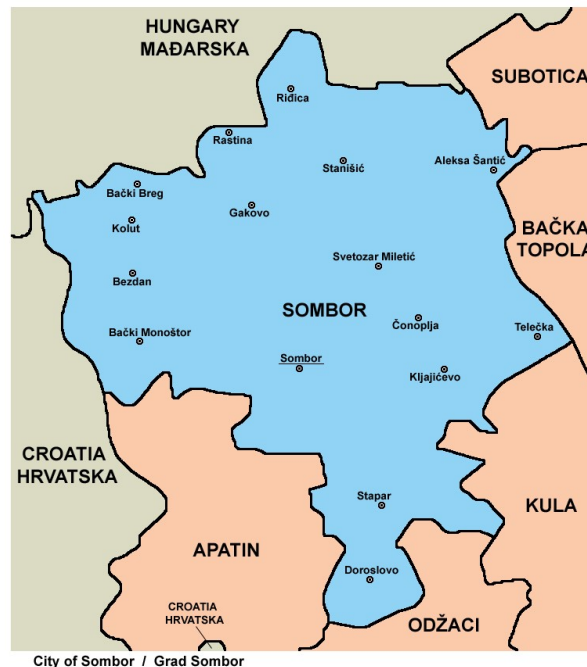
Град Сомбор је смешен између Паневропских коридора 7 и 10. Паневропски друмски коридор 10, који је од Сомбора удаљен око 60 км, повезују регионалне друмске и железничке саобраћајнице са међународним речним пристаништем и царином код Бездана на коридору 7 – река Дунав. Коридор 7 на подручју Града Сомбора заузима дужину од 25 км.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

На територији Града Сомбора развијена је путна мрежа магистралних (M17.1 и M18) у дужини од 89 км, регионалних (P101, P105 и P105.1) у дужини 67 км и локалних путева у дужини 110 км. Железнички чвор за путнички и теретни саобраћај, са постојећим једноколосечним пругама рачва се према Суботици, Врбасу, Богојеву и Апатину. Постоји могућност осавремењавања постојећих пруга, као и поновно активирање појединих праваца, односно продужетак мреже у правцу државних граница према Републици Хрватској и Мађарској.

Обзиром да је на 7 км од самог Града лоциран војни аеродром, који је Мастер планом Министарства одбране Републике Србије предвиђен за цивилни саобраћај, постоји реална могућност за развој ваздушног саобраћаја. Аеродром има најмањи број магловитих дана на територији Републике Србије, па би у будућности могао имати и улогу алтернативног аеродрома београдском аеродрому када би поменути био затворен због магле.



Слика 1.1. – Географски положај

Територија Града Сомбора простире се на површини од 1.177,22 км², што чини 13,50% територије округа, 5,47% територије АП Војводине, односно 1,33% територије Републике Србије. Према својој површини Град Сомбор је друга административна јединица по величини у АП Војводини, одмах иза Зрењанина, а са укупно 97.263 становника, према попису из 2002. године, представља четврту најбројнију општину у АП Војводини, одмах иза Новог Сада, Суботице и Панчева.

Сомбор је уједно и административни центар Западнобачког округа.

Територију Града Сомбора чине сам град и 15 насељених места – села: Алекса Шантић, Бачки Брег, Бачки Моноштор, Бездан, Гаково, Кљајићево, Колут,



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

Растина, Риђица, Светозар Милетић, Станишић, Стапар, Телечка, Чонопља и приградска насеља – салаши: Билић, Буковац, Градина, Жарковац, Козара, Ленија, Лугово, Милчић, Ненадић, Обзир, Радојевићи, Ранчево, Централа, Чичови, Шикара и Шапоње.

Град Сомбор простире се на 17 катастарских општина, на укупној површини од 117,722 ха 36 ари 90 м², а просечна величина катастарске општине износи 69 км².

На подручју Града Сомбора постоји 22 месне заједнице. Сам Град има 7 месних заједница, док су осталих 15 у осталим насељеним местима.

Од укупне површине Града Сомбора 82,65% чини пољопривредну површину, што представља значајан потенцијал за даље интензивирање пољопривредне производње.

Према попису из 2002. године, Град Сомбор има 99.949 становника. Број становника на крају 20. века има тренд раста, са изузетком 1991. године када је стопа раста броја становника била негативна (-3,09) и знатно мања од стопе раста на нивоу Западнобачког округа и Републике Србије. Већ по наредном попису становништва, 2002. године, број становника је увећан, а стопа раста је 4,00 што је за више од 100% у односу на стопу раста на нивоу округа и знатно више у односу на републичку стопу.

Према процени Републичког завода за статистику Републике Србије, који годишње врши процену броја становника на нивоу општина, број становника Сомбора се у протеклим годинама смањивао у односу на број из 2002. године (97.515), кад је вршен последњи званичан попис. Број се смањивао за просечно 1000 становника, те према процени РЗС износи 92.887 становника за 2006. годину. Стопа раста броја становника негативна је како у Граду Сомбору, тако и на нивоу Западнобачког округа и Републике Србије.



Име	Површина (km ²)	Становништво (1991)	Становништво (2002)	Становништво (2011)
<u>Алекса Шантић</u>	49,6	2.267	2.172	1.770
<u>Бачки Брег</u>	31,8	1.770	1.585	1.388
<u>Бачки Моноштор</u>	94,4	4.432	4.205	3.920
<u>Бездан</u>	84,7	6.085	5.472	5.263
<u>Гаково</u>	45,8	2.122	2.073	1.810
<u>Дорослово</u>	41,2	2.131	1.864	1.830
<u>Кљајићево</u>	89,1	5.850	5.737	6.012
<u>Колут</u>	73	1.710	1.710	1.328
<u>Растина</u>	22,2	605	566	411
<u>Риђица</u>	64,6	3.186	2.806	2.590
<u>Светозар Милетић</u>	60,9	3.292	3.169	2.476
<u>Станишић</u>	89,9	5.131	4.808	3.987
<u>Стапар</u>	84	3.988	3.759	3.720
<u>Сомбор</u>	240	48.993	51.471	47.623
<u>Телчка</u>	32,8	2.429	2.183	2.084
<u>Чонопља</u>	73,9	4.749	4.423	4.359
УКУПНО	1.178	98.740	98.003	90.571

Укупан број живорођене деце на територији Града Сомбора током 2007. године износио је 669. Према статистичким подацима стоји да се у Граду Сомбору на 1000 становника роди 7,3 детета. Овај број је нешто виши на нивоу Западнобачког округа и износи 7,5, док на нивоу Републике Србије износи 9,2 рођена детета на 1000 становника.

Природни прираштај је негативан и у односу на окружни и републички веома изражен.

Од укупног броја становника Града Сомбора старијих 15 и више година (82.845) већина (58,17%) се налази у брачној заједници. Велики проценат (24,81%) чине самци, неожењени или неудате. Ова појава евидентна је у руралним подручјима на нивоу читаве Републике Србије, па и у Граду Сомбору. Мушки део популације остаје и привређује у сеоском домаћинству, док женски део тежи урбаним срединама и пресељава се у град. Позитивну слику даје мали проценат разведених (4,69), што је одраз традиционализма и чврстих ставова у погледу правих животних вредности.

У Граду Сомбору, према званичним статистичким подацима из 2002. године, живи 46.839 мушкараца (или 48,16%) и 50.424 жена, односно 51,84% од укупне популације од 97.263 становника. Од укупног броја становника 51.471 представља житеље самог Града (урбаног становништва 52,92%), док други део од 45.792 становника чине сеоско (рурално) становништво (47,08%).



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

Становништво града је старачко јер је 14,82% становника млађе од 15, а 37,31% становника је старије од 50 година. Просечна старост становништва је 41,0 година (мушкарци 39,1 а жене 42,7), с тим што су житељи на селу (41,7) нешто старији од истих у граду (40,3). У свим старосним групама до 49 година мушкарци су заступљенији. У старосној групи од 35 до 39 година учешће жена и мушкараца је уједначено, док је у свим осталим старосним групама од 50 година и више учешће жена веће. Највећи број становника се налази у старосној групи од 50 до 54 године (8,08%).

У старосној структури Града Сомбора по основним контингентима, најбројнији је радни контингент од 15-64 године (67,76%), а најмалобројнији је предшколски узраст до 6 година старости (5,91%)

Према индексу старења, који представља однос старог (60 и више година) према младом (0-19 година) становништву очигледно је да на територији Града Сомбора живи старије становништво. Просечна дужина живота мушкараца је 69,2 године, а жена 75,9.

У Граду Сомбору број женског становништва за 3,68% већи је од броја мушког становништва. Слична разлика (3,1%) уочљив је и на нивоу округа и на нивоу Републике Србије (2,74%). Од укупног броја становника од 97.263 у Сомбору живи 50.424 женског и 46.839 мушког становништва.

Радно способног становништва по попису из 2002. године, односно активног становништва које обавља занимање према делатности и полу има укупно 32.924, од тога 19.545 мушкараца и 13.379 жена. Највећи број ангажованих је у пољопривреди, лову и шумарству, те прерадјивачкој индустрији. Удео жена у укупном броју запослених је 40,6% и њихово је веће учешће само у здравственом и социјалном раду, образовању, финансијском посредовању и трговини.

У Граду Сомбору регистровано је укупно 28.455 породица, од чега је 31,31% без деце, а 68,69% са децом. Према броју деце, највећи је број породица са једним дететом (9.738 или 34,22% од укупног броја породица), а најмањи са 5 и више деце (64 или 0,22 од укупног броја породица). Просечан број деце младје од 25 година по породици износи 1,63.

У Граду Сомбору је, према статистичким подацима из 2002. године, постојало 34.140 домаћинстава са просечно 2,84 чланова. Највићи број домаћинстава је са два члана (8.961). Овај број прати број домаћинстава са 4 члана (7.152), док следе домаћинства са једним чланом (7.080) и домаћинства са 3 члана (6.856). Најмање је домаћинстава са 10 и више чланова и укупно их има 16.

Град Сомбор има укупно 7.869 дневних миграната. Од укупног броја 5.486 (69,72%) јесу дневни мигранти који обављају занимање и то 4.715 у другом насељу исте општине, 745 у другој општини, а 21 у другој држави. Број дневних миграната који се школују износи 2.383 (30,28%), од чега је 1.667 ученика, а 716 студената.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

Од укупног броја дневних миграната (5.486) највећи број обавља занимање у области прерађивачке индустрије (2.143 или 39,06%), затим области пољопривреде, лова и шумарства (564 или 10,28 %), саобраћаја, складиштења и веза (537 или 9,79%), те области трговине и оправке моторних возила (457 или 8,33%). Надаље следе области државне управе, одбране и социјалног осигурања, градјевинарства и здравственог и социјалног осигурања.

На територији Града Сомбора од укупно 35.621 станова, 34.535 налази се у власништву физичких лица. Према структури преовладјују двособни станови (36,79%) просечне површине 61,17 м², потом следе трособни (30,26%) просечне површине 82,61 м² и четворособни (13,05%) просечне површине 101,67 м². Преко 95% станова опремљено је водоводном и електро инсталацијом и купатилом.

Од укупног броја настањених станова (32.629) 95,59% чине једно домаћинство. Преовладјују станови у којима станује 2 лица и они чине 25,09% од укупног броја станова на подручју Града Сомбора. Потом следе станови у којима станује 4 лица (20,90%) и станови у којима станује 1 лице (19,35%). Изузетно је мали проценат станова у којима станује 7 и више лица и износи 1,99% од укупног броја станова Сомбора.

Табела 1.2. - број становника по годинама

Година	Становника
1991. година	98.740
2002. година	98.003
2011. година	90.571
2022. година	70.818

Број становника града Сомбора по послењем попису становништва из 2022 године износи 70.818 становника чија је просечна старост 46 година што више у односу на републички просек старости становништва који износи 44 године. Становници града Сомбора чине 1,07% становништва Републике Србије.



Слика 1.2. – Број становништва у пописима

Сомбор има потенцијал да се претвори у центар теретног и путничког саобраћаја. Производња здраве и свеже хране, која може у року од 24 сата да се отпреми у било које подручје Европе, велика је перспектива за наше подручје. Горње Подунавље је велики туристички потенцијал, смештен измедју Паневропских коридора 7 и 10, па би и транспорт потенцијалних туриста био олакшан.

Град Сомбор се налази на 19°06'44" источне географске дужине и 46°34'15" и 45°46'27" северне географске ширине.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027
Табела 1.3. - Врста возила у Граду Сомбору

Врста возила	Мопеди	Мотоцикли	Путнички аутомобили
Република Србија	24.075	38.315	1.999.753
Град Сомбор	868	438	22.941
% Сомбор у РС	3,61%	1,14%	1,15%
Врста возила	Теретна возила	Радна возила	Прикључна возила
Република Србија	228.900	8.979	154.115
Град Сомбор	2.146	74	1.548
% Сомбор у РС	0,94%	0,82%	1,00%
Врста возила	Аутобуси	Укупно возила	
Република Србија	9.880	2.464.017	
Град Сомбор	91	28.106	
% Сомбор у РС	0,92%	1,14%	

У Град Сомбор има регистрованих 28.106 возила, највећи број моторних возила чине путничка возила њих 22.941 што чини 81,6% од укупног броја возила у Град Сомбор. У Републици Србији путничка возила чине 81% возила што је мањи проценат него у Граду Сомбору. Најмање регистрованих возила у Граду Сомбору су категорије аутобуси и радна возила, док после путничких возила има највише теретних возила. Од укупно регистрованих возила у Републици Србији 1,14% су возила са подручја Града Сомбора.

Табела 1.4. - Дужина путне мреже Града Сомбора

	Укупно	Државни путеви I ред	Државни путеви II ред	Општински путеви
Република Србија	43967	3.889.853	10040	30037
Град Сомбор	283,986	108.567	47,589	127,83
% Сомбор у РС	0,65%	2,79%	0,47%	0,43%

У Граду Сомбору има 283,986 km путне мреже, државни путеви чине нешто више од 150 km, док је дужина општинских путева са савременим коловозним застором 127 km. Све према подацима Републичког завода за статистику. Дужина путне мреже Града Сомбора чини 0,65% укупне путне мреже Републике Србије.



У табели бр. 1.5. је приказан степен моторизације у Граду Сомбору и у Србији, како би се могло упоредити.

Табела 1.5. - Степен моторизације у Град Сомбор

	Град Сомбор	Република Србија
Број становника	70.818	6.982.604
Број регистрованих путничких возила	22.941	1.999.753
Путничких аутомобила на 1.000 становника	323	286
Становника на 1 путнички аутомобил	3,08	3,49

У поређењу степена моторизације између Сомбора и Републике Србије, у Сомборма је степен моторизације мањи од републичког просека.

