

СЛУЖБЕНИ ЛИСТ

ОПШТИНЕ ВРБАС

БРОЈ 13. ВРБАС 6. ОКТОБАР 2016. ГОДИНА L

116.

На основу Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године / „Службени гласник Републике Србије“, број 64/2015/, члана 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник Републике Србије“, број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-УС, 55/2014, 96/20015-др.закон, 9/2016-одлука УС) и члана 30. став 1. тачка 4. Статута општине Врбас („Службени лист општине Врбас“, број 3/2002, 5/2002, 10/2004, 11/2008, 21/2009, 15/2010, 16/2013 и 2/2014), Скупштина општине Врбас, на седници одржаној 6. октобра 2016. године, донела је

О Д Л У К У
О ДОНОШЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА
НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ ВРБАС ЗА ПЕРИОД 2016 - 2020. ГОДИНЕ
СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ ЗА ПЕРИОД 2016 - 2020. ГОДИНЕ

Члан 1.

Овом Одлуком доноси се Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Врбас за период 2016 - 2020. године са Акционим планом за период 2016 - 2020. године.

Члан 2.

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Врбас за период 2016 - 2020. године са Акционим планом за период 2016 - 2020. године је саставни део ове Одлуке.

Члан 3.

Ова Одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном листу општине Врбас“.

СКУПШТИНА ОПШТИНЕ ВРБАС
Број: 011-70/2016-I/01
Дана: 6. октобра 2016. године
ВРБАС

Председник Скупштине општине,
Марјана Мараш, с.р.

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ ВРБАС ЗА ПЕРИОД 2016-2020. ГОДИНЕ



АУТОРИ

Др Драгослав Кукић, дипл. инж., *АМСС-ЦМВ*
Руководилац Пројекта

Проф. др Владимир Папић, дипл. инж., *АМСС-ЦМВ*

Дарко Петровић, дипл. инж. саоб., *АМСС-ЦМВ*

Драгана Нојковић, маст. инж. саоб., *АМСС-ЦМВ*

Катарина Јевтић, маст. инж. саоб., *АМСС-ЦМВ*

Милан Божић, дипл. инж.
Директор, АМСС-ЦМВ

САРАДНИЦИ на изради Стратегије

Др Владан Шкеровић, дипл. инж., *АМСС-ЦМВ*

Никола Галовић, дипл. инж. маш., *АМСС-ЦМВ*

Јован Мандић, маст. инж. маш., *АМСС-ЦМВ*

Урош Божић, *апсолвент Саобраћајног факултета у Београду, АМСС-ЦМВ*

Милош Тучић, *студент Саобраћајног факултета у Београду*

Горан Пејовић, Општина Врбас

Милош Рогановић, Општина Врбас

Мр Александар Николић, Општина Врбас

Страхиња Ђурачић, ПС Врбас

Садржај

ПРЕДГОВОР

1 УВОД

1.1 Општина Врбас основни подаци

1.2 Пuteви на територији општине Врбас

1.3 Основни подаци о возилима на територији општине Врбас

1.4 Институционални оквир општине Врбас

1.5 Правни и стратешки оквир безбедности саобраћаја општине Врбас

1.6 Финансијски оквир

1.7 Трошкови саобраћајних незгода на територији општине Врбас

1.8 Активности након саобраћајне незгоде – стање одзива хитних служби након саобраћајне незгоде

1.9 Ставови о ризицима – опасним понашањима у саобраћају

1.10 Индикатори перформанси безбедности саобраћаја који се односе на понашање учесника у саобраћају

2 АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И ПОСЛЕДИЦА И ИДЕНТИФИКАЦИЈА ПРОБЛЕМА И ЦИЉНИХ ГРУПА

2.1 Анализа тренда броја саобраћајних незгода и последица на територији општине Врбас

2.2 Општина Врбас у односу на друге локалне самоуправе у Републици Србији

2.3 Општина Врбас у односу на друге локалне самоуправе у Аутономној Покрајини Војводини

2.4 Безбедност деце на територији општине Врбас

2.5 Безбедност младих на територији општине Врбас

2.6 Безбедност младих возача на територији општине Врбас

2.7 Безбедност пешака на територији општине Врбас

2.8 Безбедност бициклиста на територији општине Врбас

2.9 Безбедност моторизованих двоточкаша на територији општине Врбас

2.10 Безбедност тракториста на територији општине Врбас

2.11 Безбедност комерцијалних возила на територији општине Врбас

2.12 Возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци

2.13 Проблем „брзине“ на подручју општине Врбас

2.14 Возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом („несавесни возачи“)

2.15 Показатељи који индиректно утичу на стање безбедности саобраћаја у општини Врбас

2.16. Најважније чињенице, општина Врбас, 1997-2015

2.17. Најважније чињенице, општина Врбас, последњи петогодишњи период, 2011-2015

3. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

4. ЦИЉЕВИ – ИНДИКАТОРИ

5. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА – СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

6. КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ У СПРОВОЂЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС ДО 2020. ГОДИНЕ

7. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

8. ПРАЋЕЊЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ

Предговор

У свајањем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима почетком јула 2015. године, Република Србија је заузела јасан и одлучан став да је стање безбедности саобраћаја у држави потребно подићи на знатно виши ниво. За тако нешто потребно је да све или бар већина локалних самоуправа подигне ниво безбедности саобраћаја на својој територији. Достицање националних циљева Стратегије није реално без достизања истих или сличних циљева на локалном нивоу. Системско и стратешко управљање безбедношћу саобраћаја на националном нивоу је важан предуслов за успостављање система безбедности саобраћаја и стратешко управљање безбедношћу саобраћаја на локалном нивоу. Томе у прилог иде и Закон о безбедности саобраћаја на путевима¹ у ком је дефинисано 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 безбедности саобраћаја на путевима.

Приступ који је промовисан у националној Стратегији указује да **саобраћајне „незгоде“ нису „несреће“, тј. страдање у саобраћају није случајно, већ је резултат системских грешака и нерада.** Због тога је овај приступ потребно прихватити и промовисати на свим нивоима управљања. Једино са таквим приступом се даје на важности успостављању система и стратешког планирања активности у области безбедности саобраћаја.

¹Закон о безбедности саобраћаја на путевима „Сл. гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закони и 9/2016 - одлука УС

Децентрализација управљања безбедношћу саобраћаја има за циљ јачање улоге јединица локалне самоуправе, које кроз успостављање и јачање институција, организација, појединаца и стабилан извор финансирања од наплаћених новчаних казни, треба да преузму одговорност над стањем безбедности саобраћаја на својој територији. Управо у томе треба препознативажност улоге носилаца политичке и управљачке одговорности у локланој самоуправи. Они треба да препознају основну идеју децентрализације у области безбедности саобраћаја и примене њене предности, како би обезбедили квалитетнији и безбеднији живот и рад свих становника општине, али и свих других који долазе или пролазе кроз општину.

Стратешко управљање безбедношћу саобраћаја и планирање се препознаје у стратешким документима, који осим циљева, мисија и визија имају конкретно предвиђене акције, дефинисане одговорности, субјекте који морају реализовати појединачне, конкретне активности, дефинисан обим и изворе финансирања итд. Највећи ефекти у управљању безбедношћу саобраћаја и смањивању броја саобраћајних незгода и њихових последица постигнути су у оним државама и локалним заједницама, које су квалитетно пратиле стање безбедности саобраћаја, дефинисале жељено стање и координирано спроводиле управљачке мере, а што представља основ стратешког управљања у безбедности саобраћаја.

Имајући у виду значај стратешких документа у безбедности саобраћаја као свеобухватних планских докумената који дефинишу активности у области безбедности саобраћаја у дужем временском периоду, као и законски дефинисане обавезе локалне самоуправе у погледу доношења и усвајања стратегије безбедности саобраћаја, општина Врбас је покренула иницијативу за израду студије: „**Стратегија безбедности саобраћаја општине Врбас за период од 2016. до 2020. године**“ са пратећим Акционим планом за спровођење Стратегије.

1. Увод

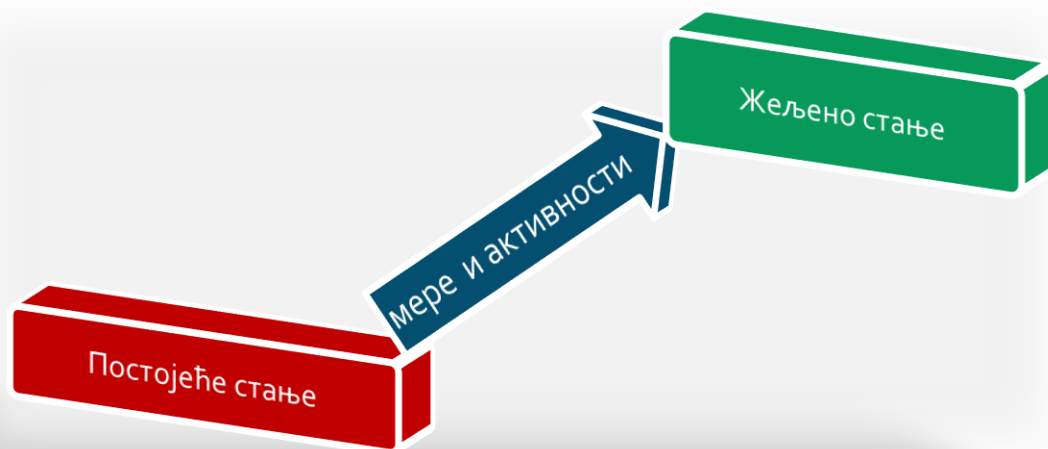
Разлог доношења Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Врбас јесте законска обавеза, али исто тако препозната потреба локалне самоуправе – општине Врбас да стручно, плански, организовано, квалитетно и дугорочно управља безбедношћу саобраћаја на својој територији. Потреба за усвајањем локалне стратегије је дефинисана у Закону о безбедности саобраћаја на путевима², у члану 13. на начин да локалне самоуправе усвајају локалне стратегије безбедности саобраћаја на путевима по узору на националну Стратегију. Без обзира на законске или друге обавезе дефинисане прописима, потреба за стратешким планирањем и управљањем безбедношћу саобраћаја на територији општине Врбас, препозната је у величини страдања у саобраћајним незгодама.

Број погинулих лица у саобраћајним незгодама у општини Врбас у периоду од 1997. до 2015. године је **172**, а број повређених **1.846**. У последњих десет година, од 2006. до 2015. године, у саобраћајним незгодама смртно је страдало **77** лица, док је теже или лакше повређено њих **1.217**. Ниједна општина/град у Републици Србији не сме да дозволи олако прихватање овакве величине страдања, у било ком својству или учешћу, па тако ни општина Врбас.

²Закон о безбедности саобраћаја на путевима „Сл. гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закони и 9/2016 - одлука УС

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 носилаца власти општине Врбас, која има за циљ стварање услова за смањење броја саобраћајних незгода и свих штетних последица које саобраћај неминовно носи са собом. Унапређење безбедности саобраћаја на територији општине 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.

Сврха документа Стратегије је да прикаже постојеће стање безбедности саобраћаја на територији општине Врбас, али и да укаже на жељено стање и да смернице и путоказе како са постојећег достићи жељено стање у безбедности саобраћаја. Сврха документа Стратегије јесте и усвајање Акционог плана као пратећег неизоставног документа Стратегије, који треба да омогући достизање циљева Стратегије кроз реализацију планраних активности, мера, утврђивање јасне надлежности за реализацију мераи активности и дефинисање финансијског плана за реализацију планираног.



1.1 ОПШТИНА ВРБАС – ОСНОВНИ ПОДАЦИ

Општина Врбас се налази у Републици Србији у Аутономној Покрајини Војводина у Јужно-бачком округу³. Заузима површину од 376km², од чега на пољопривредну површину отпада 33.989ha, док на површину покривену шумом отпада 124ha. Општина Врбас се састоји од седам насељених места, а центар општине је град Врбас. Према последњем попису становника из 2011. године у општини живи 42.092 становника, док је према попису из 2002. године на територији општине Врбас живело 45.852 становника. Старосна структура становништва заједно са тежином последица саобраћајних незгода приказана је у табели 1:

Табела 1 – Старосна структура становника и број настрадалих лица у саобраћајним незгодама на територији општине Врбас у периоду од 2011. до 2015. године

Старосна категорија	Број становника ⁴	Погинуло	Теже пов.	Лакше пов.	Укупно пов.	Укупно настрадало	Релативни индекс угрожености
0-14	7.994	1	4	45	49	50	62,5
15-29	10.115	11	25	231	256	267	264,0
30-44	9.241	9	25	168	193	202	218,6
45-64	11.908	8	40	154	194	202	169,6
65+	6.594 ⁵	5	30	46	76	81	122,8

³https://sr.wikipedia.org/sr/Општина_Врбас

⁴Старосна структура становништва је дата на основу података из пописа обављеног 2002. године (Републички завод за статистику, 2016).

⁵Старосној категорији „65+“ је придружено и 156 становника за које се на основу података из пописа 2011. године није могло утврдити којој старосној категорији припадају.



Слика 1 – Позиција општине Врбас у Јужнобачком округу, АП Војводина

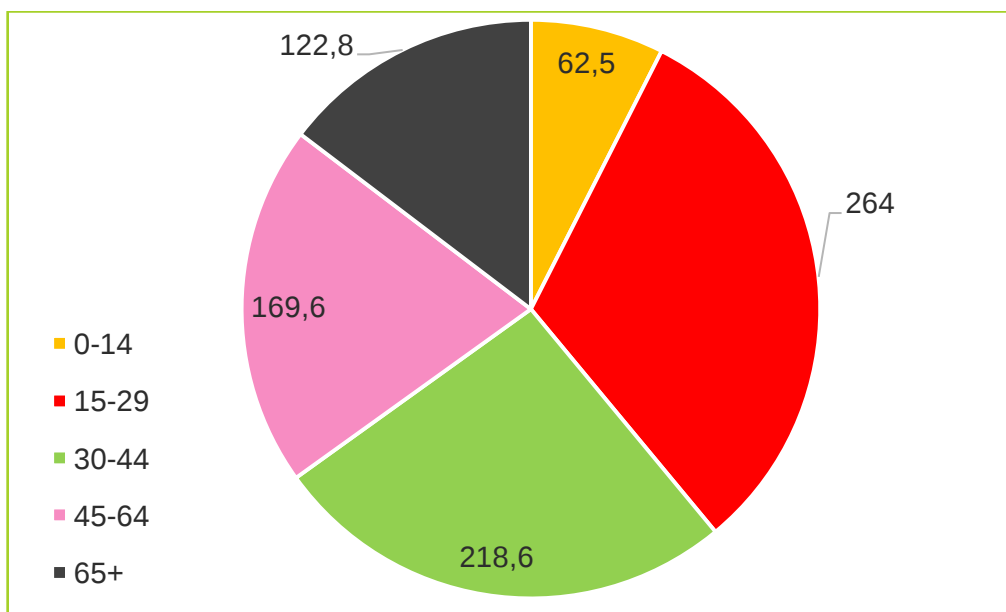


График 1 – Релативни индекс угрожености изабраних старосних категорија становника на основу података о последицама саобраћајних незгода (2011-2015) и броја становника који припадају старосној категорији

Општина Врбас се састоји из седам насељених места и то: Врбас, Бачко Добро Поље, Куцура, Савино Село, Равно Село, Змајево и Косанчић. Према броју становника (попис из 2011. године) највеће насељено место је Врбас са 26.248 становника, затим следе (редом): Куцура (4.743), Змајево (4.519), Бачко Добро Поље (3.988), Равно Село (3.530), Савино Село (3.395) и Косанчић (165).

1.2. ПУТЕВИ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС



Укупна дужина државних и локалних путева и улица са савременим коловозним застором на територији општине Врбас износи **302,586km**, од чега су државни путеви **I реда**(IAи IB) у дужини од **35,798km**, државни путеви **II реда**(IIAи IIB) у дужини од **55,315km** и локални (општински) путеве и улице у дужини од **211,473km**.



Кроз територију општине пролазе следећи државни путеви:

- Државни пут I-А реда ознаке А1 (аутопутски профил, део међународног пута Е-75);
- Државни пут I-Б реда ознаке 15 (двосмерни саобраћај, две коловозне траке са по једном саобраћајном траком за оба смера);
- Државни пут II-А реда ознаке 108 (двосмерни саобраћај, две коловозне траке са по једном саобраћајном траком за оба смера);
- Државни пут II-А реда ознаке 112 (двосмерни саобраћај, две коловозне траке са по једном саобраћајном траком за оба смера);
- Државни пут II-А реда ознаке 1136 (двосмерни саобраћај, две коловозне траке са по једном саобраћајном траком за оба смера);
- Државни пут II-Б реда ознаке 305 (двосмерни саобраћај, две коловозне траке са по једном саобраћајном траком за оба смера).



Дужина путне и уличне мреже по насељеним местима на територији општине Врбас дата је у табели 2. Све дужине путне и уличне мреже добијене су на основу прорачуна у ГИС (географско информациони систем) софтверском алату. Као

подлоге на основу којих је базиран прорачун дужине путне и уличне мреже коришћене су: ортофото снимци општине из 2011. године, званична административна подела насељених места на територији општине Врбас (РГЗ – Републички геодетски завод), као и актуелни референтни систем државних путева Републике Србије из 2015. године, објављен од стране ЈП „Путеви Србије“.

Табела 2 – Дужине путне и уличне мреже по насељеним местима на територији општине Врбас

Назив насељеног места	Дужина државних путева (km)	Дужина локалних путева и улица (km)	Укупна дужина путева (km)
Врбас	9,494	67,983	77,476
Куцура	2,449	19,332	21,781
Змајево	1,190	16,617	17,807
Бачко Добро Поље	2,531	16,767	19,298
Равно Село	2,600	12,190	14,790
Савино Село	3,206	14,752	17,958
„ван насељеног места“	69,645	63,831	133,476
Укупно	91,114	211,472	302,586

1.3 ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ВОЗИЛИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС

Број регистрованих моторних и прикључних возила на територији општине Врбас у 2014. години је износио 11.471. Структура регистрованих возила приказана је у табели 3.

Табела 3 – Број регистрованих моторних и прикључних возила на територији општине Врбас у 2014. години⁶.

Путнички аутомобили	Теретна возила	Аутобуси	Мопеди	Мотоцикли	Радна возила	Друмски тегљачи	Прикључна возила
8.678	1.165	42	89	164	70	509	754

⁶Број регистрованих трактора на територији општине Врбас на званичној интернет страници Републичког Завода за статистику <http://webzrs.stat.gov.rs/WebSite/> није доступан, због тога што се трактори од 2012. године у складу са Правилником о регистрацији моторних и прикључних возила („Сл. гласник РС“ број 69/2010, 101/10, 53/11, 22/12, 121/12, 42/14, 108/14, 65/2015 и 95/15) трајно региструју.

Степен моторизације⁷ на територији општине Врбас износи 254,6 возила што је нешто мање од вредности степена моторизације за Републику Србију (2014), која износи 287,7 регистрованих моторних возила на 1.000 становника.

Према подацима Министарства унутрашњих послова, Управе саобраћајне полиције на територији општине Врбас послују четири правна лица за вршење техничких прегледа возила, од којих је једном одузето овлашћење.

1.4. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОКВИР ОПШТИНЕ ВРБАС

Систем безбедности саобраћаја се не може одржати без институција и организација које су од значаја за безбедност саобраћаја у свакој заједници па тако и у локалној самоуправи. Свака институција или организација важна је у свом делокругу послова који су од значаја за безбедност саобраћаја. На националном нивоу препознате су следеће институције и организације од значаја за квалитетно функционисање система безбедности саобраћаја у Републици Србији:

- Влада,
- Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
- министарство надлежно за послове саобраћаја,
- министарство надлежно за послове образовања,
- министарство надлежно за послове здравља,
- министарство надлежно за унутрашње послове,
- Агенција за безбедност саобраћаја,
- локално тело за координацију безбедности саобраћаја,
- орган надлежан за инспекцијски надзор из области безбедности саобраћаја,
- управљач пута,
- суд,
- јавни тужилац,
- средство јавног информисања, односно оглашавања,
- научна, образовна, односно васпитана установа,
- удружење из области безбедности саобраћаја на путевима,

⁷ Стопа или степен моторизације је број регистрованих моторних возила на 1.000 становника.

- лице које обавља привредну делатност из области, односно у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, итд.

Институције на нивоу Републике Србије које су од значаја за безбедност саобраћаја, а које су успостављене Законом о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“ број 41/09) су:

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

Чиниоци система безбедности саобраћаја на територији општине Врбас су институције, организације, поједини делови – одељења институција, удружења, привредна друштва и предузетници који обављају послове од значаја за безбедност саобраћаја.

Потенцијални чиниоци система безбедности саобраћаја препознати на територији општине Врбас су следеће институције, организације и удружења:

- Локална самоуправа – општина Врбас,
- Скупштина општине Врбас,
- Председник општине,
- Савет за безбедност саобраћаја општине Врбас,
- Општинска управа Врбас,
- Локални управљач пута – општина Врбас – Одељење за комуналне и грађевинске послове,
- Одељење за инспекцијске послове – саобраћајна инспекција,
- Саобраћајна полиција (ПС Врбас),
- Одељење суда у Врбасу (Прекршајни суд у Новом Саду),
- Јавно тужилаштво у Врбасу,
- Установе образовања и васпитања на територији општине Врбас,

- Средња стручна (техничка) школа у Врбасу, у оквиру које се школује профил – саобраћајни техничар,
- Аутошколе које функционишу на територији општине Врбас,
- АМСС који функционише на територији општине Врбас,
- Технички прегледи који функционишу на територији општине Врбас,
- Медији на територији општине Врбас,
- Привредна друштва и предузетници који обављају превоз на територији општине Врбас.

