



Република Србија
Град Крагујевац
Градско веће
Број: 34-483/25-V
Датум: 14. март 2025. године
Крагујевац

ГРАД КРАГУЈЕВАЦ
СКУПШТИНА ГРАДА КРАГУЈЕВЦА

Примљено	14 MAR 2025
Општина	34-498
Број	
Датум	

СКУПШТИНА ГРАДА КРАГУЈЕВЦА

- за Председника Скупштине града Крагујевца -

У складу са чланом 127. став 1. Пословника Скупштине града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 16/21) достављамо Вам, како бисте уврстили у предложени дневни ред седнице Скупштине града Крагујевца, као допуну

- Предлог одлуке о доношењу Стратегије безбедности саобраћаја са Акционим планом безбедности саобраћаја

Уколико у дневни ред седнице Скупштине града уврстите као допуну, Предлог одлуке о доношењу Стратегије безбедности саобраћаја са Акционим планом безбедности саобраћаја, за представника предлагача на седници Скупштине града Крагујевца, Градско веће одредило је г-дина Стефана Јовановића, члана Градског већа за комуналне делатности.

Заменик Градоначелника,
Дејан Ружић



Република Србија

Град Крагујевац

Градско веће

Број: 34-483/25-V

Датум: 14. март 2025. године

К р а г у ј е в а ц

Градско веће, на основу члана 46. став 1. тачка 1. у вези члана 66. став 5. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", број 129/07, 83/14- др. закон, 101/16-др. закон, 47/18 и 111/21 – др. закон), члана 59. став 1. тачка 1. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19), члана 2. став 1. тачка 1. Одлуке о Градском већу ("Службени лист града Крагујевца", број 29/24-пречишћен текст), и члана 49. став 3. Пословника о раду Градског већа ("Службени лист града Крагујевца", број 13/24), на седници одржаној дана, 14. марта 2025.године, доноси

З А К Л Ј У Ч А К

о утврђивању Предлога одлуке о доношењу Стратегије безбедности саобраћаја са Акционим планом безбедности саобраћаја

I Утврђује се Предлог одлуке о доношењу Стратегије безбедности саобраћаја са Акционим планом безбедности саобраћаја и упућује Скупштини града Крагујевца, на разматрање и доношење.

II За представника предлагача на седници Скупштине града Крагујевца одређује се Стефан Јовановић, члан Градског већа за комуналне делатности.

О б р а з л о ж е њ е

Правни основ за доношење Закључка о утврђивању Предлога одлуке о доношењу Стратегије безбедности саобраћаја са Акционим планом безбедности саобраћаја (у даљем тексту: Закључак), садржан је у члану 46. став 1. тачка 1. у вези члана 66. став 5. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", број 129/07, 83/14-др. закон, 101/16-др. закон, 47/18 и 111/21 – др. закон), члану 59. став 1. тачка 1. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19), члану 2. став 1. тачка 1. Одлуке о Градском већу ("Службени лист града Крагујевца", број 29/24-пречишћен текст) и члану 49. став 3. Пословника о раду Градског већа ("Службени лист града Крагујевца", број 13/24), којима је утврђено да је Градско веће предлагач аката које доноси Скупштина града Крагујевца, као и да закључком одлучује о процедуралним питањима и иницира доношење и предлагање одлука и других аката, као и начин решавања појединих питања.

Разлог за доношење овог закључка је процедуралног карактера и основ је за упућивање Предлога одлуке о доношењу Стратегије безбедности саобраћаја са Акционим планом безбедности саобраћаја, Скупштини града Крагујевца, на разматрање и доношење.

Заменик Градоначелника,

Дејан Ружић,с.р.



Република Србија
Град Крагујевац
Градска управа за комуналне послове
Број: XXVIII- 417/25
Датум: 12. март 2025. године
К р а г у ј е в а ц

Г Р А Д С К О В Е Ћ Е
- за председника Градског већа -

Градска управа за комуналне послове, припремила је, у складу са чланом 52. став 1. тачка 1. у вези са чланом 66. став 7. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", број 129/07, 83/14-други закон, 101/16 други закон, 47/18 и 111/21-други закон), чланом 68. став 1. тачка 1. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19), чланом 11. став 1. алинеја четврта Одлуке о организацији градских управа града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 37/21-пречишћен текст и 14/23) и упућује Градском већу, на разматрање и одлучивање:

Нацрт одлуке о доношењу Стратегије безбедности саобраћаја са Акционим планом безбедности саобраћаја

Нацрт одлуке о доношењу Стратегије безбедности саобраћаја са Акционим планом безбедности саобраћаја, припремљен је у складу са одредбама:

1. члана 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник Републике Србије", број 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - одлука УС, 55/14, 96/15 - др. закон, 9/16 - одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 - др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 - др. закон и 76/23),
2. члана 32. став 1. тачка 6. у вези са чланом 66. став 3. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", број 129/07, 83/14-други закон, 101/16-други закон, 47/18 и 111/21-други закон),
3. члана 40. став 1. тачка 2. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19),

као и у складу са одредбама:

- Правилника о припреми, достављању и контроли нацрта/предлога аката који се упућују Градском већу ("Службени лист града Крагујевца", број 14/24 и 15/24) и
- Јединствених методолошких правила за припрему прописа и других општих аката ("Службени лист града Крагујевца" број 23/21).

Предлажемо да у дневни ред седнице уврстите Нацрт одлуке о доношењу Стратегије безбедности саобраћаја са Акционим планом безбедности саобраћаја и уколико то учините, за представника предлагача на седници Градског већа одређује се Стефан Јовановић, члан Градског већа за комуналне делатности.

ВД НАЧЕЛНИКА,

Зорица Ђорић,с.р.

Скупштина града Крагујевца, на основу члана 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник Републике Србије", број 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - одлука УС, 55/14, 96/15 - др. закон, 9/16 - одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 - др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 - др. закон и 76/23), члана 32. став 1. тачка 6. у вези са чланом 66. став 3. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", број 129/07, 83/14-др. закон, 101/16-др. закон, 47/18 и 111/21-др. закон) и члана 40. став 1. тачка 2. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19), на седници одржаној дана _____ 2025. године, доноси

ОДЛУКУ

I Доноси се Стратегија безбедности саобраћаја са Акционим планом безбедности саобраћаја.

Стратегија из става 1. овог поглавља доноси се за период од 2024. до 2030. године.

Акциони план из става 1. овог поглавља доноси се за период од 2024. до 2026. године.

II Стратегија безбедности саобраћаја и Акциони план безбедности саобраћаја налазе се у прилогу ове одлуке и чине њен саставни део.

III Ово одлуку са прилозима објавити у "Службеном листу града Крагујевца".

Образложење

Правни основ за доношење ове одлуке садржан је у одредбама члана 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник Републике Србије", број 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - одлука УС, 55/14, 96/15 - др. закон, 9/16 - одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 - др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 - др. закон и 76/23), којим је прописано да Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Акционим планом, члана 32. став 1. тачка 6. у вези са чланом 66. став 3. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", број 129/07, 83/14-др. закон, 101/16-др. закон, 47/18 и 111/21-др. закон) и члана 40. став 1. тачка 2. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19), којима је прописано да Скупштина доноси прописе и друга општа акта из надлежности Града.

Република Србија ради повећања безбедности саобраћаја, 2015. године усвојила је прву Националну стратегију безбедности саобраћаја, 2023. године другу Националну стратегију како би се повећала безбедност саобраћаја у Србији и тиме подржала све глобалне и европске иницијативе у овој области. Комплетан систем безбедности саобраћаја Републике Србије реализује се кроз рад локалних самоуправа у овој области.

Градско веће је 5. априла 2024. године усвојило Програм за рад Савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији града Крагујевца за 2024. годину број 34-437/24-V. Министарство унутрашњих послова Републике Србије је по основу Уговора о преносу средстава по Првом јавном позиву за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима у 2024. години број 400-2319/24 од 14. августа 2024. године пренело средства у износу од 25.000.000,00 на име спровођења активности Програма од којих је једна и израда Стратегије безбедности саобраћаја са Акционим планом безбедности саобраћаја. Након спроведеног поступка јавне набавке услуге, наведени документ израђен је од стране дипл.инж.саобраћаја Срђана Вуковића, овлашћеног представника изабраног пружаоца услуге "Сигно" д.о.о. Београд.

Доношењем Стратегије безбедности саобраћаја за период од 2024. до 2030. године и Акционог плана безбедности саобраћаја за период од 2024. до 2026. године локална самоуправа ствара основно стратешко и стручно окружење за системско деловање и усмеравање на најзначајније проблеме безбедности саобраћаја.

Разлог за доношење ове одлуке садржан је у неопходности реализације одредбе члана 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник Републике Србије", број 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - одлука УС, 55/14, 96/15 - др. закон, 9/16 - одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 - др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 - др. закон и 76/23), којим је прописано да Скупштине јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Акционим планом.

Ова одлука доноси се у циљу стварања безбеднијих услова за саобраћај на локалној мрежи путева, како би се, кроз свеобухватно утврђивање организације саобраћаја у смислу услова и мера у погледу коришћења јавних и некатегорисаних путева, у што већој мери заштитио живот и здравље грађана.