1.2. ПРАВНИ ОКВИРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

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

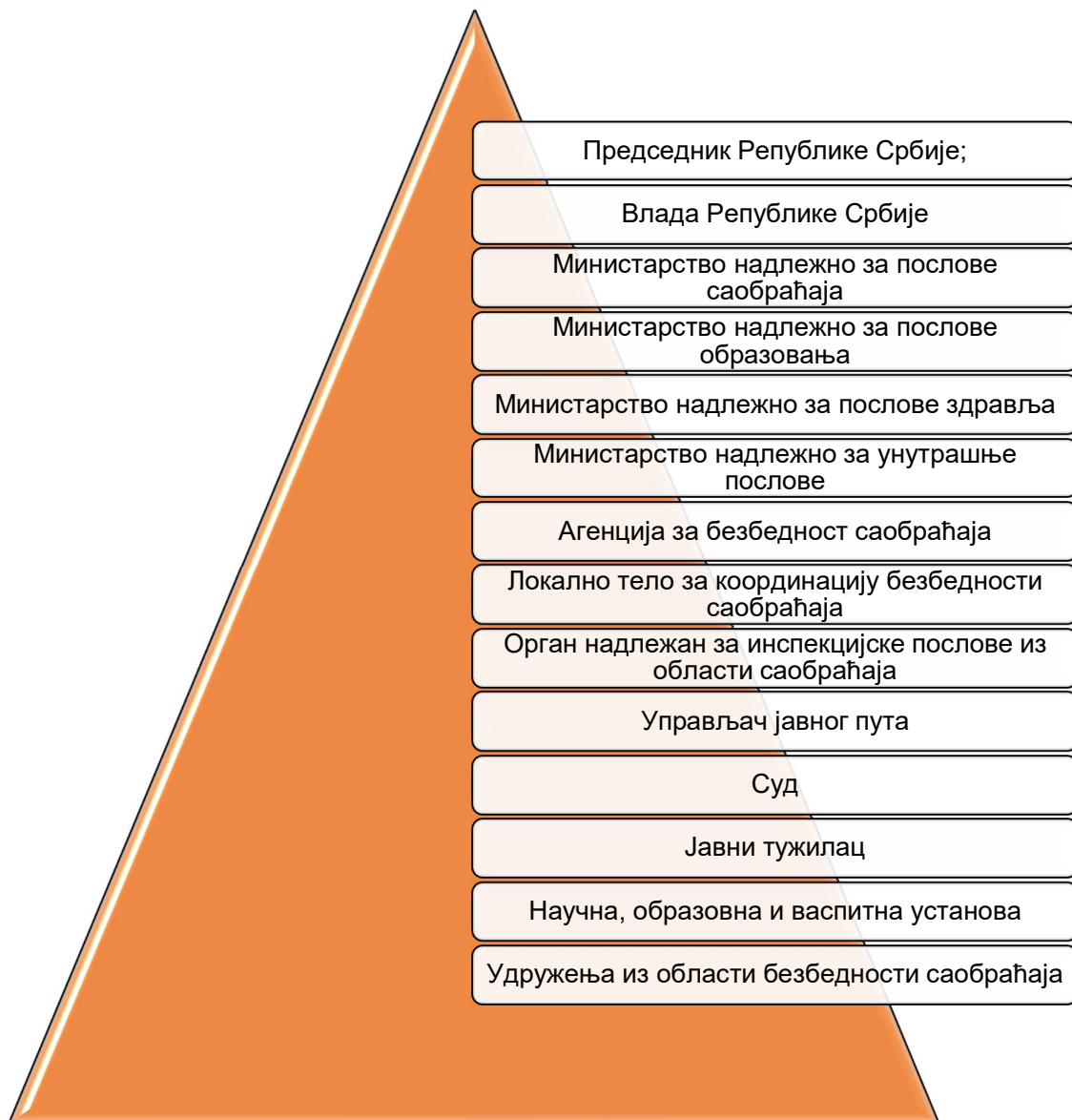
Свака институција или организација која чини и учествује у функционисању система безбедности саобраћаја својим пословима и активностима доприноси унапређењу безбедности саобраћаја. Свака у свом домену рада. Примера ради, уколико се на посматраној територији реализује кампања безбедности саобраћаја, коју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

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



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027
прегледе и ауто-школе које функционишу на посматраној територији.

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





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

- ✓ Скупштина Града Сомбора;
- ✓ Председник Града Сомбора;
- ✓ Општинско веће;
- ✓ Градски савет за безбедност саобраћаја града Сомбора;
- ✓ Градска управа;
- ✓ Управљач локалних путева;
- ✓ Предузећа која врше одржавање саобраћајница;
- ✓ Одељење за урбанизам, стамбено – комуналне послове и заштиту животне средине;
- ✓ Саобраћајна полиција – ПУ Сомбор;
- ✓ Предшколска установа Града Сомбора;
- ✓ Основне школе на територији Града Сомбора;
- ✓ Средња школа у Граду Сомбору;
- ✓ Ауто-школе које се налазе у Граду Сомбору;
- ✓ Технички прегледи који се налазе на територији Града Сомбора;
- ✓ Привредна друштва и предузетници који обављају превоз на територији Града Сомбора.

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

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

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



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

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

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

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

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

Закон о прекршајима познаје и хитан поступак, када се осумњичени за прекршај може одмах спровести прекршајном суду, а казна се може извршити



пре правноснажности одлуке о казни. Овај институт нарочито је погодан у борби против вишеструких повратника и учинилаца најтежих прекршаја против безбедности саобраћаја.

Закон о полицији („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 63/09 – УС и 92/11) уређује поступање саобраћајно полицијских службеника у поступку контроле и регулисања саобраћаја на путевима, односно одређује полицијска овлашћења у тим пословима.

Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС”, број 51/09) одређује да су послови комуналне полиције одржавање комуналног реда у шта спада одржавање реда у области „локалних путева и улица; саобраћајних ознака и сигнализације; паркирања”.

Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ”, бр. 33/97, 31/01 и „Службени гласник РС”, број 30/10) јесте системски закон који уређује поступање управних односно извршних органа. Овај пропис примењује се у поступању органа надлежних за контролу (полиција, инспекција), али и органа надлежних за управљање безбедношћу саобраћаја односно техничко регулисање.

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

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

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

Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, бр. 107/05, 72/09 – др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13 – др.закон и 93/14) уређује систем здравствене заштите као организоване и свеобухватне делатности друштва са основним циљем да се оствари највећи могући ниво очувања и унапређења здравља грађана, спречавање и рано откривање болести, повреда и других поремећаја здравља и благовремено и ефикасно лечење и рехабилитација.



Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 52/11, 55/13 и 35/15 – аутентично тумачење) уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања. Пропис треба да пружи основ за увођење и спровођење саобраћајног образовања и васпитања деце и младих кроз наставу и остале активности, на квалитативном и квантитативном нивоу који ће обезбедити да долазеће генерације стичу ставове и имају знање неопходно за безбедно и одговорно учествовање у саобраћају.

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

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

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

Стратешки оквир безбедности саобраћаја на националном нивоу, који је од највеће важности за доношење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Града Сомбора за период 2022-2025. године, јесте Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период 2015-2020. године („Службени гласник РС”, број 64/2015). Важност националне Стратегије за јединице локалне самоуправе утврђена је Законом о безбедности саобраћаја на путевима, због тога што јединице локалне самоуправе имају обавезу да усагласе своје локалне стратегије са националном и као такве да их усвоје.

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

У систему безбедности саобраћаја велики део активности усмерава се ка превенцији саобраћајних незгода. Системски приступ у безбедности саобраћаја усмерен је ка спречавању саобраћајних незгода, односно



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

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

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

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



техничких мера, процену њиховог схватања и прихватања од стране учесника у саобраћају, али и за процену најефикаснијих модела едукације и јавног информисања који могу утицати на унапређење ових ставова. Ставови учесника у саобраћају представљају један од чинилаца стања безбедности саобраћаја који може да допринесе препознавању најефикаснијих мера унапређења.

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

Постојећа пракса у Републици Србији је да ставове учесника у саобраћају прати са националног нивоа Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије. Агенција је у досадашњем раду реализовала истраживања ставова ученика у саобраћају, при чему су резултати доступни за територијалне јединице према полицијским управама. Како би се што квалитетније дефинисало стање безбедности саобраћаја на нивоу државе, потребно је да се истраживања о ставовима спроводе на нивоу сваке локалне самоуправе, а не само на нивоу полицијских управа. На овај начин биле би препознате специфичности у понашању које грађани локалних самоуправа имају и у оквиру једне полицијске управе. Праћењем и објављивањем резултата истраживања могуће је поредити локалне самоуправе са суседним локалним самоуправама у њиховом округу/региону, али и рангирање у односу на све локалне самоуправе у држави.

Земље чланице Европске уније препознале су значај исправних ставова учесника у саобраћају о темама безбедности саобраћаја и успоставиле међународни пројекат под називом SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe).



2. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ГРАДУ СОМБОРУ

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

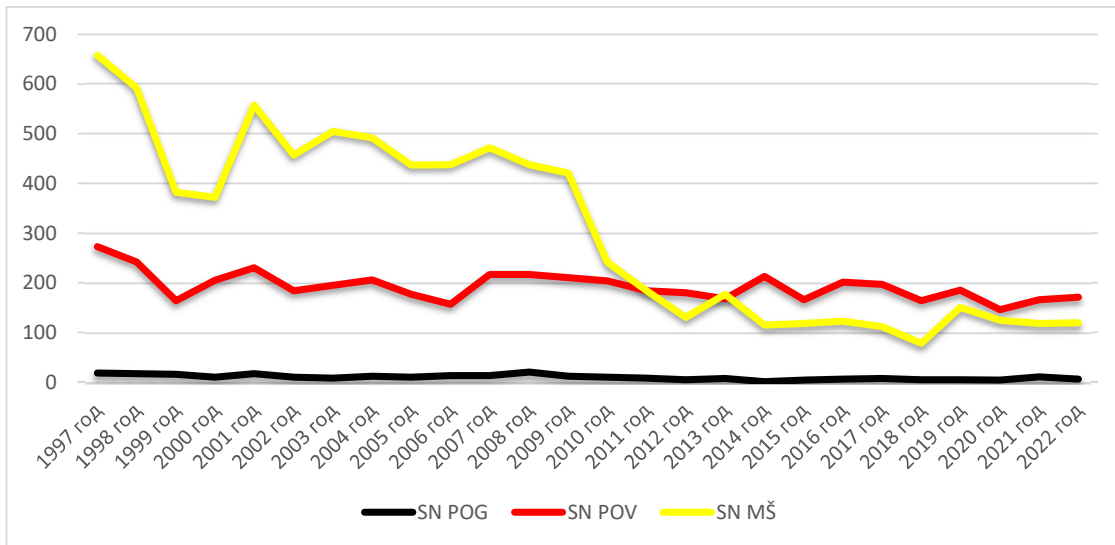


Праћење апсолутних показатеља безбедности саобраћаја (број и последице саобраћајних незгода) представља један од најчешће коришћених елемената за праћење стања безбедности саобраћаја на одређеном подручју, планирање мера и активности и праћење ефеката примењених мера. Имајући наведено у виду, извршена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



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

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



Слика 2.1. – Број саобраћајних незгода и последица

Са графика изнад се види да нема значајног тренда смањења саобраћајних незгода са погинулима и са повређенима, док постоји тренд смањења саобраћајних незгода са материјалном штетом.

У табели 2.1. приказано је стање безбедности саобраћаја у протекле 24 године (период од 1997. до 2022. године). У протекле 24 године на путевима Града Сомбора догодило се 13.291 саобраћајних незгода, највише са материјалном штетом 8.014, затим са повређенима 5.022 и у 255 саобраћајних незгода последица је била смрт учесника у саобраћају.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

Табела 2.1. Број саобраћајних незгода

Година	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
1997	18	273	291	658	949
1998	17	242	259	592	851
1999	16	164	180	382	562
2000	10	205	215	372	587
2001	17	230	247	558	805
2002	10	184	194	457	651
2003	8	195	203	505	708
2004	12	206	218	492	710
2005	10	177	187	437	624
2006	13	157	170	438	608
2007	13	217	230	472	702
2008	20	217	237	438	675
2009	12	210	222	421	643
2010	10	204	214	241	455
2011	8	184	192	184	376
2012	5	180	185	131	316
2013	7	168	175	177	352
2014	1	213	214	115	329
2015	4	166	170	118	288
2016	6	201	207	123	330
2017	7	197	204	112	316
2018	5	164	169	78	247
2019	5	185	190	151	341
2020	4	146	150	125	275
2021	11	166	177	118	295
2022	6	171	177	119	296
Укупно	255	5.022	5.277	8.014	13.291

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



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

Табела 2.2. Број страдалих учесника у саобраћају

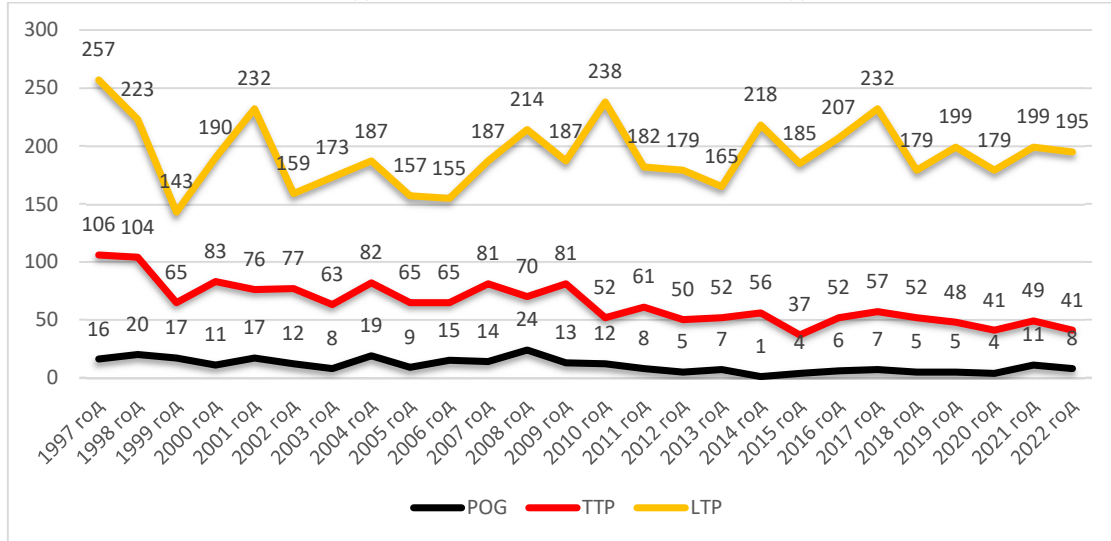
Година	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
1997	16	106	257	363	379
1998	20	104	223	327	347
1999	17	65	143	208	225
2000	11	83	190	273	284
2001	17	76	232	308	325
2002	12	77	159	236	248
2003	8	63	173	236	244
2004	19	82	187	269	288
2005	9	65	157	222	231
2006	15	65	155	220	235
2007	14	81	187	268	282
2008	24	70	214	284	308
2009	13	81	187	268	281
2010	12	52	238	290	302
2011	8	61	182	243	251
2012	5	50	179	229	234
2013	7	52	165	217	224
2014	1	56	218	274	275
2015	4	37	185	222	226
2016	6	52	207	259	265
2017	7	57	232	289	296
2018	5	52	179	231	236
2019	5	48	199	247	252
2020	4	41	179	220	224
2021	11	49	199	248	259
2022	8	41	195	236	244
Укупно	278	1.666	5.021	6.687	6.965

У табели 2.2. приказано је стање безбедности саобраћаја у протеклих 26 година (период од 1997. до 2022. године). Од 26 година од како се прате подаци о броју настрадалих у саобраћајним незгодама, 2014 година се може сматрати као најбезбеднија из разлога што је у тој години било најмање смртно страдалих учесника на путевима града Сомбора.

Најнеповољнија година када се посматра безбедност саобраћаја на путевима Града Сомбора била је 2008. година када је укупно 24 учесника у саобраћају изгубило живот. Година када је било највише тешких телесних повреда у саобраћајним незгодама је 1997. година, такође исте године је било највише саобраћајних незгода са лаким телесним повредама. Како би подаци били прегледнији представљени су на слици бр. 2.2.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027



Слика 2.2. – Број старадалих учесника у саобраћају

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

- Број пондера 85 за једно погинуло лице у саобраћају
- Број пондера 10 за једно тешко повређено лице у саобраћају
- Број пондера 1 за једно лако повређено лице у саобраћају



Слика 2.3. – Вредност пондера по годинама

Са слике изнад се може уочити и закључити да стање безбедности саобраћаја по годинама нема одређени континуитет, чињеница је да је тренд



кретања пондера стања безбедности саобраћаја гледано 26 године у назад у паду.