1.5. ПРАВНИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС

Правни оквир безбедности саобраћаја у Републици Србији уређен је Уставом, законима и подзаконским актима, али и признатим међународним изворима. Уређење области безбедности саобраћаја регулисано је пре свих Законом о безбедности саобраћаја на путевима који је у примени од 11. децембра 2009. године и Законом о јавним путевима који је у примени од 1. јануара 2006. године. Најзначајнији правни акти којима се уређује област безбедности саобраћаја на нивоу државе су:

- Устав Републике Србије;
- 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. закони и 9/2016 - одлука УС);
- Закон о јавним путевима („Службени гласник РС“, број 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13);
- Кривични законик („Службени гласник РС“, број 85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14);
- Закон о прекршајима („Службени гласник РС“, број 65/13 и 13/2016);
- Закон о полицији („Службени гласник РС“, број 101/05, 63/09 – УС и 92/11);
- Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС“, број 51/09);
- Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ“, број 33/97, 31/01 и „Службени гласник РС“, број 30/10);

- Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, број 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 – УС);
- Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број 111/09, 92/11 и 93/12);
- Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број 107/05, 72/09 – др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13 – др. закон и 93/14);
- Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, број 72/09, 52/11, 55/13 и 35/15 – аутентично тумачење),
- Подзаконски акти којима се ближе уређују поједини закони, посебно подзаконски акти који су настали као ближи уређивачки прописи Закона о безбедности саобраћаја на путевима и Закона о путевима.

Стратешки оквир безбедности саобраћаја на националном нивоу који је од највеће важности за документ Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Врбас, за период од 2016. до 2020. године, јесте Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 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. Поред наведених докумената Влада Републике Србије је 2007. године усвојила Стратегију развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС”, број 4/08) која је успоставила концепт развоја инфраструктуре и транспорта и дала дефиницију циљева развоја транспортног система и акциони план за њихову реализацију. Поменута стратегија препознаје безбедност саобраћаја као важан сегмент у унапређењу транспортног система.

Стратешки оквир од значаја за безбедности саобраћаја који је припреман за територију општине Врбас се може препознати у документима Стратегија развоја општине Врбас за период од 2010. до 2015. године („Службени лист општине Врбас”, број 17/2010) и Стратегија одрживог развоја општине Врбас од 2014. до 2020. године.

Од постојећих – усвојених докумената и аката који су у вези са саобраћајем, саобраћајним окружењем и безбедности саобраћаја на територији општине Врбас могу се издвојити следећи документи:

- План техничке регулације за насељено место Врбас из 2003. године;
- Одлука о безбедности саобраћаја на улицама у насељу Врбас, „Службени лист општине Врбас“ број 5/2003;
- Просторни план општине Врбас, „Службени лист општине Врбас“ број 7/2011;
- Одлука о критеријумима за категоризацију општинских путева и улица на територији општине Врбас, „Службени лист општине Врбас“ број 10/2014;
- Одлука о категоризацији општинских путева и улица на територији општине Врбас, „Службени лист општине Врбас“ број 11/2014;
- Одлука о општинским путевима и улицама и некатегорисаним путевима „Службени лист општине Врбас“ број 3/2015.

1.6. ФИНАНСИЈСКИ ОКВИР

Неизоставан детаљ неопходан за успешно функционисање система безбедности саобраћаја на било којој територији, поред политичке подршке, јесте сигуран извор финансирања намењен унапређењу 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 за саобраћајне прекршаје. Од овог износа 50% је намењено унапређењу безбедности путне инфраструктуре, а других 50% за конкретне активности за унапређење безбедности саобраћаја, односно за:

- спровођење пропагандно-превентивних активности,
- побољшање саобраћајног образовања и васпитања,
- научно истраживачки рад у области безбедности саобраћаја,

- рад локалног тела за безбедност саобраћаја,
- техничко опремање јединица саобраћајне полиције и других надлежних органа за послове безбедности саобраћаја.

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.

Поред наведеног „сигурног“ извора финансирања, безбедност саобраћаја се може финансирати и из других извора. Локална самоуправа може даодлучи да део локалног буџета, добијеног из других извора, усмери у инфраструктурне пројекте који су увези са безбедношћу саобраћаја, као и друге пројекте и активности чије се финансирање не може обезбедити (или није довољно) само од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје. Исто тако, локална самоуправа може конкурисати у домаћим фондовима (републичким и покрајинским), као и у међународним фондовима (фондови Европске уније, фондови појединих европских држава и сл.) за пројекте, заједничке међународне активности, иновације, истраживања, али и конкретне инфраструктурне пројекте за повећање безбедности саобраћаја.

Финансирање безбедности саобраћаја се може остварити донацијама и добровољним прилозима од стране одговорних предузетника, правних лица и свих грађана који су у могућности и желе да финансирају безбедност саобраћаја на територији локалне самоуправе.

На основу података локалне самоуправе – општине Врбас, у последњем трогодишњем периоду, просечни годишњи финансијски прилив од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје, који се у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима усмерава ка локалној самоуправи општини Врбас, износи око **4.500.000,00 дин.**

1.7. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС

Трошкови саобраћајних незгода представљају укупну висину штета изазваних саобраћајним незгодама. У трошкове саобраћајних незгода спадају:

- 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, увиђај...),
- изгубљена добит,
- трошкови осигурања,
- трошкови радног места,
- правни трошкови,
- трошкови правосудних органа,
- трошкови спровођења санкција,
- трошкови услед временских губитака и др.



Висина штете настале у саобраћајним незгодама се не може 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 (Рос и др, 2012), процењено је да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулим износе 317.317€, једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним 34.094€, а једне саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181€.

Рачунајући трошкове саобраћајних незгода на територији општине Врбас, применом модела (Рос и др, 2012) израчуната је штета на основу свих последица саобраћајних незгода за 2015. годину од **4.105.797,00 €**.

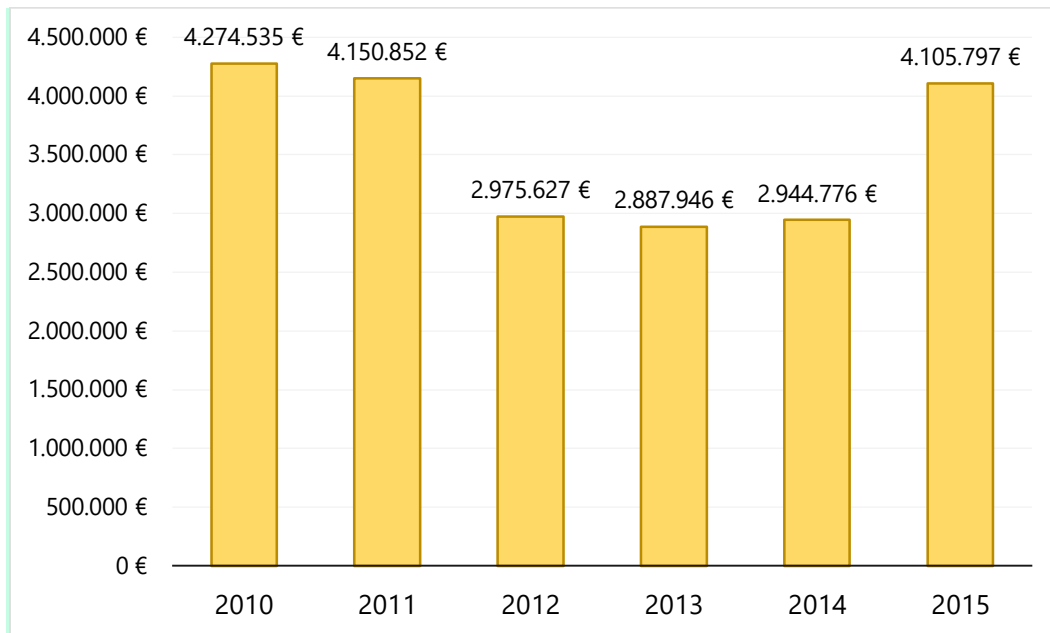


График 2 – Процењени трошкови на основу броја погинулих лица на територији општине Врбас према моделу (Рос и др, 2012)⁸

Укупни трошкови саобраћајних незгода на територији општине Врбас у односу на последице саобраћајних незгода у периоду од 2010. до 2015. године износе **21.339.533.00 €**.

1.8. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ - СТАЊЕ ОДЗИВА ХИТНИХ СЛУЖБИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

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, **општина Врбас припада класи средње вредности индикатора „број ХМП (хитна медицинска помоћ) на 10.000 становника“**(АБС, 2015а).

⁸ Поменути модел је примењен у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године.

Медицинска установа која „покрива“ територију општине Врбас је Дом здравља Врбас, у оквиру које функционише једна служба хитне медицинске помоћи. Како је број становника на територији општине Врбас 42.092, тако индикатор „број служби ХМП на 10.000 становника“ има **вредност од 0,24**, што припада средњој класи индикатора у поређењу са територијама осталих општина/градова у Републици Србији.

1.9. СТАВОВИ О РИЗИЦИМА – ОПАСНИМ ПОНАШАЊИМА У САОБРАЋАЈУ

Ставови утичу на понашање учесника у саобраћају, а људски фактор је присутан у већини саобраћајних незгода. Важно је вршити испитивање ставова и утицати на промене и побољшање ставова о опасностима који доприносе настанку саобраћајних незгода, како би се сагледали и формирали будући правци деловања.

Шта праћење – истраживање ставова подразумева на нивоу локалних самоуправа? Пре свега испитивање односа грађана локалне самоуправе према актуелним или потенцијалним решењима политичке - законске, економске или саобраћајно-инжењерске природе, која имају везе са понашањем учесника у саобраћају. У односу на ставове становништва према коришћењу сигурносних појасева, опасностима од конзумирања алкохола и вожње, опасностима од пребрзе вожње, опасног претицања или неких других безобзирних радњи у саобраћају, креатори система на локалном нивоу треба да усмеравају превентивно-пропагандне активности, како би утицали на промену негативних ставова према опасностима у саобраћају. На нивоу Европске уније је препозната важност исправних ставова и њихов утицај на стање безбедности саобраћаја на нивоу држава. Најпознатији европски - међународни пројекат који се бави ставовима о опасностима у друмском саобраћају је европски пројекат *SARTRE* (*Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*).

Поред праћења ставова на европском нивоу, важно је пратити ставове и на националном (републичком) нивоу, као и на локалном нивоу – нивоу градова, општина, односно на нивоу округа (полицијских управа).

Када се говори о ставовима које је потребно пратити, пре свега се мисли на: брзину, алкохол, коришћење мобилног телефона, сигурносне појасеве, заштитне системе за децу и друге елементе пасивне заштите, као и однос према пешацима, возачима двоточкаша, али и свим другим учесницима у саобраћају и опасностима којима су изложени, посебно наглашавајући да се ради о непотребним штетама државе и да те штете падају директно на терет грађана.



Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије је покретањем и реализацијом пројекта *Истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају у Србији*, који је реализован у току 2014. године, покренула активности државе на праћењу ових веома важних показатеља безбедности саобраћаја. Ставови су истраживани по узору на европски пројекат *SARTRE* на територијама округа (полицијских управа) и региона у Републици Србији (АБС, 2014). Општина Врбас територијално припада Јужнобачком управном округу, односно полицијској управи Нови Сад, стога су резултати пројекта за општину Врбас одраз резултата пројекта који се односе на округ и полицијску управу којој општина Врбас припада. У пројекту су истраживани ставови који се односе на брзину, вожњу под утицајем алкохола, употребу система пасивне заштите (сигурносни појасеви, седишта за децу и кациге), ставови пешака и ставови бициклиста.

Неки од резултата истраживања указују да су возачи путничких аутомобила који су са територије АП Војводина, најмање забринуте за проблем саобраћајних незгода, за разлику од преосталих региона у Републици Србији. Исто тако, поједини резултати показују да су возачи са територије АП Војводина најмање сагласни да казне за некоришћење сигурносних појасева треба да буду строжије. С обзиром да су то негативни или најблаже речено погрешни ставови, јер су становници АП Војводине више или једнако угрожени као и остали становници Републике Србије, односно да сва светска истраживања и пракса потврђује да је употреба сигурносних појасева неопходан елемент за смањење последица саобраћајне незгоде, локална самоуправа треба да препозна ове показатеље као сигнал за покретање превентивно-пропагандних активности којима би се ставови мењали, а самим тим и понашање учесника у саобраћају.

1.10. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОНАШАЊЕ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

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. У последње време се веома често и успешно користе као примарни показатељи за рад и усмеравање активности саобраћајне полиције.

Индикатори перформанси безбедности саобраћаја нису саобраћајни прекршаји који се откривају од стране саобраћајне полиције, већ понашање учесника у саобраћају које није условљено присуством других елемената, попут саобраћајне полиције на путевима, због којеучесници у саобраћају мењају своје понашање. Сигурно један од најважнијих показатеља за праћење стања безбедности саобраћаја и планирање активности у безбедности саобраћаја јесу индикатори перформанси безбедности саобраћаја. Посебно је важно уколико саобраћајна полиција прихвати индикаторе перформанси безбедности саобраћаја за усмеравање сопствених активности.

Најчешће коришћени индикатори понашања учесника у саобраћају су: индикатори употребе заштитних система (употреба сигурносних појасева, система дечије заштите и употреба заштитне кациге), поштовање ограничења брзине, вожња под утицајем алкохола, непрописна употреба уређаја за комуникацију у току вожње итд.

Праћење индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији на државном нивоу је покренуто 2013. године и од тада Агенција за безбедност саобраћаја сваке године реализује посебно истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја. Истраживање се спроводи на нивоу полицијских управа у Републици Србији, а потом се вредности истраживања обједињују у јединствене вредности за територију државе.

Општина Врбас припада територији полицијске управе Нови Сад тако да су резултати истраживања индикатора за ову полицијску управу репрезент вредности индикатора и за општину Врбас. На пример, према вредностима индикатора **употребе сигурносних појасева напред**, од стране возача путничких аутомобила и лаких доставних возила, полицијска управа Нови Саду у којој се налази и општина Врбас, **припадају средњој класи** (средња вредност индикатора са аспекта безбедности) са 86,3% возача и путника поменутих категорија возила који користе сигурносни појас напред у возилу.

Исто тако, на основу вредности индикатора „проценат **прекорачења брзине за више од 10km/h у насељу**“, полицијска управа Нови Сад **има лошу вредност индикатора** са аспекта безбедности саобраћаја (црвена класа), са 12,1% возача који у насељу прекорачују брзину за више од 10km/h.

2. Анализа саобраћајних незгода и последица и идентификација проблема и циљних група

Саобраћајне незгоде и последице су коначан одраз небезбедности у саобраћају на свакој посматраној територији, путу или деоници пута. Зато је анализа саобраћајних незгода незаобилазан алат у идентификацији проблема, уочавању циљних група и проналажењу начина за смањење броја саобраћајних незгода и последица у оквиру сваке циљне групе.

Националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима за период од 2015. до 2020. године, идентификоване су следеће циљне групе којима треба посветити посебну пажњу у Републици Србији, то су:

- Деца до 14 година (пешаци, бициклисти и путници);
- Млади возачи;
- Пешаци;
- Бициклисти и мотоциклисти;
- Старији од 65 година (65+);
- Возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци;
- Возачи склони прекорачењу брзине;
- Возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом („несавесни возачи“);
- Возачи комерцијалних возила;
- Возачи трактора.



Међутим, свакалокална самоуправа има своје специфичности које утичу на ниво безбедности саобраћаја, што подразумева и посебне – карактеристичне циљне групе којима је потребно усмерити више пажње у циљу смањења или потпуног елиминисања броја саобраћајних незгода у којима учествују. Зато је на територији сваке јединице локалне самоуправе неопходно константно спроводити анализе стања безбедности саобраћаја са циљем идентификације проблема и циљних група којима је у конкретној општини/граду потребно посветити већу пажњу (нпр. усмерити више финансијских средстава у циљу смањења њиховог страдања).

2.1. АНАЛИЗА ТРЕНДА БРОЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И ПОСЛЕДИЦАНА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС

Анализа тренда броја саобраћајних незгода је извршена у периоду од 1997. до 2015. године. Периодобухваћен анализом је деветнаест (19) година. Број погинулих лица у посматраном периоду има опадајући карактер, са израженим осцилацијама у 2001., 2007. и 2011. години. Поменуте године представљају највише вредности у засебним сегментима посматраног периода, које у знатној мери утичу на линеарност опадајуће линије тренда.

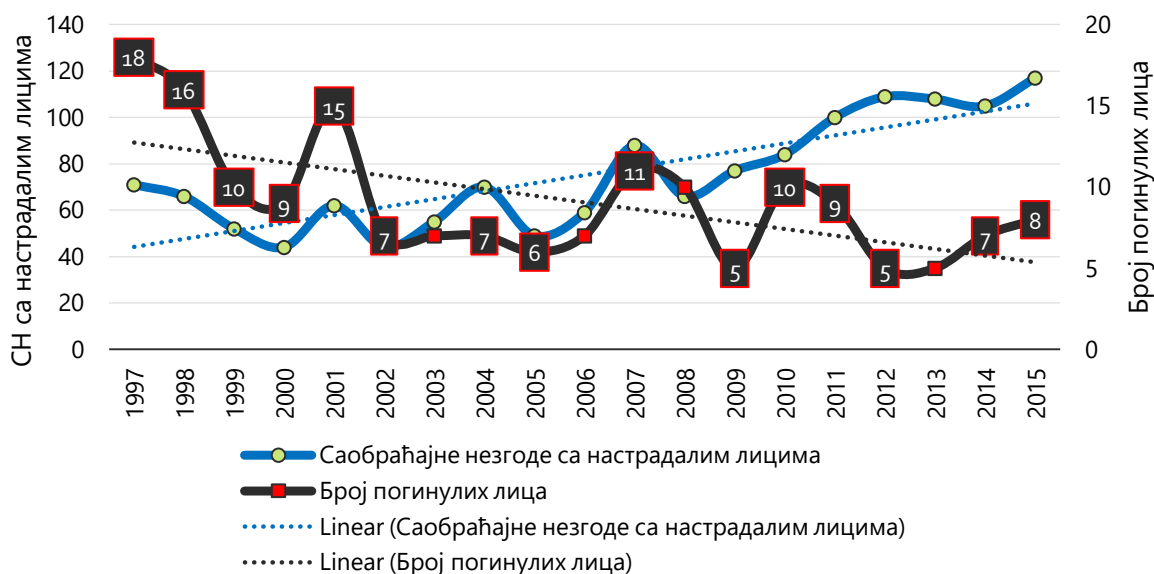


График 3 – Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима и погинула лица, општина Врбас, 1997-2015.

Посебно је забрињавајући тренд раста броја погинулих лица у последњем четворогодишњем периоду – након 2012. године, који премашује број погинулих лица у 2015. години у односу на период од 2002. до 2006. године. Са друге стране, линија тренда броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима има изражен тренд раста који је прилично константан од 2008. године, док се у периоду од 1997. до 2008. године може говорити о осцилујућем тренду са пиковима у 2001., 2004. и 2007. години (График 3).

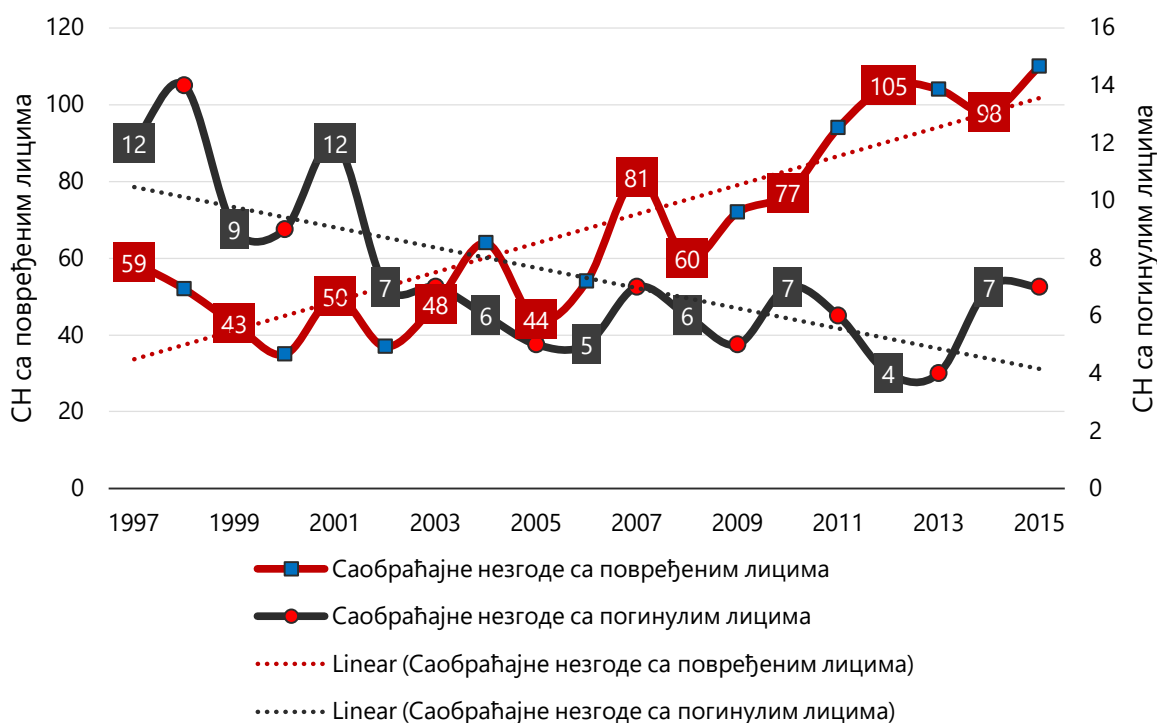


График 4 – Саобраћајне незгоде са погинулим и повређеним лицима, општина Врбас, 1997-2015.

Број саобраћајних незгода са повређеним лицима „прати“ број саобраћајних незгода са настрадалим лицима, док број саобраћајних незгода са погинулим лицима нужно прати број погинулих лица. У датом контексту линије тренда посматраних показатеља – коначних исхода стања безбедности саобраћаја, су сличне линијама тренда које се односе на број саобраћајних незгода са настрадалим лицима и број погинулих лица (График 4).