СКУПШТИНА ГРАДА КРАГУЈЕВЦА

Број: _____

У Крагујевцу, _____ 2025. године


ПРЕДСЕДНИК,

Ивица Момчиловић



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБАРЋАЈА

ДЕЦЕМБАР 2024. ГОДИНЕ



ИМПРЕСУМ

НАЗИВ ПРОЈЕКТА:

**СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА
са АКЦИОНИМ ПЛАНОМ**

НАРУЧИЛАЦ:

Град КРАГУЈЕВАЦ
Градска управа за комуналне послове



ИЗВРШИЛАЦ:

Signo d.o.o.



АУТОРИ ПРОЈЕКТА:

Срђан Вуковић, дипломирани инжењер саобраћаја

ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА:

новембар - децембар 2024. године

Крагујевац, 2024. године



Град Крагујевац

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

САДРЖАЈ

1	УВОД	2
2	ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ЛОКАЛУ ДО САДА	6
3	ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА КОЈЕ СУ ИЗОСТАЛЕ НА ЛОКАЛУ ДО САДА ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ	10
3.1	СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ	13
3.2	ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	17
3.3	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ И ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	26
3.4	УКУПНЕ ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	44
4	КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	46
4.1	СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	46
4.2	БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ	51
4.3	БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА	56
4.4	БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	59
4.5	ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	61
5	КОНЦЕПТ РАЗВОЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ДОПРИНОС РАЗВОЈУ САВРЕМЕНОГ ДРУШТВА	63
6	ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	65
6.1	ОПШТИ ЦИЉ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	66
6.2	ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ	67
7	НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	70
8	НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	72
9	СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА	78
10	ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ	81
11	ЗАВРШНА ОДРЕДБА И ПРОЦЕС ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ	82
12	РЕФЕРЕНЦЕ И ЛИТЕРАТУРА	83



1 УВОД

У последње време, свет се суочава са низом озбиљних изазова, као што су ширење глобалне пандемије, учестали ратни конфликти, нарушавање природне средине и неповољни утицаји убрзаног технолошког развоја. Ове појаве угрожавају друштвену стабилност и доводе до губитака живота, што их чини редовним предметом расправа у медијима и међу политичарима. Иако ови нови проблеми добијају значајну пажњу, саобраћај и даље игра важну улогу у свакодневици, али истовремено представља озбиљну претњу по безбедност и изазива значајне штетне последице за људе и заједницу.

Страдања у саобраћају не престају, Светска Здравствена организација (WHO) истиче процену да је само током 2021. године евидентирано 1,19 милиона смртних последица у саобраћајним незгодама, што одговара стопи од 15 смртних случајева у саобраћајним незгодама на 100 000 људи.



Подаци из 2019. године указују

да су страдања у саобраћају најбројнији узрок смрти за децу и младе (од 5 до 29 година старости), а да су по бројности 12. узрок смрти целе људске популације. Чак 23% од укупног броја погинулих учесника у саобраћају су лица старија од 60 година. У фокусу негативних последица саобраћаја су увек страдања људи, али не треба занемарити негативан утицај који саобраћај има на екологију и загађење, као и последице у виду високих економских трошкова који се крећу од 1 до 3% бруто домаћег производа.



Град Крагујевац

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Смањење броја смртних страдања од 2010. године за 5%, према истраживању Светске Здравствене организације представљају охрабрујући податак. Позитивни резултати додатно су оснажили глобалну одлучност да се друштво усмери на проблеме безбедности у саобраћају, августа 2020. године, Генерална скупштина УН усвојила је резолуцију 74/299 „Побољшање глобалне безбедности на путевима“, проглашавајући нову Декаду акције за безбедност на путевима 2021-2030, са амбициозним циљем да се спречи најмање 50% смртних последица и повреда у друмском саобраћају до 2030. године.

Државе које су прихватиле идеју да је улагање у безбедност саобраћаја стратешка инвестиција, а не трошак, бележе значајан напредак у смањењу броја саобраћајних незгода и жртава. Овај приступ, који подстиче улагање у сигурност, показује да се уложена средства враћају кроз очување живота и смањење негативних последица које несреће имају на друштво.

Република Србија наставља свој посвећен рад у овој области, усвајањем друге Националне стратегије безбедности саобраћаја за



период 2023–2030. године, праћене Акционим планом за период 2023–2025. година. Ова стратегија одражава усаглашеност Србије са глобалним трендовима и успешним примерима унапређења безбедности у саобраћају. Од усвајања Закона о безбедности саобраћаја на путевима 2009. године, започета је четврта фаза развоја система безбедности у Србији, која се и даље спроводи.