2.1. ВРЕМЕНСКА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

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

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

Временском анализом саобраћајних незгода добијају се информације у ком временском периоду се дешава највише саобраћајних незгода и са каквим последицама и према томе могу да се планирају превентивне и репресивне активности на нивоу општине. Када се анализирају саобраћајне незгоде у времену у којем су се дешавале, анализираће се период од 2014 до 2022 године, из ралога да се добије квалитетнији извештај.

2.1.1. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО МЕСЕЦИМА У ТОКУ ГОДИНЕ

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

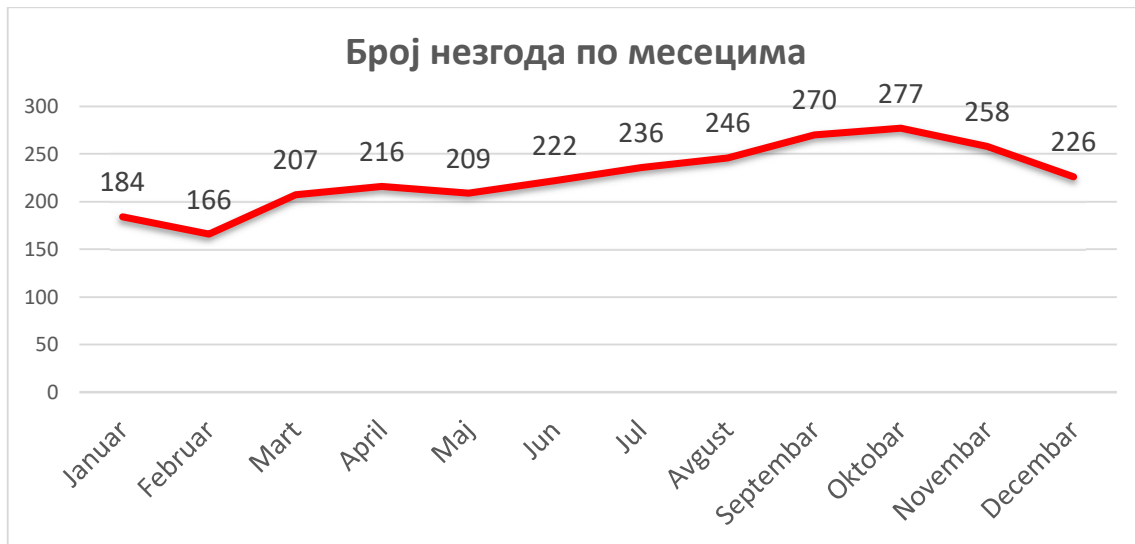
Табела 2.3. Број саобраћајних незгода по месецима у току године

Месец	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
Јануар	2	95	97	87	184
Фебруар	5	87	92	74	166
Март	3	122	125	82	207
Април	3	122	125	91	216
Мај	2	130	132	77	209
Јун	0	147	147	75	222
Јул	7	148	155	81	236
Август	6	139	145	101	246
Септембар	4	169	173	97	270
Октобар	7	172	179	98	277
Новембар	5	145	150	108	258
Децембар	5	133	138	88	226
Укупно	49	1.609	1.658	1.059	2.717

Из табеле 2.3. се може видети да је највише саобраћајних незгода било у мају октобру, највише незгода са повређенима било у октобру. Октобар је такође био месец када је било највише саобраћајних незгода са погинулим



лицама. На графику испод приказана је безбедност саобраћаја по месецима у току године.



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

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

2.1.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО ДАНИМА У ТОКУ НЕДЕЉЕ

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

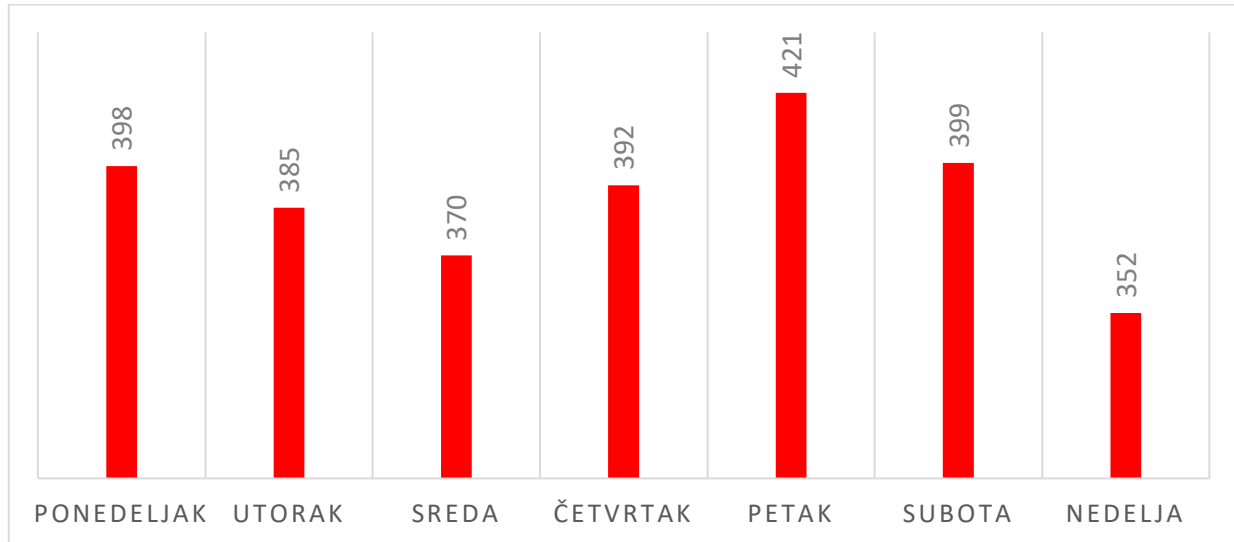
Табела 2.4. Број саобраћајних незгода и последица по данима у току недеље

Дан	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
Понедељак	2	248	250	148	398
Уторак	5	242	247	138	385
Среда	6	203	209	161	370
Четвртак	6	247	253	139	392
Петак	7	260	267	154	421
Субота	14	214	228	171	399
Недеља	9	195	204	148	352
Укупно	49	1.609	1.658	1.059	2.717

Из табеле 2.4. се може видети да је највише саобраћајних незгода било петком, такође и највише незгода са повређенима је било петком. Највише незгода са погинилим лицима било је суботом. Што значи да су дани викенда



најкритичнији гледајући стање безбедности саобраћаја. На графику испод приказана је безбедност саобраћаја по данима у току недеље.



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

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



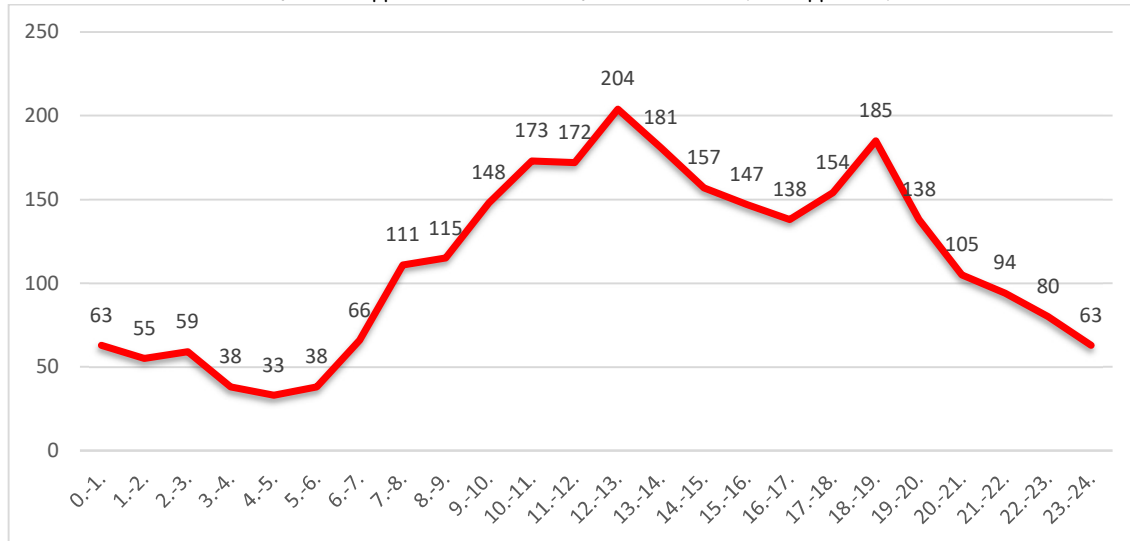
2.1.3. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО ЧАСОВИМА У ТОКУ ДАНА

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

Табела 2.5. Број саобраћајних незгода и последица у Граду Сомбору по часовима у току дана

Час	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
0-1	1	30	31	32	63
1-2	1	32	33	22	55
2-3	2	19	21	38	59
3-4	0	32	15	23	38
4-5	3	72	14	19	33
5-6	1	111	24	14	38
6-7	1	106	48	18	66
7-8	3	112	82	29	111
8-9	0	106	83	32	115
9-10	1	101	99	49	148
10-11	3	111	114	59	173
11-12	1	112	113	59	172
12-13	1	121	122	82	204
13-14	2	107	109	72	181
14-15	0	95	95	62	157
15-16	1	84	85	62	147
16-17	4	84	88	50	138
17-18	6	98	104	50	154
18-19	4	120	124	61	185
19-20	3	81	84	54	138
20-21	4	54	58	47	105
21-22	1	45	46	48	94
22-23	1	37	38	42	80
23-24	1	33	28	35	63
Укупно	49	1.609	1.658	1.059	2.717

Из табеле 2.5. се може видети да је највише саобраћајних незгода било у периодима од 12 до 13 часова у току дана, највише незгода са повређенима такође било у временском периоду од 12 до 13 часова, а највише саобраћајних незгода са погинулим лицима догодило се у временском периоду од 17 – 18 часа. На графику испод приказана је безбедност саобраћаја у по часовима у току дана.



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

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

2.2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПО СТАРОСНОЈ ДОБИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Поред наведених анализа постојећег стања, спроведена је и анализа саобраћајних незгода и њихових последица по старосној структури за период од 2014. до 2022. године.

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

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

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



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

Стара лица су рањиви учесници у саобраћају из разлога што су им кости мање еластичне (кртије) и склоне преломима, а повреде од којих се млађи људи лакше опорављају, за њих могу да буду фаталне. Такође, стара лица се често отежано и спорије крећу, имају слабије чуло вида и слуха, као и слабију процену удаљености и брзине возила.

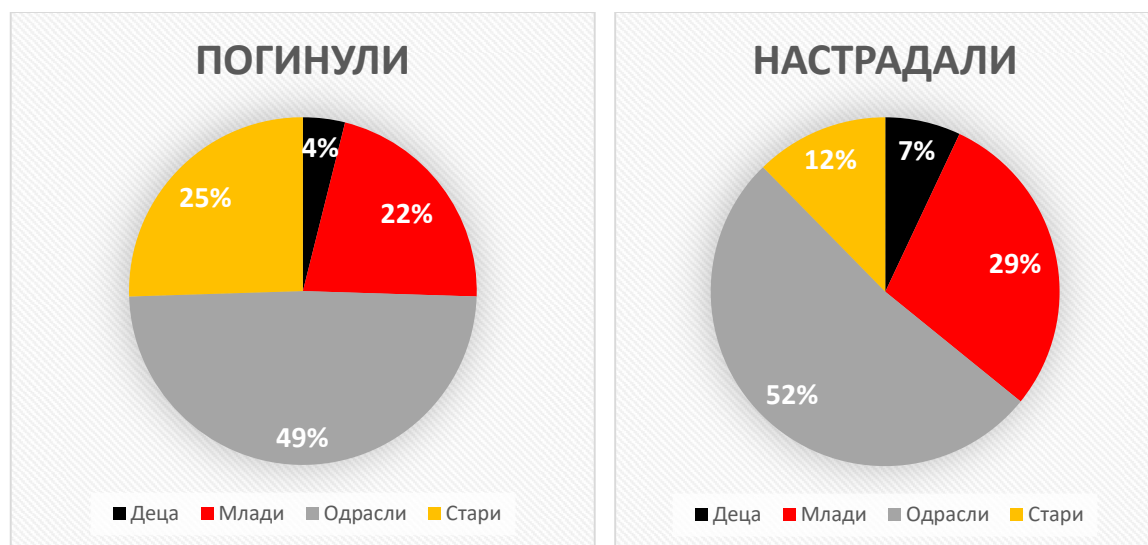
Страдање учесника у саобраћају по старосним категоријама је анализирано за последњих десет година на путевима Града Сомбора, и приказано у наредној табели.

Утабели 2.6. приказано је колико је учесника страдало по старосној доби на путевима Града Сомбора.

Табела 2.6. Страдали учесници у саобраћају по старосној доби

Старост учесника	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Деца	2	22	136	158	160
Млади	11	93	552	645	656
Одрасли	25	233	921	1154	1179
Стари	13	85	183	268	281
Укупно	51	433	1792	2225	2276

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



Слика 2.7. Страдали учесници у саобраћају по старосној доби`



Са слике број 2.7. се види да је од укупног броја погинулих учесника у саобраћају 29% су рањива категорија учесника у саобраћају, односно чине 19% настрадалих учесника у саобраћају. Наведена чињеница указује на то да су саобраћајне незгоде са рањивим категоријама у саобраћају ређе. Када су наведене чињенице о рањивим категоријама учесника у саобраћају, мисли се на рањиве категорије учесника у саобраћају по старосној доби.

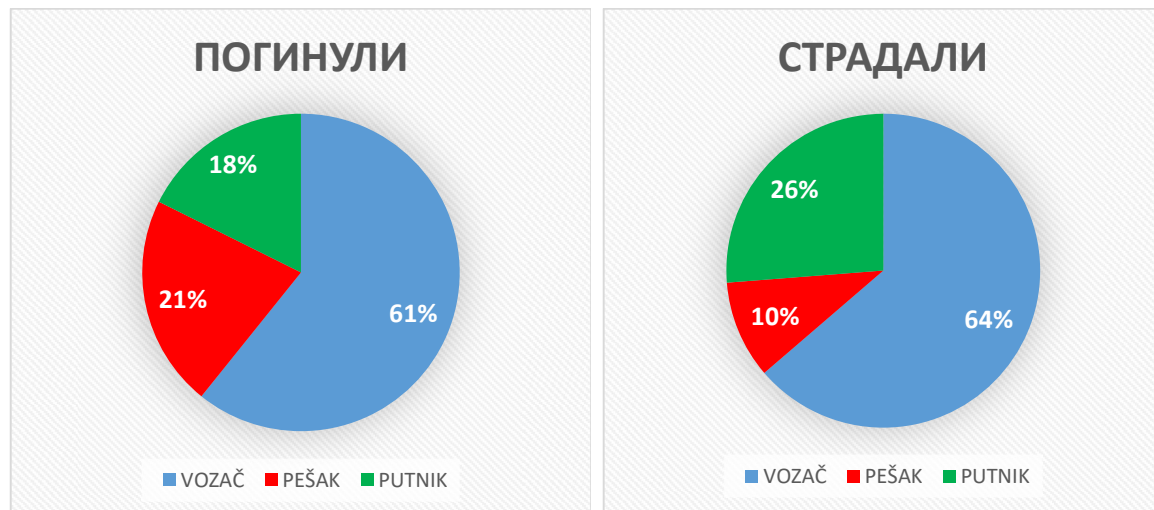
2.3. СВОЈСТВА СТРАДАЛИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

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

Табела 2.7. Настрадали учесници у саобраћају према својству

Својства учесника	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Пешак	31	292	1122	1414	1445
Путник	11	61	157	218	229
Возач	9	77	509	586	595
Укупно	51	433	1792	2225	2276

Када се гледају споменуте три категорије у саобраћају, најмање је смртно страдалих возача 9, путника укупно 11, пешака највише 31 смртно страдалих.



