

УВОД

Страдање у саобраћају је глобални проблем савременог човека. Са једне стране, саобраћај је предуслов укупног друштвеног развоја. Са друге стране, на данашњем нивоу техничко - технолошког развоја, саобраћај је повезан са бројним негативним ефектима, међу којима се истичу: загађивање животне средине буком и издувним гасовима, болести које су у вези са смањивањем физичке активности, исцрпљивање природних и других ресурса, повређивање у саобраћају итд. Материјалне последице ових негативних ефеката су огромне. Зато је неопходно даљи развој саобраћаја, а посебно саобраћај у градовима, планирати и развијати са свешћу о негативним ефектима саобраћаја.

Најразвијеније земље су доказале да је могуће стратешко управљање безбедношћу саобраћаја, тј. смањивање негативних последица саобраћаја, уз неометани развој друштва и економије. Уједињене нације су покренуле бројне иницијативе, како би се најбоља пракса из развијених земаља проширила на остатак света, а посебно на неразвијене и земље у развоју. Најзначајније иницијативе су покренуте од 2010. године у оквиру "*Глобалног плана деценије акције за безбедност саобраћаја 2011-2020*".

Република Србија је, у складу са најбољим искуствима унапређења безбедности саобраћаја, прописала обавезу доношења и примене стратегије безбедности саобраћаја и акционих планова на државном, али и на локалном нивоу. Влада Републике Србије је јуна 2015. године, донела "*Стратегију безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, 2015 – 2020*".

Град Ваљево је, у складу са прописаним обавезама, ангажовао стручни тим Саобраћајног факултета, Универзитета у Београду, да припреми предлог *Стратегије безбедности саобраћаја на путевима у Ваљево, од 2016. до 2020. године*. Овај предлог је разматран на Савету за безбедност саобраћаја, а затим представљен стручној и широј јавности у јавној расправи која је трајала месец дана.

1. ПРОБЛЕМ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Саобраћајне незгоде и страдање у саобраћају представљају велики проблем савременог човека. Уколико Србија не предузме успешне контрамере, сваки 140-ти грађанин Србије ће погинути у саобраћају, сваки 30-ти ће бити тешко повређен, а сваки седми ће бити лакше повређен у саобраћајним незгодама.

Проблем безбедност саобраћаја НИЈЕ проблем полиције, нити је само проблем саобраћаја. Страдање у саобраћају је, пре свега, **јавни здравствени проблем**, а затим социјални, етички, хумани и **економски проблем заједнице**. Наиме, у саобраћају велики број људи гине и бива повређен, а

неки од њих остају трајни инвалиди. То значајно нарушава здравље људи, разара породице, ствара социјалне и хумане проблеме. Коначно, огромне друштвено-економске трошкове саобраћајних незгода плаћа привреда, што омета економски развој заједнице.

1.1. Заштитни систем – постојање, капацитет и интегритет институција

Постојање одговарајућих институција које имају капацитет и интегритет да планирају и спроводе важне мере безбедности саобраћаја је основа управљања безбедношћу саобраћаја, предуслов за усвајање квалитетне стратегије и за њено успешно спровођење.

У Ваљеву функционише градска Комисија за безбедност саобраћаја, Одељење саобраћајне полиције, Управа града са саобраћајном инспекцијом, предшколске установе, основне школе, средње школе (укључујући и средњу Техничку школу у којој се образују и возачи, саобраћајни техничари и техничари безбедности саобраћаја), ауто школе, станице техничких прегледа, Дирекција за изградњу, предузеће за путеве, домови здравља, болница, јединица ватрогасне полиције и др. субјекти.

Постоји и неколико удружења грађана која делују и у области безбедности саобраћаја: Црвени крст, Ауто-мото савез и локални клубови, удружење возача, удружење мотоциклиста, удружење бициклиста и др.

Активности у безбедности саобраћаја се финансирају из наменских средстава – дела казни за саобраћајне прекршаје, а према годишњем програму који предлаже Комисија за безбедност саобраћаја, а усваја Градско веће.

Градско веће, нити скупштина нису стављали на дневни ред стање и проблеме безбедности саобраћаја. Није успостављено редовно извештавање грађана о стању безбедности саобраћаја. Рад у

безбедности саобраћаја није заснован на науци, нити на подацима!

Приликом планирања мера безбедности саобраћаја, не користе се довољно подаци. Нема научних институција које би се бавиле безбедношћу саобраћаја у Ваљеву, нити су реализовани научно-истраживачки пројекти у вези стања и проблема безбедности саобраћаја. Слаби су контакти са научним установама које се баве безбедношћу саобраћаја.

Комисија прати планове Агенције за безбедност саобраћаја и планира спровођење активности на локалном нивоу у складу са националним плановима. Одељење саобраћајне полиције директно сарађује са Управом саобраћајне полиције у седишту и спроводи централне акције које планира Управа, планира и спроводи локалне активности, тако да се уклапају у јединствен систем полицијских мера и активности. Болнице и домови здравља координирају активности са Министарством здравља и другим државним институцијама. Градска управа прати и спроводи активности, узимајући у обзир планове Министарства надлежног за локалну самоуправу. Тако се обезбеђује минимум вертикалне координације.

Хоризонталну координацију обезбеђује градска Комисија за безбедност саобраћаја, односно органи градске управе.

Све набројане институције имају одговарајуће капацитете, у складу са могућностима Града. Међутим, у овим институцијама безбедност саобраћаја није истакнута као приоритет и често институције нису посвећене решавању проблема безбедности саобраћаја. Хоризонтална координација је успешна код реализације мера и активности које су предвиђене годишњим програмима рада Комисије за безбедност саобраћаја. Међутим, код реализације осталих активности појединих субјеката координација је недовољна.



1.2. Ставови о ризицима у саобраћају

Постојање Анкетом по моделу SARTE 4, испитивани су ставови учесника у саобраћају према ризицима у саобраћају. Анкетирани су возачи путничких аутомобила, возачи двоточкаша са мотором (мотоциклисти и мопедисти) и немоторизовани учесници у саобраћају (пешаци и бициклисти).

Половина возача путничких аутомобила у Ваљевоу је „веома“ забринута за безбедност саобраћаја (саобраћајне незгоде). Није било испитаника који су одговорили да уопште нису забринути за безбедност саобраћаја.

Мере за које највећи део возача путничких аутомобила **сматра да би биле корисне**, односе се на различите врсте **аутоматских камера**, и то највише за **пролазак на црвено светло**, затим за **контролу тренутне брзине** и **контролу средње брзине** на деоници.

Возачи аутомобила сматрају да је вожња мотоцикла најопаснија (77% возача путничких аутомобила оценило такву вожњу као „веома“ или „доста“ опасну), а затим вожња бицикла и пешачење.

Испитаници у Ваљевоу би **најмање подржали повећање казни** у саобраћају, у односу на све друге регионе Србије.

Већина возача путничких аутомобила изјавили су да током просечне вожње на аутопуту увек везују појас (83% возача), а у насељу (77% возача).

Са друге стране, само 28% возача се „веома слаже“ са изјавом да „*Већина Ваших пријатеља користи сигурносни појас*“.

Око 86% возача путничких аутомобила су изјавили да нису били кажњавани због некоришћења сигурносног појаса у последње три године. Дакле,

ризик кажњавања због некоришћења сигурносног појаса је веома низак и треба га повећати.

Само 70% возача „веома“ се слаже са изјавом да „*У већини незгода појасеви смањују могућност да се возач или путник тешко повреди*“, а приближно у истом проценту (66%) се „уопште не слаже“ да „*Уколико возите пажљиво, појасеви нису неопходни*“.

Чак 12% возача се не слаже са изјавом да „*Вожња под дејством алкохола повећава могућност настанка незгоде*“. Само 72,5% возача се „уопште не слаже“ са изјавом да „*Можете возити под дејством алкохола, ако возите пажљиво*“.

Око 83% возача путничких аутомобила се „веома“ и „доста“ слаже са изјавом да „*Уколико возите под дејством алкохола бићете заустављени или кажњени од стране саобраћајне полиције*“. Дакле, специфични, **субјективни ризик кажњавања због вожње под утицајем алкохола је веома висок**.

У последње три године, око 8% возача било више пута, а 20% је једном било санкционисано за вожњу под утицајем алкохола.

Највећи проценат возача путничких аутомобила (**85,2%**) сматра да током уобичајеног путовања неће бити контролисан у погледу поштовања ограничења брзине. Дакле, **субјективан ризик кажњавања због прекорачења брзине је веома низак**.

Око једне трећине возача (34,1%) је изјавило да су, у последњих 12 месеци, бар једном осетили да су били **уморни у време вожње**.

Различите категорије учесника у саобраћају (возачи путничких аутомобила, мотоциклисти, бициклисти и пешаци) су анкетирани са циљем да се добије одговор да ли се осећају безбедно, који су њихови највећи проблеми безбедности саобраћаја и која су места најугроженија.



Пешаци се осећају веома безбедно на градским улицама (своју безбедност су оценили оценом 4). Већина возача мушког пола се не осећа безбедно (оцена 1), док се особе женског пола осећају безбедно. Већина бициклиста женског пола (47%) се осећа претежно безбедно (оцена 3), док се испитаници мушког пола чешће осећају небезбедно (оцена 1).

Мотоциклисти женског пола су оценили безбедност у саобраћају са оценом 3 (претежно безбедно), а мушкарци су дали оцену 1 (небезбедно).

Испитаници су описивали врсту проблема и локације у граду које сматрају небезбедним.

Пешацима су највећи проблем **паркирана возила** која онемогућавају нормално одвијање пешачког саобраћаја и недовољан број пешачких прелаза. Међутим, сматрају да су пешачки прелази у граду добро позиционирани.

Возачи аутомобила су истакли два проблема: **лоше стање коловоза** и паркирана возила на коловозу.

Бициклисти су истакли проблем **непостојања бициклистичких стаза** и бициклистичких трака у граду.

Возачи моторизованих двоточкаша сматрају да лоше стање коловоза, паркирана возила на коловозу и ометена **прегледност у раскрсницама** повећавају њихову угроженост у саобраћају.

Све категорије испитаника су навеле да је **Улица Николаја Велимировића** („дупле траке“)

најнебезбеднија улица у граду. Као најопасније улице испитаници су истакли и **Душанову**, **Ужичку**, **Карађорђеву**, **Пантићеву** и **Синђелићеву**.

Као **најопасније раскрснице** истакли су раскрсницу Улице **Николаја Велимировића са Синђелићевом** улицом, а затим је следи **раскрсница са кружним током** саобраћаја, у насељу Градац.

1.3. Индикатори безбедности саобраћаја

У **Табелама 1.3.1, 1.3.2 и 1.3.3** су приказани најважнији резултати снимања индикатора у Ваљевоу и у Србији, у пролеће 2016. године.

Мопедисти и мотоциклисти чешће користе кациге у Ваљевоу, него у остатку Србије. Процент употребе кацига је врло добар и треба га унапређивати, тако да се подигне преко 95%.