Када је реч о повређеним лицима и подели на лаке и тешке телесне повреде, број лако повређених лица има изражен тренд раста, са највећом вредношћу у 2012. години и најнижом вредношћу у 1999. години. Са друге стране, број тешко повређених лица има тренда пада са најмањим бројем тешких телесних повреда које су регистроване у 2014. години и највећом вредношћу броја тешких телесних повреда у првој години посматрања – у 1997. години (График 5).

Број погинулих лица у нешто краћем периоду посматрања – последњем десетогодишњем периоду, има благи тренд пада, са израженим осцилацијама у 2007., 2009. и 2010. години. Ипак, од 2012. године број погинулих лица се повећава, што је посебно забрињавајућеи захтева хитно реаговање (График 6).

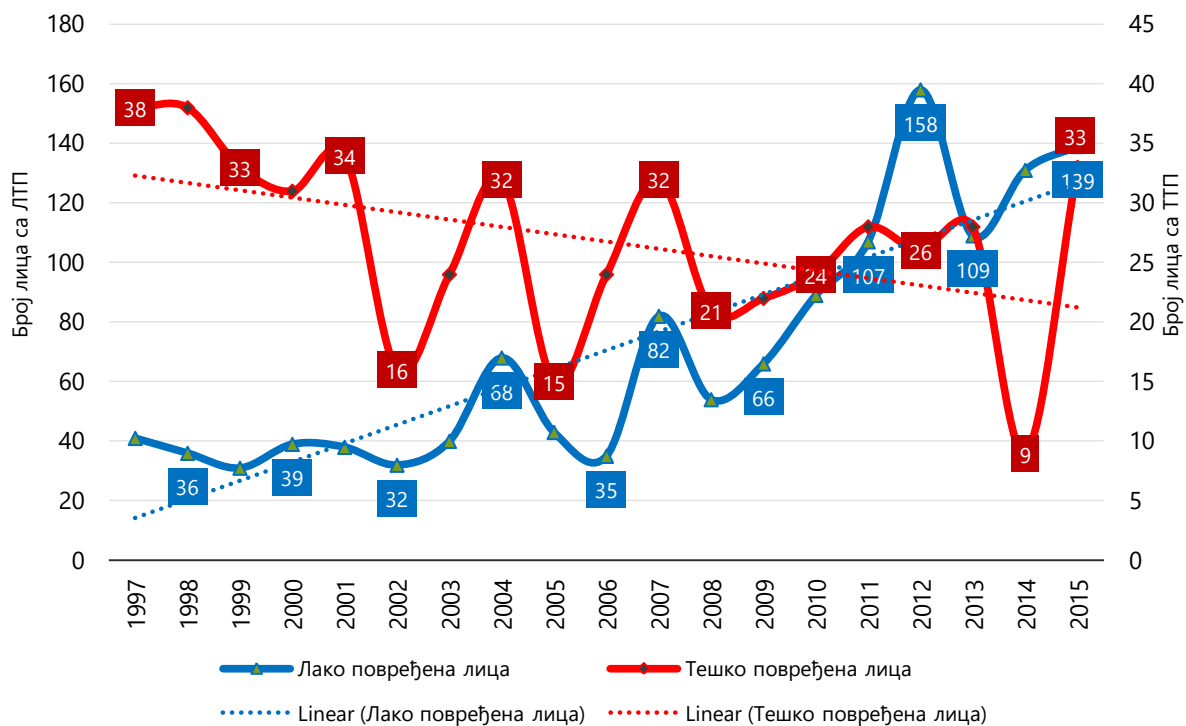


График 5 – Број тешко и лако повређених лица у саобраћајним незгодама, општина Врбас, 1997-2015. година

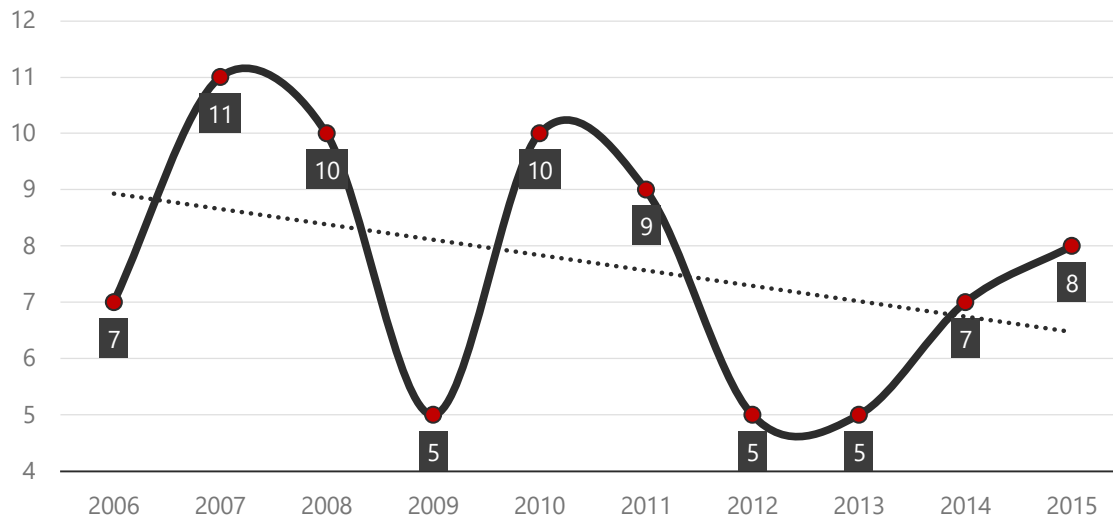


График 6 – Број погинулих лица у последњем десетогодишњем периоду, општина Врбас, 2006-2015. година

Анализом тренда основних показатеља – коначних исхода саобраћајних незгода и последица на територији општине Врбас, може се закључити да није успостављен стабилан тренд смањења основних показатеља. Систем безбедности саобраћаја на територији општине Врбас не постоји као ни управљање безбедношћу саобраћаја, које треба да обезбеди континуирано смањење саобраћајних незгода и најтежих страдања у саобраћају.

2.2. ОПШТИНА ВРБАС У ОДНОСУ НА ДРУГЕ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Статистичку област Безбедност саобраћаја у Републици Србији чини 161 локална самоуправа –општина која може и има законску обавезу (ЗобС, 2009) да издваја и усмерава средства од наплаћених новчаних казни на својој територији. За потребе Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Врбас извршена је анализа и поређење општине Врбас у односу на друге локалне самоуправе у Републици Србији.

Поређење је извршено у односу на два најчешће коришћена релативна показатеља стања безбедности саобраћаја у Србији, а то су **јавни** и **саобраћајни ризик страдања**. Јавни ризик се добија стављањем у однос броја становника на територији општине са бројем последица саобраћајних незгода (лаке, тешке и смртне), које су пондерисане одговарајућим коефицијентима у зависности од тежине последица. Саобраћајни ризик се добија стављењем у однос броја регистрованих моторних возила на територији општине са бројем и последицама саобраћајних незгода, по истом принципу као и у случају израчунавања јавног ризика страдања.

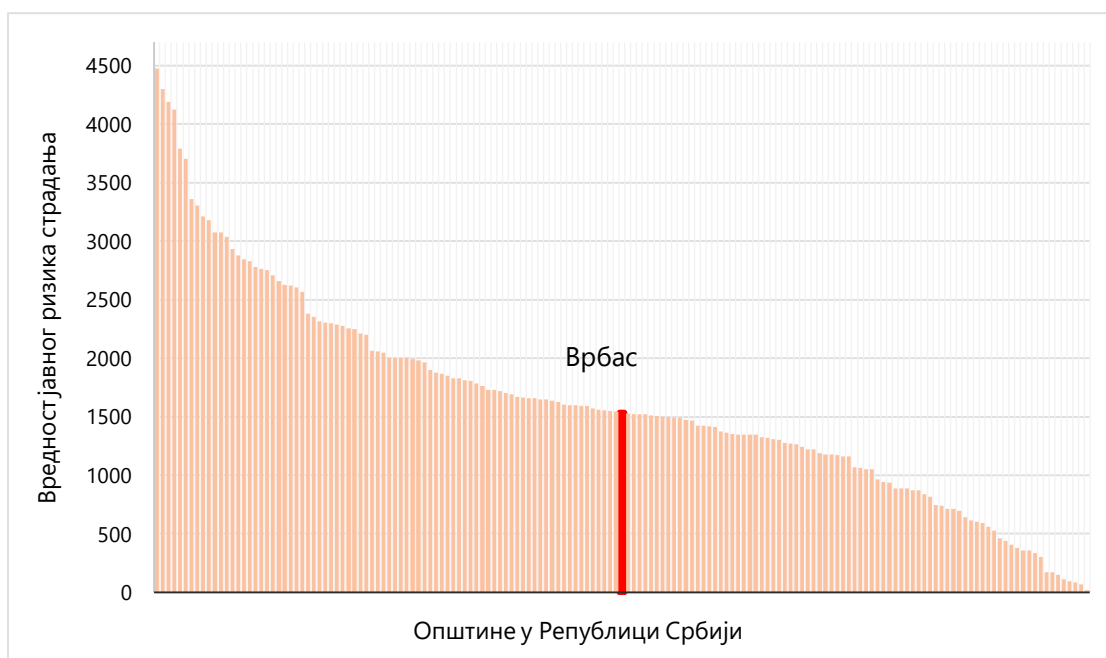


График 7 – Вредност *јавног ризика страдања* по општинама Републике Србије, позиција општине Врбас, 2014. година

Поређењем на основу јавног ризика страдања у саобраћају локална самоуправа – општина Врбас се налази у средини свих локалних самоуправа Републике Србије, има **средњу вредност ризика** на основу података за све локалне самоуправе у држави. Вредност јавног ризика за 2014. годину на територији општине Врбас је нешто већа од **1.500** пондерисаног броја настрадалих на 100.000 становника.

Са друге стране, на основу вредности саобраћајног ризика, општина Врбас се налази **у групи ризичних општина**, са вредношћу саобраћајног ризика изнад **860** пондерисаног броја настрадалих на 10.000 регистрованих моторних возила.

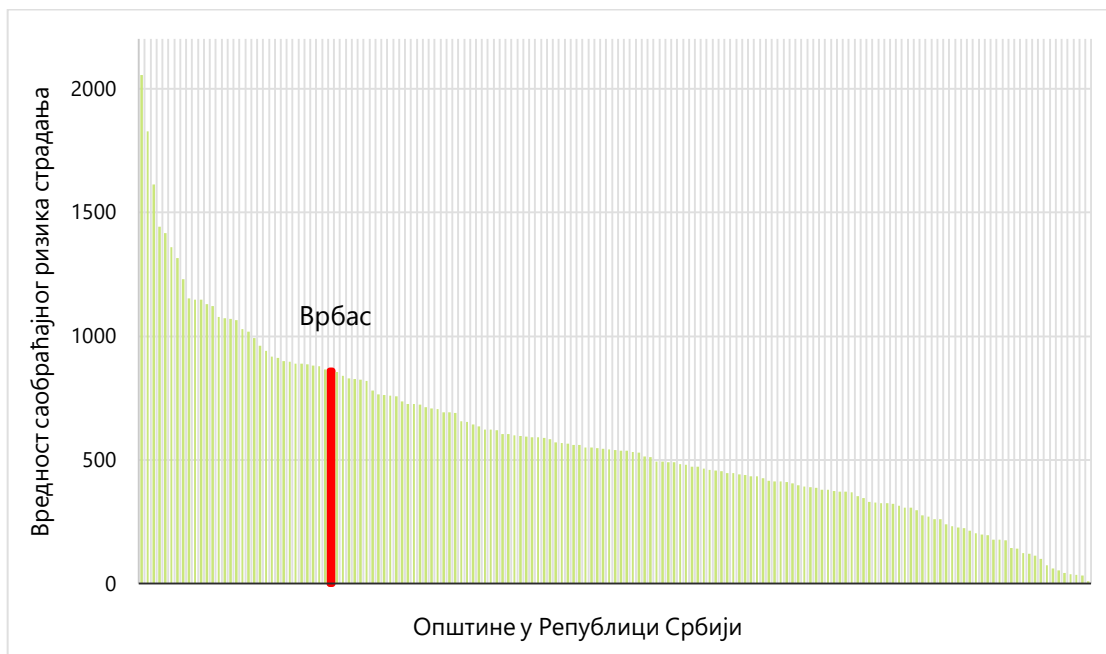


График 8 – Вредност саобраћајног ризика страдања по општинама Републике Србије, позиција општине Врбас, 2014. година

2.3. ОПШТИНА ВРБАС У ОДНОСУ НА ДРУГЕ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ У АУТОНОМНОЈ ПОКРАЈИНИ ВОЈВОДИНИ

На основу вредности јавног ризика страдања за 2014. годину, у односу на друге општине на територији АП Војводина, општина Врбас спада у ред ризичних општина. Тачније и према вредности јавног као и према вредности саобраћајног ризика, **општина Врбас је међу десет најризичнијих општина на територији АП Војводине.**



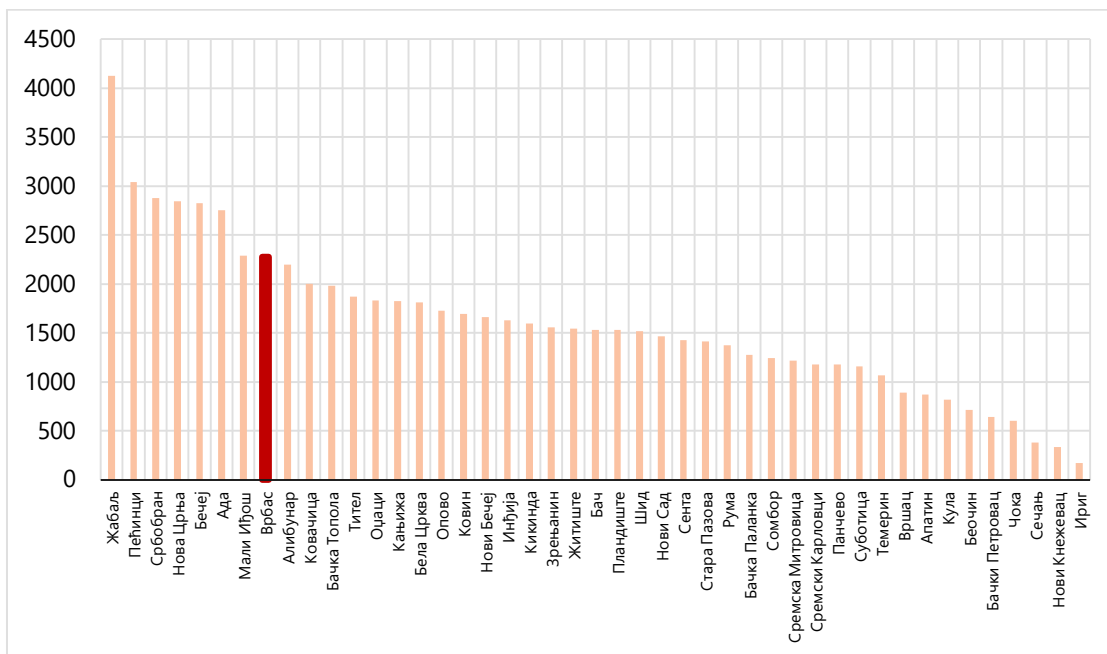


График 9 – Вредност Јавног ризика страдања по општинама АП Војводина, позиција општине Врбас, 2014. година

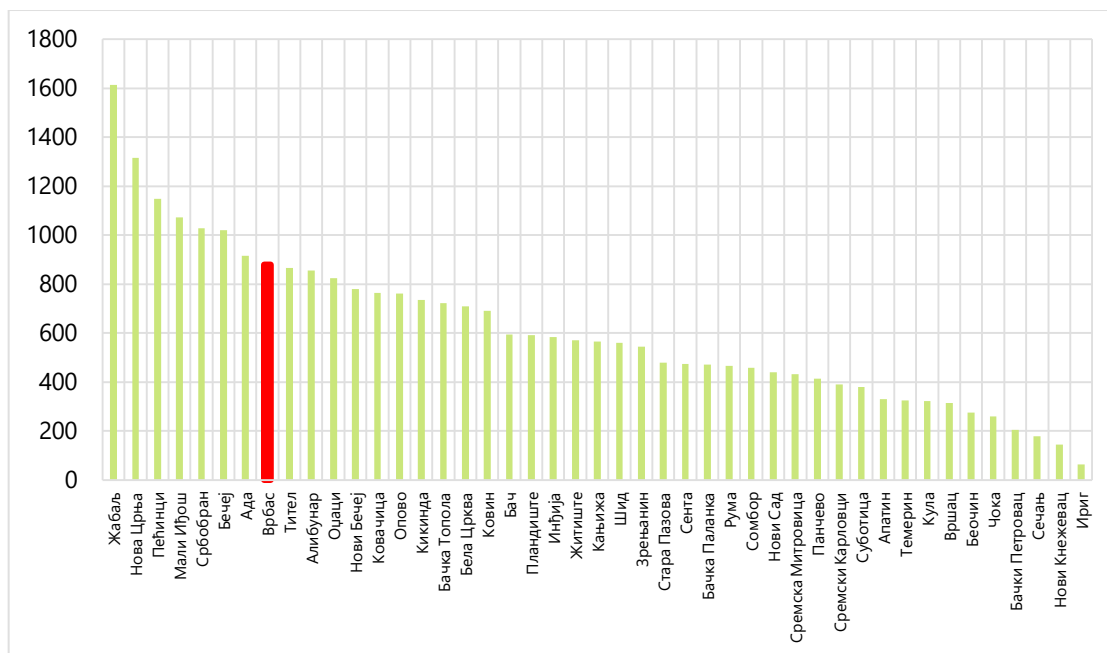


График 10 – Вредност Саобраћајног ризика страдања по општинама АП Војводина, позиција општине Врбас, 2014. година

2.4. БЕЗБЕДНОСТ ДЕЦЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС

Страдање деце у саобраћајним незгодама је најосетљивији и друштвено најприхватљивији разлог потребе рада у области безбедности саобраћаја.



Страдање деце у саобраћају на свим нивоима управљања захтева посебну пажњу и потребу за активностима у циљу смањења и потпуног елиминисања саобраћајних незгода са учешћем деце. Један од препознатих приоритета националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима јесте смањење страдања деце у саобраћајним незгодама. Смањење страдања деце у саобраћајним незгодама је циљ дефинисан националном Стратегијом.

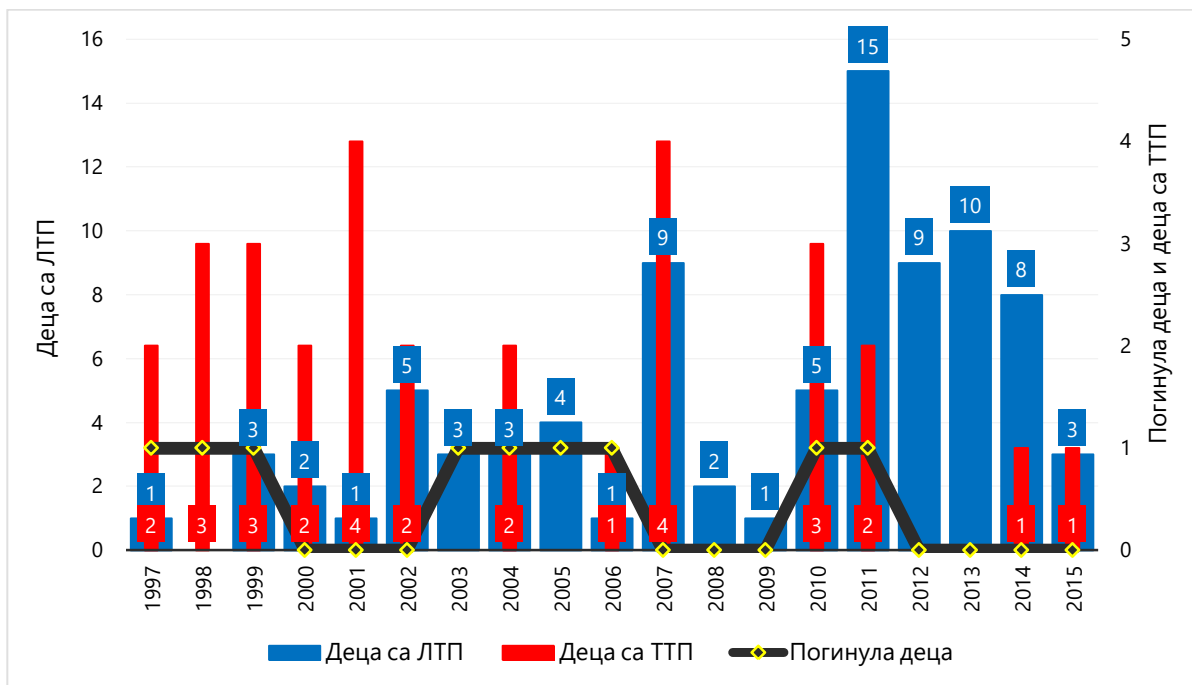


График 11 – Последице саобраћајних незгода које су задобила деца, општина Врбас, 1997-2015. година

У периоду од 1997. до 2015. године на територији општине Врбас у саобраћајним незгодама погинуло је деветоро (9) деце, док је повређено њих 115, од чега тридесет (30) тешко, а осамдесет пет (85) лако. Анализом тренда последица које су задобила деца у саобраћајним незгодама на територији општине Врбас, уочава се тренд смањења по свим показатељима.

Међутим, веома је важно наставити тренд од „0“ погинуле деце на територији општине Врбас, који је успостављен након 2011. године (График 11). Исто тако број тешко и лако повређене деце мора бити сведен на минимум.

На основу података о саобраћајним незгодама и последицама, деца нису издвојена као посебно угрожена категорија учесника у саобраћају на територији општине Врбас, али свакако захтевају велику пажњу и правилно усмеравање активности локалне самоуправе у циљу одржања минималног учешћа деце у саобраћајним незгодама.