Подаци указују да је у протеклом периоду, од 2017 до 2020. године у Републици Србији успостављен стабилан опадајући тренд броја погинулих у саобраћајним незгодама, док је након 2020. године број смртно страдалих у саобраћајним незгодама у поновном порасту. На територији Републике Србије 2023. године догодило се укупно 470 саобраћајних незгода са погинулим лицима



Град Крагујевац

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

у којима су погинула **503** лица, док је у **2017.** години погинуло **579** лица. Као базична година другог стратешког периода усвојена је **2019.** година када су се догодиле **494** саобраћајне незгоде у којима су погинула **534** лица.

Стратешки приступ безбедности саобраћаја креиран је првом националном стратегијом безбедности саобраћаја која је усвојена 2016. године. Ова Стратегија је дефинисала и промене у концептуалном приступу, државни апарат је усмерен на развој и унапређење система управљања безбедношћу саобраћаја, са јасном оријентацијом на дефинисане краткорочне и дугорочне циљеве. Стручна јавност је добила подршку политичке јавности, док су саобраћајне незгоде су препознате као последица системског (не)деловања, а не као случајни догађаји у саобраћају.

У другом стратешком циклусу препознато је да је систем безбедности саобраћаја комплексан и свеобухватан, интегрисан и повезан са многим другим системима од којих директно или индиректно зависи, што захтева значајна прилагођења и усклађивања. Традиционални приступ проблемима безбедности саобраћаја који је до сада коришћен је дао своје ефекте и резултате, али очигледно је неопходно проналажење нових упоришта и сагледавања проблема како би се стабилизовао опадајући тренд броја погинулих у саобраћају. Сложеност система увећава његову инертност и захтева брзу и конкретну реакцију како би ефекти били што пре видљиви у пракси.

Развој система безбедности саобраћаја усмерен је на успостављање концепта „сигурног система“ (Safe System Approach). У средишту овог приступа налази се човек, као основни чинилац система безбедности саобраћаја уз јасно

Principles of the Safe System Approach





СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

препознавање и поделу одговорности свих чинилаца у систему. Сигурни систем као концепт заснива се на подели одговорности за резултате, међу свим институцијама апарата, од кровних националних институција све до појединца као ученика у саобраћају.

Системски приступ кроз постојећи стратешки оквир безбедности саобраћаја препознаје опште циљеве за ниво Републике Србије, док су смернице за деловање локалних тела за координацију безбедности саобраћаја препознате у оквиру мера. За разлику од претходне стратегије, стратегија из 2023. јасно додељује активности локалним самоуправа и дефинише циљеве које треба постићи у одређеним интервалима.

Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама на територији града Крагујевца у периоду од 2015. до 2023. године је 77, а број повређених лица је 3.756.

Усвајањем Стратегије безбедности саобраћаја за период од 2024. до 2030. године Град Крагујевац се опредељује за континуирано системско развијање и унапређења безбедности саобраћаја и усмерено деловање на достизање Стратегијом дефинисаних циљева.



2 ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ЛОКАЛУ ДО САДА

Временски период 2015. до 2020. година, обележила је прва национална Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије, која је дефинисала високо постављене циљеве:

- 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 и
- да се преполове укупни, годишњи друштвено - економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, у односу на 2011. годину.

Иницијални циљеви националне стратегије успостављени су у односу на базну годину, за коју је одабрана 2011. година, када је на територији Републике Србије погинуло 731 лице, 3.777 лица је тешко повређено, док је 15.539 лица лако повређено у саобраћајним незгодама.



Слика 1 Број погинулих у периоду од 2016. до 2020. године, у односу на циљеве прве Стратегије безбедности саобраћаја, Република Србија

Прва национална стратегија имала је дефинисан план за остваривање дефинисаних циљева, којим је требало да спаси 2.125 живота, односно смањи



број тешко повређених лица за 9.528, док је процена била да би укупна уштеда била најмање 926,6 милиона евра у периоду од ових пет година. Анализа посматраних циљева прве националне стратегије указује да су само делимично испуњени. Циљеви у погледу смањења страдања у саобраћају нису досегнути, али је системски приступ изградњи институција безбедности саобраћаја дао резултате.

Циљеви прве Националне стратегије квалификовани су и кроз вредности индикатора перформанси система безбедности саобраћаја. Нажалост, као и код директних показатеља безбедности саобраћаја и у овом делу је уочен напредак, али су изостала остваривања циљаних вредности индикатора.