Слика 2.8. Настрадали учесници у саобраћају према својству

Са слике 2.8. може се закључити и још једном доказати да су пешаци рањиви учесници у саобраћају. На путевима Града Сомбора пешаци у броју страдалих чине 10%, а у броју погинулих 21%. Из наведеног се може закључити да када пешаци учествују у саобраћајним незгодама, те незгоде имају теже последице.



2.4. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ОДНОСУ НА КАТЕГОРИЈУ ВОЗИЛА

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

Табела 2.8. Саобраћајне незгоде по категоријама возила

Категорија возила	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
Аутобус	1,3%	0,6%	0,6%	1,2%	0,8%
Бицикл	17,3%	21,8%	21,7%	1,1%	14,6%
Мопед	0,0%	3,7%	3,6%	0,6%	2,6%
Мотоцикл	4,0%	2,7%	2,8%	0,4%	1,9%
Прикључно возило	9,3%	2,9%	3,1%	4,0%	3,4%
Путничко возило	50,7%	57,7%	57,5%	75,6%	63,7%
Радна машина	0,0%	0,3%	0,3%	0,6%	0,4%
Теретно возило	13,3%	8,0%	8,2%	14,2%	10,3%
Трактор	2,7%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%
Железничко возило	1,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%

Од наведених категорија возила за анализирани временски период у Граду Сомбору највише је смртно страдало у путничком возилу укупно 38, затим бицикл (13) и теретна возила (10). Како би се направила детаљнија анализа неопходно је упоредити колико возила има у Сомборма и колико људи је страдало у возилима и тако за сваку категорију возила. Све је то представљено у табели 2.9.

Табела 2.9. Саобраћајне незгоде по категоријама возила и заступљеност возила

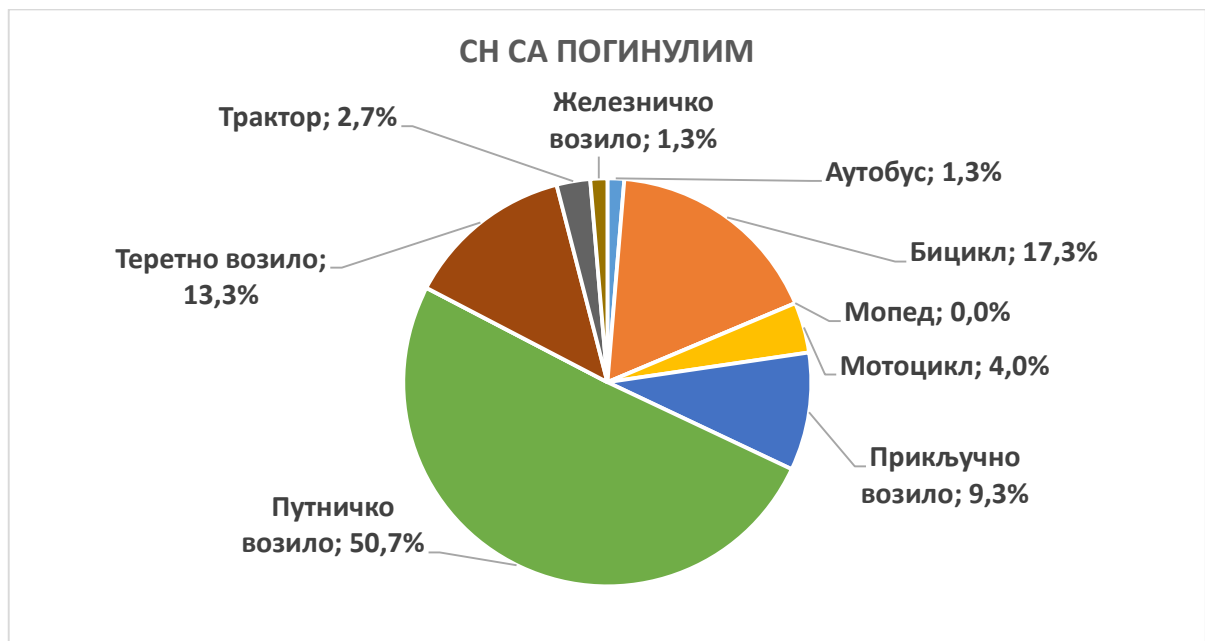
Категорија возила	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК	Удео у укупно регистрованим возилима
Аутобус	1,3%	0,6%	0,6%	1,2%	0,8%	0,3%
Бицикл	17,3%	21,8%	21,7%	1,1%	14,6%	непознато
Мопед	0,0%	3,7%	3,6%	0,6%	2,6%	3,1%
Мотоцикл	4,0%	2,7%	2,8%	0,4%	1,9%	1,6%
Прикључно возило	9,3%	2,9%	3,1%	4,0%	3,4%	5,5%
Путничко возило	50,7%	57,7%	57,5%	75,6%	63,7%	81,6%
Радна машина	0,0%	0,3%	0,3%	0,6%	0,4%	0,3%
Теретно возило	13,3%	8,0%	8,2%	14,2%	10,3%	7,6%
Трактор	2,7%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%	непознато
Железничко возило	1,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	непознато



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

- Од укупног броја саобраћајних незгода са погинулима, бицикли су учествовали са 17,3,7%, од укупног броја саобраћајних незгода учествују са 14,6%, тачан број бицикала у Граду Сомбору је непознат. Ова чињеница потврђује да су бициклисти рањиви учесници у саобраћају.
- Од укупног броја регистрованих возила мотоцикли чине 1,6%, док у укупном броју саобраћајних незгода учествују са 1,9%, са 4,0% учествују у броју погинулих. Мотоциклисти представљају угрожену групу у саобраћају.
- Од укупног броја саобраћајних незгода са погинулима, теретна возила су учествовала са 13,3%, од укупног броја саобраћајних незгода учествују са 10,3%, удео теретних возила у укупном броју регистрованих возила у Граду Сомбору износи 7,6%. Ова чињеница такође потврђује да спадају у угрожену групу у саобраћају.

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



Слика 2.9. Саобраћајне незгоде са погинулима по категоријама возила



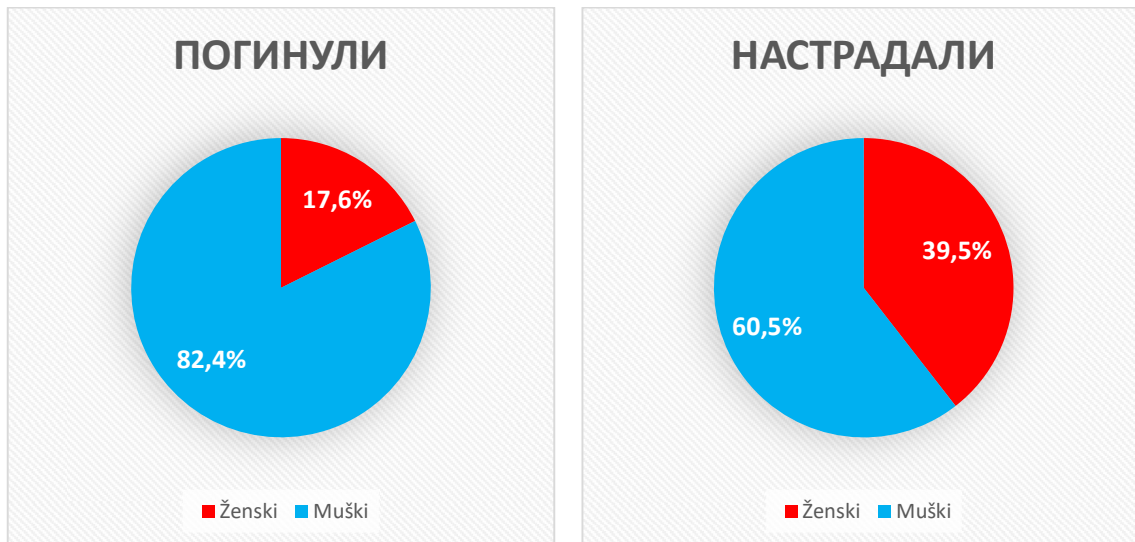
2.5. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕМА ПОЛУ УЧЕСНИКА

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

Табела 2.10. Настрадали учесници у саобраћају према полу

Пол	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Женски	9	165	725	890	899
Мушки	42	268	1067	1335	1377
Укупно	51	433	1792	2225	2276

Од укупно 51 погинула учесника у саобраћају 9 лица су женског пола, док је осталих 42 лица мушког пола.



Слика 2.10. Настрадали у саобраћају према полу

Са слике 2.10. се види да је од укупно смртно страдалих 17,6% чине жене, а преосталих 82,4% чине мушкарци. Када се посматрају настрадали види се да 39,5% чине жене, а 60,5% мушкарци.



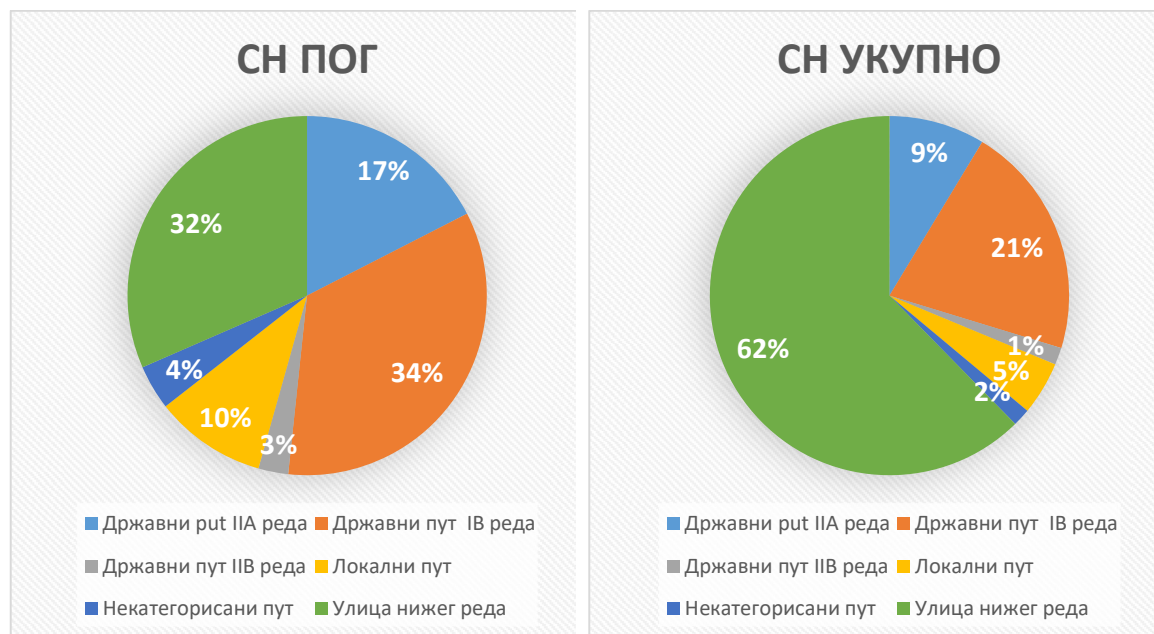
2.6. ПРОСТОРНА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Просторна анализа саобраћајних незгода спроведена је за период од 2015. до 2022. године. Саобраћајне незгоде које су се догађале у наведеном периоду у односу на категорију пута приказане су у табели 2.11.

Табела 2.11. Саобраћајне незгоде у односу на категорију пута

Категорија пута (од 2015)	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
Државни пут IIA реда	26	286	312	223	535
Државни пут IB реда	51	747	798	503	1301
Државни пут IIB реда	4	54	58	38	96
Локални пут	15	179	194	103	297
Некатегорисани пут	6	56	62	36	98
Улица нижег реда	47	2447	2494	1359	3853

Из табеле 2.11. се види да се највише саобраћајних незгода догодио на улицама нижег реда док је највише смртно страдалих учесника у саобраћају било на државном путу IB реда. Посматрајући путеве као државне и локалне свакако су државни путеви у сомбору много ризичнији за учеснике у саобраћају. Ова чињеница је битна из разлога што је за локалне путеве задужена Град Сомбор, а за државне путеве ЈП „Путеви Србије“. На слици 2.11. приказано је процентуално колико саобраћајних незгода се дешава на којим путевима.



Слика 2.11. Процент саобраћајних незгода у зависности од категорије пута



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

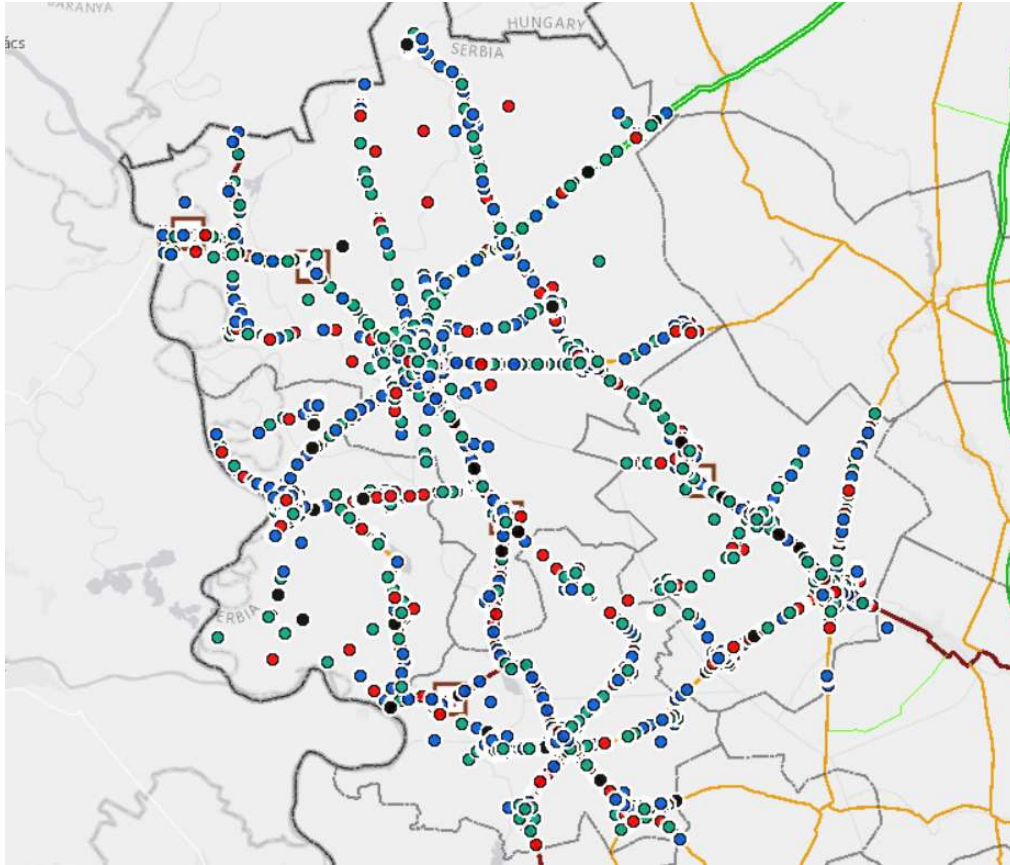
Са слике изнад се види да су саобраћајне незгоде које су се дешавале на државним путевима имале већу жестину односно теже последице у односу на укупан број саобраћајних незгода, док саобраћајне незгоде које се дешавају на локалним путевима имају лакше последице. Познато је да постоје четири фактора безбедности саобраћаја, а то су: Човек, Возило, пут и околина пута. Због наведеног Град Сомбор има потенцијал да унапреди безбедност саобраћаја на локалним путевима. У табели 2.12. приказано је број и последице саобраћајних незгода које су се догодиле у насељу и ван насеља за анализирани период од 2013 - 2022 године.