2.5. БЕЗБЕДНОСТ МЛАДИХ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС

Млади су једна од најрањивијих категорија учесника у саобраћају којима треба посветити посебну пажњу. Попут деце, млади су приоритет у дефинисању потреба за спровођење циљаних мера и активности за смањење броја саобраћајних незгода у којима учествују. Према *Националној стратегији развоја младих у Србији од 2010-2015. године*, младима се сматрају особе од 15 до 30 година старости.

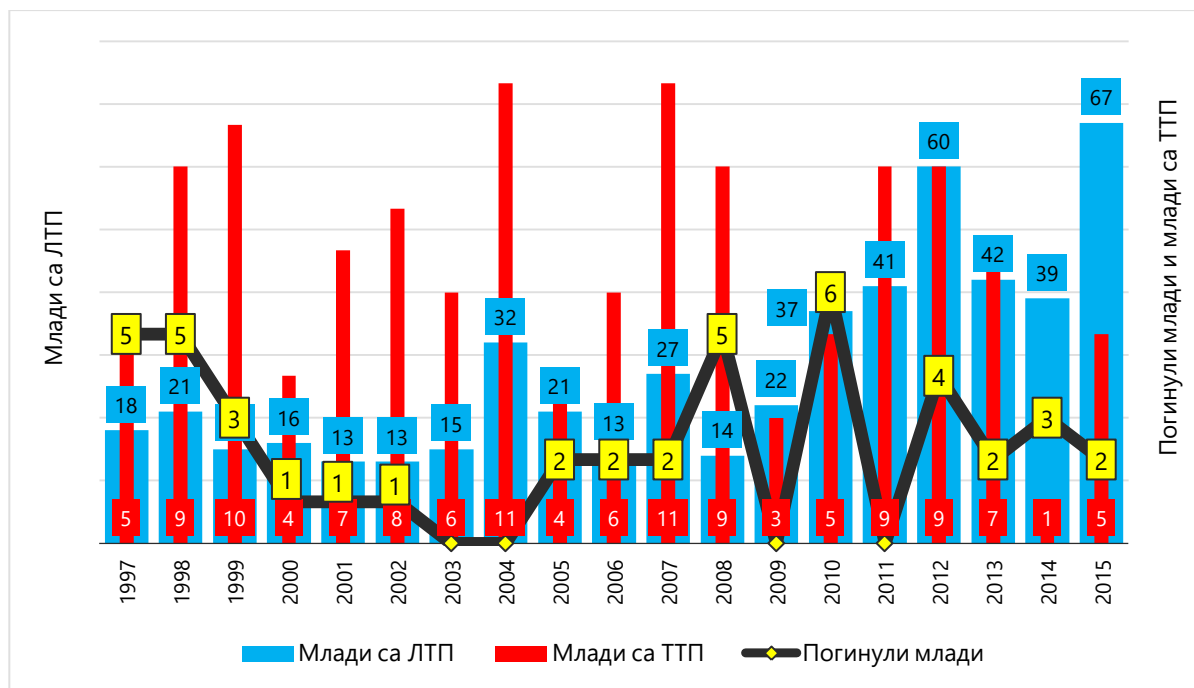


График 12 – Последице саобраћајних незгода које су задобила млади учесници у саобраћају, општина Врбас, 1997-2015. година

На територији Општине у периоду од 1997. до 2015. године погинула су 44 млада учесника у саобраћају, док је повређено њих 655, од чега је лаке телесне повреде задобило 526 младих, а тешке телесне повреде њих 129. У последњем петогодишњем периоду од 2011. до 2015. године успостављен је благи тренд смањења тешких телесних повреда које задобијају млади учесници у саобраћајним незгодама. Међутим, број погинулих младих учесника у саобраћају осцилује, не тежи стабилно ка смањењу. Број лаких телесних повреда младих је у порасту.

Показатељи страдања младих у саобраћају на територији општине Врбас указују на изражен проблем учешћа младих у саобраћајним незгодама. Млади су најугроженија старосна категорија учесника у саобраћају на територији општине Врбас. Младима се мора посветити знатно више пажње, што се може остварити кроз програме вршњачке едукације, кампањама, трибинама за младе, предавањима из области безбедности саобраћаја. Кампање и циљане акције на локалном нивоу треба да буду константне и ефикасне и да пронађу своје место у годишњим програмима безбедности саобраћаја локалне самоуправе – општине Врбас.

2.6. БЕЗБЕДНОСТ МЛАДИХ ВОЗАЧА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС



Млади возачи су као циљна група учесника у саобраћају, којој је потребно посветити више пажње, препознати у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима. За потребе Стратегије за општину Врбас анализирале су саобраћајне незгоде са учешћем младих возача путничких аутомобила,

мопеда и мотоцикала. Трендови страдања младих возача у саобраћајним незгодама на територији општине Врбас су слични трендовима страдања укупне популације младих учесника у саобраћају (возача, пешака и путника) на територији општине.

Попут свих младих учесника у саобраћају, тако је и младим возачима на територији општине Врбас потребно посветити посебну пажњу и део мера и акција на годишњем нивоу усмерити ка њима. На овакав закључак недвосмислено указују показатељи и трендови страдања младих возача. Закључак указује и на потребу квалитетнијег рада аутошкола на подручју општине Врбас.

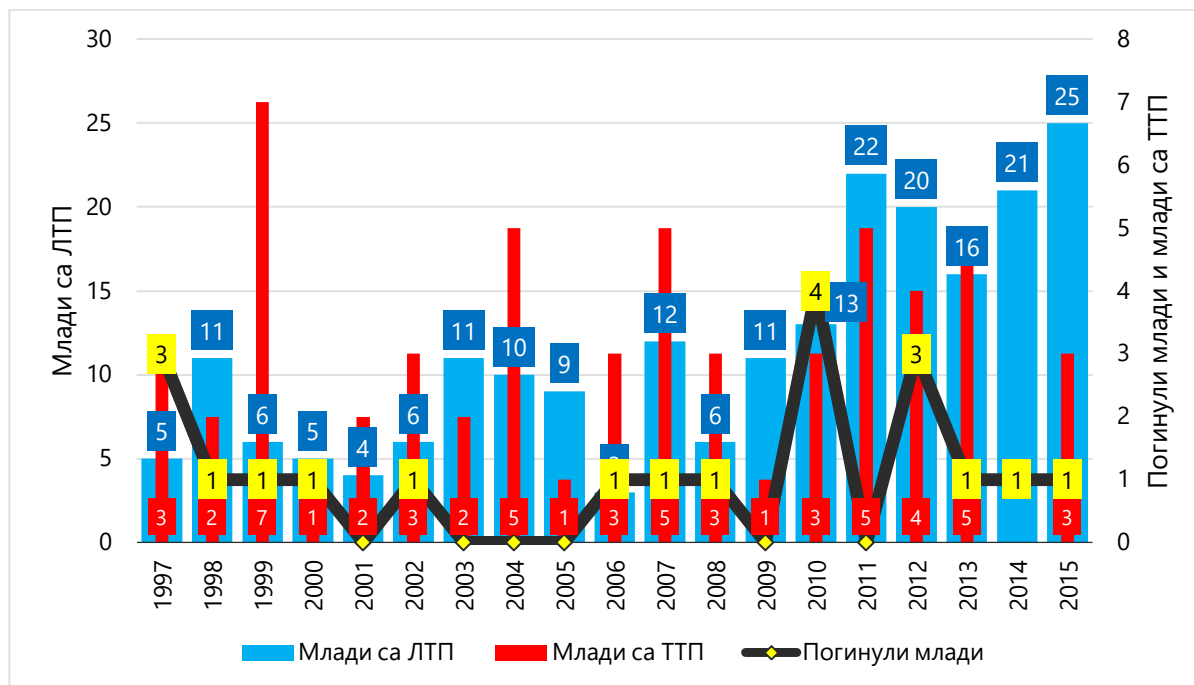


График 13 – Последице саобраћајних незгода које су задобили млади возачи, општина Врбас, 1997-2015. година

У периоду од 1997. до 2015. године у саобраћајним незгодама погинуло је 20 младих возача, повређено је њих 274, од чега је тешке телесне повреде задобило 58 младих возача, а лаке телесне повреде њих 216.



2.7. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС

Страдање пешака у саобраћајним незгодама је истакнут проблем безбедности саобраћаја на подручју Републике Србије. Томе доприноси низ фактора, а један од најутицајнијих је (не)прилагођеност путне инфраструктуре пешацима. У погледу страдања пешака посебно се истичу делови путне мреже у урбаном градском језгру са могућностима развоја већих брзина кретања моторних возила који долазе у конфликт са пешацима. Не може се занемарити ни број саобраћајних незгода са пешацима ван урбаног подручја, између мање насељених делова општине.

Ипак, локална путна мрежа и карактеристике саобраћајница на територији општине Врбас су безбедније за пешаке у односу на друге локалне самоуправе у држави(на пример у централној, западној или јужној Србији).У посматраном перуоду од 1997. до 2015. године у саобраћајним незгодама у општини Врбас погинуло је 27 пешака, повређена су 204 пешака, од чега је тешке телесне повреде задобило 69 пешака, а лаке телесне повреде њих 135 (График 13).

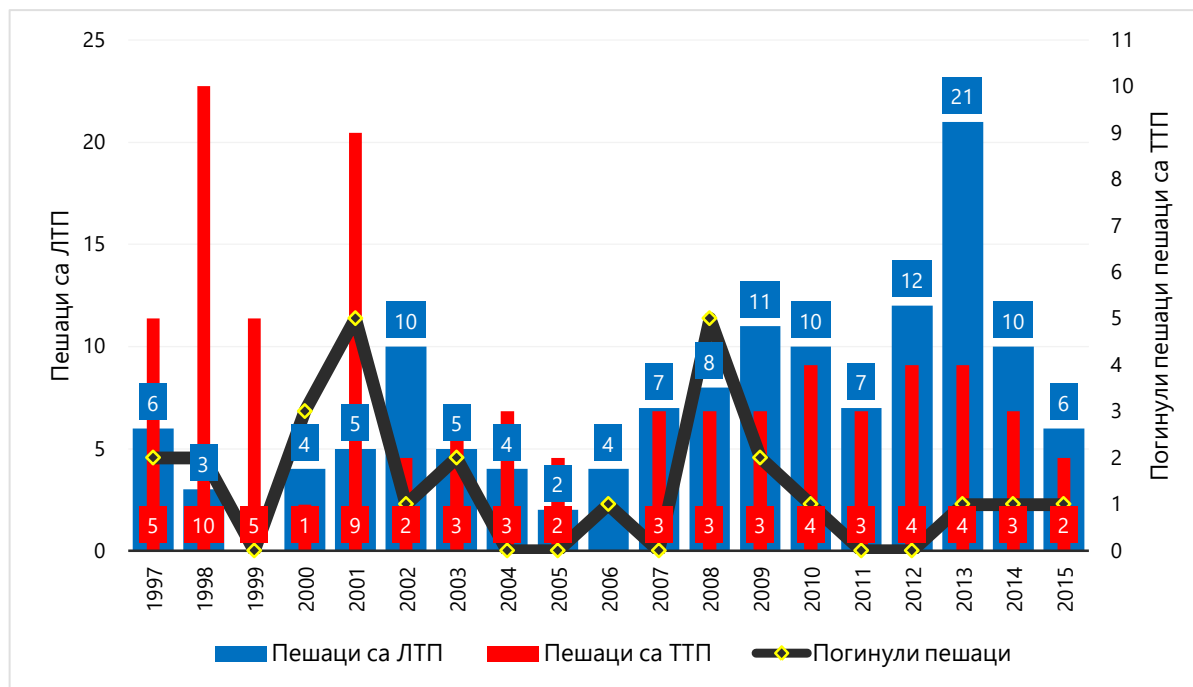


График 14 – Последице саобраћајних незгода које су задобили пешаци, општина Врбас, 1997-2015. година

Додатне опасности саобраћајних незгода у којима учествују пешаци су велика вероватноћа задобијања телесних повреда, при чему су веома мале разлике у жестини саобраћајних незгодау којима пешаци задобијају тешке телесне повреде или смртне последице. Ово је посебно изражено код пешака старијих од 65 година. Уређење путне инфраструктуре на местима повећаних активности пешака и зонама атракције треба да буду препознате у програмима унапређења безбедности саобраћаја на територији општине Врбас, јер уређеност пешачких кретања и повећање безбедности пешака у великој мери доприноси повећању укупне безбедности на територији општине Врбас.

2.8. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС



Сличност и аналогија проблема са пешацима може бити пренета и на пробелме са бициклистима, посебно имајући у виду знатно учешће бициклиста у саобраћају на територијама свих локалних самоуправа АП Војводине. Ова чињеница је пре свега производ карактеристика географског подручја (равница), путне и уличне инфраструктуре на територији АП Војводина. Општина Врбас као и већина других равничарских локалних самоуправа није имуна на проблем страдања бициклиста у саобраћајним незгодама, чак шта више, општина Врбас има повећан ризик страдања бициклиста у односу на друге општине/градове у Србији. У периоду од 1997. до 2015. године на територији општине Врбас погинуло је 26 бициклиста, а повређено је њих 299, од чега су утврђене 103 тешке телесне повреде и 196 лаких телесних повреда. У односу на ове показатеље бициклисти су угроженија категорија учесника у саобраћају у општини Врбас у односу на пешаке, што је свакако важан детаљ који није потврђен у већини локалних самоуправа на територији Републике Србије, па чак и на територији АП Војводина.

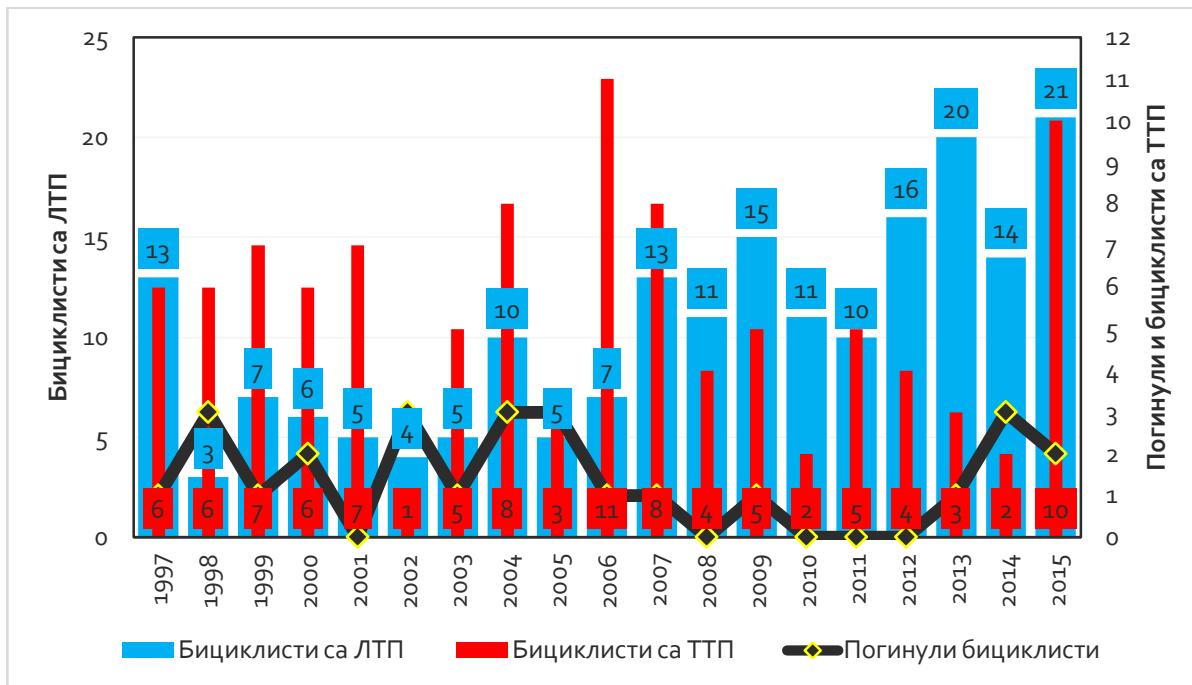


График 15 – Последице саобраћајних незгода које су задобили бициклисти, општина Врбас, 1997-2015. година

За смањење укупног броја и последица саобраћајних незгода на територији општине Врбас веома је важно радити на мерама усмереним ка повећању безбедности бициклическог саобраћаја. Предност је потребно дати мерама управљачког и инфраструктурног типа, које се поред мера законске принуде морају усмерити на пут и околину пута. Не треба занемарити ни едукацију свих бициклиста, а посебно деце и старијих од 65 година.



2.9. БЕЗБЕДНОСТ МОТОРИЗОВАНИХ ДВОТОЧКАША НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС

За разлику од мера усмерених ка повећању безбедности бициклиста, мере за повећање безбедности моторизованих двоточкаша треба да буду усмерене ка кампањама и побољшању исправних ставова учесника у саобраћају, пре свих ставова возача mopеда и мотоцикала о опасностима у саобраћају. Дефинитивно је тачно да у Републици Србији за смањење саобраћајних незгода у којима учествују моторизовани двоточкаши морамо да радимо на промени понашања ове категорије учесника у саобраћају, њиховом односу према поштовању саобраћајних прописа, посебно оних који се односе на: правилно ношење заштитне кациге, ограничење брзине, непрописно претицање и друге опасне радње које изводе возачи mopеда и мотоцикала у саобраћају.

Припрема свих других учесника у саобраћају на повећано присуство mopеда и мотоцикала треба да буде реализована информисањем и медијским активностима, како на средствима радија тако и на средствима телевизије. Ипак, за разлику од бициклиста и пешака, моторизовани двоточкаши као препозанта рањива категорија учесника у саобраћају на подручју државе, има мањи степен угрожености на територији локалне самоуправе Врбас у односу на неке друге учеснике у саобраћају.



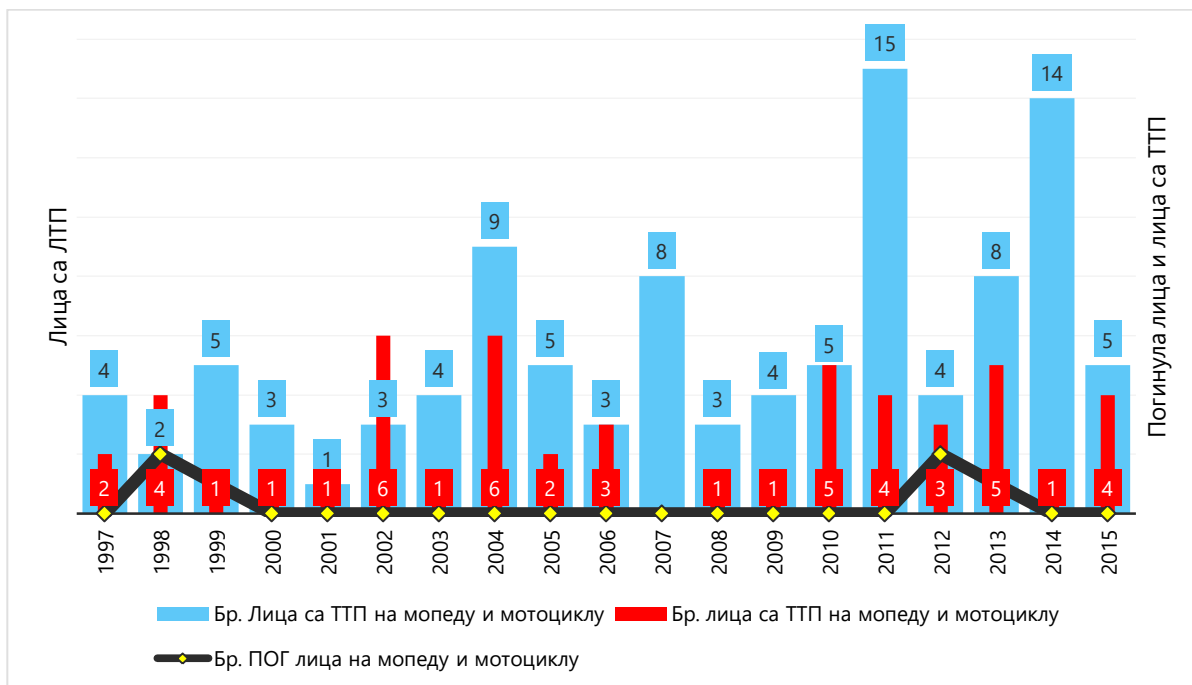


График 16 – Последице саобраћајних незгода које су задобили моторизовани двоточкаши, општина Врбас, 1997-2015. година

У периоду од 1997. до 2015. године у саобраћајним незгодама у општини Врбас погинуло је 6 (шест), а повређено 156 возача и путника на мопеду и мотоциклу. У последњих пет година бележе се знатне осцилације тешких и лаких телесних повреда по годинама, које су задобили возачи и путници на мопедима и мотоциклима. Ипак, приметно је више лаких и тешких телесних повреда у односу на преостале петогодишње сегменте посматраног периода (од 1997. до 2010. године), па се стога може закључити да се безбедност мопедиста и мотоциклиста погоршава у односу на ранији период (пре 2011. године).

2.10. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС

Поред чињенице да су трактори на подручјима равничарских општина чешће присутни у саобраћају (већа изложеност ризицима), тако и на територији општине Врбас, потврђује се „правило“ да су општине на територији АП Војводина безбедније у односу на остатак Републике Србије у погледу страдања возача и путника на тракторима.

Овове доприносе боље карактеристике терена (равничарски предео) које повољно утичу на стабилност трактора, што у комбинацији са техничком исправношћу трактора и описом послова који се обављају овим возилима, омогућавају да трактори у општинама АП Војводина мање учествују саобраћајним незгодама. Поред наведеног, важно је издвојити и детаљ који се тиче боље саобраћајне културе возача трактора на територији АП Војводине у односу на остали део Републике Србије. Мање учешће трактора у саобраћајним незгодама на подручју општине Врбас је пример како се и поред повећања изложености конкретне категорије учесника у саобраћају може обезбедити мањи ниво ризика, за разлику од других општина у Србији где трактори нису у тој мери изложени саобраћају (број регистрованих трактора).