Међутим, изузетно је мала употреба дечијих седишта и других система заштите деце, као и сигурносних појасева у возилу, а посебно на задњим седиштима. Ваљево је, **по степену употребе ових заштитних система, међу најлошијим градовима у Србији.**

Вредности индикатора безбедности саобраћаја (ИБС) приказаних у табелама 1.3.2 и 1.3.3, показују да је одређени индикатор: врло висок ($ИБС \geq 95\%$), висок ($90\% \leq ИБС < 95\%$), средњи ($80\% \leq ИБС < 90\%$), низак ($70\% \leq ИБС < 80\%$), врло низак ($ИБС < 70\%$).

Табела 1.3.1. Вредности индикатора безбедности саобраћаја који се односе на употребу система заштите, у Ваљевоу и у Србији (пролеће, 2016).

Категорија возила	Назив индикатора безбедности саобраћаја (ИБС)	У НАСЕЉУ		ВАН НАСЕЉА	
		Ваљево	Р. Србија	Ваљево	Р. Србија
Мопеди и мотоцикли	Процент употребе кациге	95,5 >	84,7	91,8 >	86,3

Путнички аутомобили	Процент употребе заштитних система за децу од 4 до 12 г.	19,6 >	13,6	8,3 <	15,4
	Процент употребе заштитних система за децу 0-3 година	16,7 <	39,2	36,7 <	37,1
	Процент употребе заштитних система за децу 0-12 година	18,9 <	24,9	19,2 <	25,3
	Исправна употреба сигурносног појаса НАПРЕД	57,1 <	72,1	72,5 <	74,5
	Исправна употреба сигурносног појаса на ЗАДЊЕМ СЕДИШТУ	10,2 >	8,3	7,2 <	7,5

* Одговарајућим знаком неједнакости иза вредности индикатора у Ваљевоу, приказан је њихов однос према индикаторима на нивоу Републике Србије, са аспекта безбедности саобраћаја

Табела 1.3.2. Вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези брзине у Ваљевоу (у насељу).

У НАСЕЉУ	ПА	ТТВ	БУС	МОТ	МОП
Просечна брзина	57,5	50,3	51,4	68,0	31,5
85-ти перцентил	67,0	57,9	58,9	84,7	41,0
Стандардно одступање	9,3	7,2	6,4	20,7	8,3
% прекорачења брзине	79,3	48,0	56,0	84,0	4,0
% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	31,8	4,0	10,0	55,0	0,0
Просечно прекорачење брзине (km/h)	10,5	6,4	5,8	22,1	2,3

Табела 1.3.3. Индикатори безбедности саобраћаја у вези брзине у Ваљевоу (ван насеља).

ВАН НАСЕЉА	ПА	ТТВ	БУС	МОТ	МОП
Просечна брзина	71,2	60,7	60,6	76,9	36,9
85-ти перцентил	82,0	71,5	72,0	93,0	45,9
Стандардно одступање	12,6	9,4	11,7	16,3	8,3
% прекорачења брзине за најмање 0 km/h	18,0	16,3	3,0	53,0	4,0
% прекорачења брзине за најмање 10 km/h	5,8	3,1	1,0	20,0	0,0
Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	90,4	75,9	87,7	89,3	52,8

Неопходно је упорно и дуготрајно спровођење сета систематских мера и активности, а које ће почивати на унапређењу знања, ставова и свести о значају заштитних система у возилу. У циљу планираног смањивања броја погинулих и повређених у саобраћају, неопходно је значајно унапредити употребу система заштите у возилу.

Возачи у Ваљевоу веома слабо прихватају и слабо поштују ограничења брзина, а посебно у насељу. Једино возачи mopеда нешто боље од осталих поштују ограничења брзине. Најлошије стање је код возача путничких возила и мотоциклиста који у преко 31% и 55% случајева, респективно, прекорачују ограничење брзине за више од 10 km/h. Неопходне су добро осмишљене и планиране мере које ће допринети брзом смањивању екстремних прекорачења

брзине, а затим, дугорочно, смањивати и друга прекорачења брзине, уз пораст прихватања ограничења брзине. Преиспитивање постојећих ограничења и промоција друштвене оптимизације брзина су предуслов за трајан напредак у овој области.

Да би се пратио напредак у безбедности саобраћаја, неопходно је разрадити методологију мерења индикатора безбедности саобраћаја у Ваљевоу, макар два пута годишње спроводити снимање најважнијих индикатора и оцењивати напредак. Уз подршку и подстицај Комисије за безбедност саобраћаја, ова снимања би могли да реализују ученици средње Техничке школе, са својим наставницима.

1.4. Саобраћајне незгоде и настрадали у незгодама

Табела 1.4.1. Број саобраћајних незгода према тежини, Ваљево, од 2010. до 2015.

САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ				
<i>Година</i>	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	УКУПНО
2010	4	207	397	608
2011	5	182	328	515
2012	13	188	294	495
2013	4	192	320	516
2014	9	157	245	411
2015	4	192	299	495
Укупно	39	1118	1883	3040

Према попису из 2011. године, на територији града живи 90312 становника. **Јавни пондерисани ризик страдања** у Ваљеву, у периоду од 2010. до 2015. године, био је **171,5** настрадала лица, годишње, у односу на 10000 становника (у Републици Србији, **167**). Дакле, **ризик страдања у саобраћају, у Ваљеву је био већи од просечног ризика страдања у Србији (Табеле 1.4.2 и 1.4.3).**

Табела 1.4.2. Последице саобраћајних незгода, Ваљево, од 2010. до 2015.

Година	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	ПБН	ЈПРС
2010	4	56	208	264	1332	147,5
2011	5	63	187	250	1501	166,2
2012	13	62	188	250	2281	252,6
2013	4	53	209	262	1294	143,3
2014	9	35	173	208	1519	168,2
2015	4	60	188	248	1364	151,0
Укупно	39	329	1153	1482	9291	171,5

ПОГ – Погинули у саобраћајним незгодама

ТПП – Лица која су задобила тешке телесне повреде

ЛТП – Лица која су задобила лакше телесне повреде

ПБН – Пондерисани број настрадалих ($99 \cdot \text{ПОГ} + 13 \cdot \text{ТПП} + 1 \cdot \text{ЛТП}$)

ЈПРС - Јавни пондерисани ризик страдања ($\text{ПБН}/10000$ становника)

Табела 1.4.3. Последице саобраћајних незгода, Србија, од 2010. до 2015.

Година	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	ПБН	ЈПРС
2010	660	3883	15463	19346	131282	175,0
2011	731	3777	15539	19316	137009	182,7
2012	688	3544	14891	18435	129075	172,1
2013	650	3422	15053	18475	123889	165,2
2014	536	3275	14720	17995	110359	147,1
2015	600	3448	15895	19343	120020	160,0
Укупно	3865	21349	91561	112910	751634	167,0

Најчешћи видови саобраћајних незгода са настрадалим лицима, у Ваљево, у посматраном периоду, били су: обарање или гажење пешака, судари из супротних смерова, судари при вожњи у истом смеру, слетање возила са пута и бочни судари (Табела 1.4.4).

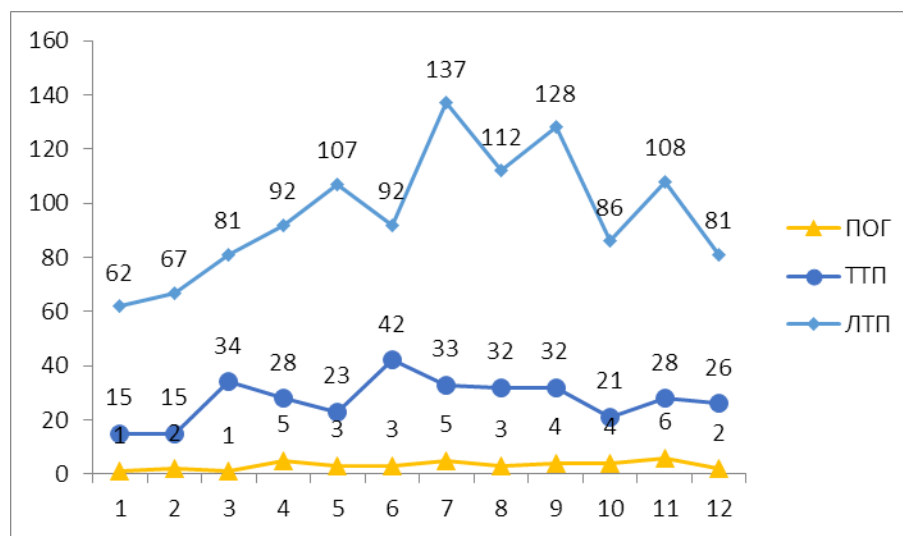
Од марта до децембра, уз мале осцилације, уједначен је број погинулих (ПОГ) и тешко

повређених (ТПП), по месецима (Дијаграм 1.4.1). У другој половини године (од јула до новембра) нешто је већи број лакше повређених лица, него у првој половини године.

Највише људи страда у саобраћају, петком, суботом и понедељком (Дијаграм 1.4.2). Понедељком и недељом се догађа највише незгода са лакшим телесним повредама.

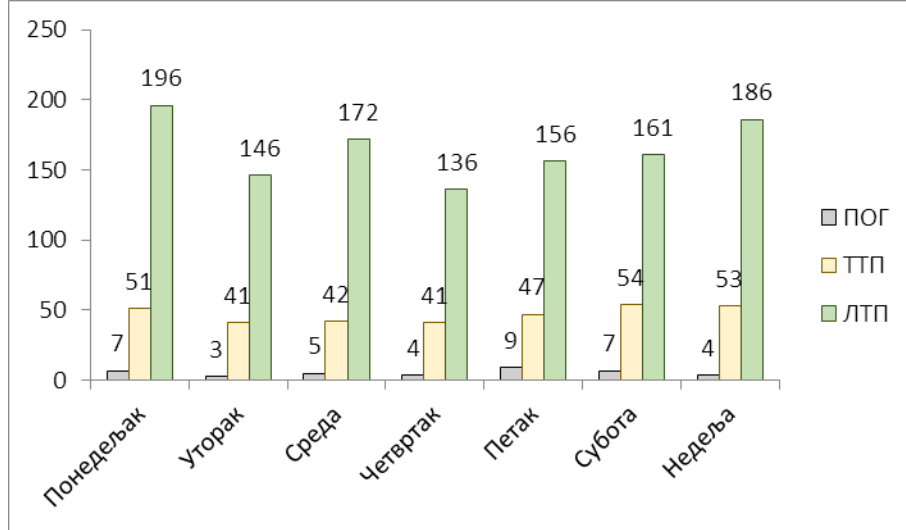
Табела 1.4.4. Најчешћи видови саобраћајних незгода, Ваљево, од 2010. до 2015.

Вид саобраћајне незгоде	СН ПОГ	СН ПОВ	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПБН
Обарање или гажење пешака	11	235	11	78	180	2283
Слетање возила са пута ¹	9	190	9	65	201	1937
Судари из супротних смерова	8	173	8	64	231	1855
Судари при вожњи у истом смеру	9	191	8	41	207	1631
Бочни судари	0	108	0	20	138	398
Укупно првих пет врста незгода	37	897	37	268	957	8104
Остали видови незгода	2	221	2	61	196	1187



Дијаграм 1.4.1. Месечна расподела броја настрадалих у незгодама, (Ваљево, 2010-2015).