Табела 2.12. Саобраћајне незгоде у односу на насеље

	СН ПОГ	СН ПОВ	СН НАСТ	СН МШ	СН УК
У насељу	52	2121	2173	1456	3629
Ван насеља	71	717	788	500	1288
У насељу	42,3%	74,7%	73,4%	74,4%	73,8%
Ван насеља	57,7%	25,3%	26,6%	25,6%	26,2%

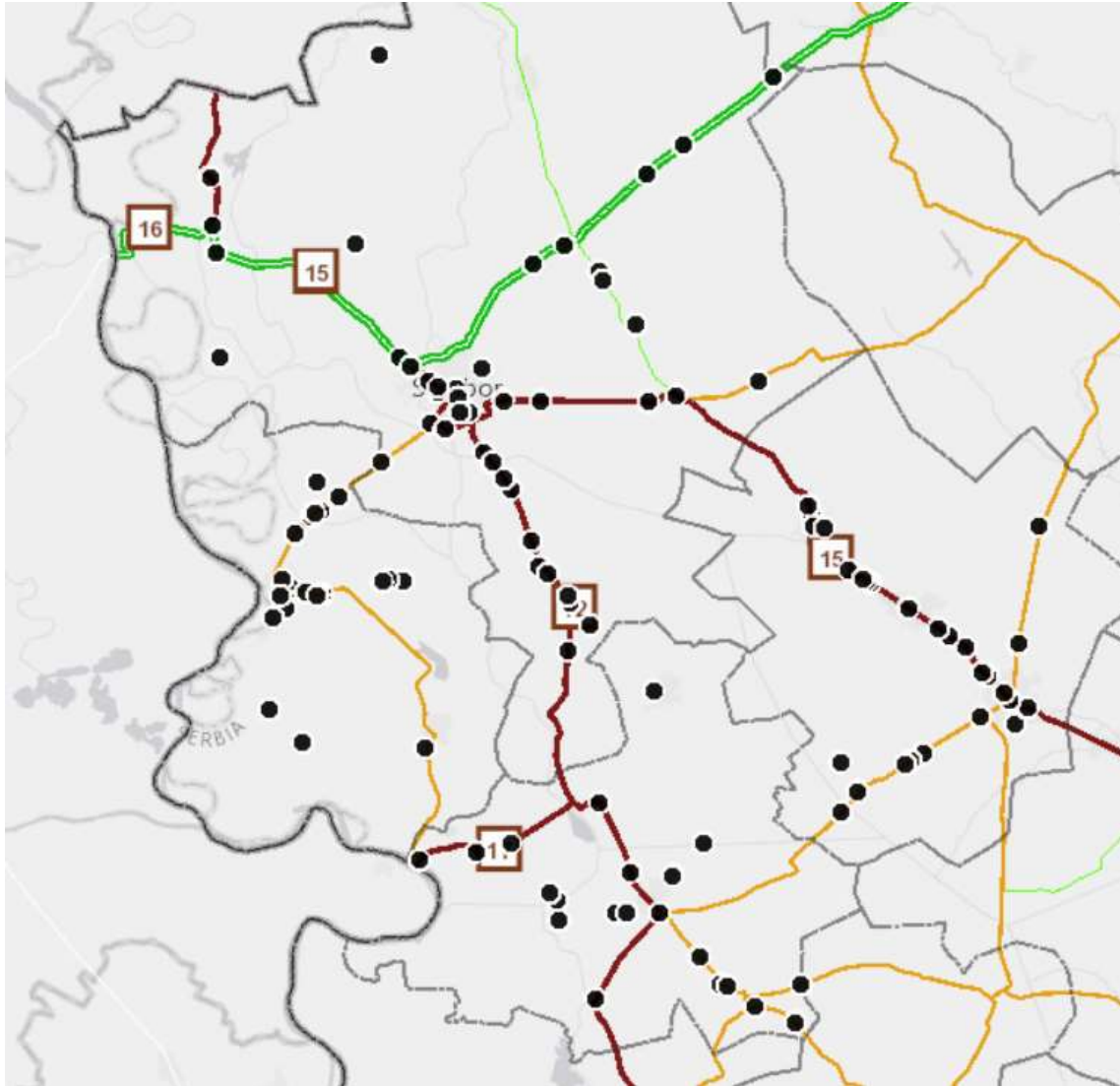
Из табеле се види да се велика већина саобраћајних незгода, са најтежим последицама догодила ван Сомбора.

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



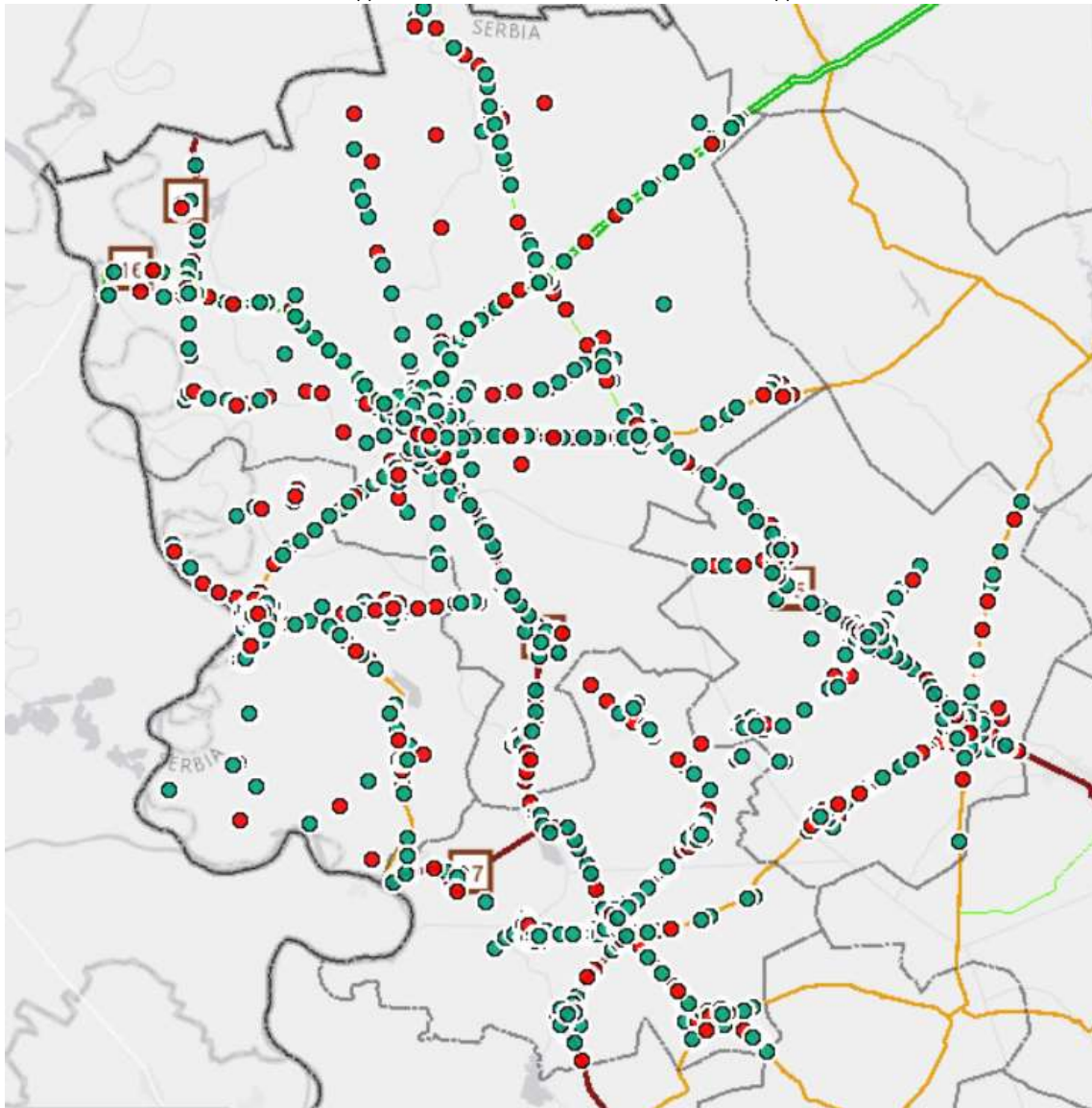
Слика 2.12. Просторна расподела саобраћајних незгода

На слици изнад, црне тачке представљају локације саобраћајних незгода са погинулим лицима, црвене тачке представљају локације саобраћајних незгода са повређенима који су претрпели тешке телесне повреде, зелене тачке представљају локације саобраћајних незгода са повређенима који су претрпели лаке телесне повреде, док плаве тачке представљају локације саобраћајних незгода са материјалном штетом. Највећи број саобраћајних незгода, догодио се у Сомборма и на државним путевима ван насеља. На слици 2.13. приказане су локације саобраћајних незгода које су за последицу имале погинула лица.



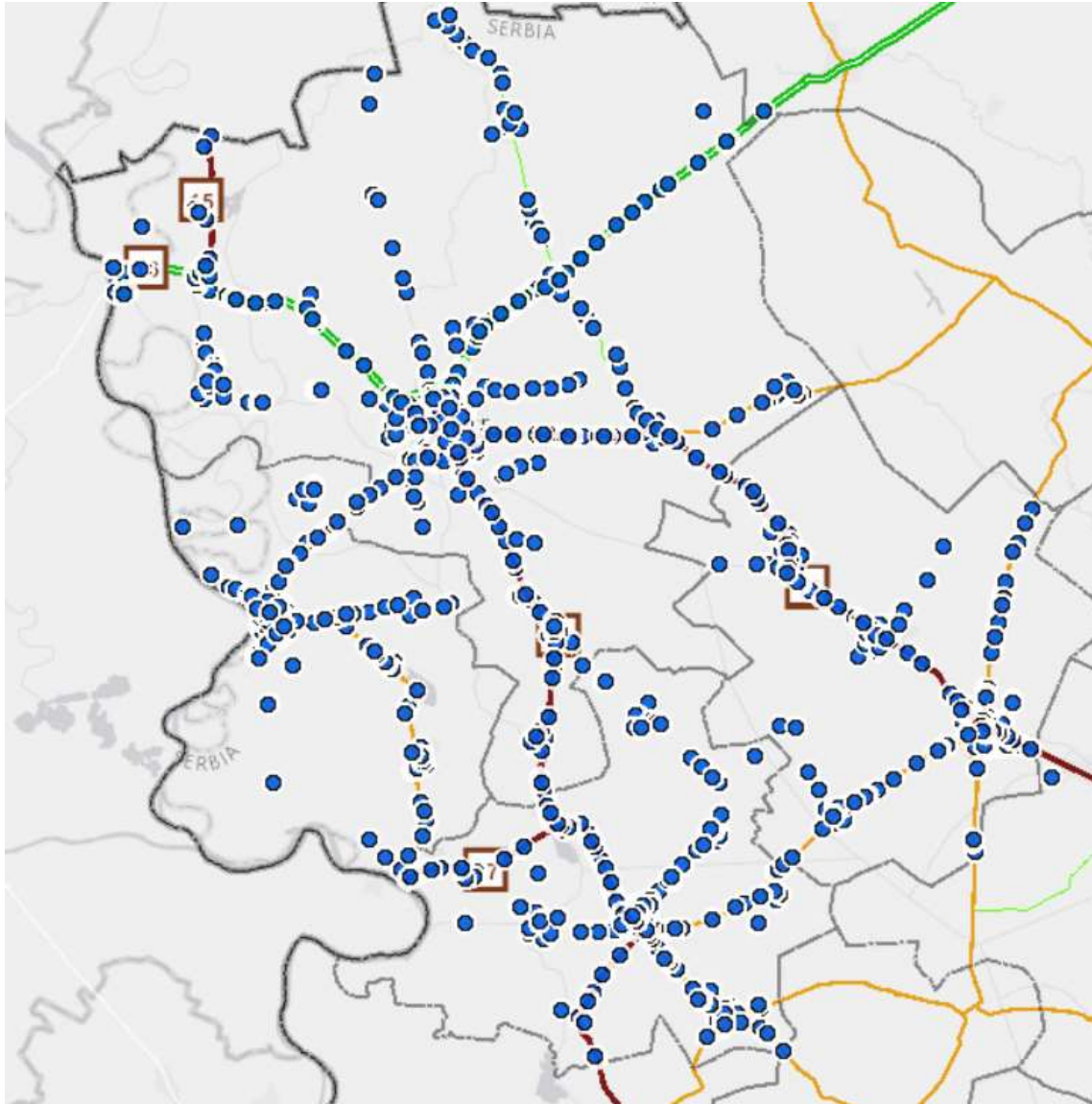
Слика 2.13. Просторна расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима

На слици 2.13. приказана је просторна расподела саобраћајних незгода за град Сомбор које су за последицу имале смрт учесника у саобраћају, за период 2013-2022 године. Са слике 2.13. може се уочити да је највећа дистрибуција саобраћајних незгода са погинулима лицима груписана на државном путевима, али евидентиран је и одређени број у насељеним местима.



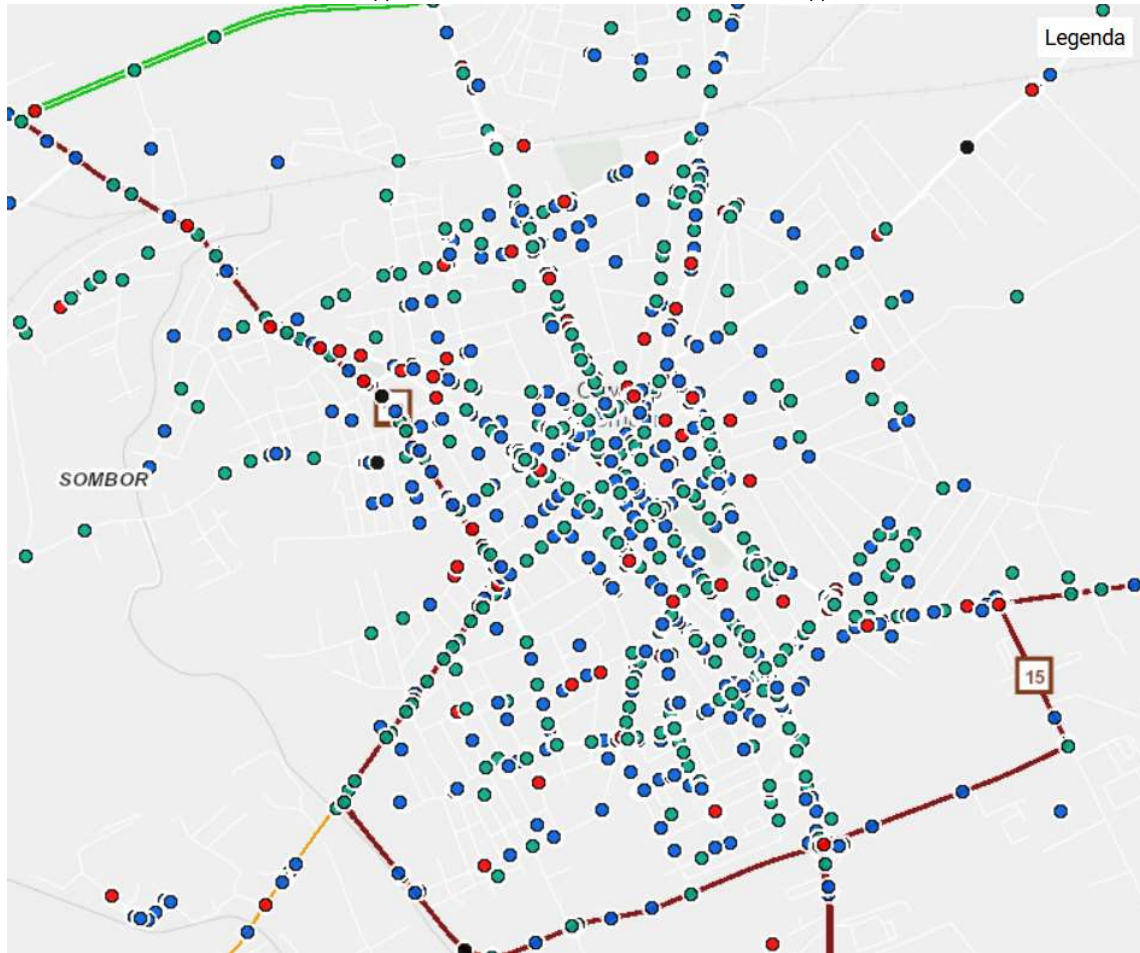
Слика 2.14. Просторна расподела саобраћајних незгода са повређенима

На слици 2.14. приказана је просторна расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима. Са слике 2.14. може се уочити да је највећа дистрибуција саобраћајних незгода са повређеним лицима груписана у насељеним местима, такође је евидентиран и одређени број на државним путевима



Слика 2.15. Просторна расподела саобраћајних незгода са материјалном штетом

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



Слика 2.16. Просторна расподела саобраћајних незгода са повређенима

На слици 2.16. приказана је просторна расподела саобраћајних незгода у Сомбору. Највећи број саобраћајних незгода унутар насељеног места се десило у центру Сомбора.



3. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Трошкови саобраћајних незгода

- бол и патња жртава саобраћајних незгода
- губитак квалитета живота жртава саобраћајних незгода
- некомпензована бол и недостатак жртве родбини
- изгубљена продуктивност
- трошкови оштећења возила и објеката
- трошкови здравствених услуга
- социјална давања
- трошкови поступања након саобраћајне незгоде (хитне службе)
- трошкови сахране,
- изгубљена добит,
- трошкови осигурања,
- трошкови радног места,
- правни трошкови,
- трошкови правосудних органа,
- трошкови спровођења санкција,
- трошкови услед временских губитака и др

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

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



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

повређених у саобраћајним незгодама на територији Града Сомбора, односно трошкови тих незгода по годинама.

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

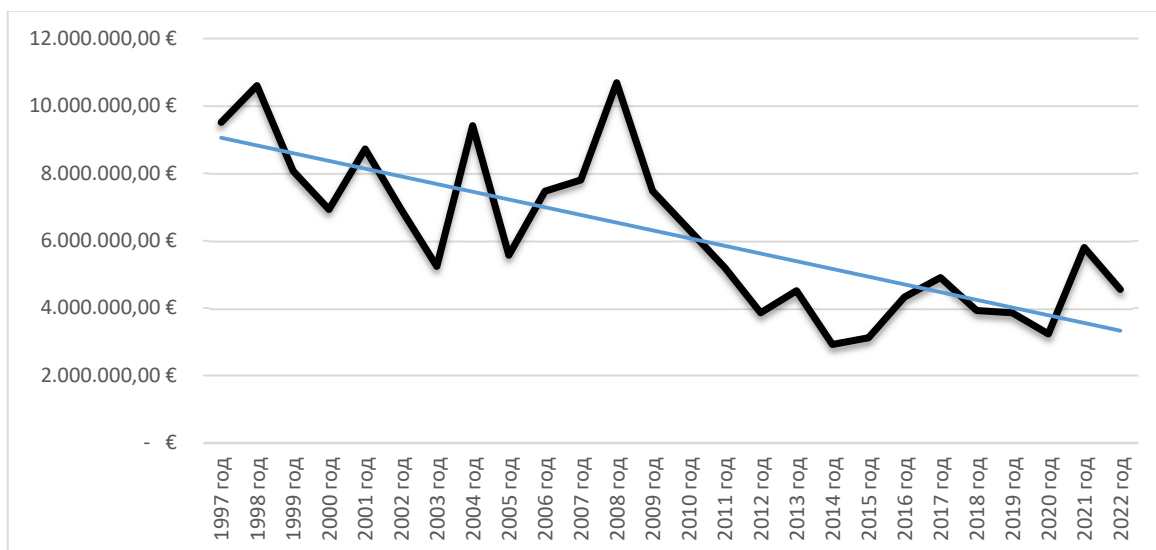
Година	Трошкови незгода са погинулим	Трошкови незгода са тешко повређеним	Трошкови незгода са лако повређеним	Укупно за годину
1997	5.077.072,00 €	3.613.964,00 €	817.517,00 €	9.508.553,00 €
1998	6.346.340,00 €	3.545.776,00 €	709.363,00 €	10.601.479,00 €
1999	5.394.389,00 €	2.216.110,00 €	454.883,00 €	8.065.382,00 €
2000	3.490.487,00 €	2.829.802,00 €	604.390,00 €	6.924.679,00 €
2001	5.394.389,00 €	2.591.144,00 €	737.992,00 €	8.723.525,00 €
2002	3.807.804,00 €	2.625.238,00 €	505.779,00 €	6.938.821,00 €
2003	2.538.536,00 €	2.147.922,00 €	550.313,00 €	5.236.771,00 €
2004	6.029.023,00 €	2.795.708,00 €	594.847,00 €	9.419.578,00 €
2005	2.855.853,00 €	2.216.110,00 €	499.417,00 €	5.571.380,00 €
2006	4.759.755,00 €	2.216.110,00 €	493.055,00 €	7.468.920,00 €
2007	4.442.438,00 €	2.761.614,00 €	594.847,00 €	7.798.899,00 €
2008	7.615.608,00 €	2.386.580,00 €	680.734,00 €	10.682.922,00 €
2009	4.125.121,00 €	2.761.614,00 €	594.847,00 €	7.481.582,00 €
2010	3.807.804,00 €	1.772.888,00 €	757.078,00 €	6.337.770,00 €
2011	2.538.536,00 €	2.079.734,00 €	578.942,00 €	5.197.212,00 €
2012	1.586.585,00 €	1.704.700,00 €	569.399,00 €	3.860.684,00 €
2013	2.221.219,00 €	1.772.888,00 €	524.865,00 €	4.518.972,00 €
2014	317.317,00 €	1.909.264,00 €	693.458,00 €	2.920.039,00 €
2015	1.269.268,00 €	1.261.478,00 €	588.485,00 €	3.119.231,00 €
2016	1.903.902,00 €	1.772.888,00 €	658.467,00 €	4.335.257,00 €
2017	2.221.219,00 €	1.943.358,00 €	737.992,00 €	4.902.569,00 €
2018	1.586.585,00 €	1.772.888,00 €	569.399,00 €	3.928.872,00 €
2019	1.586.585,00 €	1.636.512,00 €	633.019,00 €	3.856.116,00 €
2020	1.269.268,00 €	1.397.854,00 €	569.399,00 €	3.236.521,00 €
2021	3.490.487,00 €	1.670.606,00 €	633.019,00 €	5.794.112,00 €
2022	2.538.536,00 €	1.397.854,00 €	620.295,00 €	4.556.685,00 €
Укупно:	88.214.126,00 €	56.800.604,00 €	15.971.801,00 €	160.986.531,00 €

Од 1997. до 2022. године саобраћајне незгоде у Граду Сомбору су по наведеној методологији коштале 160.986.531,00 €. Од тога трошкови незгода са погинулим лицима за посматрани временски период износе 88.214.126,00€, трошкови тешких телесних повреда износе 56.800.604,00€, а лаких 15.971.801,00 €. На слици 3.1. приказан је процентуални удео трошкова за погинуле, тешко повређене и лако повређене у укупним трошковима.



Слика 3.1. - Графички приказ удела трошкова саобраћајних незгода

Са слике 3.1. се види да посматрано са економске стране саобраћајних незгода, трошкови незгода са лако повређенима највише учествују у укупним трошковима саобраћајних незгода на територији Града Сомбора и то 55% од укупних трошкова саобраћајних незгода. Ова чињеница нам говори да, поред моралне обавезе да се бавимо унапређењем безбедности саобраћаја, улагање у унапређење безбедности саобраћаја је веома економски оправдана инвестиција. На слици 3.2. приказано је кретање трошкова саобраћајних незгода на територији Града Сомбора у наведеном периоду у последње 24 године.



Слика 3.2. Графички приказ кретања трошкова саобраћајних незгода



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

Са слике 3.2. се види да су у протекле 24 године најмањи трошкови саобраћајних незгода били 2014. године. Највећи трошкови су били 2008. године када је на путевима Града Сомбора било највише страдалих учесника у саобраћају.



4. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

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

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

Да би се подигао ниво безбедности саобраћаја, неопходна су и финансијска средства, па је неопходно обезбедити извор финансирања безбедности саобраћаја. Најважнија подршка за функционисање сигурног извора финансирања послова безбедности саобраћаја, на нивоу сваке локалне самоуправе, обезбеђена је Законом о безбедности саобраћаја на путевима из 2009. године („Сл. гласник РС“ број 41/09). У поменутом Закону дефинисана је расподела новчаних средстава од наплаћених новчаних казни на територији локалне самоуправе на којој је прекршај и учињен. Висина прихода од наплаћених новчаних казни која остаје у локалној самоуправи (не иде у републички буџет) износи 30% од укупног износа средстава од наплаћених новчаних казни. Од овог износа 50% је намењено унапређењу безбедности путне инфраструктуре, а других 50% конкретним активностима за унапређење безбедности саобраћаја, односно за:



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

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

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



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

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

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



5. СТЕПЕН УГРОЖЕНОСТИ У САОБРАЋАЈУ

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

Степен угрожености у саобраћају се утврђује према:

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

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

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

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

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

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

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



Математичке формуле за израчунавање изабраних показатеља дате су у наставку.

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима:

$$JPCN_{\text{нас}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{нас}}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000 \quad CP_{\text{нас}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{нас}}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја саобраћајних незгода са погинулим лицима:

$$JPCN_{\text{пог}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{пог}}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000 \quad CP_{\text{пог}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{пог}}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја погинулих лица:

$$JPC_{\text{ПОГ}} = \frac{\text{Бр. ПОГ}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000 \quad CP_{\text{ПОГ}} = \frac{\text{Бр. ПОГ}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја погинулих и тешко повређених лица:

$$JPC_{\text{п+то}} = \frac{\text{Бр. ПОГ} + \text{Бр. ТТП}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000 \quad CP_{\text{п+тп}} = \frac{\text{Бр. ПОГ} + \text{Бр. ТТП}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу пондерисаног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама:

$$JPC_{\text{БН}} = \frac{\text{ЛТП} \times \text{П1} + \text{ТТП} \times \text{П2} + \text{ПОГ} \times \text{П3}}{\text{Бр. становника}} \times 10.000$$

$$CP_{\text{БН}} = \frac{\text{ЛТП} \times \text{П1} + \text{ТТП} \times \text{П2} + \text{ПОГ} \times \text{П3}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 1.000$$

где су П1, П2 и П3 коефицијенти (пондери) који имају вредности: П1=1, П2=13 и П3=99. Вредности пондера су објављене од стране Британског министарства за транспорт.



Табела 5.1. Број и последице саобраћајних незгода Град Сомбор за 2017-2022. годину

Град Сомбор	Укупно СН	СН са настрадалима	СН са повређеним	СН са погинулим	ПОГ	ТПП	ЛТП
2017. година	112	204	197	7	7	57	232
2018. година	78	169	164	5	5	52	179
2019. година	151	190	185	5	5	48	199
2020. година	125	150	146	4	4	41	179
2021. година	118	177	166	11	11	49	199
2022. година	119	177	171	6	8	41	195

Табела 5.2. Вредности јавних и саобраћајних ризика страдања Град Сомбор за 2016-2021. годину

Град Сомбор	ЈПБН	СПБН	ЈР ПОГ	СР ПОГ	ЈР П+Т	СР П+Т	ЈР (СНпог)	СР (СНпог)	ЈР (СНнас)	СР (СНнас)
2017.год.	235,3	72,6	9,9	3,1	90,4	27,9	9,9	3,1	288,1	88,9
2018.год.	190,6	58,8	7,1	2,2	80,5	24,8	7,1	2,2	238,6	73,7
2019.год.	186,1	57,5	7,1	2,2	74,8	23,1	7,1	2,2	268,3	82,8
2020.год.	156,5	48,3	5,6	1,7	63,5	19,6	5,6	1,7	211,8	65,4
2021.год.	271,8	83,9	15,5	4,8	84,7	26,2	15,5	4,8	249,9	77,2
2022.год.	214,6	66,3	11,3	3,5	69,2	21,4	8,5	2,6	249,9	77,2

Вредности јавног ризика су подељене на следећи начин:

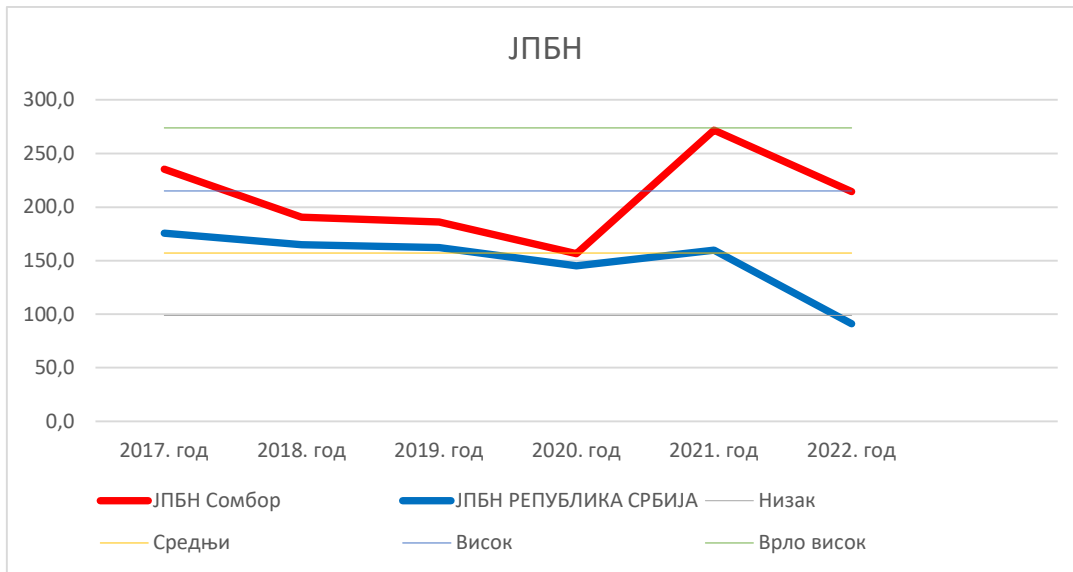
- Врло низак до 98;
- Низак од 98 до 157;
- Средњи од 157 до 215;
- Висок од 215 до 274 и
- Врло висок више од 274

Вредности саобраћајног ризика су подељене на следећи начин:

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

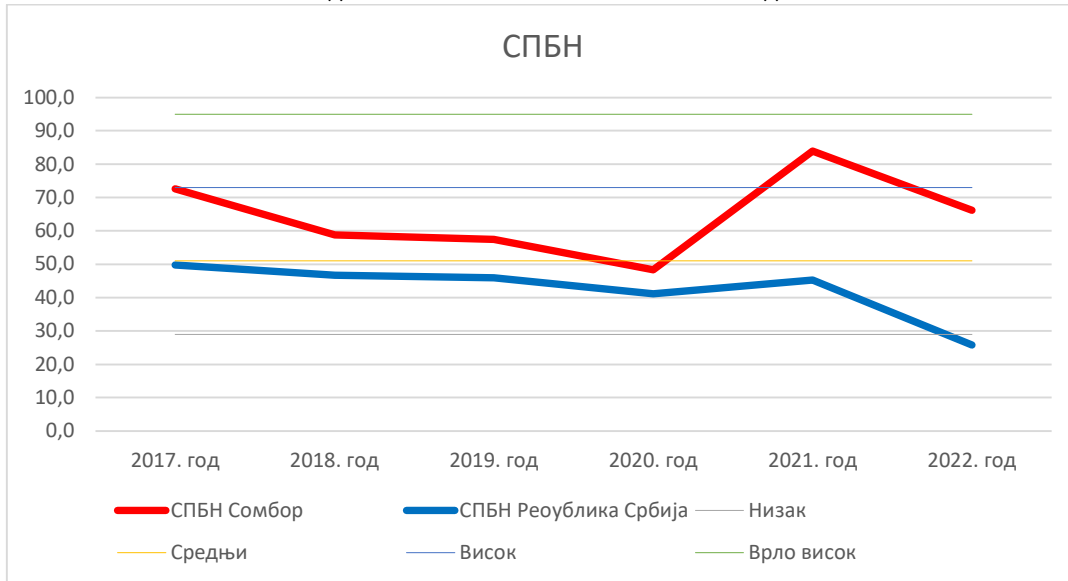


Ако упоредимо вредности пондерисаног јавног и саобраћајног ризика страдања из табеле 8.2. можемо закључити да су вредности највеће за 2021. годину, док је најбезбеднија 2020. година. Вредности током година стално варирају што намеће закључак да још увек није изграђен, односно успостављен заштитни систем управљања безбедношћу саобраћаја на територији Град Сомбор.