У периоду од 1997. до 2015. године на територији локлане самоуправе – општине Врбас погинула су четири (4) возача и путника на трактору, повређено је њих 27, од чега 7 тешко и 20 лако. С обзиром на релативно повољно стање безбедности тракториста у саобраћају потребно је радити на одржању оваквог стања и тежњи потпуног елиминисања саобраћајних незгода у којима учествују трактори. Стање треба одржавати перманентном едукацијом у погледу исправног учешћа трактора у саобраћају, са правилним означавањем, посебно у периодима њихове интензивне активности. Техничка исправност трактора мора бити на највишем нивоу, као и употреба ротационих светала, ноћу, за време магле и у осталим условима смањене видљивости.

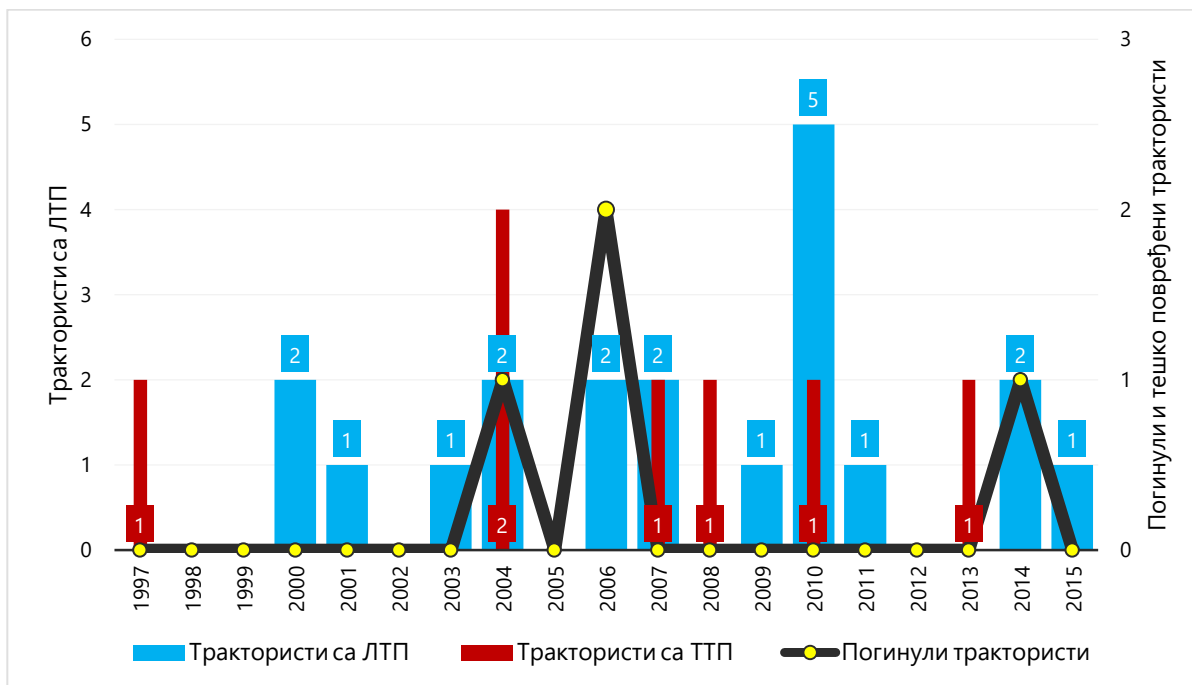


График 17 – Последице саобраћајних незгода које су задобили трактористи, општина Врбас, 1997-2015. година

2.11. БЕЗБЕДНОСТ КОМЕРЦИЈАЛНИХ ВОЗИЛА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС



За разлику од осталих циљних група у оквиру којих су анализиране последице саобраћајних незгода у којима су поједини учесници у саобраћају задобијали повреде, приликом анализе безбедности комерцијалних возила на територији општине Врбас

анализиране су саобраћајне незгоде у којима су учествовала комерцијална возила. У спроведеној анализи под комерцијалним возилима подразумевана су сва теретна возила и сви аутобуси.



У анализираном периоду на територији општине Врбас догодиле су се 43 саобраћајне незгоде са погинулим лицима и 215 саобраћајних незгода са повређеним лицима у којима су учествовала комерцијална возила. Посебно је истакнут тренд повећања броја саобраћајних незгода са повређеним лицима у периоду од 2009. до 2015. године, као и тренд повећања броја саобраћајних незгода са погинулим лицима у последњем петогодишњем периоду, од 2011. до 2015. године (График 18).

Саобраћајне незгоде са комерцијалним возилима су изражен проблем који доприноси повећаном страдању у саобраћају на територији општине Врбас.

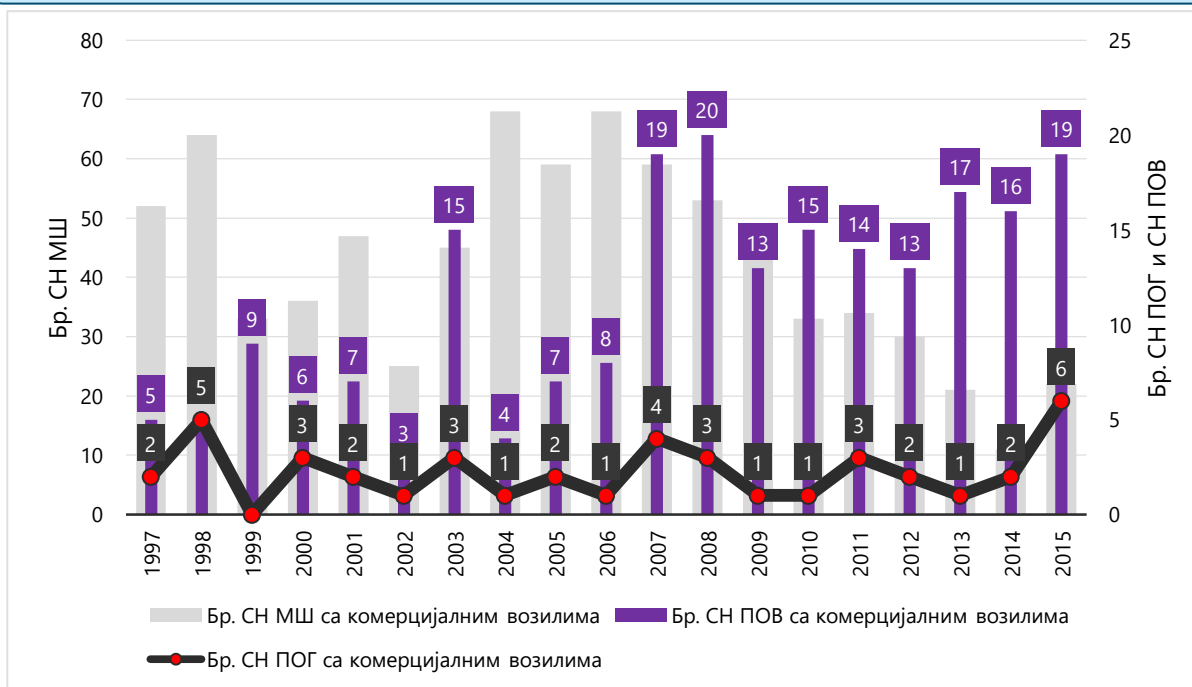


График 18 – Саобраћајне незгоде са учешћем комерцијалних возила, општина Врбас, 1997-2015. година

За разлику од саобраћајних незгода са повређеним и погинулим лицима од 2006. године тренд броја саобраћајних незгода са материјалном штетом у којима су учествовала комерцијална возила је у паду. Ово се може довести у везу са повећањем жестине саобраћајних незгода у којима учествују комерцијална возила, али и са повећањем броја лакших телесних повреда у посматраном периоду на нивоу читаве Републике, које важи за све учеснике у саобраћају.

Разлоге за повећање броја лаких телесних повреда треба тражити у успостављању сигурнијег система наплате осигурања и чињенице да се штете (материјалне и нематеријалне) као и осигурање од повређивања у саобраћајним незгодама, знатно сигурније исплаћивало од стране осигуравајућих друштава у Србији након 2006. године.

Поређењем графика 18. и графика 19. може се уочити разлика у степену повређивања возача и путника у комерцијалним возилима у односу на возила (учеснике у саобраћају) са којима се комерцијална возила сударају. Ово је посебно изражено код тешког повређивања и најтежих последица саобраћајних незгода.

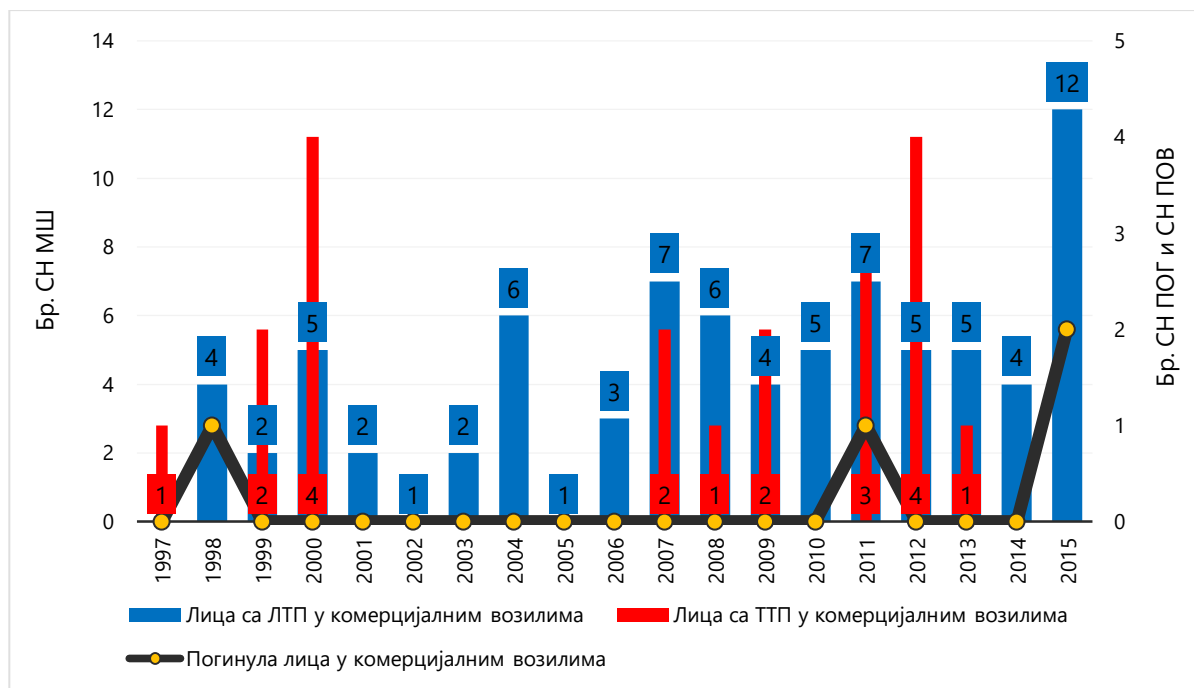


График 19 – Последице саобраћајних незгода које су задобили возачи и путници у комерцијалним возилима, општина Врбас, 1997 - 2015. година

Како је жестина саобраћајних незгода много већа онда када у незгодама учествују комерцијална возила, пре свега због габарита, тежине и кинетичке енергије која се ослобађа у сударима у којима учествују комерцијална возила, што је неминовна последица закона физике, морају се проналазити начини да се број незгода са комерцијалним возилима смањи.

Смањење се може постићи низом превентивних и репресивних мера и акција, како од стране саобраћајне полиције, тако и од стране локалног управљача пута. Мере се могу усмерити ка: провери дозвољеног осовинског оптерећења, раздвајању саобраћаја рањивих категорија учесника у саобраћају са саобраћајем теретних возила и аутобуса, уређењу путева које користе комерцијална возила, поштовању времена рада посада у теретним возилима и аутобусима, поштовању осталих непрописних понашања од стране свих учесника у саобраћају, интензивнијој контроли на деоницама путева на територији општине који су јачег саобраћајног интензитета са већим присуством хетерогеног саобраћаја у ком је и знатно присуство комерцијалних возила.

2.12. ВОЗАЧИ ПОД УТИЦАЈЕМ АЛКОХОЛА И ПСИХОАКТИВНИХ СУПСТАНЦИ



Вожња под утицајем алкохола је најшире друштвеноприхваћена опасна радња у саобраћају која у знатној мери доприноси настанку саобраћајних незгода. Допринос алкохола и психоактивних супстанци настанку саобраћајних незгода је према оценама стручњака много више присутна, него што то објашњавају добијени резултати

са увиђаја саобраћајних незгода. Разлог оваквог закључка је пре свега што се у многим случајевима присуство алкохола у организму код учесника саобраћајних незгода са тежим последицама утврђује накнадно, па често зависи и од одлуке надлежног органа који врши увиђај конкретне саобраћајне незгоде (нпр. јавни тужилац). Због тога је присуство алкохола у организму код особа са тешким и смртним последицама веома често занемарено у базама података на основу којих се раде анализе, посебно уколико су повређена лица учествовала у саобраћајним незгодама са само једним возилом, којим су управо они и управљали.

У досадашњој пракси утврђивања коначне одлуке о узроку саобраћајне незгоде, није се добијала повратна информација од надлежног суда који је водио случај и донео пресуду за одговорност, што је још један од разлога непотпуне информације о стварној величини утицаја алкохола код настанка саобраћајних незгода у Републици Србији.

Од 01. јануара 2016. године саобраћајна полиција у Републици Србији је почела са прикупљањем података о утицајним факторима који су допринели настанку саобраћајних незгода, што ће према проценама стручњака дати поузданију слику разлога догађања саобраћајних незгода, по узору на многе европске земље, у којима предњаче најбоље у погледу резултата безбедности саобраћаја (нпр. Велика Британија, Шведска, Немачка и сл.). Проблем недоследности статистичке анализе досадашњих узрока саобраћајних незгода је препознат и у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима. Као решење предложено је увођење прикупљања, праћења и статистичке анализе утицајних фактора у процесу настанка саобраћајних незгода, уместо досадашњег прикупљања и анализе узрока настанка саобраћајних незгода. Модел је почео да се примењује, а прве резултате можемо очекивати почетком 2017. године. Модел се примењује на територијама свих локалних самоуправа у Србији, с обзиром на централизован систем управљања радом саобраћајне полиције која прикупља податке о утицајним факторима приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода.

Ипак, анализа саобраћајних незгода за потребе израде стратегије безбедности саобраћаја на путевима за територију општине Врбас, мора бити базирана на постојећим подацима, а то су узроци настанка саобраћајних незгода. У периоду од 1997. до 2015. године, присуство алкохола и психоактивних супстанци као главни узрок настанка саобраћајне незгоде креће се од 5% код најтежих саобраћајних незгода до 12% код саобраћајних незгода са повређеним лицима (График 20).



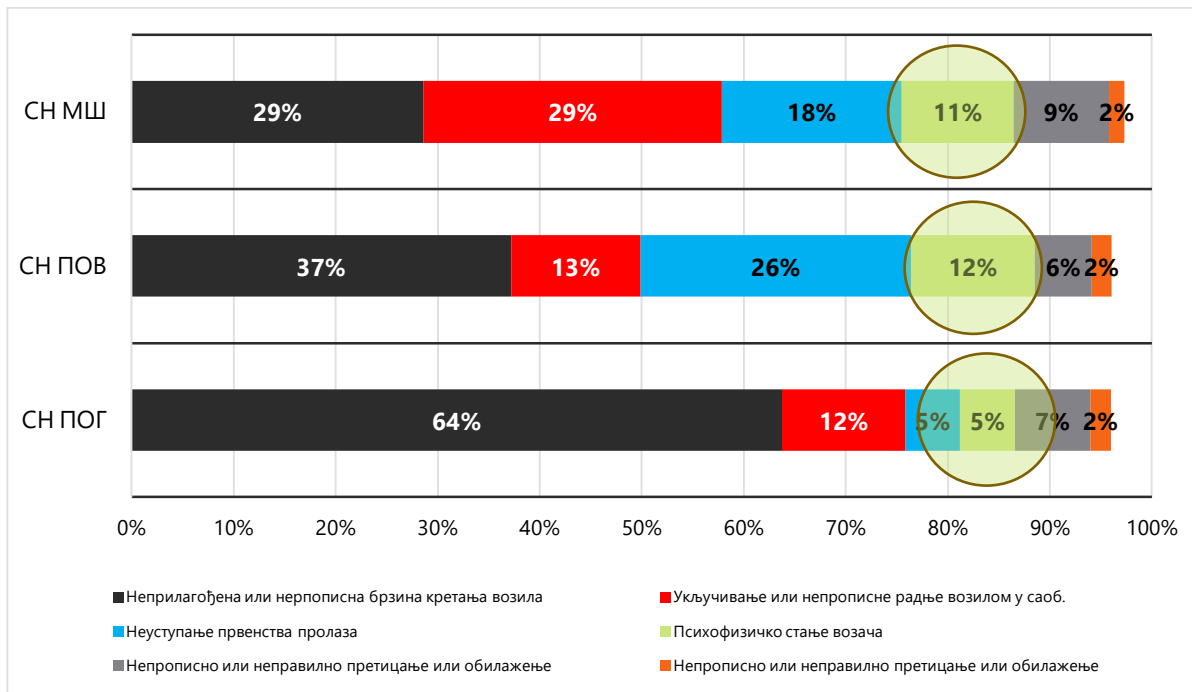


График 20 – Врсте саобраћајних незгода у зависности од узрока саобраћајних незгода, општина Врбас, 1997-2015. година

Присуство алкохола и психоактивних супстанци спада у групу четири најчешћа узрока настанка саобраћајних незгода на територији општине Врбас код свих врста саобраћајних незгода.

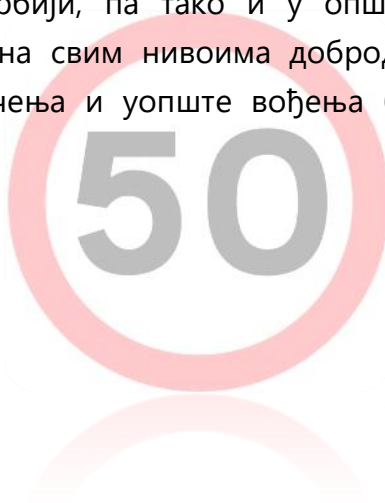
Смањење вожење под утицајем алкохола може се остварити перманентним и заједничким активностима субјеката безбедности саобраћаја на територији општине Врбас, а пре свих активности локалног тела за безбедност саобраћаја и саобраћајне полиције. Активности се могу препознати у кампањама које се баве темом алкохола и саобраћаја, трибинама и вршњачком едукацијом са младима и на крају репресивним активностима саобраћајне полиције са регионалним и локалним акцијама усмереним ка откривању прекршаја вожње под утицајем алкохола. Важан детаљ треба да дају и судови у делу ефикасног кажњавања ове врсте прекршилаца.

2.13. ПРОБЛЕМ „БРЗИНЕ“ НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНЕ ВРБАС

За разлику од алкохола брзина је у Републици Србији дефинитивно најчешће препознат узрок настанка саобраћајних незгода. Узимајући у обзир претходно наведена ограничења прикупљања и анализе података о узроцима настанка саобраћајних незгода, брзина за разлику од алкохола у званичним анализама има нешто веће присуство од реалног утицаја на настанак саобраћајних незгода.



Управљање брзинама је у потпуности неразвијена област рада у безбедности саобраћаја у Републици Србији, па тако и у општини Врбас. Стога је свака активност управљача пута на свим нивоима добродошла и оправдана у циљу бољег дефинисања ограничења и уопште вођења брзина саобраћајног тока на нашим путевима.



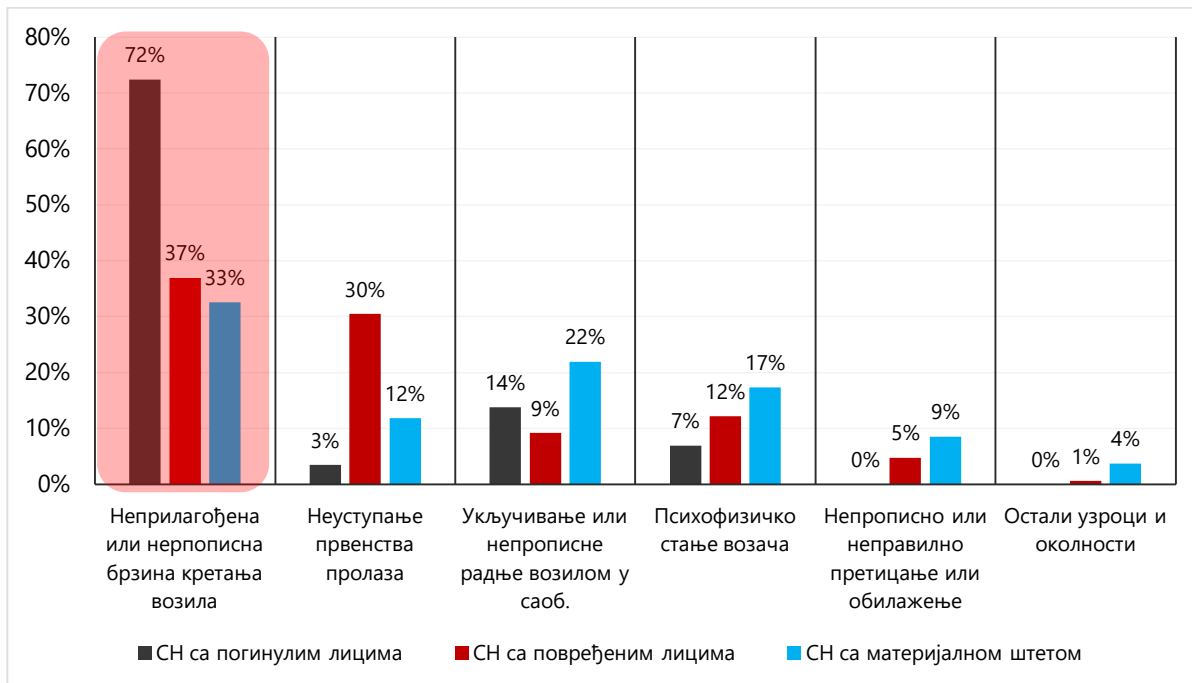


График 21 – Врсте саобраћајних незгода у зависности од узрока саобраћајних незгода, општина Врбас, 2011-2015. година

У последњем петогодишњем периоду, од 2011. до 2015. године, на територији општине Врбас, брзина је препозната као узрок настанка незгоде код чак 72% од укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима. Узрок брзине је препознат у 37% случајева настанка саобраћајних незгода са повређеним лицима и 33% настанка саобраћајних незгода са само материјалном штетом без повређених лица.