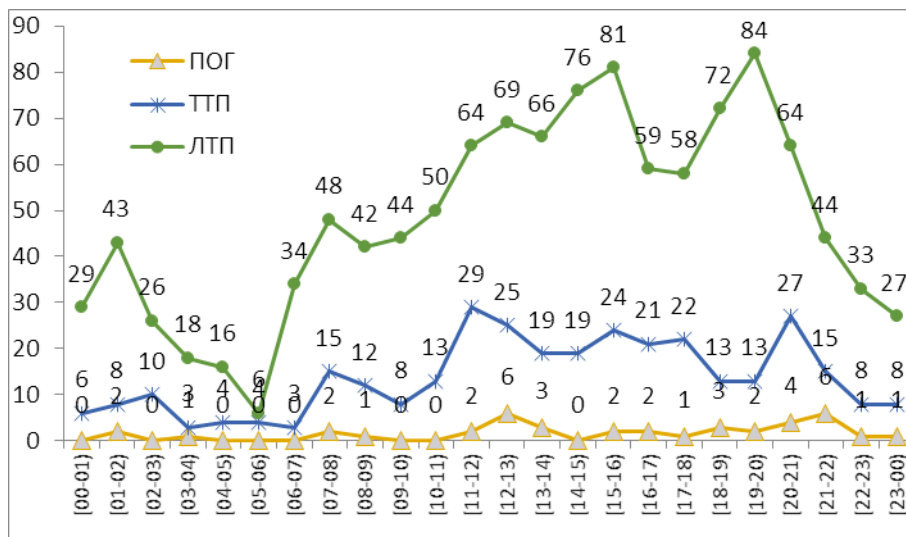
¹ Обједињено "Слетање возила са пута" и "Слетање возила са коловоза и удар у објект поред пута".



Дијаграм 1.4.2. Расподела броја настрадалих, по данима у седмици (Ваљево, 2010-2015).

Највише људи страда у подневним сатима (од 12 до 13 сати) и у раним вечерњим сатима (од 20 до 22 сата), што је приказано на Дијаграму 1.4.3. Највише лакших повреда се догађа у периоду од 18 до 20 сати и од 13 до 16 сати.

Значајан број људи страда и у ноћним сатима (од поноћи до 3 сата). Изгледа да је оваква расподела у складу са изложеношћу саобраћају.



Дијаграм 1.4.3. Расподела броја настрадалих, по сатима у току дана (Ваљево, 2010-2015).

Према подацима МУП-а, незгоде су се најчешће догађале у следећим улицама: Владике Николаја, Суворовска, Кнез Михајлова, Карађорђева, Синђелићева, Војводе Мишића, Мајора Илиће, Прва пролетерска, Обилазни пут, Булевар палих бораца, Ужичка, Вука Карацића, Бирчанинова, Доктора Пантића и Пастерова.

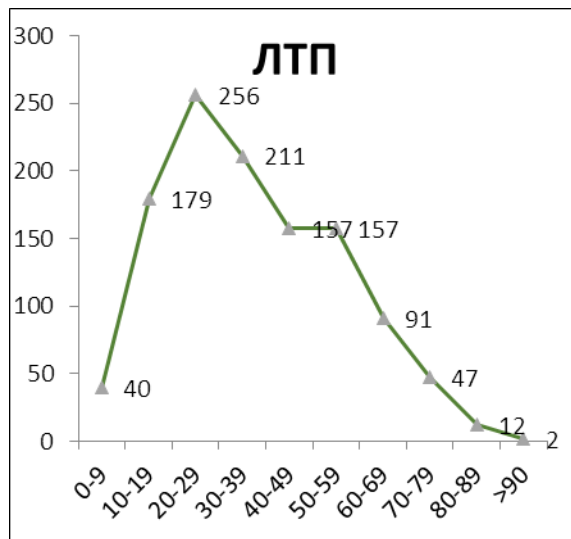
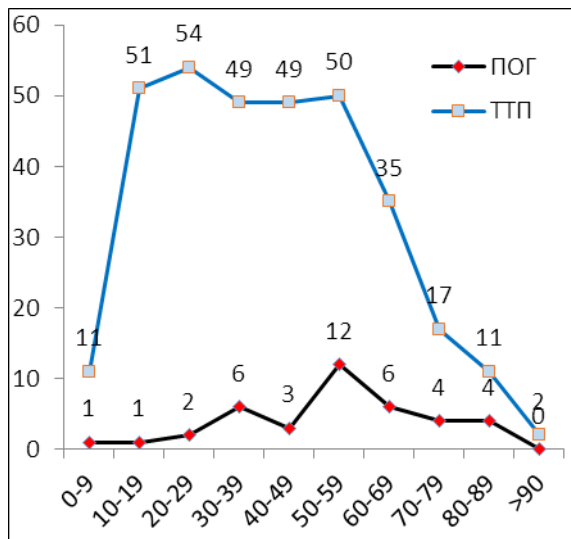
Најугроженије раскрснице су биле: Поп Лукина - Доктора Пантића, Поп Лукина - Карађорђева, Радничка - Доктора Пантића, Војводе Мишића - Владике Николаја, Синђелићева - Кнез Михајлова, Душанова - Доктора Пантића и Карађорђева - Бранислава Нушића. На свакој од наведених раскрсница се догодило 2 или више незгода са повређеним или погинулим лицима.

Када је реч о путним правцима, највише незгода са настрадалим лицима, у периоду од 2010. до 2013.

године, догодило се на путном правцу Лозница - Ваљево - Лазаревац (4 незгоде са погинулим и 94 незгоде са повређеним), а затим на правцу Шабац - Ваљево - Пожега (5 незгода са погинулим и 40 незгода са повређеним), Ваљево - Поћута - Дебело Брдо (1 незгода са погинулим и 26 незгода са повређеним). На локалним путевима се догодило 6 незгода са погинулим и 80 незгода са повређеним лицима.

У насељу се догађа око 74% незгода са погинулим (29, од укупно 39) и 84% незгода са повређеним лицима (939, од укупно 1118).

Међу погинулим највише је било старијих учесника (преко 50 година), док млади и средовечни (од 10 до 59) најчешће бивају повређени. Лаке телесне повреде најчешће добијају млади, од 10 до 39 година (Дијаграм 1.4.4).



Дијаграм 1.4.4. Расподела броја настрадалих, по старосним групама (Ваљево, 2010-2015).

У незгодама са настрадалим лицима најчешће учествују **путничка возила, пешаци, бицикли**, трактори, па мотоцикли. Аутобуси и теретна возила су ређе учествовали у незгодама.

Мушкарци чине око 2/3 свих настрадалих у незгодама, и то: 67% погинулих (26, од укупно 39 погинулих), 68% тешко повређених (225, од укупно 329 ТПП) и 63% лакше повређених (732, од укупно 1153 ЛТП). Преко **87% погинулих и тешко повређених**

возача били су мушкарци. Са друге стране, међу настрадалим пешацима и путницима, жене су чиниле већину.

Пешаци чине **28,2% свих погинулих лица**, 24% тешко повређених лица и 16% свих лако повређених лица. Међу настрадалим **пешацима**, највише има **деце и младих** до 30 година старости. Међутим, лица старости **преко 65 година** чине највећи број **погинулих** пешака.

Табела 1.4.5. Структура настрадалих пешака према старости, Ваљево, од 2010. до 2015.

Старост (класа)	ПОГ	ТПП	ЛТП
Деца [0-14]	0	13	35
Млади [15-30]	1	15	41
[31-40]	1	8	20
[41-50]	0	6	17
[51-64]	2	13	45
65+	7	23	24
УКУПНО	11	78	182

У периодима од 9-ог до 14-ог часа (87 настрадалих) и од 15-ог до 21-ог часа (114 настрадалих), страда највише пешака (око 74% свих настрадалих пешака).

Бициклисти чине око 23% свих погинулих (у Србији око 9,5%), око 15% тешко повређених лица (у Србији око 12,5%) и око 13% лакше повређених лица (у Србији око 8%). Међу свим настрадалим бициклистима највећи део чине **деца и млади до 30 година** старости. Међутим, међу погинулим бициклистима највише је било оних који су старији од 50 година (6 од укупно 9).

Највећи број бициклиста погинуо је при **вожњи у истом смеру**, тј. тако што је возило ударило

бицикл отпозади (8 од 9 погинулих бициклиста). **Недостатак инфраструктуре намењене бициклима**, односно недовољна ширина коловоза којим се заједно крећу бицикли и друга возила је најважнија околност настанка ових незгода².

Бициклисти су гинули приликом обарања од стране **путничког аутомобила** (5/9 саобраћајних незгода са погинулим лицима), односно од стране **теретног возила** (4/9 саобраћајних незгода).

² Данас се у Немачкој и другим развијеним земљама, прописује обавеза возача да обезбеде слободан простор између свог возила и бицикла од најмање 1,0 метар, при брзинама мањим од 60 km/h, односно 1,5 метар, при већим брзинама.

Бициклисти најчешће страдају у периоду од јуна до септембра (6 од 9 погинулих и 117 од 204 настрадала бициклиста). Највише бициклиста гине петком (5 од 9 погинулих, 34 од 195 повређених), понедељком (2 од 9 погинулих и 40 повређених), суботом и недељом (по 1 погинули и по 19 повређених). Сви погинули бициклисти су погинули у **условима смањене видљивости**, од **18. до 2. сата** после поноћи. **Слаба видљивост бицикла на путу**, односно некоришћење прописаних ретрорефлектујућих прслука и одговарајућих ознака на бициклу је основно обележје ових незгода. Највише **мотоциклиста** страда при судару са путничким возилом и при слетању са пута или превртању. Мада су незгоде са страдањем мотоциклиста забележене у свим месецима осим у децембру, све незгоде са **погинулим мотоциклистима** су се догодиле у **мају, јуну и јулу**. Највише мотоциклиста настрада у условима добре видљивости, од 12 до 13 часова и од 15 до 16 часова.

У посматраном периоду није било погинулих мопедиста!

У посматраном периоду се догодило **30 незгода са учешћем трактора**, од чега је било 5 незгода са погинулим лицима. У овим незгодама погинуло је 5 лица (**12,8 %** свих погинулих) и то су увек била лица са трактора. **Ово је скоро 10 пута већи проценат него у Републици Србији**. Највише погинулих били су старости од 51 до 64 године (3 од 5 погинулих), а највише повређених преко 65 година (10 од 24 повређена). Најчешће незгоде у којима су погинули трактористи биле су **слетање возила са пута** (4 од 5 незгода са погинулим и 9 од 25 незгода са повређеним) и превртање возила на путу (1 погинули и 5 незгода са повређеним). У највећем броју незгода учествовао је само трактор (5 незгода са погинулим и 18 незгода са повређеним), а у 6 незгода су учествовали путнички аутомобил и трактор. Највише незгода са трактором се догађало **петком и у дане викенда** (4 од 5 погинулих), у **последодневним и вечерњим сатима**. Две незгоде са погинулим лицима су се догодиле од 21 до 22 сата.