Слика 5.1. Вредност јавног ризика по годинама

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



Слика 5.2. Вредност саобраћајног ризика по годинама

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

У Граду Сомбору и јавни и саобраћајни ризик је био већи у односу на републички просек, то је један од основних показатеља да постоји простор да се значајно унапреди безбедност саобраћаја на територији града Сомбора.



6. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

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

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

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

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



саобраћајне полиције на путу, односно лице које прикупља податке о индикаторима не утиче на промену понашања учесника у саобраћају.

Индикатори перформанси безбедности саобраћаја за град Сомбор биће приказани на основу података за Полицијску управу Сомбор којој припада и Град Сомбор. Приказивање индикатора на ширем подручју од подручја града може да се оправда на тај на чин што су државни путеви који пролазе кроз град Сомбор транзитни, а и већина становника Сомбора су на дневној миграцији.

У табели 6.1. приказани су вредност индикатора и вредност циљаних вредности за 2027. годину за сваки индикатор појединачно.

Табела 6.1 . Вредност индикатора и граничне вредности

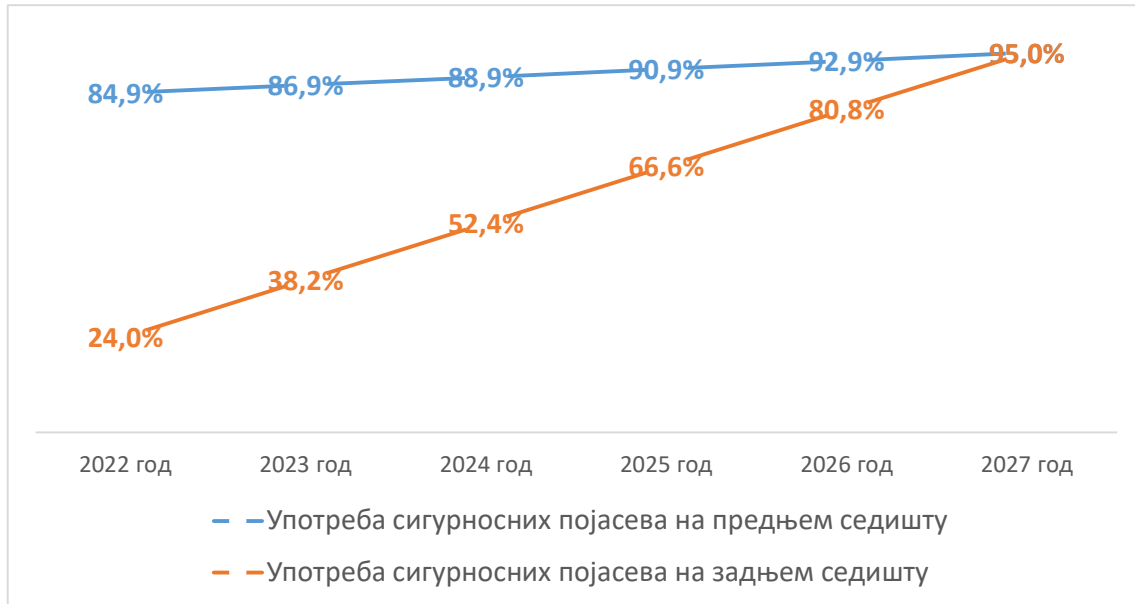
Индикатори	Вредност индикатора за Сомбор	Циљ за 2027. годину
Употреба сигурносних појасева на предњем седишту	84,9%	$\geq 95\%$
Употреба сигурносних појасева на задњем седишту	24,0%	$\geq 95\%$
Употреба дечијих заштитних система за децу до 3 године	82,1%	$\geq 95\%$
Употреба дечијих заштитних система за децу од 4 до 12 година	76,3%	$\geq 95\%$
Возачи који користе мобилни телефон	3,2%	$<1\%$
Пешаци који прелазе улицу ван обележеног пешачког прелаза	23,2%	$<5\%$
Пролазак пешака на црвено светло семафора	10,8%	$=0\%$

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

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

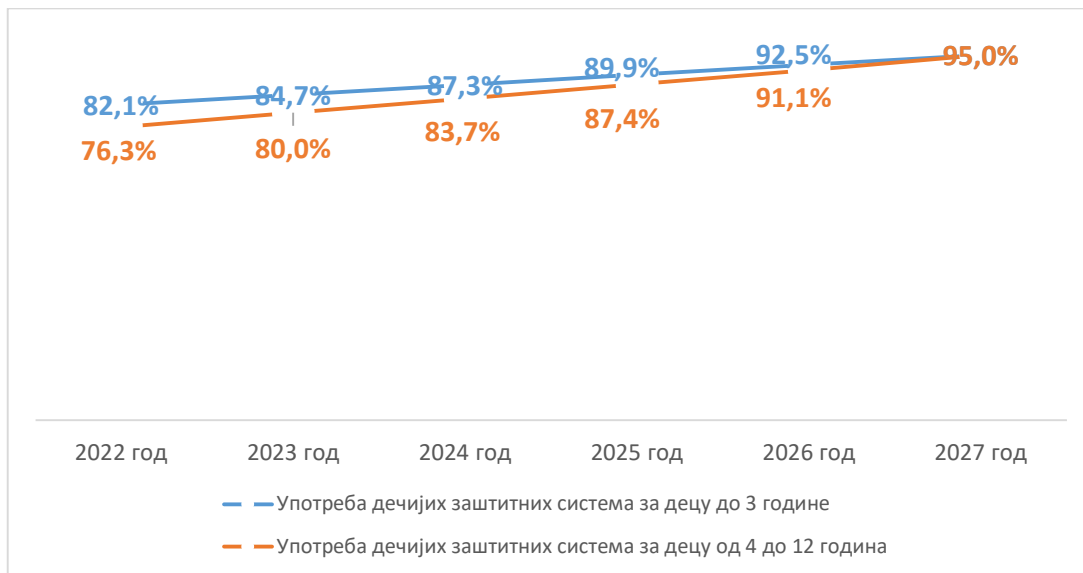


На слици 6.1. приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за проценат коришћења сигурносног појаса на предњем седишту, проценат коришћења сигурносног појаса на задњем седишту за општину Сомбор.



Слика 6.1. Циљеви индикатора за употребу сигурносних појасева

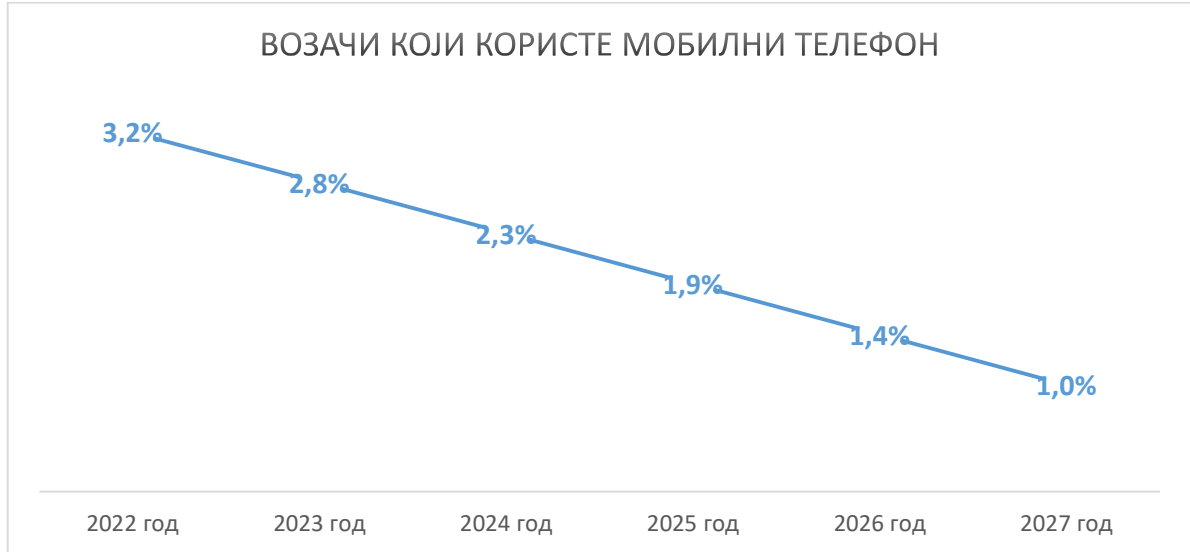
На слици 6.2. приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за проценат коришћења дечијих сигурносних система за децу узраста до 3 године, као и за децу узраста од 4 до 12 година за општину Сомбор.



Слика 6.2. Циљеви индикатора за употребу дечијих сигурносних система

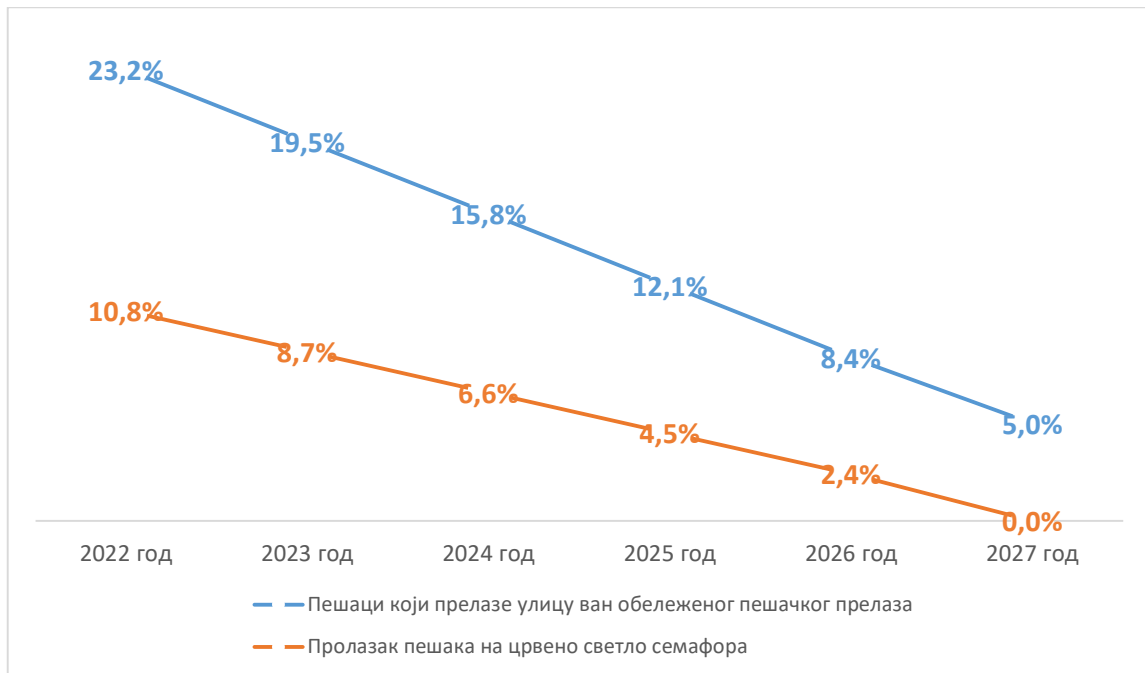


На слици 6.3. приказан је график који приказује достизање циљева за индикаторе за возаче који користе мобилни телефон на територији Града Сомбора.



Слика 6.3. Циљеви индикатора за возаче који користе мобилни телефон

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



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



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

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

1. државе које су прихватиле да се може управљати безбедношћу саобраћаја, изградиле организован заштитни систем и успешно спроводе управљање у пракси, непрестано смањујући број настрадалих (Велика Британија, Шведска, Холандија, Норвешка итд.),

2. државе које начелно прихватају идеју о могућностима смањивања броја настрадалих у саобраћају, али нису изградиле снажан заштитни систем, не успевају да управљају безбедношћу саобраћаја, па бележе велике осцилације у броју настрадалих (Србија, Хрватска, Македонија, Црна Гора, Босна и Херцеговина, Румунија, Бугарска итд.)

3. државе које још нису ни прихватиле идеју о управљању безбедношћу саобраћаја (већина држава са афричког континента, Индија итд.).

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

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



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027



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

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

На основу статистичких података о узроцима саобраћајних незгода, утицај пута на настанак саобраћајних незгода са погинулим лицима у Републици Србији евидентиран је код мање од 1% случајева. Имајући у виду да се у развијеним државама Европе (Шведска, Француска, Норвешка итд.) пут као



основни или доприносећи узрок саобраћајне незгоде појављује у више од 20% саобраћајних незгода, то упућује на закључак да се утицај пута на настанак саобраћајних незгода у Републици Србији не евидентира на одговарајући начин. У циљу прецизног сагледавања утицаја пута на настанак саобраћајних незгода неопходно је у наредном периоду унапредити поступак и квалитет прикупљања и ажурирања података о узроцима саобраћајних незгода и факторима који доприносе настанку саобраћајних незгода.

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

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

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

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

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



8. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

Амбиција	Постати једна од најуспешнијих локалних самоуправа у области безбедности саобраћаја у Републици Србији, односно локална самоуправа која бележи најмањи јавни и саобраћајни ризик страдања на путевима у Републици Србији.
Мисија	Успоставити стабилан систем безбедности саобраћаја у Граду Сомбору који ће омогућити успешно управљање безбедношћу саобраћаја.
Визија	Друмски саобраћај без погинулих, са знатно мање повређених и знатно мањим трошковима саобраћајних незгода.
Циљеви	Доношење стратегије треба да омогући успостављање система управљања безбедношћу саобраћаја до 2027. године и омогућити следеће: <ul style="list-style-type: none">• Да нема погинулих учесника у саобраћају на путевима у Граду Сомбору;• Да број тешко повређених у саобраћајним незгодама на путевима у Граду Сомбору годишње буде максимално 26;• Да нема тешко повређене деце у саобраћајним незгодама у Граду Сомбору;• Да се преполови број лако повређених у саобраћајним незгодама на путевима у Града Сомбора у 2027. години у односу на 2020 годину;• Да се преполове укупни годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Граду Сомбору у 2027. години у односу на 2022. годину.