Поменути показатељи недвосмислено указују на потребу деловања у циљу смањења утицаја брзине на настанка саобраћајних незгода, посебно најтежих саобраћајних незгода на територији општине Врбас. Низ мера је могуће применити у циљу смањења утицаја брзине на настанак саобраћајних незгода.

Од инфраструктурних, управљачких (управљање брзинама), преко превентивних (кампање и акције усмерене ка циљаним групама, возачима путничких аутомобила и мотоцикала), до репресивних мера законске принуде и појачане активности саобраћајне полиције, односно увођења система за аутоматско откривање саобраћајних прекршаја прекорачења брзине на местима где брзина има или може да има велики утицај на настанак саобраћајних незгода. Најважније је да све мере и активности буду добро планиране, синхронизоване, усаглашене, орочене и предвиђене програмом унапређења безбедности саобраћаја локалне самоуправе – општине Врбас.

2.14. ВОЗАЧИ КОЈИМА ЈЕ ОДУЗЕТА ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА ЗБОГ НЕСАВЕСНОГ УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ („НЕСАВЕСНИ ВОЗАЧИ“)

Доступни подаци указују да је број возача којима је одузета возачка дозвола због несавесног и неодговорног понашања за време управљања моторним возилом у порасту. Поузданијој статистици која указује на проблем је допринело и успостављање сигурнијег система праћења прекршаја и понашања возача од стране надлежних органа, али и успостављање стабилног система рада са возачима којима је одузета возачка дозвола због 18 и више изречених казнених поена. У условима повећања броја возача којима је изречена забрана управљања моторним возилом, а који су сакупили довољан број казнених поена за почетак процеса рехабилитације, догађа се често да ова група возача и даље наставља да управља моторним возилом без обзира на чињеницу забране и обавезе похађања семинара унапређења знања за возаче којима је одузета возачка дозвола.

Као и све локалне самоуправе које немају поступке спровођења семинара у својој средини, већ морају да се усмеравају ка већим градским центрима у циљу похађања семинара, тако и општина Врбас није имуна на овај проблем. Решење захтева перманентне активности саобраћајне полиције, али и кампање локалног савета за безбедност саобраћаја у циљу промене свести иставова возача којима је одузета возачка дозвола и потребе за схватањем важности прихватања процеса рехабилитације од стране ових возача.

2.15. ПОКАЗАТЕЉИ КОЈИ ИНДИРЕКТНО УТИЧУ НА СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ ВРБАС

Показатељи који имају знатан индиректни утицај на стање безбедности саобраћаја у Србији (па тако и у општини Врбас) су економски показатељи и тзв. вољност плаћања, односно посвећеност безбедности саобраћаја у свим сферама друштва. Према последњим доступним показатељима просечна плата на територији општине Врбас износи 33.363 динара (фебруар 2016. године, подаци РЗС, 2016).

2.16. НАЈВАЖНИЈЕ ЧИЊЕНИЦЕ, ОПШТИНА ВРБАС, 1997–2015. ГОДИНА

- Највећи број погинулих лица живот изгуби у путничким возилима. Учешће погинулих лица (возача и путника) у путничким возилима износи око 62% од укупног броја погинулих, што их чини најугроженијом категоријом учесника у саобраћају.
- Комерцијална возила (сва регистрована теретна возила и аутобуси на територији општине) чине око 15% возног парка општине Врбас (МУП, 2014). Саобраћајне незгоде са погинулим лицима у којима су учествовала комерцијална возила чине 31% укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима.
- Млади учесници у саобраћају (15-30) су најугроженија старосна категорија учесника у саобраћају на територији општине Врбас, са учешћем од 25,6% у укупном броју погинулих лица, односно више од $\frac{1}{4}$ погинулих у саобраћајним незгодама су млади.
- Учешће пешака у укупном броју погинулих лица је око 16% што их чини угроженом категоријом учесника у саобраћају.
- Бициклисти чине 15% од укупног броја погинулих лица.
- Учешће младих возача путничких аутомобила, мопеда и мотоцикала (15-30) у саобраћајним незгодама са смртним исходом је изражено. Проценат погинулих младих возача у укупном броју погинулих возача износи око 12%.

- У саобраћајним незгодама погинуло је деветоро (9) деце, а повређено је њих 115. Више од 60% погинуле деце припада категорији путника у путничким аутомобилима.
- Лица старија од 65 година су угрожена старосна категорија учесника у саобраћају. У посматраном периоду лица старија од 65 година чине око 15% од укупног броја погинулих лица. Лица старија од 65 година су најугроженија као пешаци. Више од 42% погинулих лица старијих од 65 година су пешаци.
- Моторизовани двоточкаши (мопедисти и мотоциклисти) чине 3,5% од укупног броја погинулих учесника у саобраћају.
- Возачи и путници на тракторима чине око 2,3% од укупног броја погинулих лица и нису посебно угрожена категорија учесника у саобраћају на територији општине Врбас.
- Непрописна и неприлагођена брзина је водећи утицајни фактор који доприноси настанку саобраћајних незгода са смртним исходом. Постојање утицаја непрописне и неприлагођене брзине је забележено код 64% саобраћајних незгода са погинулим лицима (око 2/3 од укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима).
- У односу на укупан број погинулих учесника у саобраћају око 5% је погинуло услед управљања возилом под утицајем алкохола.
- Према последњим резултатима мерења индикатора перформанси безбедности саобраћаја из 2015. године (АБС, 2015) на подручју полицијске управе Нови Сад, којој припада и општина Врбас, сигурносне појасеве користи око 86% возача и путника на предњем седишту и око 10% путника на задњем седишту, безбедносна седишта за децу користи око 50% возача који превозе децу испод три године старости, проценат алкохолисаних возача у саобраћајном току је око 1,4%, док више од 67% возача прекорачује дозвољену брзину кретања у насељу.

2.17. НАЈВАЖНИЈЕ ЧИЊЕНИЦЕ, ОПШТИНА ВРБАС, ПОСЛЕДЊИ ПЕТОГОДИШЊИ ПЕРИОД, 2011–2015. ГОДИНА

- Највећи број погинулих лица живот изгуби у путничким возилима. Учешће погинулих лица (возача и путника) у путничким возилима износи око 56% од укупног броја погинулих, што их чини најугроженијом категоријом учесника у саобраћају.
- Саобраћајне незгоде са погинулим лицима у којима су учествовала комерцијална возила чине чак 50% укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима.
- Млади учесници у саобраћају (15-30) година су најугроженија старосна категорија учесника у саобраћају на територији општине Врбас, са учешћем од око 33% у укупном броју погинулих лица, односно 1/3 погинулих у саобраћајним незгодама су млади.
- Бициклисти чине око 18% од укупног броја погинулих лица, што их сврстава у посебно угрожену категорију учесника у саобраћају на територији општине Врбас.
- Учешће младих возача путничких аутомобила, mopеда и мотоцикала (15-30) у саобраћајним незгодама са смртним исходом је посебно изражено. Проценат погинулих младих возача у укупном броју погинулих возача износи око 18%, док удео настрадалих младих возача у укупном броју настрадалих чини око 16%.
- У саобраћајним незгодама погинуло је једно (1) дете, а повређено је 49-оро деце. Деца су најугроженија као путници. Укупно 42% настрадале деце припада категорији путника.
- Лица старија од 65 година су угрожена старосна категорија учесника у саобраћају. У посматраном периоду лица старија од 65 година чине 15% од укупног броја погинулих лица, док у укупном броју тешко повређених чине више од 24%.
- Моторизовани двоточкаши (mопедисти и мотоциклисти) чине око 9% од укупног броја погинулих учесника у саобраћају, што их чини више угроженом категоријом учесника у саобраћају у односу на период од 1997-2010. године.

- Учешће пешака у укупном броју погинулих лица је око 9% што их чини мање угроженом категоријом у односу на период од 1997-2010. године.
- У посматраном периоду (2011-2015) погинуло је једно (1) лице на трактору, а њих пет (5) је повређено.
- Непрописна и неприлагођена брзина је водећи утицајни фактор који доприноси настанку саобраћајних незгода са смртним исходом. Постојање утицаја непрописне и неприлагођене брзине је забележено код чак 72% саобраћајних незгода са погинулим лицима, што је у поређењу са периодом од 1997. до 2010. године знатно већи проценат.
- У односу на укупан број погинулих учесника у саобраћају око 7% је погинуло услед управљања возилом под утицајем алкохола.



3. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

Амбиција

Постати најуспешнија локална самоуправа у Републици Србији у области безбедности саобраћаја.

Мисија

Успостављање система безбедности саобраћаја којим ће се омогућити успешно и делотворно управљање безбедношћу саобраћаја.

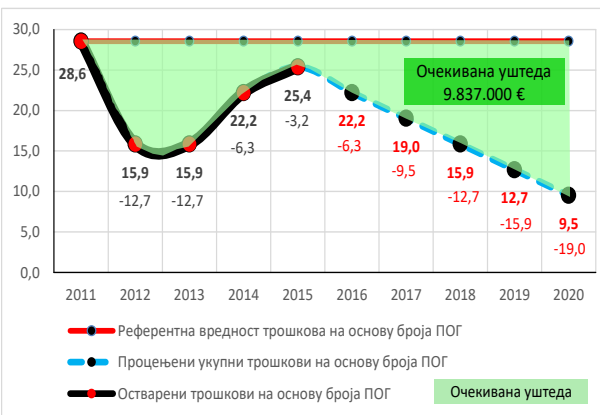
Визија

Друмски саобраћај без погинулих, са знатно смањеним бројем повређених и знатно смањеним трошковима саобраћајних незгода.

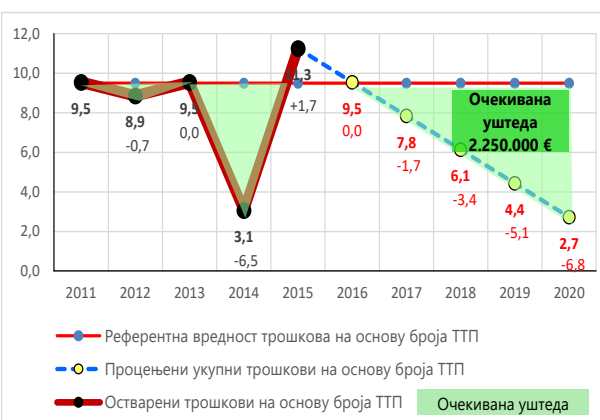
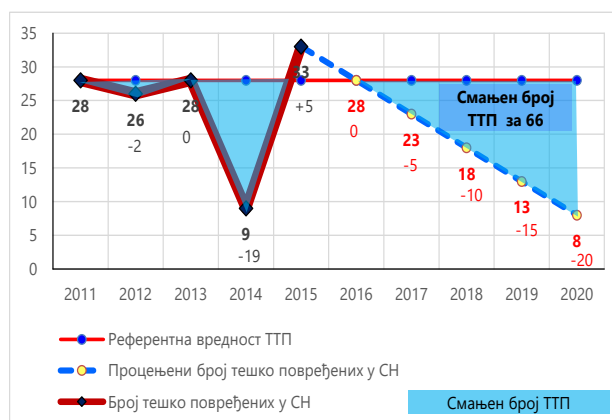
Циљеви

Доношење стратегије треба да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2020. године који ће омогућити:

- да у 2020. години број погинулих лица и тешко повређених лица у саобраћају буде најмањи у односу на последњи двадесетогодишњи период,
- да се одржи тренд „0“ погинуле деце у саобраћају који је успостављен 2012. године,
- да у саобраћају нема тешко повређене деце од 2020. године,
- да се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, у односу на 2011. годину.



Графици 22 и 23 – Процена броја погинулих и достизање циља у погледу смањења броја погинулих и очекиване уштеде у стотинама хиљада евра⁹



Графици 24 и 25 – Процена броја тешко повређених и достизање циља у погледу смањења броја тешко повређених и очекиване уштеде у стотинама хиљада евра

⁹Трошкови за погинула, тешко и лако повређена лица добијени су на основу истраживања које је спроведено у Републици Српској (Рос и др., 2012) и чији резултати су послужили за процену трошкова саобраћајних незгода у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији за период од 2015. до 2020. године. Важно је имати у виду да је ово минимум трошкова, где су у обзир узети само очигледни трошкови које је било могуће израчунати у Републици Српској.



График 26 – Процењени трошкови и уштеде у стотинама хиљада евра на основу смањења свих последица саобраћајних незгода¹⁰

4. ЦИЉЕВИ – ИНДИКАТОРИ

Наведени циљеви у погледу коначних исхода (незгоде и настрадала лица) треба остварити тако што ће се непрекидно унапређивати перформансе система безбедности саобраћаја, а што ће бити квантификовано променама вредности најважнијих индикатора безбедности саобраћаја. Вредности које су добијене на основу резултата пројекта „Мерење индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 2015. годину“ Агенције за безбедност саобраћаја (истраживање, јесен, 2015. године) и очекивани циљеви за 2020. годину, који су дефинисани националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период 2015-2020. година, дати су у табели 4.

¹⁰Трошкови за погинула, тешко и лако повређена лица добијени су на основу истраживања које је спроведено у Републици Српској, Рос и др, (2012) и које је примењено у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије. Укупни – процењени трошкови су израчунати без података о трошковима саобраћајних незгода које су само са материјалном штетом.

Табела 4 – Вредности индикатора за подручје полицијске управе у Новом Саду којој припада и општина Врбас (2015) и очекиване вредности индикатора безбедности саобраћаја у 2020. години

Назив индикатора безбедности саобраћаја	Вредност 2015. год. ¹¹	Циљ 2020. год
Индикатори везани за заштитне системе	Класа – ранг	Класа – ранг
Проценат употребе сигурносних појасева на предњим седиштима путничких аутомобила	86,3%	95%
Проценат употребе сигурносних појасева на задњим седиштима путничких аутомобила	10,5%	85%
Проценат употребе заштитних система за децу до 3 године старости	52%	96%
Проценат употребе заштитне кациге од стране мотоциклиста	100%	100%
Проценат употребе заштитне кациге од стране мопедиста	100%	100%
Индикатори везани за брзину	Класа – ранг	Класа – ранг
Проценат прекорачења брзине у дневним условима у насељу	67,5%	19%
Проценат прекорачења брзине у дневним условима ван насеља	20,9%	19%
Проценат прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h у дневним условима возње у насељу	12,1%	4,9%
Проценат прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h у дневним условима возње ван насеља	6,3%	4,9%
Индикатори везани за алкохол	Класа – ранг	Класа – ранг
Проценат возача у саобраћајном току под утицајем алкохола у насељу	1,39% ¹²	0,1%
Проценат возача у саобраћајном току под утицајем алкохола ван насеља	1,15%	0,1%
Индикатор везан за употребу дневних светала	Класа – ранг	Класа – ранг
Проценат употребе дневних светала у путничким возилима	96,7%	99%

¹¹Агенција за безбедност саобраћаја, 2015.

¹²Резултати добијени од стране Министарства унутрашњих послова – Управе саобраћајне полиције у склопу реализације истраживачког пројекта Агенције за безбедност саобраћаја: „Мерење индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 2015. годину“.

Индикатори који описују понашање учесника у саобраћају у односу на употребу заштитних система, брзину или алкохол су најпримењивији индикатори који на најбољи начин описују стање безбедности саобраћаја на посматраној територији (Пешић, 2012).

Избор индикатора за које су дефинисани циљеви и утврђене тренутне вредности, извршен је на основу анализе утицаја индикатора на стање безбедности саобраћаја.

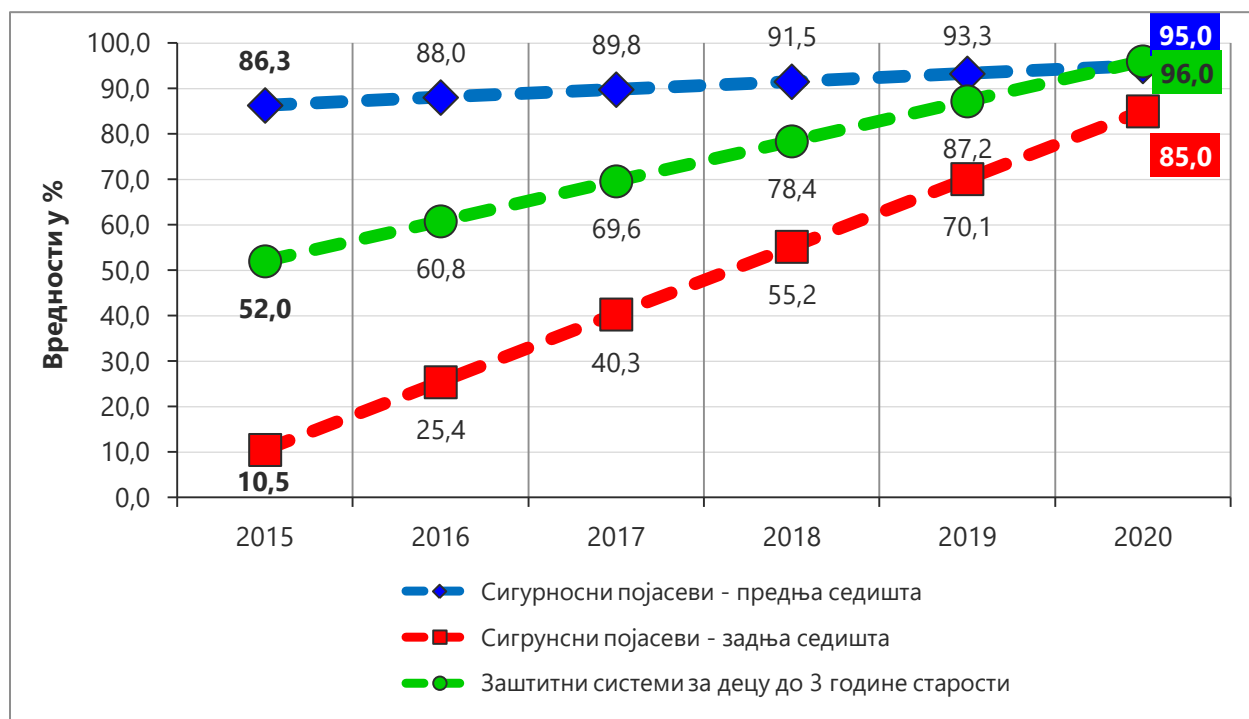


График 27 – Достицање циљева везаних за индикаторе употребе сигурносних појасева и заштитних система за децу за територију општине Врбас



График 28 – Достизање циљева везаних за индикаторе прекорачења брзине кретања возила на територију општине Врбас

5. Кључне области рада – стубови безбедности саобраћаја

Прихватајући препоруке Организације Уједињених Нација (ОУН) изражене у документу *Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020*¹³ који је сачинила Светска здравствена организација (СЗО¹⁴) и који је објављен 2011. године, опредељено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја. Пет стубова безбедности саобраћаја су препознати и чине концепт националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015-2020. године, која је послужила као основ за писање Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Врбас, за период од 2016. до 2020. године.

Табела 5 – Стубови безбедности саобраћаја

1. СТУБ	2. СТУБ	3. СТУБ	4. СТУБ	5. СТУБ
ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

¹³ Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020

¹⁴ Светска здравствена организација (World Health Organization-WHO)

ПРВИ СТУБ – Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја

Основне смернице у подручју деловања ка установљавању система управљања безбедношћу саобраћаја на територији општине Врбас су:

- постављање стратешког оквира и обезбеђење могућности за његову реализацију,
- стварање система безбедности саобраћаја који функционише у складу са својом сврхом и улогом,
- изградња и јачање чинилаца у систему управљања (изградња и јачање капацитета и интегритета свих чинилаца система који делују на територији општине),
- изградња и јачање управљања радом чинилаца и контрола рада чинилаца у систему управљања,
- координација и кооперација између чинилаца у систему управљања,
- управљање подацима,
- постојано финансирање, транспарентно трошење средстава и транспарентна анализа односа уложених средстава и остварених ефеката.

Проблеми безбедности саобраћаја у делу успостављања и ефикасног управљања системом, који се могу истаћи на територији локалне самоуправе – општине Врбас:

- досадашње трошење средстава намењених финансирању безбедности саобраћаја није било стратешки планирано и усмеравано,
- недостајуће одлуке и решења којима се уређује област друмског саобраћаја,
- непостојање системског праћења стања безбедности саобраћаја услед непостојања базе података о обележјима безбедности саобраћаја,
- незаступљеност свих чинилаца – елемената система безбедности саобраћаја у раду Савета за безбедност саобраћаја,
- недовољна опремљеност саобраћајне полиције и недостатак ефикасног усмеравања активности саобраћајне полиције,
- недовољно обучени (припремљени) кадровски капацитети за професионалан приступи раду области безбедности саобраћаја,
- недостатак стратешког приступа и дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја,

- недовољан број примењених истраживања у области безбедности саобраћаја, која доприносе правилној идентификацији проблема, препознавању ефикасних мера и правилном усмеравању ресурса за реализацију мера и активности у области безбедности саобраћаја.