У незгодама са **путничким аутомобилом** погинуло је 22 лица, 231 је тешко повређено и 979 лица је задобило лакше повреде. Међу погинулим лицима било је 9 лица из путничког возила (око 23% свих погинулих, у односу на 44% у Републици Србији), међу тешко повређеним лицима било је 117 лица из путничког аутомобила (36%), а међу лакше повређеним 670 (58% свих лакше повређених). Дакле, лица из путничког аутомобила су знатно заступљенија међу лакше повређеним, него међу погинулим, што се може тумачити чињеницом да су ова лица заштићена кабином возила. Међутим, око **81% свих настрадалих лица је настрадало у незгодама у којима су учествовали путнички аутомобили**.

Око 38% свих настрадалих лица у путничком аутомобилу били су млади између 15 и 30 година старости. Међутим, међу **погинулим** лицима у путничком аутомобилу доминирала су **старија лица** (2/3 били су старији од 50 година). Најчешће незгоде

са путничким аутомобилом биле су **судари из супротних смерова** (7 погинулих, од укупно 22 погинула у незгодама са путничким аутомобилом), обарање или гажење пешака (6 погинулих), судари при вожњи у истом смеру (6 погинулих) и слетање возила са пута (2 погинула). Незгоде са путничким аутомобилом се догађају у току целе године. Мада највише лица у путничким аутомобилима бива повређено у данима викенда (36%, односно 288 од 787 повређених), највише њих **погине од понедељка до четвртка** (7 од 9 погинулих).

У посматраном периоду **једно дете је погинуло**, 30-оро деце је било тешко повређено и 85-оро деце је задобило лакше повреде у саобраћајним незгодама. Деца су у Ваљеву, угроженија него у Републици Србији када се посматрају погинула и тешко повређена деца. Наиме, око **9,1% тешко повређених лица** у Ваљеву су повређена деца (у Републици Србији **6,6%**). Око **41%** све настрадале деце је настрадало у својству **пешака**, око **29%** у својству **бициклиста** и **23%** били су **путници** у путничком возилу. Највише деце страда у после подневним и вечерњим сатима, од 15 до 21 сат (58% све настрадале деце). Ове незгоде су често у вези са недостацима инфраструктуре (није прилагођена пешацима, а посебно није прилагођена деци), ниским нивоом **саобраћајног образовања и васпитања деце** и **непоштовањем пешака** од стране возача.

Међу настрадалим у незгодама значајан удео чине **старији од 65 година** (65+). У посматраном периоду погинуло је 11 (**28%** од укупног броја **погинулих**), тешко повређено 43 (13%) и лакше повређено 90 (8%) старијих лица. Старији најчешће страдају као **пешаци** (37% свих настрадалих старијих лица), као **путници** у путничком возилу (30%), па као бициклисти (17%) и лица на трактору (7%). Ове незгоде су често у вези са недостацима инфраструктуре (није прилагођена старијим лицима), небезбедним понашањем старијих пешака, **непоштовањем старијих пешака** од стране возача и некоришћењем система заштите у возилу од стране старијих путника.

Десет лица је погинуло у саобраћајним незгодама у којима су учествовала теретна возила. Међу овим погинулим било је и 4 бициклиста. Ове незгоде су у вези са недостацима инфраструктуре (уски коловози), слабом видљивошћу бициклиста.

1.5. Трошкови саобраћајних незгода, погинулих и повређених лица

У Србији не постоји опште прихваћена методологија за израчунавање укупних друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода. Методологије које су примењиване у другим државама се битно разликују. У зависности од модела за процену, укупни друштвено-економски трошкови по настрадалом лицу се крећу од: **266 358** (Република Српска, 2012) до **3 652 265 €/ПОГ** (Нови Зеланд, 2014), односно од **10 623** до **664 098 €/ТТП** и од **354** до **64 208 €/ЛТП**.

Трошкови настрадалих у Новом Зеланду (2014) су: \$3 981 700/ПОГ, \$724 000/ТПП и \$70 000/ЛТП³ (<http://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Research/Documents/Social-Cost-of-Road-Crashes-and-Injuries-June-2014-update.pdf>, посета 21.10.2016.)

Трошкови по настрадалом лицу у Великој Британији су: 1 783 556 фунти/ПОГ, 200 422 фунте/ТПП и 15 450 фунти/ЛТП⁴

(<https://www.gov.uk/government/publications/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2015>, посета 21.10.2016.)

Трошкови по настрадалом лицу у Немачкој (2005) су: 1 018 064,51 €/ПОГ, 105 476,98 €/ТПП и 4 304,70 €/ЛТП

(http://www.ectri.org/YRS11/Documents/Final%20website/Session%202/YRS11_Session2_KranzBAST.pdf, посета 21.10.2016.)

Трошкови по настрадалом лицу у Републици Српској су процењени на 266.358 €/ПОГ, 10 623 €/ТПП и 354 €/ЛТП (*Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској*, Економски институт, Бања Лука, 2012).

³ 1 долар око 0,92 евра

⁴ 1 фунта око 1,12 евра

У Ваљевоу је, у периоду од 2010. до 2015. године, евидентирано 3040 саобраћајних незгода у којима је евидентирано 1521 настрадао (погинуло или повређено) лице. Укупни друштвено-економски трошкови настрадалих лица, у овом 6-огодишњем периоду се процењују на око **14,3 милиона евра** (према методологији из Републике Српске) до **435 милиона евра** (према методологији из Новог Зеланда), и то:

- Трошкови за **39 погинулих лица** су од **10,4 милиона** до 142,4 милиона евра,
- Трошкови за **329 тешко повређена лица** (ТТП) су од **3,5 милиона** до 218,5 милиона евра и
- Трошкови за **1153 лакше повређене особе** (ЛТП) су од **408 хиљада** до 74 милиона евра.

Дакле, **годишњи трошкови** које је Ваљево издвајало само за **настрадао** у саобраћајним незгодама били су од **2,5 до 72 милиона евра**, у зависности од примењене методологије. Уколико се овим трошковима додају и остали трошкови саобраћајних незгода, онда су ове вредности још веће. Ово је веома велико оптерећење грађанима и привреди Ваљева.

1.6. Финансирање безбедности саобраћаја

Средства неопходна за **редовни рад институција** (изградња и одржавање објеката, набавка опреме и средстава за рад, плате запослених, режијски трошкови и сл.) се финансира из **буџета Републике** или из **буџета града**.

Изградња и одржавање **инфраструктуре** финансира се из **буџета** града или из (градске улице и локални путеви), односно из буџета на нивоу Републике (изградња и одржавање државних путева).

Конкретне **мере и активности** које Град реализује у циљу унапређења безбедности саобраћаја, првенствено се финансирају из наменских средстава и буџета града. У Ваљевоу се успешно спроводи концепт да **"небезбедни финансирају безбедност"**. Наиме, 30% вредности казни за саобраћајне прекршаје на територији Ваљева чине основни део наменских средстава које град користи за реализацију мера из годишњих програма безбедности саобраћаја. Није развијен концепт јавног приватног партнерства, нити донаторства за потребе унапређења безбедности саобраћаја.

2. ОСНОВА – ОКВИР ЗА ДОНОШЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

Основа за доношење ове стратегије чине **међународни и државни документи, прописи, стратегије и плански документи**. Као најважнији **међународни документи** могу се истаћи: Резолуције Уједињених нација о глобалној безбедности саобраћаја⁵, *Глобални план безбедности саобраћаја*

⁵ Resolutions on improving global road safety, adopted by the General Assembly: 57/309 of 22 May 2003, 58/9 of 5 November 2003, 58/289 of 14 April 2004, 60/5 of 26 October 2005, 62/244 of 31 March 2008, 64/255 of 2 March 2010 and 66/260 of 19 April 2012, 68/269 of April 2014.

2011-2020.⁶, *Међународна стратегија безбедности саобраћаја*⁷, *Московска декларација о безбедности саобраћаја*⁸, *Бразилска декларација о безбедности саобраћаја*⁹, *Директива ЕУ које се односе на безбедност инфраструктуре*¹⁰, Политика безбедности саобраћаја у ЕУ (EU Road Safety Policy) и други стратешки документи и планови ЕУ у области безбедности саобраћаја¹¹ итд. Најважнији национални документ је **Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије 2015 – 2020**, која је утврдила националне циљеве безбедности саобраћаја који су оквир за дефинисање локалних циљева.

⁶ Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, WHO and UN Road Safety Collaboration

⁷ International Road Safety Strategy, PRI, 2000.

⁸ Moscow Declaration, First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action, Moscow, 19-20 November 2009.

⁹ Brasilia Declaration, Second Global High-level Conference on Road Safety: Time for Results, Brasilia, 18-19 November 2015

¹⁰ Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management, OJ L 319, 29.11.2008, p. 59–67, <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32008L0096:EN:NOT> (пocera 24.10.2016)

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/policy_en (пocera 13.11.2016)



Слика 2.1 Усвојен и публикован документнационалне стратегије.



Слика 2.2 Резолуција УН којом је одређена Деценија акције за безбедност саобраћаја.

У Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године дефинисани су полазни елементи за локалне стратегије безбедности саобраћаја:

Амбиција Смањити смртности и ризик од тешких повреда на ниво најуспешнијих држава Европске уније.

Мисија Постојан и делотворан систем безбедности друмског саобраћаја.

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

Национална стратегија је одредила и циљеве у погледу индикатора безбедности саобраћаја (**Табела 3.2.1**).

Члан 11.

... Влада доноси Националну стратегију безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: *Национална стратегија*).

Национална стратегија садржи најзначајнија обележја постојећег стања безбедности саобраћаја, дугорочне и краткорочне циљеве, смернице, кључне области рада и рокове за доношење одговарајућег Националног плана.

Националну стратегију предлаже Тело за координацију за период од најмање пет година, до краја јуна у последњој години важења Националне стратегије.... "

Члан 12.

На основу Националне стратегије, на предлог Тела за координацију, Влада доноси Национални план безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: *Национални план*), за период од најмање једне године.

Национални план садржи нарочито: задатке, мере по приоритетима, одговорне субјекте, рокове и финансијска средства у кључним областима рада.

Члан 13.

Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Националним планом ...

Закон о безбедности саобраћаја на путевима „Сл. Гласник РС“, бр.41/09, 53/10, 101/11,32/13,55/14

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

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

Што се тиче правног оквира, Закон о безбедности саобраћаја на путевима је најважнији пропис, јер је дефинисао процес и елементе управљања безбедношћу саобраћаја, а посебно: оснивање и надлежности националног Тела за координацију, Агенције за безбедност саобраћаја, локалних тела за безбедност саобраћаја, доношење националне¹² и локалних стратегија и акционих планова¹³ безбедности саобраћаја, праћење безбедности саобраћаја, финансирање безбедности саобраћаја.

3. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

3.1. Амбиција, мисија и визија

АМБИЦИЈА

Саобраћајни систем који успешно повезује све функције града, уз што мање негативних ефеката

МИСИЈА

Ваљево - сигуран и еколошки чист град са ефикасним и безбедним саобраћајним системом
--

ВИЗИЈА

Ваљево без погинулих и инвалидних лица као последица саобраћаја

¹² Чл. 11, Закона о безбедности саобраћаја на путевима, „Сл.гласник РС“, бр.41/09, 53/10, 101/11,32/13,55/14.