Процена броја погинулих и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале смрт учесника у саобраћају на територији Града Сомбора до 2027. године приказани су на слици 8.1. и слици 8.2.

Циљ је да у Граду Сомбору у циљној 2027. години нема смртно страдалих учесника у саобраћајним незгодама. Уколико се оствари процена да не буде смртно страдалих учесника у саобраћајним незгодама, то значи да би се спасило 15 живота, док би се са економског аспекта оствариле уштеде од 4.759.755,00 € што је утврђено по раније дефинисаној методологији.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027



Слика 8.1. Процена броја погинулих



Слика 8.2. Процена трошкова саобраћајних незгода са погинулим лицима

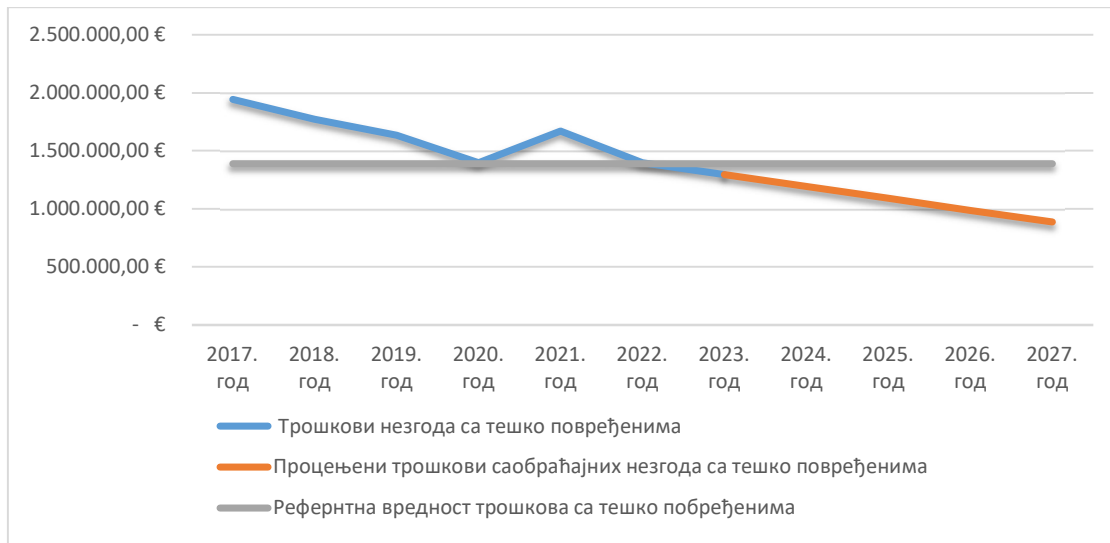
Процена броја тешко повређених и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале тешко повређене учеснике у саобраћају на територији Града Сомбора до 2027. године приказани су на слици 8.3 и слици 8.4. Година када је на путевима Града Сомбора било најмање тешко повређених је 2015. година укупно је те године 37 учесника у саобраћајним незгодама задобило тешке телесне повреде. Из наведеног се поставља реални циљ да до 2027. године на путевима Града Сомбора буде највише 26 учесника у саобраћајним незгодама са тешким повредама. Уколико се оствари наведени циљ, то значи да неће доћи до нових 44 тешких телесних повреда, а на тај начин смањиће се трошкови саобраћајних незгода за 1.500.136,00 €



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

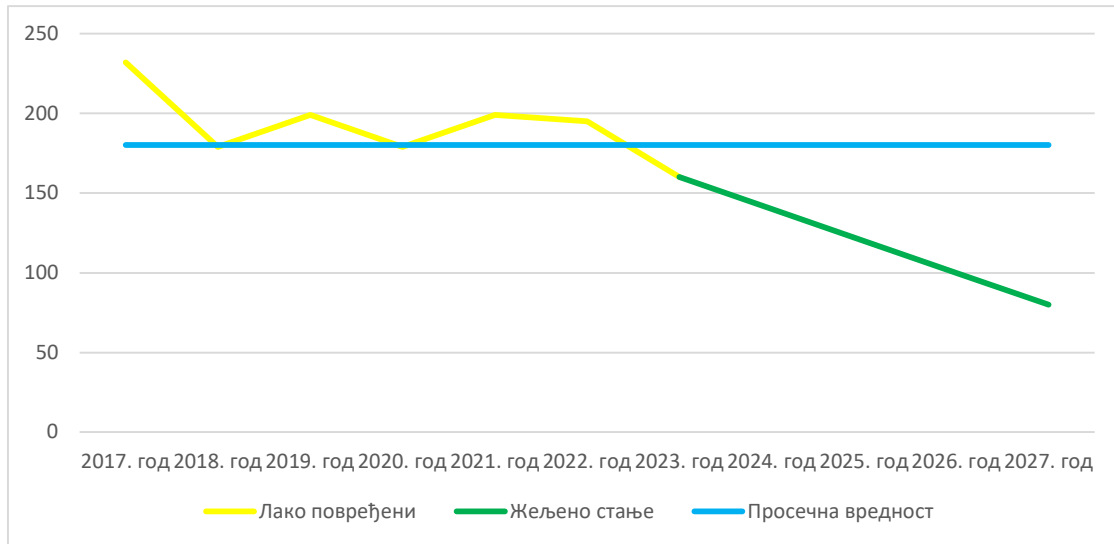


Слика 8.3. Процена броја тешко повређених

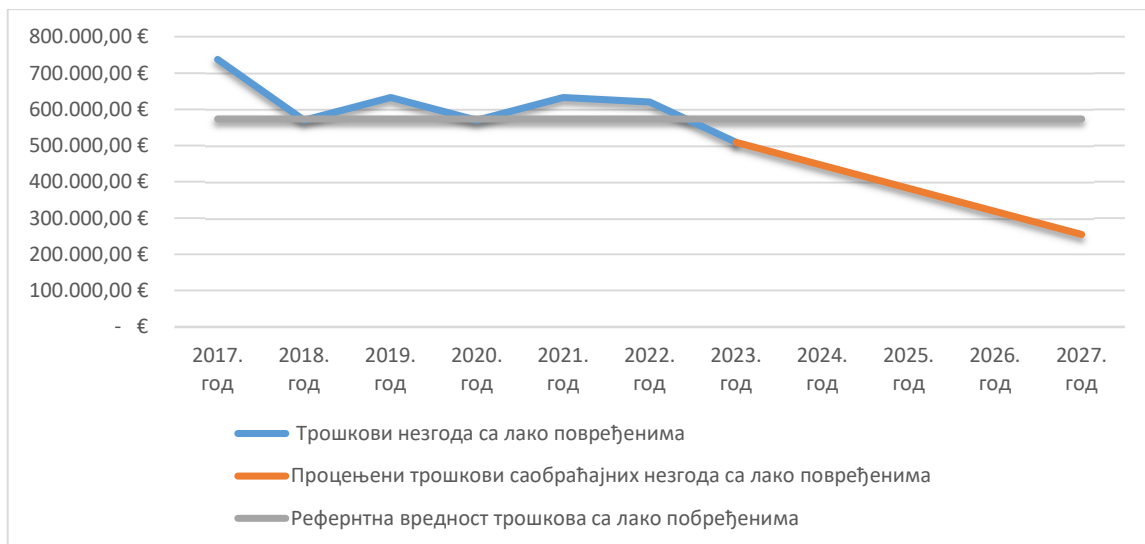


Слика 8.4. Процена трошкова у еврима саобраћајних незгода са тешко повређеним лицима

Процена броја лако повређених и трошкови саобраћајних незгода које би за исход имале лако повређене учеснике у саобраћају на територији Града Сомбора до 2027. године приказани су на слици 8.5. и слици 8.6. Процена је да се сваке године смањује број лако повређених учесника у саобраћају до 2027. године када је циљ да не буде више од 80 учесника у саобраћају са лаким телесним повредама. Број лаких телесних повреда смањио би се за 400, чиме би се уштедело 1.272.400,00 €



Слика 8.5. Процена броја лако повређених



Слика 8.6. Процена трошкова саобраћајних незгода са лако повређеним лицима

На слици 8.7. приказана је процена уштеде у саобраћајним незгодама до 2027. године на путевима Града Сомбора. Процена уштеда је значајан уколико се остваре зацртани циљеви који су дефинисани овом Стратегијом.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027



Слика 8.7. Процена трошкова саобраћајних незгода

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



**Уколико се
оставере
циљеви
Стратегије они
ће за резултат
имати следеће**

- Спашених 15 људских живота
- 44 особа без тешких телесних повреда у саобраћајним незгодама
- 400 особа без лаких телесних повреда у саобраћајним незгодама
- 7.214.974,00 евра мање тошкова саобраћајних незгода на путевима Града Сомбора



9. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА

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



9.1. ПРВИ СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

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

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



9.2. ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

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

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

Проблеми безбедности саобраћаја у Граду Сомбору у вези са безбедношћу путева су:

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

9.3. ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности возила су:

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

Проблеми безбедности саобраћаја у Граду Сомбору у вези са безбедношћу возила су:

- недовољно знање учесника у саобраћају о величини утицаја које возило има у безбедности саобраћаја,
- недовољна свест учесника у саобраћају колико недостаци на возилу могу да угрозе безбедност саобраћаја,



- мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила,
- недоследно спровођење прописа и процедура везаних за контролу техничке исправности возила,
- неодговарајуће одржавање техничке исправности возила,
- велики број неосветљених и неозначених возила у саобраћају (теретна возила, мопеди, бицикли).

9.4. ЧЕТВРТИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

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

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

Проблеми безбедности саобраћаја у Граду Сомбору у вези са учесницима у саобраћају су:

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

Истраживањем ставова (анкетирањем) учесника у саобраћају на територији Града Сомбора препознати су следећи проблеми:

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

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

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



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

9.5. ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Основне смернице у подручју унапређења деловања након саобраћајне незгоде су:

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

Проблеми препознати у деловању након саобраћајних незгода у Граду Сомбору су:

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



10. НАЧЕЛА





Начело заштите деце

- Деца уживају посебну заштиту у саобраћају. Приликом деловања у систему безбедности саобраћаја, безбедност деце је први приоритет и деца никад не могу бити одговорна за своје страдање у саобраћају.

Начело заштите младих

- Безбедност младих у саобраћају прати се са посебном пажњом. Ради безбедности младих предузимају се посебне мере и млади се сматрају као ризична категорија учесника у саобраћају.

Начело смањења аутономије воље учесника у саобраћају

- Путеви и возила треба да буду такви да спрече доношење погрешних одлука учесника у саобраћају.

Начело опраштања

- Путеви, возила и понашање учесника у саобраћају треба да буду такви да ублаже последице грешке другог учесника у саобраћају.

Управљање засновано на реалним подацима

- Избор мера, праћење и оцена ефеката у систему безбедности саобраћаја заснивају се на подацима о незгодама, повређеним и погинулим лицима, индикаторима безбедности саобраћаја и другим релевантним подацима који пружају реалну слику о стању система.

Начело кооперације и координације

- Ефикасно деловање у систему безбедности саобраћаја могуће је само уз заједничко и усаглашено деловање субјеката безбедности саобраћаја.

Начело заштите животне средине

- Путеви, возила и понашање учесника у саобраћају треба да буду такви да негативне последице по животну средину буду што мање.



11. КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ГРАДУ СОМБОРУ У СПРОВОЂЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ ДО 2027. ГОДИНЕ

Постоји много изазова који се налазе пред градом Сомбором на путу достизања циљева Стратегије и успостављања система безбедности саобраћаја и управљањем безбедношћу саобраћаја. Изазови ће бити разни, али кључно је предочити субјектима од којих зависи спровођење Стратегије о могућности управљања безбедношћу саобраћаја и њиховој важности. Најважнији изазови који ће се налазити пред Градом Сомбором, а које треба превазићи и успешно решити до 2027. године су:

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



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

психоактивних супстанци, коришћења мобилног телефона и брзине кретања за безбедност саобраћаја и последице саобраћајних незгода

Промоција и подршка безбедности бициклиста и пешака

V СТУБ - ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Подизање нивоа квалитета координације хитних служби које реагују у случају настанка саобраћајне незгоде

Унапређење квалитета вршења увиђаја, обезбеђивање лица места и успостављање нормалног режима саобраћаја у минималном временском року

Унапређење постојећих техничких могућности хитних служби, неопходних за што краће време одзива реаговања хитних служби



12. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

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

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

Најзначајнији носиоци активности у Граду Сомбору су:

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



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



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

- Ватрогасци спасиоци који извлаче жртве саобраћајних незгода из хаварисаних возила, каде је то неопходно.



13. ПРАЋЕЊЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ

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

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

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

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

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

Елементи – подаци за квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја:

- подаци о саобраћајним незгодама,
- подаци о последицама саобраћајних незгода,
- подаци о путевима, саобраћајној сигнализацији и саобраћају,
- подаци о индикаторима понашања учесника у саобраћају,



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

- подаци о ставовима учесника у саобраћају
- подаци о релативним показатељима у безбедности саобраћаја



14. ЛИТЕРАТУРА

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



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

- [20.] Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 - одлука УС).
- [21.] Закон о општем управном поступку („Службени гласник РС”, бр. 18/2016).
- [22.] Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 88/2017 и 27/2018 - др. закони).
- [23.] Закон о полицији („Службени гласник РС”, бр. 6/2016 и 24/2018).
- [24.] Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, бр. 65/2013, 13/2016 и 98/2016 - одлука УС).
- [25.] Закон о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 - др. закон).
- [26.] Извештај о основним показатељима стања безбедности саобраћаја у периоду од 2015. до 2019. године у градом Сомбор, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, 2019.
- [27.] Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 2019. годину, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, 2019.
- [28.] Кривични законик („Службени гласник РС”, бр. 85/2005, 88/2005 – исправка, 107/2005 – исправка, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014 и 94/2016).
- [29.] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја, ЈП Службени лист СРЈ, Београд.
- [30.] Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М., (2014). Основе безбедности саобраћаја, Београд.
- [31.] Град Сомбор, Статут Град Сомбор, Службени лист Град Сомбор, 2019.
- [32.] Пешић, Д. (2012). Развој и унапређење метода за мерење нивоа безбедности саобраћаја на подручју, Докторска дисертација, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
- [33.] Пешић, Д., Божовић, М., Стаматовић, Б., Петровић, Т., (2016). Успостављање система безбедности саобраћаја у локалним самоуправама. 11. Међународна Конференција - Безбедност саобраћаја у локалној заједници, Врњачка Бања.
- [34.] Пешић, Д., Вујанић, М., Кукић, Д., Антић, Б. и Вујанић, М.М. (2010). Одабир показатеља за оцену ризика, односно нивоа безбедности саобраћаја – светска искуства. X Међународни симпозијум "Превенција саобраћајних незгода 2010", Нови Сад, стр.164-173.
- [35.] Просторни план општине Сремски Каловци Број: 35-105/2014-И/1; Дана: 29. децембар 2014.
- [36.] Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.
- [37.] Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.
- [38.] Светска здравствена организација, Глобални план Декаде акције за безбедност на путевима 2011-2020.

Интернет странице:



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СОМБОРА 2023.2027

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