ДРУГИ СТУБ – Безбеднији путеви

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности путева и безбеднијег кретања на територији општине Врбас су:

- смањење и потпуно елиминисање утицаја пута на настанак саобраћајних 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 вези са безбедношћу путева који се могу истаћи на територији општине Врбасу:

- управљач пута на територији локалне самоуправе организационо припада општинској управи, односно није независна организациона јединица (јавно предузеће и сл.),
- значајна дужина државних путева који пролазе корз мање насељена подручја општине Врбас, на којима локална самоуправа не спроводи управљање,
- препознавање пута као узрока саобраћајних незгода,
- неодговарајућа пројектантска решења приликом постављања саобраћајне сигнализације и ознака на коловозу,
- знатан допринос пута тежини последица саобраћајних незгода,
- непостојање катастра саобраћајне сигнализације,
- неадекватно управљање брзинама на свим путевима, а посебно на путевима и улицама у насељу,
- недовољно постојање саобраћајних површина за кретање рањивих учесника у саобраћају (пешаци и бициклисти).

- недовољна контрола осовинског оптреређења од стране надлежних органа, због које долази до знатно бржег хабања и оштећења коловоза,
- недовољно познавање мера, алата и прописаних процедура из области унапређења безбедности путева,
- није успостављен систем сталног стручног усавршавања планера, пројектаната и других професионалаца у области путева.

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 на територији општине Врбас у вези са безбедношћу возила су:

- просечна старост возила на територији општине Врбас **износи око 15 година**, што је у директној вези са економским стандардом становништва,
- недовољна знања возача о значају безбедног возила, односно величини утицаја неисправног возила на настанак саобраћајне незгоде,
- неодговарајуће одржавање техничке исправности возила,
- недоследно спровођење процедура везаних за контролу техничке исправности возила, што карактерише комплетну Републику Србију,
- производња и стављање у промет нехомологованих и неквалитетних делова и опреме возила, што карактерише комплетну Републику Србију,
- велики број неосветљених и неозначених возила у саобраћају (бицикли, теретна возила, мопеди, радне машине),
- мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила,
- недовољна промоција „чистих“ и енергетски ефикасних возила.
-

ЧЕТВРТИ СТУБ – Безбеднији учесници у саобраћају

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности учесника у саобраћају на територији општине Врбас су:

- изградња и промена свести, ставова, знања и вештина учесника у саобраћају кроз васпитање, образовање и информисање,
- промена понашања учесника у саобраћају као резултат превентивних кампања, али и контроле и санкционисања,
- ефикасно процесуирање најтежих саобраћајних прекршаја и правовремено (трајно или привремено) уклањање из саобраћаја учесника који нису подобни за безбедно учешће у саобраћају.

Проблеми безбедности саобраћаја у вези са учесницима у саобраћају који се могу истаћи на територији општине Врбас су:

- низак ниво свести о потреби безбедног понашања у саобраћају,
- недовољно квалитетан систем саобраћајног образовања и васпитања у систему предшколског, основног и средњег образовања,
- непредузимање посебних мера за заштиту младих и неискусних учесника у саобраћају,
- недовољно активности усмерених ка повећању безбедности бициклиста,
- недовољан број ефикасних медијских кампања из области безбедности саобраћаја на подручју општине,
- непоштовање прописа од стране учесника у саобраћају.

Истраживањем индикатора перформанси безбедности саобраћаја препознати су проблеми:

- низак ниво коришћења сигурносних појасева, посебно на задњим седиштима путничких аутомобила и лаких доставних возила до 3,5t,
- низак ниво коришћења и правилне употребе сигурносних седишта за децу,
- велики проценат прекорачења брзине у насељима,
- вожња под дејством алкохола, како у насељу, тако и ван насеља.

На основу анализе саобраћајних незгода и последица, најризичније групе учесника у саобраћају на територији општине Врбас су (редослед је дат у односу на величину и изложеност страдању у саобраћају):

- ✚ **млади** учесници у саобраћају од 15 до 30 година старости, посебно млади возачи и путници у путничким аутомобилима,
- ✚ **возачи и путници у путничким аутомобилима средњих година** (од 31 до 44 године старости),
- ✚ **пешаци,**
- ✚ **бициклисти,**
- ✚ учесници у саобраћајним незгодама са **комерцијалним возилима,**
- ✚ учесници у саобраћају **старији од 65 година,**
- ✚ **деца путници** у путничким возилима,
- ✚ возачи који чешће од других возача **прекорачују дозвољену брзину** кретања возилом,
- ✚ возачи који управљају возилом под утицајем **алкохола.**

Кључне области деловања усмерене на учеснике у саобраћају су: превенција, едукација, информисање, контрола, санкционисање и перманентно праћење и извештавање о свим предузетим мерама и активностима ка учесницима у саобраћају.

ПЕТИ СТУБ – Деловање након саобраћајне незгоде

Основне смернице у подручју побољшања активности у области 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,
- координација деловања хитних служби приликом отклањања, односно ублажавања последица саобраћајних незгода кроз доношење стандардних оперативних процедура.

Проблеми препознати у деловању након саобраћајних незгода на територији општине Врбас који се могу издвојити су:

- недовољна опремљеност хитних служби адекватном опремом,
- недовољно квалитетно обезбеђење лица места саобраћајне незгоде због недостатка одговарајуће опреме и недовољног нивоа обучености,
- недовољно квалитетно вршење увиђаја саобраћајних незгода због недостатка одговарајуће опреме и недовољног нивоа обучености за коришћење опреме,
- низак ниво коришћења и рада са подацима о саобраћајним незгодама који су прикупљени на увиђајима саобраћајних незгодаса циљем спречавања нових саобраћајних незгода,
- недовољне активности Црвеног крста и других организација (служба хитне медицинске помоћи) у обучавању возача и осталих грађана за пружање прве помоћи повређеним у саобраћајној незгоди.

6. Кључни изазови у спровођењу Стратегије на територији општине Врбас до 2020. године

Постоји много изазова који се налазе пред локалном самоуправом – општином Врбас на путу достизања циљева Стратегије, установљавања система безбедности саобраћаја и управљања безбедношћу саобраћаја. Изазови су различите природе, од недовољног знања важности и потребе покретања одређених активности (пројеката, истраживања, примене резултата истраживања, конкретних мера и сл.), преко недовољне политичке подршке, потенцијалног спорењаи мимоилажења у мишљењима за спровођење Акционог плана Стратегије, недовољног финансирања појединих активности, па до непостојања воље, ентузијазма и потребе за заједничким радом на покретању, спровођењу и праћењу планираних активности. Поједини изазови су плод неуређености делова система на националном нивоу, који се преливају на локални. Са друге стране, децентрализацијом управљања у области безбедности саобраћаја, локална самоуправа може брже и једноставније да реши многе проблеме који нису системске мере на највишем – националном нивоу. Ипак, очекивања су да ће локална самоуправа – општина Врбас успети да се успешно избори са већином проблема, да ће професионалним, одговорним и константним радом у области безбедности саобраћаја успети да одговори и најтежим изазовима. Најважнији изазови који се налазе пред општином Врбас, а које треба превазићи и успешно решити до 2020. године су:

1. СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	Успостављање система безбедности саобраћаја на територији локалне самоуправе – општине Врбас.
	Усвајање недостајућих планова и одлука неопходних за функционисање система безбедности саобраћаја на подручју општине Врбас и њихова доследна примена у пракси.
	Успостављање базе података о обележјима безбедности саобраћаја за територију општине Врбас.
	Доследна примена акционог плана за достизање циљева Стратегије безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Врбас.
	Осигурање наменског трошења средстава од наплаћених новчаних казни на територији општине Врбас.
	Координација у раду субјеката безбедности саобраћаја на локалном нивоу који су препознати у Стратегији.
	Покретање и реализација истраживачких пројеката безбедности саобраћаја на територији општине Врбас.
	Формирање локалног центра за контролу саобраћаја и аутоматско откривање саобраћајних прекршаја.
2. СТУБ – БЕЗБЕДНИИ ПУТЕВИ	Јасно препознавање управљача пута као независне организационе целине која функционише на територији општине Врбас.
	Јасно препознавање одговорности управљача пута за стање безбедности саобраћаја на путевима и улицама којима управља.
	Израда катастра саобраћајне сигнализације (катастра саобраћајних знакова).
	Примена савремених алата и процедура безбедности саобраћаја у планирању, пројектовању, изградњи, експлоатацији и одржавању локалне уличне и путне мреже.
	Развој просторног планирања у функцији безбедности саобраћаја.

	Санација препознатих црних тачака на територији општине Врбас.
	Опремање дела путне мреже интелигентним транспортним системима у функцији безбедности саобраћаја.
3. СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	Унапређење квалитета рада контроле техничке исправности возила на територији општине Врбас.
	Унапређење квалитета рада радионицаза тахографе на територији општине Врбас.
	Подизање нивоа техничке исправности возила кроз акције које покреће и реализује локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја општине Врбас.
	Подизање нивоа знања и промена ставова возача о важности техничке исправности возила и њеног утицаја на настанак саобраћајне незгоде.
	Повећање броја возила са елементима активне и пасивне безбедности возила.
4. СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	Подизање нивоа знања и предавачко-педагошких могућности васпитача, учитеља, наставника и професора у раду са децом и ђацима у домену саобраћајног образовања и васпитања.
	Успостављање вршњачке едукације у средњим школама на територији општине Врбас у циљу смањења саобраћајних незгода у којима учествују млади.
	Смањење смртог страдања и тешког повређивања младих, деце, бициклиста и пешака свих узраста.
	Смањење броја саобраћајних незгода, смртог страдања и тешког повређивања у саобраћајним незгодама са комерцијалним возилима.
	Подизање свести и формирање исправних ставова о „брзини“ и „алкохолу“ као доприносећим факторима који су присутни у већини најтежих саобраћајних незгода на територији општине Врбас.

	Убрзане репресивне процедуре судских органа према учиниоцима тежих прекршаја и вишеструким повратницима који имају пребивалиште на територији општине Врбас.
	Побољшање и снажна промоција и подршка безбедном бициклистичком саобраћају.
5. СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	Подизање нивоа квалитетне координације хитних служби које реагују након настанка саобраћајне незгоде.
	Унапређење постојећих техничко-технолошких могућности хитних служби неопходних за скраћење времена одзива реаговања хитних служби.
	Унапређење квалитета вршења увиђаја саобраћајних незгода, обезбеђења лица места и брзине нормализације саобраћаја након успешно изведених радњи.

7. Носиоци активности

Установљавање система безбедности саобраћаја захтева препознавање најважнијих носилаца активности на територији локалне самоуправе, њиховог значаја, улоге и задатака за чије извршење су одговорни. Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима и у различитим облицима организовања у једној локалној самоуправи.

Табела 6 - Носиоци активности безбедности саобраћаја на територији општине Врбас

СТУБ 1 - Управљање безбедношћу саобраћаја НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	СТУБ 2 - Безбеднији путеви НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ
- Скупштина општине - Председник општине - Савет за безбедност саобраћаја - Удружења - Политичке странке и организације	- Локални управљач пута – општина Врбас - Саобраћајна инспекција - Саобраћајна полиција - Савет за безбедност саобраћаја
СТУБ 3 - Безбеднија возила НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	СТУБ 4 - Безбеднији учесници у саобраћају НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ
- Привреда општине Врбас (превозници, предузећа која обављају транспорт за сопствене потребе, технички прегледи...) - Савет за безбедност саобраћаја	- Савет за безбедност саобраћаја - Установе образовања и васпитања - Саобраћајна полиција - Медији - Одељење суда у Врбасу - Јавни тужилац
СТУБ 5 - Деловање након саобраћајне незгоде НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	
- Здравствене установе - Саобраћајна полиција и ватрогасне јединице - Савет за безбедност саобраћаја	

Најзначајнији носиоци активности задужени за унапређење безбедности саобраћаја који делују на територији општине Врбас су:

Скупштина општине Врбас уређује амбијент у ком функционише заштитни систем безбедности саобраћаја на територији општине Врбас. Скупштина општине Врбас треба најмање два пута годишње, на својим редовним седницама, да разматра извештаје Савета за безбедност саобраћаја, резултате спроведених активности и примењених мера у циљу унапређења безбедности саобраћаја на територији општине.

Организационе целине које припадају локалној самоуправи општини Врбас у оквиру својих надлежности примењују краткорочне и дугорочне активности за смањење броја и последица саобраћајних незгода, комуницирају и размењују информацијеса другим субјектима безбедности саобраћаја. На свом подручју надлежне су за техничко регулисање саобраћаја, безбедност и одржавање путева, инспекцијске послове и друге послове прописане законима, одлукама, решењима и сл.

Председник општине је кључна функција која обезбеђује политичку подршку за рад у области безбедности саобраћаја. У оквиру својих надлежности први је одговоран за смањење свих штетних последица саобраћаја на територији општине. Функција председника обезбеђује квалитетан и професионалан рад свих организационих целина које припадају локалној самоуправи – општини Врбас.

Савет за безбедност саобраћаја општине Врбас је најважније „профилисано тело“ за унапређење безбедности саобраћаја на територији општине. Савет на основу стручних анализа, свих доступних информација и података, предлаже програм коришћења средстава намењених унапређењу безбедности саобраћаја, предлаже краткорочне и дугорочне активности и мере за унапређење безбедности саобраћаја. Координира радом свих субјеката безбедности саобраћаја на територији општине и извештава скупштинско веће о стању безбедности саобраћаја на територији општине.

Локални управљач пута на подручју општине Врбас је одговоран за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на путевима којима управља. Обавља надзор над безбедношћу саобраћаја на путевима, идентификује и управља „црним тачкама“ на путевима, обезбеђује независно оцењивање доприноса пута настанку незгода са погинулим лицима, спроводи друге савремене процедуре унапређења безбедности путева препознате Законом о безбедности саобраћаја на путевима и реализује друге мере из своје надлежности.

Установе образовања и васпитања на територији општине (предшколске установе, основне и средње школе) представљају један од најзначајнијих субјеката који од најранијег узраста доприноси унапређењу знања, ставова и понашања деце и младих учесника у саобраћају, што се манифестује у њиховом каснијем развоју и учешћу у саобраћају. Образовање и васпитање генерација о исправном понашању у саобраћају је кључна улога ових институција, а ефекти оваквих активности су трајног карактера.

Саобраћајна полиција(ПС Врбас) има једну од најактивнијих и најзапаженијих улога у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор, контролу и принуду према учесницима у саобраћају. У сарадњи са другим субјектима, а посебно са Саветом за безбедност саобраћаја општине Врбас, координирано учествује у реализацији превентивних кампања безбедности саобраћаја, као и у пројектима и истраживањима која за циљ имају промену понашања учесника у саобраћају. Саобраћајна полиција је одговорна за квалитетно вршење обезбеђења лица места након саобраћајне незгоде и квалитетно прикупљање података на увиђајима саобраћајних незгода. Посебно је значајан рад саобраћајне полиције са јавним тужиоцем на увиђајима тежих саобраћајних незгода са повређеним и погинулим лицима.

Одељење суда у Врбасу (Прекршајни суд у Новом Саду) обезбеђује брже процесуирање прекршилаца Закона о безбедности саобраћаја на путевима, а посебно казнено делује према рецидивистима у чињењу најтежих прекршаја. На тај начин обезбеђује правовремено дејство казне. У сарадњи са саобраћајном

полицијом ради на квалитетнијем функционисању система репресије против починилаца саобраћајних прекршаја.

Здравствена установа – Дом здравља Врбас, незаобилазан елемент и најважнији чинилац у активностима које припадају 5. стубу – Деловање након саобраћајне незгоде. Професионализам, добра опремљеност и обученост припадника Дома здравља, посебно службе хитне медицинске помоћи, је од великог значаја за правовремене и квалитетне реакције након саобраћајне незгоде. Координација и сарадња са другим хитним службама (посебно саобраћајном полицијом и ватрогасним јединицама) треба да буде на највишем нивоу.

Привреда општине Врбас би требало да препозна свој интерес у побољшању безбедности саобраћаја на територији општине Врбас, а посебно директно заинтересовани привредни субјекти (предузећа која обављају теретни превоз за сопствене потребе, предузећа којима је транспорт путника и/или робе основна делатност, предузећа за изградњу и одржавање путева, технички прегледи возила, аутошколе и сл.). Увођење система безбедности саобраћаја и стандарда безбедности саобраћаја - *ISO 39.001* у привредне субјекте допринеће унапређењу укупне безбедности саобраћаја на територији општине Врбас и ефикаснијем раду привредних субјеката.

Политичке странке и организације које делују на територији општине Врбас би требало да у оквиру својих програма, изложе и концепте унапређења безбедности саобраћаја на подручју општине Врбас за које ће се залагати.

Удружења (АМСС, Црвени крст, друга удружења, клубови и стручне организације) окупљају грађане и правна лица ради организованог деловања у систему безбедности саобраћаја, са циљем унапређења безбедности саобраћаја. Удружења могу да имају улогу корективног фактора према Скупштини општине и осталим субјектима у систему управљања безбедности саобраћаја на локалном нивоу, тако што јавно критикују рад субјеката безбедности саобраћаја и указују на пропусте и недостатке.

Удружења могу учествовати у раду Савета за безбедност саобраћаја, као и у креирању одлука из домена саобраћаја, а могу спроводити и конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја.

Медији имају изузетно важну улогу у промени свести, понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења. На територији општине Врбас медији треба да буду укључени у све кампање и промотивно-превентивне акције усмерене ка унапређењу безбедности саобраћаја. Само тако се обезбеђује примена превентивно-пропагандних мера према најширој популацији.

Јавност општине Врбас су сви становници који живе на територији општине и који треба да утичу на доносиоце одлука у систему безбедности саобраћаја, на изборима (директно) или индиректно кроз остале видове изражавања мишљења. Подршка јавности је потребан услов за ефикасну примену и спровођење свих мера у безбедности саобраћаја, а посебно превентивно-пропагандних мера.

8. Праћење и извештавање

Праћење стања безбедности саобраћаја је незаобилазан сегмент управљања безбедношћу саобраћаја. Уз праћење као саставни детаљ иде и извештавање о стању безбедности саобраћаја, које је као обавеза препознато у Закону о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“ број 41/09). У члану 14. поменутог Закона дефинисано је да надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе – у конкретном случају општинско веће, подноси скупштини општине извештај о стању безбедности у саобраћају на територији општине најмање двапут годишње.

Како би локална самоуправа општина Врбас, односно Савет за безбедност саобраћаја на територији општине могао квалитетно да прати стање безбедности саобраћаја, управља безбедношћу саобраћаја, предлаже мере и активности, планира расподелу средстава за унапређење безбедности саобраћаја, прати реализацију мера и њихових ефеката, неопходно је да ради на развоју локалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја.

Број, врста и структура предложених података, као и институције и организације које су укључене у систем „пуњења“ базе, односно организације и размене података, треба да прати структуру националне Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја. Јединице локалне самоуправе су препознате као засебан чинилац у структури националне Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја, у документу *Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године.*

То практично значи да јединице локалне самоуправе део својих података о обележјима безбедности саобраћаја треба да учине доступним у оквиру националне – Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја. Због тога је развој локалних база података о обележјима безбедности саобраћаја подржан и представљен као посебно важна активност у националној *Стратегији безбедности саобраћаја на путевима за период од 2015. до 2020. године*.

Елементи – подаци потребни за квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја на територији једне локалне самоуправе у конкретном случају општине Врбас су:

- подаци о саобраћајним незгодама и последицама,
- статистички подаци о учесницима саобраћајних незгода,
- изведени подаци који указују на проблеме у безбедности саобраћаја, тзв. релативни показатељи безбедности саобраћаја,
- подаци о путевима, саобраћајној сигнализацији и саобраћају,
- подаци о индикаторима понашања учесника у саобраћају,
- подаци о ставовима о опасностима и ризицима у саобраћају.

Предлог шеме скупова података неопходних за квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја на територији општине Врбас дат је на дијаграму број 1.



Дијаграм 1 – Скупови података потребних за праћење и извештавање о стању безбедности саобраћаја на територији локалне самоуправе - општине Врбас

Литература

1. 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.
2. ETSC (2001). Transport Safety Performance Indicators. European Transport Safety Council, Brussels.
3. 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. закони и 9/2016 - одлука УС);
4. Закон о јавним путевима, „Сл. гласник РС“, бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013.
5. Кривични законик („Службени гласник РС“, број 85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14);
6. Закон о прекршајима („Службени гласник РС“, број 65/13 и 13/2016);
7. Закон о полицији („Службени гласник РС“, број 101/05, 63/09 – УС и 92/11);
8. Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС“, број 51/09);
9. Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ“, број 33/97, 31/01 и „Службени гласник РС“, број 30/10);
10. Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС“, број 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 – УС);
11. Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС“, број 111/09, 92/11 и 93/12);
12. Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС“, број 107/05, 72/09 – др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13 – др. закон и 93/14);
13. Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС“, број 72/09, 52/11, 55/13 и 35/15 – аутентично тумачење),

14. Кукић, Д. (2010). Ниво безбедности саобраћаја у локалним заједницама. Магистарски рад, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
15. Кукић, Д. (2015). Модел квантификације ризика страдања у саобраћају. Докторска дисертација, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
16. Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја, ЈП Службени лист СРЈ, Београд.
17. Локална самоуправа, општина Врбас (2010). Стратегија развоја општине Врбас за период од 2010. до 2015. године („Службени лист општине Врбас“, број 17/2010).
18. Локална самоуправа, општина Врбас (2014). Стратегија одрживог развоја општине Врбас од 2014. до 2020. године.
19. Локална самоуправа, општина Врбас (2003). План техничке регулације за насељено место Врбас из 2003. године;
20. Локална самоуправа, општина Врбас (2003). Одлука о безбедности саобраћаја на улицама у насељу Врбас, „Службени лист општине Врбас“ број 5/2003;
21. Локална самоуправа, општина Врбас (2011). Просторни план општине Врбас, „Службени лист општине Врбас“ број 7/2011;
22. Локална самоуправа, општина Врбас (2014). Одлука о критеријумима за категоризацију општинских путева и улица на територији општине Врбас, „Службени лист општине Врбас“ број 10/2014;
23. Локална самоуправа, општина Врбас (2014). Одлука о категоризацији општинских путева и улица на територији општине Врбас, „Службени лист општине Врбас“ број 11/2014;
24. Локална самоуправа, општина Врбас (2015). Одлука о општинским путевима и улицама и некатегорисаним путевима „Службени лист општине Врбас“ број 3/2015.
25. Пешић, Д. (2012). Развој и унапређење метода за мерење нивоа безбедности саобраћаја на подручју, Докторска дисертација, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
26. Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.
27. World Health Organization – WHO (2009). Global status report on road safety: Time for action. Geneva.
28. World Health Organization – WHO (2013). Global status report on road safety: Supporting a decade of action. Geneva.