¹³ Члан 13, Закона о безбедности саобраћаја на путевима, „Сл.гласник РС“, бр.41/09, 53/10, 101/11,32/13,55/14.

3.2. Циљеви

а) **Ојачати заштитни систем** (Унапредити капацитет и интегритет институција и појединаца)

У циљу јачања заштитног система, до 2020. године, унапредиће се структура и ауторитет градског Савета за безбедност саобраћаја, обезбедиће се административна подршка Савету, спроводиће се разни облици стручног усавршавања васпитачица, учитеља, наставника, новинара, саобраћајне полиције, запослених у управи града и др. обезбедиће се боља подршка градоначелника, градског већа и др. носиоца јавних овлашћења, привреде и медија, применом аутоматске контроле ојачаће се капацитет и интегритет саобраћајне полиције, успоставиће се процес редовних истраживања и праћења ставова и индикатора безбедности саобраћаја, унапредиће се евидентирање података о саобраћајним незгодама, успоставиће се планирање на основу података и редовно праћење спровођења стратегије и њена евалуација, унапредиће се промоција акција безбедности саобраћаја и организовано јачати активности удружења грађана у области безбедности саобраћаја.

б) **Унапредити вертикалну и хоризонталну координацију**

Унапредиће се рад Савета за БС: у рад савета, на разне начине, укључити представнике свих важних субјеката, на редовним седницама Савета анализирати актуелно стање БС, спровођење активности, рад појединих субјеката итд. Заједнички планирати рад у наредном периоду и ослањати се на податке. Периодично ће се усаглашавати план активности и, на седницама Савета, анализирати реализација, односно проблеми и одговорности.

Савет ће успоставити чвршћу везу са Агенцијом за безбедност саобраћаја и другим државним органима, како би локалне акције усаглашавали са националним. Саобраћајна полиција ће реализовати централне акције, у складу са плановима Управе саобраћајне полиције у Дирекцији полиције.

в) **Унапређивати знања, ставове и свест о безбедности саобраћаја**

До 2020. године, требало би:

Унапређивати знања просечног ученика основне школе која се односе на безбедно учешће у саобраћају;

Смањити проценат возача који сматрају да градска власт није заинтересована за безбедност саобраћаја, са 80% на испод 50%;

Повећати проценат возача (са 70% на најмање 85%) који сматрају да појасеви смањују ризик повреда;

Смањити проценат возача (са 12% на испод 8%) који сматрају да возња под дејством алкохола не утиче на ризик настанка незгоде;

Повећати субјективни ризик кажњавања за возњу у пијаном стању, са 83%, на најмање 90%;

Повећати субјективни ризик контроле брзине са 15% на преко 80% и

Повећати субјективни ризик контроле правилне употребе система заштите у возилу са 14% на преко 80%.

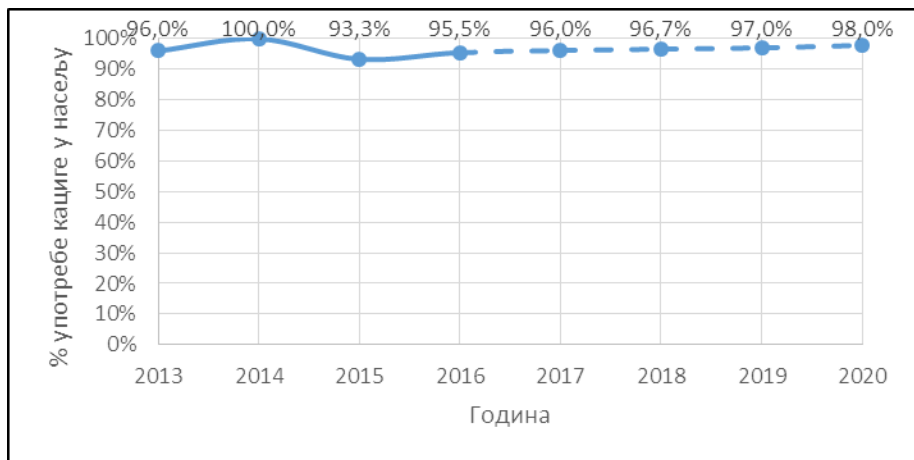
г) **Унапређивати индикаторе БС који се односе на понашање у саобраћају**

У наредном периоду ће се унапређивати понашање на улицама Ваљева, тако да се достигну циљеви из **Табеле 3.2.1.**

Табела 3.2.1 Циљеви у погледу индикатора безбедности саобраћаја у Ваљеву

	Назив индикатора БС	Вредност 2015. године	Циљ за град Ваљево у 2020. години	Национални циљ, Србија 2020. године
1	% употребе кацига	95 %	98 %	99 %
2	% употребе с/п на предњим седиштима	57 % / 72 %	95 %	95 %
3	% употребе с/п на задњим седиштима	0 %/7 %	75 %	85 %
4	% употребе дечијих седишта	19 %	91 %	96 %
5	% прекорачења брзине преко 10 km/h, у насељу	33 %	2,5 %	4,9 %
6	% прекорачења брзине преко 10 km/h, ван насеља	4,5 %	2,5 %	4,9 %
7	% возача под утицајем алкохола, у насељу	0,47 %	0,05 %	0,1 %
8	% возача под утицајем алкохола, ван насеља	0,31 %	0,05 %	0,1 %

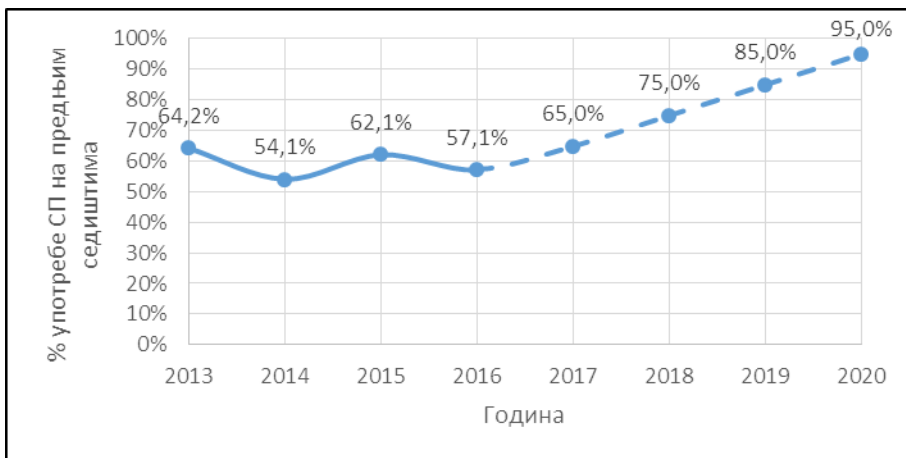
Пролазни циљеви, односно начин достизања коначних циљева, приказани су на наредним дијаграмима.



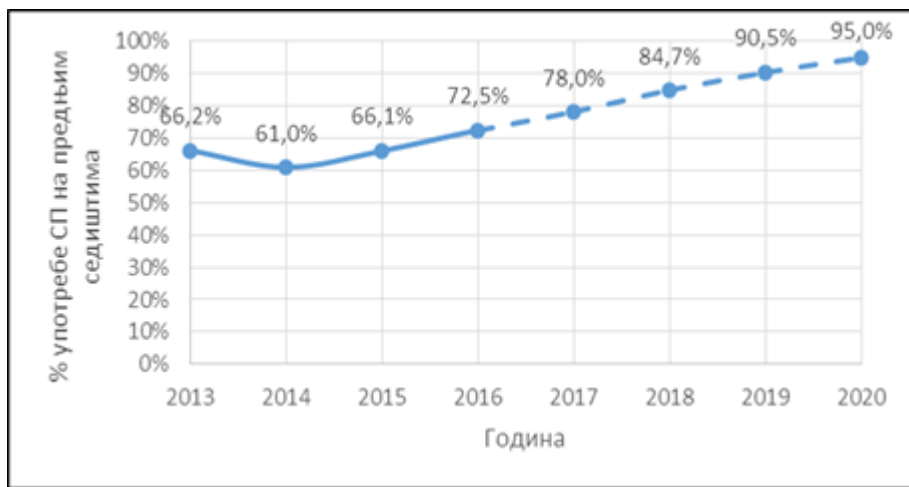
Дијаграм 3.2.1. Полазни циљеви у погледу процента употребе кациге у насељу.



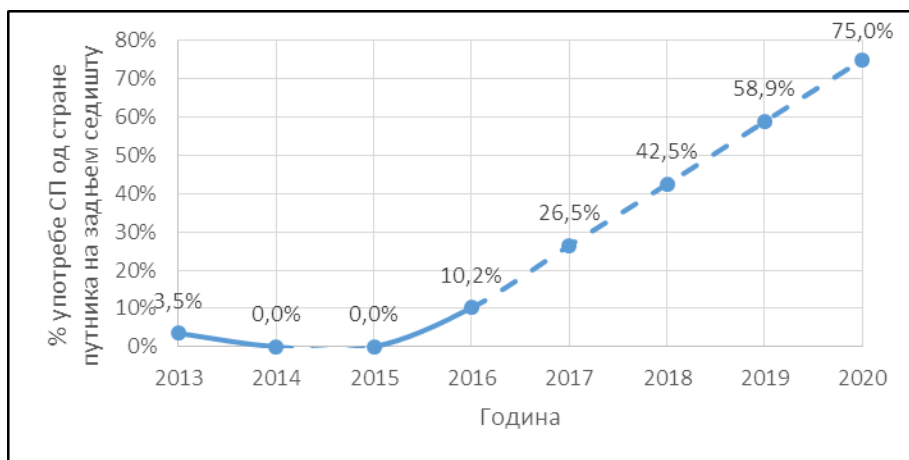
Дијаграм 3.2.2. Полазни циљеви у погледу процента употребе кациге ван насеља.



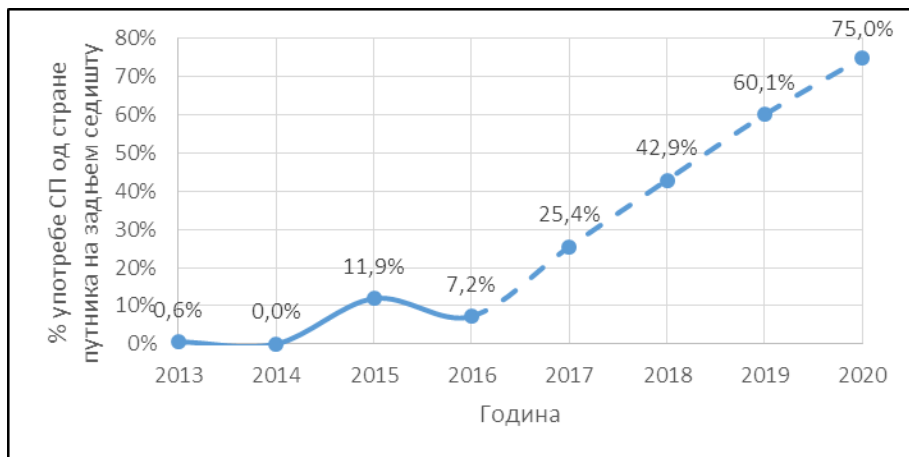
Дијаграм 3.2.3. Полазни циљеви у погледу употребе сигурносних појасевана предњим седиштима у насељу



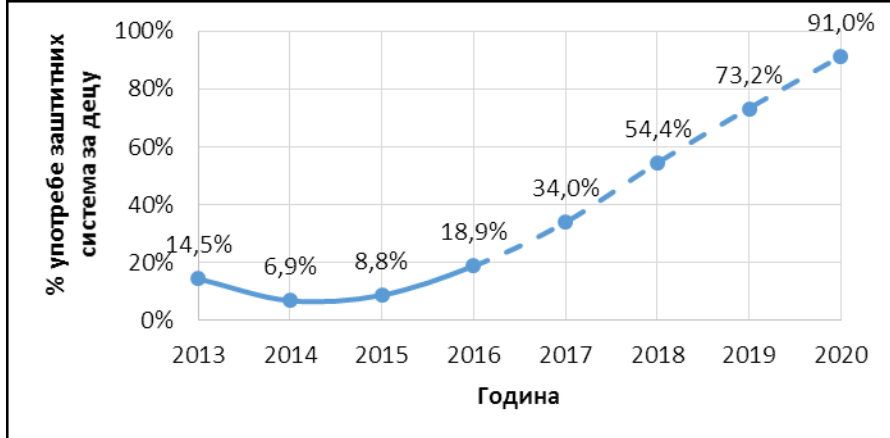
Дијаграм 3.2.4 Полазни циљеви у погледу процента употребесигурносних појасева на предњим седиштима ван насеља.