АКЦИОНИ ПЛАН ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ ВРБАС ЗА ПЕРИОД 2016-2020. ГОДИНЕ



АКЦИОНИ ПЛАН ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРБАС ЗА ПЕРИОД ОД 2016. ДО 2020. ГОДИНЕ

СТУБ 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор успешности	Активности у 2017. години	Индикаторуспешности	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор успешности	Државни орган/Одговор на организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
Циљ 1. Стратешко управљање у безбедности саобраћаја										
1.1	Израд (писање) Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја	Усвојена Стратегија и Акциони план	Промоција Стратегије и акционог плана	Број субјеката безбедности саобраћаја који је упознат са стратегијом/акционим планом			Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Субјекти безбедности саобраћаја на локалном нивоу	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	100.000,00
1.2.					Ревизија Стратегије	Усвојен иновиран текст Стратегије	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Субјекти безбедности саобраћаја на локалном нивоу	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	400.000,00
1.3.			Израда планова техничког регулисања саобраћаја за насељена места на територији општине Врбас	Усвојени планови техничког регулисања саобраћаја			Управљач пута на локалном нивоу	Локална самоуправа, саобраћајна полиција, саобраћајна инспекција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)и буџет општине	600.000,00
Циљ 2. Успостављање савремене и доступне базе података о обележјима безбедности саобраћаја										
2.1	Успостављање базе података од значаја за безбедност саобраћаја за локалну самоуправу – општину Врбас	База података успостављена , подаци унешени – извештаји и апликација доступна	Одржавање базе података – ажурирање података у бази	Подаци у бази података ажурирани	Одржавање базе података – ажурирање података у бази	Подаци у бази података ажурирани	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Саобраћајна полиција, управљач пута на локалном нивоу	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	1.600.000,00

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор успешности	Активности у 2017. години	Индикатор успешности	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор успешности	Државни орган/Одговор на организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
Циљ 3. Унапређење квалитета контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције и саобраћајне инспекције										
3.1			Успостављање система циљане контроле саобраћаја на основу анализа обележја безбедности саобраћаја	Реализована студија избора обележја безбедности саобраћаја који ће се користити приликом циљане контроле саобраћаја	Контрола саобраћаја на основу анализа обележја безбедности саобраћаја (резултата студије)	Успостављен систем и примењени резултати Студије	Саобраћајна полиција	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја, управљач пута на локалном нивоу	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	200.000,00
3.2.	Набавка савремених уређаја који се користе приликом полицијске контроле саобраћаја	Набављено 25% од планиране количине опреме	Побољшање опреме и уређаја који се користе приликом полицијске контроле саобраћаја	Набављено 50% од планиране количине опреме	Побољшање опреме и уређаја који се користе приликом полицијске контроле саобраћаја	Набављено 100% од планиране количине опреме.	Саобраћајна полиција	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	3.000.000,00
3.3.					Формирање центра за контролу саобраћаја и откривање саобраћајних прекршаја од стране саобраћајне полиције	Центар за контролу саобраћаја и откривање саобраћајних прекршаја успостављен	Саобраћајна полиција	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)и буџет општине	1.500.000,00
3.4.			Набавка уређаја и опреме за мерење осовинског оптерећења	Набављена опрема и уређаји			Управљач пута на локалном нивоу	Саобраћајна полиција и Локална самоуправа - Саобраћајна инспекција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	1.000.000,00

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор успешности	Активности у 2017. години	Индикатор успешности	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор успешности	Државни орган/Одговор на организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
3.5.			Обука контролних органа који врше мерење осовинског оптерећења	Број обученог особља			Управљач пута на локалном нивоу	Саобраћајна полиција и Локална самоуправа - Саобраћајна инспекција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	50.000,00
3.6.					Набавка опреме и уређаја за контролу тахографа	Набављени опреме и уређаја	Саобраћајна полиција	Локална самоуправа - Саобраћајна инспекција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	500.000,00
3.7.					Обука контролних органа који обављају контролу тахографа	Број обученог особља	Саобраћајна полиција	Локална самоуправа - Саобраћајна инспекција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)и буџет општине	50.000,00
Циљ 4. Успостављање система истраживања у области безбедности саобраћаја и примена резултата истраживања										
4.1.					Анализа стања безбедности саобраћаја у општини Врбас са предлогом најважнијих праваца деловања и ургентних мера	Реализована анализа – истраживање и објављени резултати (активност постаје системска и реализује се сваке године)	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Субјекти безбедности саобраћаја на локалном нивоу	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	100.000,00

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор успешности	Активности у 2017. години	Индикатор успешности	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор успешности	Државни орган/Одговор на организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
4.2.			Израда и реализација пројекта „Безбедне школске руте“	Пројекат реализован руте идентификоване и јасно означене, упознати ђаци, родитељи и најшира јавност			Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Образовне установе, саобраћајна полиција, остали заинтересовани субјекти	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	250.000,00
4.3.			Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја	Реализована истраживање и објављени резултати (активност постаје системска и реализује се сваке године)			Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Субјекти безбедности саобраћаја на локалном нивоу	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	200.000,00
4.4.					Бенчмаркинг у безбедности саобраћаја институција и организација на локалном нивоу.	Реализован пројекат и објављени резултати	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Субјекти безбедности саобраћаја на локалном нивоу	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	300.000,00
4.5.					Истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају у општини	Реализована истраживање и промоција резултата истраживања	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Субјекти безбедности саобраћаја на локалном нивоу	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	300.000,00

СТУБ 1.	Укупан буџет	10.150.000,00 дин
----------------	---------------------	--------------------------

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
Циљ 1. Спровођење савремених техника за управљање безбедношћу путне мреже										
1.1.			Израда катастра саобраћајне сигнализације (I фаза)	Катастар саобраћајне сигнализације урађен на 50% локалне путне мреже	Израда катастра саобраћајне сигнализације (II фаза)	Катастар саобраћајне сигнализације урађен на 100% локалне путне мреже	Локални управљач пута (локална самоуправа)	МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје) и буџет општине	1.500.000,00
1.2.			Припрема локалног управљача пута за успостављање система ревизије и провере безбедности пута (програми обуке и сл.)	Спроведене обуке и припреме у трајању од 40 часова по полазнику	Припрема локалног управљача пута за успостављање система ревизије и провере безбедности пута (програми обуке и сл.)	Спроведене обуке и припреме у трајању од 40 часова по полазнику	Локални управљач пута (локална самоуправа)	АБС, МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	200.000,00
1.3.			Ревизија безбедности саобраћаја за најмање 2 пројекта	Спроведена ревизија безбедности саобраћаја за 2 пројекта	Ревизија безбедности саобраћаја за најмање 3 пројекта	Спроведена ревизија безбедности саобраћаја за најмање 3 пројекта	Локални управљач пута (локална самоуправа)	АБС, МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	300.000,00

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
1.4.			Спровођење провере безбедности саобраћаја у складу са програмом пословања управљача пута (активност постаје системска и реализује се сваке године)	Број километара путева на којима је спроведена провера			Локални управљач пута (локална самоуправа)	АБС, МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	500.000,00
1.5.			Израда анализа процена доприноса пута саобраћајној незгоди са најтежим последицама	Урађени извештаји комисије доприносу пута саобраћајној незгоди за све саобраћајне незгоде са најтежим последицама(активност постаје системска и реализује се сваке године)			Локални управљач пута (локална самоуправа)	АБС, МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	500.000,00
1.6.					Израда пројекта мапирања ризикана локалној путној мрежи	Израђени пројекти мапирања ризика на локалној путној мрежи	Локални управљач пута (локална самоуправа)	АБС, МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	500.000,00

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
1.7.	Идентификација црних тачака на путној мрежи на територији општине са предлогом мера за њихово отклањање	Урађена идентификациј а црних тачака са предлогом мера за њихово отклањање	Израда пројектне документације и санација црних тачака на путевима којима управља локална самоуправа – општина Врбас	Број санираних црних тачака на локалним путевима	Идентификација црних тачака на државним путевима са предлогом мера за њихово отклањање. Израда пројектне документације и санација црних тачака на локалним путевима	Урађена идентификациј а црних тачака са предлогом мера. Број санираних црних тачака на локалним путевима	Локални управљач пута (локална самоуправа)	АБС, МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	1.500.000,00
1.8.					Проширење и уређење зона школа и зона 30	Број проширених и уређених „зона школа“ и „зона 30“	Локални управљач пута (локална самоуправа)	АБС, МГСИ, ЈППС, Саобраћајна полиција	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје) и буџет општине	1.000.000,00
Циљ 2. Увођење интелигентних транспортних система за аутоматско откривање прекршаја										
2.1.	Израда студије за избор деоница и локација за примену уређаја за аутоматско откривање саобраћајних прекршаја на територији општине Врбас	Урађена студије за избор деоница и локација за аутоматско откривање саобраћајних прекршаја					Локални управљач пута (локална самоуправа)	Саобраћајна полиција, МГСИ, ЈППС, Железнице Србије	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	400.000,00

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
2.2.			Израда пројектне документације и реализација пројеката за постављање система видео надзора саобраћаја за аутоматско откривање саобраћајних прекршаја и постављање система видео надзора саобраћаја.	Систем видео надзора постављен на 50% планираних локација	Израда пројектне документације за постављање система видео надзора саобраћаја за аутоматско откривање саобраћајних прекршаја и постављање система видео надзора саобраћаја.	Систем видео надзора постављен на 100% планираних локација	Локални управљач пута (локална самоуправа)	Саобраћајна полиција, МГСИ, ЈППС, Железнице Србије	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје) и буџет општине	4.000.000,00

СТУБ 2.	Укупан оквирни буџет од наплаћених новчаних казни	10.400.000,00 дин
----------------	--	--------------------------

СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
Циљ 1. Унапређењесистемаконтролетехничкеисправностивозила и рада радионица за тахографе										
1.1.			Стручно усавршавање контролора техничких прегледа	Обучено 30% контролора техничких прегледа	Унапређење знања и обука контролора техничких прегледа	Обучено 100% контролора техничких прегледа	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Агенција за безбедност саобраћаја, Технички прегледи на територији општине Врбас, Саобраћајна полиција, Одељење саобраћајне полиције у Новом Саду	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје) и правна лица (технички прегледи) на територији општине Врбас	50.000,00
			Иновирање и унапређење знања техничара у радионицама за тахографе	Семинари организовани за најмање 50% техничара	Периодично иновирање и унапређење знања техничара радионица за тахографе	Семинари организовани за 100% техничара	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Агенција за безбедност саобраћаја, Радионице за тахографе на територији општине Врбас, Саобраћајна полиција, Одељење саобраћајне полиције у Новом Саду	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје) и правна лица (радионице за тахографе) на територији општине Врбас	50.000,00

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
Циљ 2. Повећање техничке исправности возила и спровођење едукације возача са аспекта безбедности возила										
2.1.			Акција “Бесплатан технички преглед за возила старија од 15 година“	Сprovedена акција на територији локалне самоуправе.	Акција “Бесплатан технички преглед за возила старија од 15 година“	Сprovedена акција на територији локалне самоуправе	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Технички прегледи на територији општине Врбас, Саобраћајна полиција, Одељење саобраћајне полиције у Новом Саду	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје) и правна лица (технички прегледи) на територији општине Врбас	500.000,00
2.2.					Спровођење кампање едукације возача са аспекта повећања безбедности возила	Кампања спроведена	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Технички прегледи на територији општине Врбас, Медији на територији општине Врбас, Саобраћајна полиција општине Врбас	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	100.000,00
СТУБ 3.			Укупан оквирни буџет од наплаћених новчаних казни					700.000,00 дин		

СТУБ 4. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
Циљ 1. Унапређење нивоа знања и оспособљености возача моторних возила										
1.1.			Унапређење контроле квалитета рада аутошкола	Број извршених надзора у аутошколама и број (назив) евидентираних неправилности у раду	Унапређење контроле квалитета рада аутошкола	Број извршених надзора у аутошколама и број (назив) евидентираних неправилности у раду	Саобраћајна полиција	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	Саобраћајна полиција (појачане активности)	-
Циљ 2. Унапређење безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају										
2.1.	Активности усмерене ка унапређењу безбедности деце (акције, кампање, брошуре, остали промотивни материјали)	Број реализованих активности. Број деце која су учествовала у активности	Активности усмерене ка унапређењу безбедности деце (акције, кампање, брошуре, остали промотивни материјали)	Број реализованих активности. Број деце која су учествовала у активности	Активности усмерене ка унапређењу безбедности деце (акције, кампање, брошуре, остали промотивни материјали)	Број реализованих активности. Број деце која су учествовала у активности	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Предшколске и школске установе, Медији на територији општине Врбас, Саобраћајна полиција општине Врбас, остали заинтересовани субјекти	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	800.000,00
2.2.			Изградња и уређење полигона за безбедно учешће деце у саобраћају за децу основношколског узраста	Изграђен и уређен полигон	Додатно уређење полигона за безбедно учешће деце у саобраћају за децу основношколског узраста	Додатно уређен (обновљен) полигон	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Предшколске и школске установе, Саобраћајна полиција општине Врбас, остали заинтересовани субјекти	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје) и остали извори финансирања	300.000,00

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
2.3.					Активности усмерене ка младим и неискусним возачима	Број реализованих активности. Број младих који су захваћени.	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Средње школе на територији општине Врбас, Медији на територији општине Врбас, остали заинтересовани субјекти	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	200.000,00
2.4.			Активности усмерене ка повећању безбедности бициклиста	Број реализованих акција, реализована кампања и сл.	Наставак активности усмерене ка повећању безбедности бициклиста	Број подељених светлоодбојних прслука или заштитних каца за бициклисте	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Медији на територији општине Врбас, Саобраћајна полиција општине Врбас, остали заинтересовани субјекти	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	500.000,00
2.5.					Активности усмерене ка повећању безбедности старијих учесника у саобраћају (65+)	Број реализованих акција, урађена брошура, реализована кампања и сл. Број старијих који је учествовао у овим активностима	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Медији на територији општине Врбас, Саобраћајна полиција општине Врбас, остали заинтересовани субјекти	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	300.000,00

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
Циљ 3. Унапређење саобраћајног образовања и васпитања у саобраћају										
3.1.			Едукација васпитача у предшколским установама	Едукација спроведена за 50% планираних васпитача	Едукација васпитача у предшколским установама	Едукација спроведена за 100% планираних васпитача	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Предшколске установе на територији општине Врбас, Агенција за безбедност саобраћаја	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	100.000,00
3.2.			Спровођење обуке за учитеље и наставнике у основним школама	Обука спроведена на 50% планираног наставног особља	Спровођење обуке за учитеље и наставнике у основним школама	Обука спроведена на 100% планираног наставног особља	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Основне школе на територији општине Врбас, Агенција за безбедност саобраћаја	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	100.000,00
3.3.			Унапређивање вештина, знања ученика у средњим школама и мотивисање за здраве животне стилове и безбедно живљење кроз вршњачку едукацију у средњим школама	Спроведена обука вршњачке едукације за ученике средњих школа који ће реализовати обуку у општини Врбас	Спровођење обуке вршњачке едукације од стране ученика средње школе у средњим школама на територији општине Врбас	Обука се реализује и активност постаје системска и реализује се сваке године.	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Средње школе на територији општине Врбас, Агенција за безбедност саобраћаја	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	100.000,00

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
Циљ 4. Унапређење безбедности саобраћаја осталих учесника у саобраћају										
4.1.					Активности усмерене ка возачима који имају више од 18 казних поена (процесуирање, спровођење семинара унапређења знања, праћење рецидивизма и разлога одузимања дозволе и сл.)	Сprovedен активности бржег процесуирања, спровођење семинара унапређења знања, праћење рецидивизма од стране надлежних установа и организација	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Саобраћајна полиција општине Врбас, Одељење суда на територији општине Врбас, Агенција за безбедност саобраћаја	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	-
4.2.			Кампања за подизање свести о ризицима које носи прекорачење брзине за учешће у саобраћају	Кампања реализована и измерен ефекат кампање			Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Саоб. полиција Врбас, Одељење суда у Врбасу, Агенција за безбедност саобраћаја, остали заинтересовани суб.	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	300.000,00
4.3.					Кампања усмерена на смањење вожње под дејством алкохола	Кампања реализована и измерен ефекат кампање	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја	Саоб. полиција Врбас, Одељење суда општине Врбас, Агенција за безбедност саобраћаја, остали заинтересовани	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)	300.000,00

СТУБ 4.**Укупан оквирни буџет од наплаћених новчаних казни****3.000.000,00 дин**

СТУБ 5. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
Циљ 1. Координација хитних служби на ЛМ СН и спречавање настанка секундарних саобраћајних незгода										
1.1.			Стварање услова за унапређење координисаног деловања хитних служби на месту саобраћајне незгоде (СХМП, Саоб. пол., Ватрогасна јединица)	Спровођење заједничке вежбе свих хитних служби на територији општине Врбас	Наставак активности координације свих хитних служби након добијања информације о настанку саобраћајне незгоде	Спровођење заједничких вежби	Служба хитне медицинске помоћи (СХМП) општине Врбас	Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица, Медији	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје), буџет општине, донација и сл.	200.000,00
Циљ 2. Скраћење времена потребног за остваривање комуникације позиваоца са надлежним хитним службама (саоб. полиција, служба хитне медицинске помоћи)										
2.1.					Унапређење постојећег информационо – технолошког система хитних служби кроз набавку одговарајуће ИТ опреме	Проценат хитних служби опремљен одговарајућом ИТ опремом	Служба хитне медицинске помоћи, Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица	Служба хитне медицинске помоћи, Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје), буџет општине, донација и сл.	500.000,00
Циљ 3. Скраћење времена од успостављања позива односно пријема информације до поласка екипе (екипа) хитне службе на лице места саобраћајне незгоде										
3.1.					Опремање јединица и екипа хитних служби системом ТЕТРА	Опремљено 50 % диспечерских јединица и екипа хитних служби средствима радио везе	Служба хитне медицинске помоћи, Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица	Служба хитне медицинске помоћи, Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје), буџет општине, донација и сл.	500.000,00

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
Циљ 4. Скраћење времена од поласка екипе (екипа) хитне службе до доласка на лице места саобраћајне незгоде										
4.1.					Обука возача возила хитних служби за поступање у складу са процедурама које ће прописати држава	100% планираних обучених возача	Служба хитне медицинске помоћи, Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица	Служба хитне медицинске помоћи, Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје), буџет општине, донација и сл.	100.000,00
4.2.					Успостављање система ГПС праћења возила хитних служби из диспечерског центра	50% возила и диспечерских центара опремљених за ГПС праћење возила	Служба хитне медицинске помоћи, Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица	Служба хитне медицинске помоћи, Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје), буџет општине, донација и сл.	300.000,00
4.3.		Појачана контрола и санкционисање возача који не испуњавају прописане обавезе према возилима хитних служби	Број поднетих захтева за покретање прекршајног поступка и проценат правноснажно окончаних предмета	Наставак активности појачане контроле и санкционисања возача који не испуњавају прописане обавезе према возилима хитних служби	Број поднетих захтева за покретање прекршајног поступка и проценат правноснажно окончаних предмета	Саобраћајна полиција	Одељење суда на територији општине Врбас	Саобраћајна полиција	-	

Р.бр.	Активности у 2016. години	Индикатор	Активности у 2017. години	Индикатор	Активности у периоду од 2018 – 2020. године	Индикатор	Државни орган/Одговорна организација	Сарадња	Извори финансирања	Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2016-2020)
Циљ 5. Унапређење квалитета рада припадника хитних служби										
5.1.					Набавка возила уређаја и опреме за вршење увиђаја саобраћајних незгода и обезбеђење лица места саобраћајне незгоде	Набављено возило за вршење увиђаја СН са комплетном опремом	Саобраћајна полиција општине Врбас	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје), донација и сл.	2.000.000,00

СТУБ 5.	Укупан оквирни буџет од наплаћених новчаних казни	3.600.000,00 дин
----------------	--	-------------------------

Укупан оквирни буџет од наплаћених новчаних казни СТУБОВИ ОД 1 ДО 5	27.850.000,00 дин
--	--------------------------

САДРЖАЈ

Редни
број

Страна

СКУПШТИНА ОПШТИНЕ ВРБАС

- | | | |
|------|---|------|
| 116. | ОДЛУКУ О ДОНОШЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ ВРБАС
ЗА ПЕРИОД 2016 - 2020. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ
ПЛАНОМ ЗА ПЕРИОД 2016 - 2020. ГОДИНЕ | 1511 |
|------|---|------|

Издавач: Скупштина општине Врбас

Одговорни уредник: Сандра Срдановић - Технички уредник: Марија Тот
Адреса: Врбас, Маршала Тита 89 - Телефон: 021/7954-000, факс: 021/705-990

Годишња претплата: 9.000,00 динара – један примерак: 300,00 динара

Жиро рачун број: 840-13640-45 Општинска управа Врбас

Лист излази по потреби - Тираж: 65 примерака