Дијаграм 3.2.5. Полазни циљеви у погледу процента употребе сигурносних појасева од стране путника на задњем седишту у насељу.



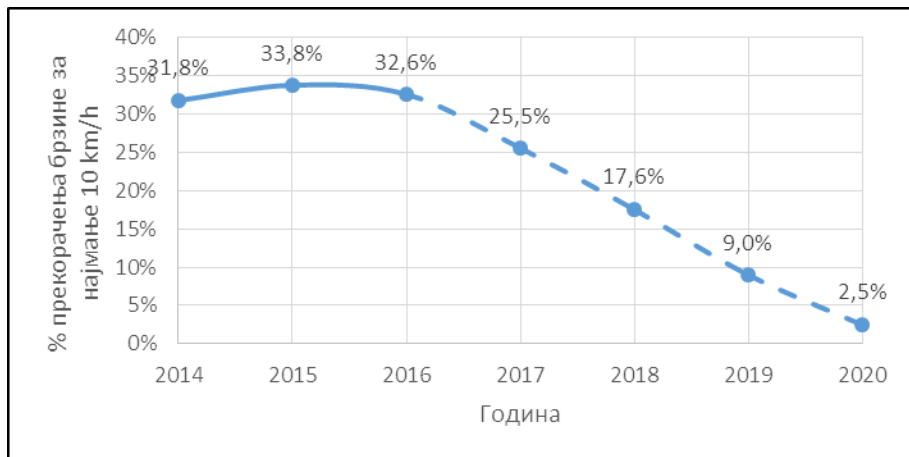
Дијаграм 3.2.6. Полазни циљеви у погледу процента употребе сигурносних појасева од стране путника на задњем седишту ван насеља



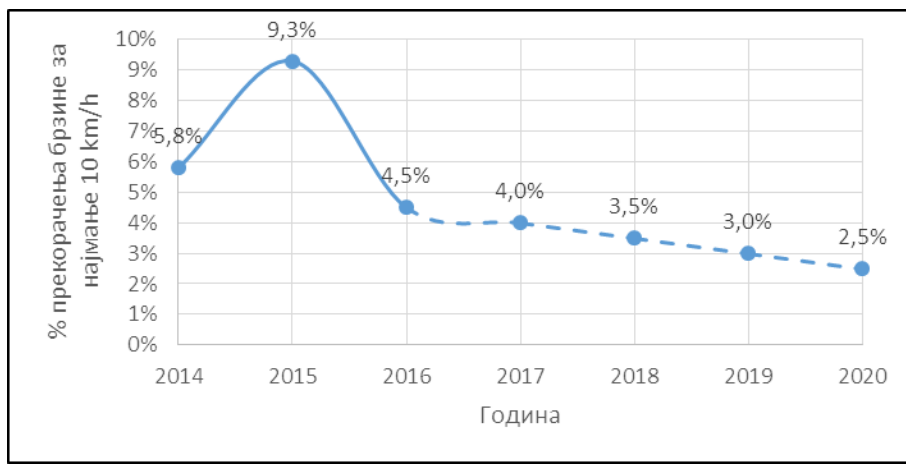
Дијаграм 3.2.7. Полазни циљеви у погледу процента употребезаштитних система за децу у насељу.



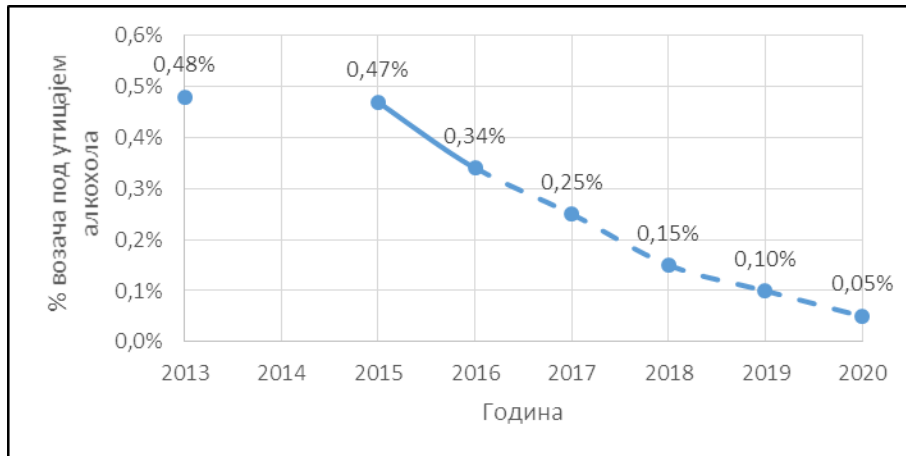
Дијаграм 3.2.8. Полазни циљеви у погледу процента употребезаштитних система за децу ван насеља.



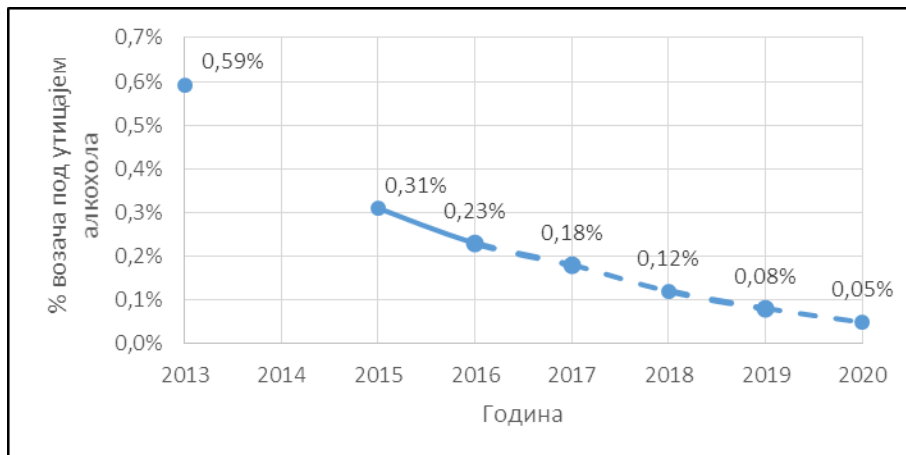
Дијаграм 3.2.9. Полазни циљеви у погледу процента прекорачења брзине за најмање 10 km/h у насељу.



Дијаграм 3.2.10. Полазни циљеви у погледу процента прекорачења брзине за најмање 10 km/h ван насеља.



Дијаграм 3.2.11. Полазни циљеви у погледу процента употребе алкохола у насељу.



Дијаграм 3.2.12. Полазни циљеви у погледу процента употребе алкохола ван насеља.

д) Смањивање броја незгода, погинулих и повређених лица

Унапређењем капацитета и интегритета институција, унапређењем посвећености безбедности саобраћаја, свести и ставова о безбедности саобраћаја, поправљањем понашања у саобраћају, смањиће се ризици учешћа у саобраћају.

У периоду до 2020. године би требало:

- смањивати број **погинулих** лица у саобраћају, тако да се просечан, годишњи број погинулих са 6,5 ПОГ/год у периоду од 2010. до 2015., смањи на испод **3 ПОГ/год**, у периоду од 2017. до 2020. године, према **Дијаграму 3.2.13**. Тако ће се спасти 23 живота, што одговара материјалним уштедама од најмање **6 милиона евра**;
- смањити број тешко повређених лица у

саобраћају, тако да се просечан, годишњи број тешко повређених лица са 55 ТТП/год у периоду од 2010. до 2015., смањи на испод **33 ТТП/год**, у периоду од 2017. до 2020. године, према **Дијаграму 3.2.14**. Тако ће се спречити око **110 ТТП**, што одговара материјалним уштедама од најмање **један милион евра**;

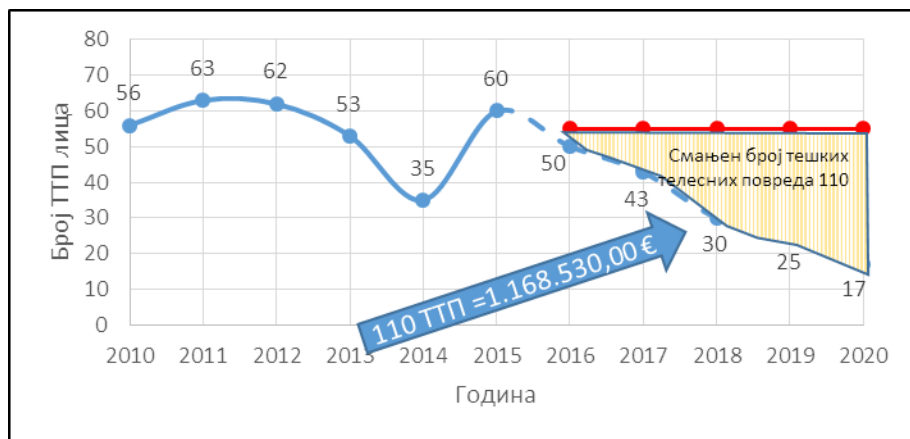
- смањити број лакше повређених лица у саобраћају, тако да се просечан, годишњи број лакше повређених лица са 192 ЛТП/год у периоду од 2010. до 2015., смањи на испод **125 ЛТП/год**, у периоду од 2017. до 2020. године, према **Дијаграму 3.2.15**. Тако ће се спречити око **335**

ЛТП, што одговара материјалним уштедама од најмање **118 хиљада евра**.

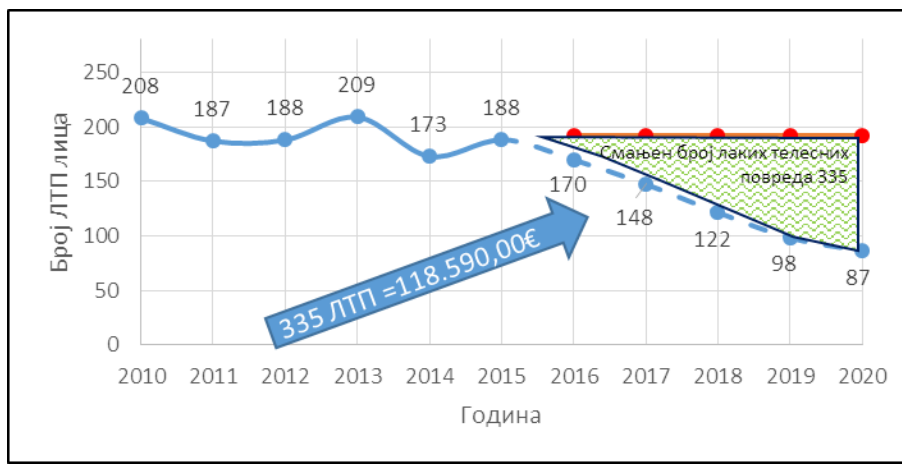
Дакле, укупне материјалне уштеде које ће се постићи, смањивањем броја погинулих, тешко и лакше повређених лица биће најмање **7,2 милиона евра**. Овако уштеђен новац се може инвестирати у даље унапређење безбедности саобраћаја, односно у развој града.



Дијаграм 3.2.13. Просечан годишњи број погинулих лица треба да се смањи са 6,5 ПОГ/год, на испод 3 ПОГ/год, тако ће се спречити 23 смртна случаја и уштедети преко 6 милиона евра.



Дијаграм 3.2.14. Процена броја тешко телесно повређених лица и достизање циља у погледу смањења броја погинулих и очекиване уштеде (просек).



Дијаграм 3.2.15. Процена броја лако телесно повређених лица и достизање циља у погледу смањења броја погинулих и очекиване уштеде (просек).

4. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА

Наведени коначни (у 2020. години) и пролазни (по годинама, од 2017. до 2020) циљеви ће се постићи спровођењем мера и активности у следећим, кључним областима рада:

1) унапређење организације и управљања

- безбедношћу саобраћаја,
- 2) унапређење безбедности путева,
- 3) унапређење безбедносних својстава возила у саобраћају,
- 4) унапређење понашања учесника у саобраћају и
- 5) унапређењем деловања после саобраћајне незгоде.



4.1. Организација и управљање безбедношћу саобраћаја

Град Ваљево ће анализирати капацитет и рад свих субјеката значајних за безбедност саобраћаја и унапредити њихову посвећеност и рад на унапређењу безбедности саобраћаја. Ово ће покренути и пратити Градско веће и Савет за безбедност саобраћаја. Градске власти ће радити на унапређењу координације, повећању посвећености и заједничком раду у безбедности саобраћаја, према стручно осмишљеним и усаглашеним годишњим програмима рада. Све активности ће се ослањати на податке и темељиће се на науци и најбољој пракси. Биће праћена и координирана реализација мера и активности, а постигнути резултати стручно анализирани и објављивани.

На основу стручне анализе капацитета субјеката безбедности саобраћаја, град ће припремити и, према могућностима, реализовати програм јачања капацитета институција. Све институције ће се интензивирати стручно усавршавање запослених и радити на јачању мотивације и посвећености институција и појединаца који могу допринети унапређењу безбедности саобраћаја.

У циљу одрживости програма, посебну пажњу град ће посветити деци у предшколским установама и у основним школама. Град ће реализовати семинаре о безбедности саобраћаја за директоре, васпитачице, учитеље, педагоге и наставнике који воде саобраћајне секције. За сваку предшколску установу и основну школу, урадиће се три документа: елаборат безбедности саобраћаја, елаборат саобраћајног образовања и васпитања и саобраћајни пројекат. У складу са овим документима, унапредиће се саобраћајно образовање и васпитање деце, али и унапредити саобраћајно окружење предшколских установа и основних школа.

У року од 60 дана биће припремљен и усвојен Акциони план безбедности саобраћаја који ће ближе дефинисати мере/активности, носиоце, подршку, неопходне предуслове, период реализације, цену мера итд.

4.2. Унапређење путева и улица у граду

У циљу унапређења безбедности улица и путева, град Ваљево ће унапредити редовно одржавање улица и путева, урадити саобраћајну студију, преиспитати режим саобраћаја, уклонити непотребну постојећу саобраћајну сигнализацију и поставити нову, у складу са усвојеним режимом саобраћаја, идентификовати црне тачке – места концентрације незгода са најтежим последицама (где се, у протеклих 5 година, догодило 2 или више незгода са погинулим или тешко повређеним лицима). За сваку црну тачку, град ће наручити елаборат безбедности саобраћаја који ће обухватити дубинску анализу незгода које су се догодиле на овим местима, проверу безбедности саобраћаја, анализу саобраћајних конфликата и предлог (идејно решење) унапређења.

У наредном периоду, од 2016. године, град ће успоставити редовне, независне оцене утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима на путевима и улицама којима управља и спровести мере унапређења безбедности инфраструктуре, у складу са законском обавезом.

Град Ваљево ће урадити студију безбедности пешака, старих лица, деце и бициклиста. На основу ове студије, провериће се потреба и преиспитати могућности унапређења инфраструктуре. Посебно ће се реализовати пројекат бициклических стаза и бициклических трака у центру града и на прилазима града, укључујући и бициклическе траке/стазе за рекреативни бициклизам. Тако ће се створити услови да се највећи део кратких путовања безбедно обавља пешке или бициклом, а посебно да се редовна путовања (од куће до посла и од школе до куће) безбедно, обављају бициклом или пешке. Град ће, на основу стручне анализе потреба, изградити довољан број одговарајућих паркинг места за бицикле, урадити студију оправданости система градског бицикла и, у складу са резултатима, увести систем градског бицикла који ће омогућити грађанима да изнајмљују бицикле.

Посебну пажњу град ће посветити зонама основних школа. У том смислу ће, за сваку основну школу, урадити три документа: елаборат безбедности саобраћаја, елаборат саобраћајног образовања и васпитања и саобраћајни пројекат. У складу са овим документима ће се унапредити окружење основних школа, пројектовати и изградити дечији путеви од куће до школе, обезбедити тротоари и пешачки прелази у зони школа итд. Ово ће пратити унапређење саобраћајног образовања и васпитања у основним школама. Тако ће се трајно деловати у два смера: прилагођавати окружење деци и прилагођавати деца саобраћајном окружењу. Ово ће гарантовати одрживост свим мера и активности које се спроводе и дугорочно унапређење безбедности саобраћаја.

4.3. Унапређење безбедносних својстава возила у саобраћају

У циљу унапређења безбедности возила, град Ваљево ће успоставити редовно теренско истраживање безбедносних и других својстава возила у саобраћају, анализирати стање, извештавати јавност о резултатима и спроводити кампање чији је циљ унапређење безбедносних својстава возила у саобраћају. У годишње програме безбедности саобраћаја уврстиће и подршку власницима трактора и власницима бицикла, а посебно у смислу боље видљивости на путевима (куповином и поделом одговарајућих светала и ретрорефлектујућих материјала који ће се постављати на ова возила у саобраћају).

4.4. Унапређење понашања учесника у саобраћају

У циљу бољег разумевања и унапређења ставова о БС, Град Ваљево ће успоставити редовно,

годишње истраживање ставова учесника у саобраћају, односно ставова грађана о ризицима учешћа у саобраћају и о најважнијим проблемима учешћа у саобраћају. Ова истраживања ће се реализовати у складу са научном методологијом за коју су обучени наставници и ученици средње техничке школе. На основу ових истраживања, најмање једном годишње, ће се припремати анализа и извештај за градски Савет за безбедност саобраћаја који ће покренути одговарајуће кампање и друге активности, у циљу унапређења ставова грађана.

Град Ваљево ће успоставити и редовно пролећно и јесење истраживање понашања учесника у саобраћају. У складу са националном методологијом (АБС), најмање два пута годишње ће се истраживати најважнији индикатори безбедности саобраћаја, и то: употреба сигурносних појасева, употреба кацига, употреба дечијих система заштите, брзине возила на путу, возња под утицајем алкохола, поштовање светлосне и друге сигнализације, понашање пешака и бициклиста итд. Редовно ће се пратити резултати и поредити са другим деловима Србије.

На основу резултата истраживања ставова, свести и понашања у саобраћају, пратиће се ефекти мера, освежавати постојеће и спроводити нове мере у циљу унапређења понашања учесника у саобраћају. Посебна пажња ће се посветити координацији кампања и саобраћајно-полицијске принуде.

Град ће организовати савремене и ефикасне кампање које ће бити подржане одговарајућом контролом од стране саобраћајне полиције. Тако ће се унапредити поштовање, али и прихватање прописа од стране учесника саобраћаја.

4.5. Унапређење активности после незгоде

Бољим информисањем грађана, бољом обуком за обезбеђење лица места саобраћајне незгоде и других инцидената на путу, обуком за указивање прве помоћи и бољом координацијом служби које излазе на место саобраћајне незгоде, смањиће се последице незгоде које се догађају на улицама и путевима у Ваљеву. Системом мера подршке, смањиће се патње повређених и патње породица погинулих у саобраћајним незгодама.

Град ће подржати здружене вежбе и друге

видове стручног усавршавања и унапређења координације рада интервентних служби (службе хитне помоћи, саобраћајне полиције, сектора за ванредне ситуације и других). Градски савет за безбедност саобраћаја ће, најмање једном годишње, иницирати и подржати заједничке вежбе које ће бити стручно припремљене и координирано реализоване.

Ове вежбе ће бити јавне и медијски праћене (нпр. поводом дана сећања на жртве саобраћајних незгода). Град ће подржати и друге видове стручног усавршавања интервентних служби, као и њихово опремање.

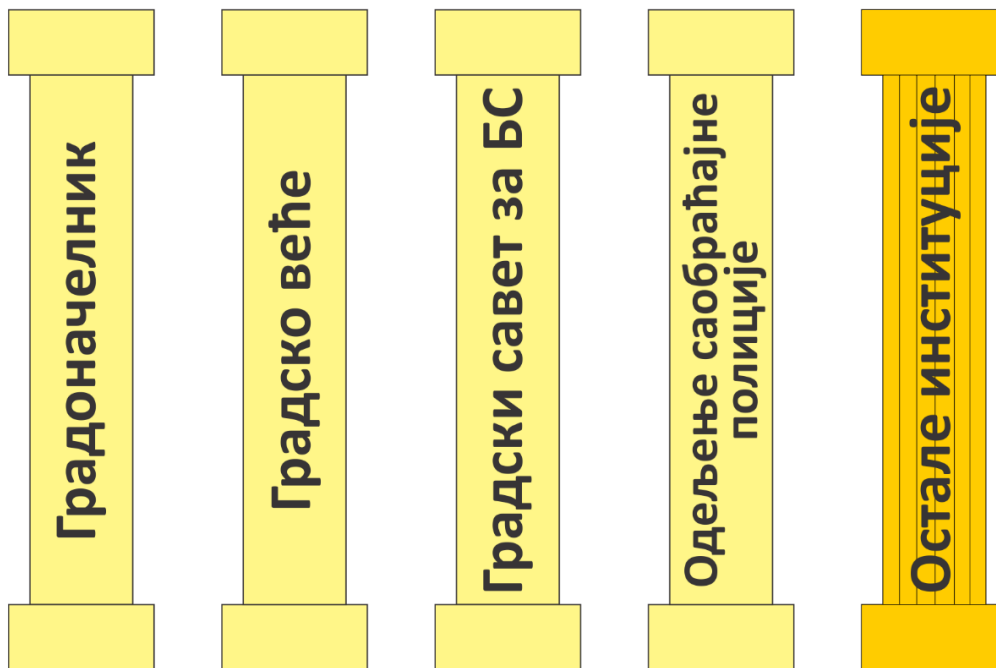
У циљу бољег разумевања проблема које имају жртве саобраћајних незгода и њихове породице, град ће организовати истраживање последица незгода (промена живота) које трпе повређени, односно породице повређених и погинулих лица у саобраћају. На основу овог истраживања, анализираће се промене у животу повређених у незгоди и породица настрадалих. Истраживање треба да обухвати: анкету и дубинске интервјуе са повређеним лицима која су остала инвалиди, са другим тешко повређеним лицима и са члановима уже породице погинулих, односно тешко повређених лица. На основу резултата истраживања, град ће сагледати могућности подршке наведеним категоријама својих грађана.

Град ће подржавати активности удружења грађана која окупљају жртве саобраћајних незгода, а посебно активности којима се смањују патње повређених лица и њихових породица: подржаће семинаре, радионице и друге видове размене и међусобне подршке, подстицаће и суфинансирати рехабилитацију повређених, стимулисаће медије да више пажње посвете проблемима жртава незгода итд.

5. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ – НАДЛЕЖНОСТИ, ЗАДУЖЕЊА И ОДГОВОРНОСТИ

Наведене и друге активности ће се спроводити у складу са прописима, надлежностима и овлашћењима. Најважнији носиоци активности су: Градоначелник, Градско веће, Савет за безбедност саобраћаја, Градска управа и Одељење саобраћајна полиције.

НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ



5.1. Градоначелник

У циљу доследног спровођења ове стратегије и акционог плана, Градоначелник ће вршити све послове који су му законом и другим прописима поверени. Посебно је одговоран да именује стручне чланове Савета за безбедност саобраћаја, дефинише њихове обавезе и одговорности и створи услове за ефикасан рад Савета. Стараће се да се обезбеде довољна средства и други ресурси за успешно спровођење ове Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја.

Градоначелник ће редовно тражити и анализирати извештаје о мерама и акцијама у циљу унапређења безбедности саобраћаја, о постигнутим резултатима и проблемима који постоје у реализацији појединих активности. Градоначелник ће редовно, макар два пута годишње, припремати извештаје за Градско веће и за Градску скупштину о стању и проблемима безбедности саобраћаја, односно о реализацији ове стратегије.

У ситуацијама када уочи да се поједине мере из Стратегије не спроводе или се не спроводе у складу са Стратегијом и Акционим планом, предузимаће

мере из своје надлежности, у циљу решавања насталих проблема и враћања на доследно спровођење стратегије.

5.2. Градско веће

Градско веће ће, у складу са својим прописаним овлашћењима, пратити и подржавати реализацију стратегије. Посебно ће, на својим седницама, анализирати стање безбедности саобраћаја и спровођење Стратегије БС. На основу сталног праћења стања и проблема у спровођењу Стратегије БС, Градско веће ће два пута годишње, припремати извештај Скупштини града.

Сви чланови Градског већа ће, у оквиру својих надлежности, бити посвећени реализацији Стратегије БС, подржавати рад Савета за безбедност саобраћаја, подстицати друге субјекте да се ангажују и радити на унапређењу хоризонталне и вертикалне координације.

5.3. Градски савет за безбедност саобраћаја

Градски савет за безбедност саобраћаја је

одговоран да редовно прати стање о безбедности саобраћаја, и то:

- стање капацитета и посвећеност појединих институција спровођењу Стратегије БС,
- ставове и свест о проблемима безбедности саобраћаја,
- понашање учесника у саобраћају,
- број, структуру, околности настанка и друга обележја саобраћајних незгода на путевима и улицама Ваљева,
- последице саобраћајних незгода, а посебно настрадала лица,
- да ли се и како реализују сви циљеви дефинисани овом Стратегијом.

Савет за безбедност саобраћаја ће најмање два пута годишње извештавати градоначелника о стању и проблемима и предлагати освежавање мера и активности.

Савет ће, у складу са прописима и најбољом праксом, припремати предлог годишњих Програма рада у безбедности саобраћаја. Програми рада треба да буду усмерени на јачање свих субјеката у безбедности саобраћаја, а посебно на рад на унапређењу саобраћајног образовања и васпитања, на безбедност рањивих учесника у саобраћају, на промену свести и понашања у саобраћају и на друге мере које обезбеђују одрживо унапређење безбедности саобраћаја.

У циљу испуњења својих обавеза Савет за безбедност саобраћаја ће се редовно састајати, најмање једанпут у току 14 дана. На својим седницама ће редовно анализирати актуелно стање безбедности саобраћаја, на основу свежих података, стручно разматрати проблеме, посебно се старати да благовремено покрене иницијативе за поједине мере и активности које су Програмом рада предвиђене, пратити реализацију мера и њихове ефекте и о томе извештавати градоначелника и Градско веће. Периодично ће, најмање једном месечно, организовати јавне седнице, на којима ће представници медија и грађани моћи да постављају питања члановима Савета и другим одговорним лицима за стање безбедности саобраћаја.

Градски савет за безбедност саобраћаја, ће, по потреби, у свој рад укључивати и стручњаке и друга лица која могу помоћи у унапређењу рада Савета и унапређењу безбедности саобраћаја у Ваљеву.

Својим радом и посвећеношћу, Градски савет ће стално унапређивати хоризонталну и вертикалну координацију у области безбедности саобраћаја.

5.4. Одељење саобраћајне полиције ПУ Ваљево

Саобраћајна полиција ће, у складу са прописима, у сарадњи са Управом саобраћајне полиције у седишту, у складу са Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије и Стратегијом безбедности саобраћаја града Ваљева, радити на унапређењу безбедности

саобраћаја.

Саобраћајна полиција ће вршити непосредну контролу и интервентно регулисање саобраћаја, управно-правне послове безбедности саобраћаја из своје надлежности, инспекцијско-техничке послове из своје надлежности, увиђаје саобраћајних незгода, евидентирање саобраћајних незгода итд. Одељење саобраћајне полиције, односно Полицијска управа Ваљево ће извештавати јавност, а посебно Градоначелника и Савет за безбедност саобраћаја о актуелном стању и проблемима безбедности саобраћаја, подржаваће саобраћајно образовање и васпитање у предшколским установама и основним школама, обезбедиће доследно поштовање прописа о безбедности саобраћаја, а посебно ће радити на откривању, евидентирању и санкционисању прекршаја у саобраћају.

Старешине саобраћајне полиције ће активно учествовати у раду Савета за безбедност саобраћаја, подржавати рад других субјеката, ажурно и свеобухватно извештавати чланове Савета о актуелним догађајима и уоченим проблемима у саобраћају, учествовати у припреми и реализацији програма, односно Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја.

5.5. Остале институције

Савет за безбедност саобраћаја ће анализирати капацитет и рад свих субјеката значајних за безбедност саобраћаја и подстицати њихову посвећеност и рад на унапређењу безбедности саобраћаја. Посебно ће се инсистирати на унапређењу саобраћајног образовања и васпитања у предшколским установама и основним школама.

Градске власти ће радити на унапређењу координације, повећању посвећености и заједничком раду у безбедности саобраћаја, према стручно осмишљеним и усаглашеним годишњим програмима рада.

6. ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ СТРАТЕГИЈЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ

Реализација Стратегије ће се пратити и оцењивати на основу степена достизања квалитативних, а посебно квантитативних циљева, у погледу: јачања институција, унапређења ставова и свести о безбедности саобраћаја, унапређењем понашања у саобраћају, смањењем броја незгода, смањењем броја повређених и погинулих лица и смањивањем укупних друштвено-економских последица незгода на улицама и путевима града Ваљева.

У том смислу ће се организовати независна снимања и истраживања, а резултати објављивати. О свим активностима, појединачно, припремаће се извештаји за Савет за безбедност саобраћаја који ће ове извештаје анализирати на својим седницама. Савет ће извештавати надлежне органе и јавност, у складу са својим одговорностима и овлашћењима.

Надлежни извршни орган јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно градско веће, подноси скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на том подручју најмање двапут годишње.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима
„Сл. Гласник РС“, бр.41/09, 53/10, 101/11,32/13,55/14

6.1. Извештавање савета за безбедност саобраћаја

Носиоци појединих активности ће припремати и Савету достављати извештаје о својим активностима, а ако је то примерено, и о ефектима који су постигнути. Савет ће на својим редовним или тематским седницама расправљати о појединачним извештајима или о више мера и активности које су спроведене. На основу практичних проблема и успеха у реализацији појединих мера, Савет ће унапређивати свој рад и планирати даље активности.

6.2. Извештавање градоначелника и градског већа

Председник Савета за безбедност саобраћаја ће, после сваке седнице Савета, извештавати градоначелника о најзначајнијим активностима, о постигнутим резултатима и о проблемима у раду.

Најмање два пута годишње (до краја септембра, односно до краја фебруара), Савет ће припремати Извештај о стању безбедности саобраћаја у коме ће бити анализирано и спровођење стратегије безбедности саобраћаја. На основу ових извештаја, Градоначелник ће припремати извештаје Градском већу. Градско веће ће, најмање два пута годишње, на својим седницама, анализирати стање безбедности саобраћаја и спровођење стратегије безбедности саобраћаја. У случају да се делови стратегије не спроводе доследно или да неки пролазни циљеви нису достигнути,

Градско веће ће налагати, односно предлагати одговарајуће додатне мере у циљу доследног спровођења ове стратегије.

6.3. Извештавање градске скупштине

Градско веће ће на основу извештаја које је анализирано и ставова који су усаглашани на седници Већа, најмање два пута годишње, подносити извештаје Скупштини града. Скупштина града ће најмање два пута годишње анализирати стање безбедности саобраћаја и спровођење стратегије безбедности саобраћаја. У случају да се делови стратегије не спроводе доследно, да неки пролазни циљеви нису достигнути или да су неки циљеви постигнути знатно пре предвиђања, Скупштина ће налагати, односно предлагати одговарајуће додатне мере, односно вршити измене ове стратегије.

6.4. Извештавање стручне и најшире јавности

Извештаји о стању безбедности саобраћаја и о спровођењу стратегије безбедности саобраћаја ће

бити доступни јавности, као и најзначајнији резултати истраживања, у вези ове стратегије. Тако ће се обезбедити транспарентност, повећати поверење грађана и унапредити прихватање мера и активности из стратегије.

7. ДОНОШЕЊЕ АКЦИОНОГ ПЛАНА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

На основу ове стратегије, Савет за безбедност саобраћаја је припремио предлог Акционог плана безбедности саобраћаја који се по доношењу стратегије упућује Скупштини на усвајање.

8. ЗАВРШНИ ДЕО

Ову стратегију објавити у "Службеном гласнику града Ваљева".