- Проценат употребе сигурносног појаса на задњем седишту, тренутна вредност индикатора је 19,1%, док је стратегијом циљана вредност 85%.
- Проценат возача путничких аутомобила под дејством алкохола, тренутна вредност индикатора је 0,68%, тренутна вредност индикатора је 0,10%.
- Проценат прекорачења брзине, тренутна вредност индикатора је 51,1%, тренутна вредност индикатора је 19,0% и
- Проценат употребе система заштите за децу, тренутна вредност индикатора је само 48,7%, тренутна вредност индикатора је 96,0%.

Временски период важења прве Националне стратегије безбедности саобраћаја обележило је значајно усмеравање енергије, ресурса и капацитета у изградњу институција безбедности саобраћаја, посебно националних. У овом периоду значајно је унапређен рад Тела за координацију послова безбедности саобраћаја Владе Републике Србије, док је Агенција делимично је ојачана институционалном смислу (преузела је и успешно успоставила низ одговорности дефинисаних Законом) и успостављен је рад 140 општинских Тела за координацију послова безбедности саобраћаја достигао.

Како би се уредио и координирао рад локалних тела за координацију послова безбедности саобраћаја Министар унутрашњих послова је на предлог Агенције за безбедност саобраћаја, 2020. године је донео Правилник о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима. Овим правилником је уређена организација и координација послова које спроводе



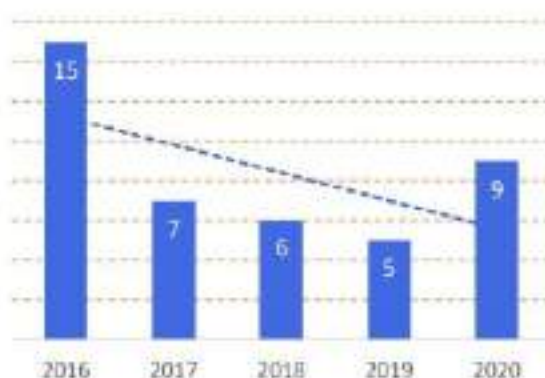
СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

локална тела, а препозната надлежност Агенције, као централне институције за координацију локалних тела.

При успостављању системског деловања у области саобраћаја, очекиван је спорији ефекат и одзив система на реализоване мере у пракси. Сложеност и свеобухватност система безбедности саобраћаја услови инертност и захтева дугорочни и континуирани приступ како би се досегли дефинисани циљеви. Делимично испуњење циљева прве Националне стратегије безбедности саобраћаја можемо схватити као успостављање и припрему система, који у свом другом кораку треба да покаже пун ефекат и омогући достизање захтевних циљева.



Слика 2 Број погинулих у периоду од 2016. до 2020. године

На слици изнад је приказана расподела броја погинулих лица на територији Града Крагујевца у периоду трајања прве Националне стратегије безбедности саобраћаја, за период од 2016. до 2020. године у којем је смртно страдало 42 лица. Закључак је да у овом периоду број погинулих у саобраћајним незгодама има опадајући тренд, иницијалне године је погинуло 15 лица, а циљане 2020. године 9 лица. Национална Стратегија је дефинисала смањење смртог страдања за 50% у односу на 2011. годину, када је на територији Града Крагујевца погинуло 18 лица. Имајући у виду националне циљеве, јасано је, да је циљ локалне самоуправе, да током 2020. године у саобраћају не погине више од 9 лица. Сви подаци указују да су дефинисани циљеви остварени и да је 2020. године страдало 9 људи, што је било у оквиру циљаних вредности.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Овакви резултати упућују да је спровођен адекватан ефекат реализованих мера и активности на терену, који би деловали корективно, а не само превентивно. У овом периоду, деловања на основу прве националне стратегије, локалне активности су биле усмерене на подизање система безбедности саобраћаја, уз укључивање што већег броја локалних институција и усмеравање тих институција у координисан рад са заједничким циљевима.

Град Крагујевац је формално и практично прихватио стратешки приступ развоју система безбедности саобраћаја. У периоду иза нас покренут је низ значајних активности усмерених на достизање националних циљева безбедности саобраћаја. Пре свега формирано је Градско тело за координацију послова безбедности саобраћаја – Савет за безбедност саобраћаја.

Изградња институционалних капацитета и јачање система превентивног деловања, као и унапређење деловања принуде кроз ефикаснији рад саобраћајне полиције су били централна тема деловања у овом периоду. Усмереност на унапређење пута и путне инфраструктуре реализовано је кроз примену нових алата, али управљач локалних путева и улица није добио на снази и кадровском капацитету како би се самостално и доследно укључио у реализацију свих законских обавеза.

Иницијални Национални стратешки у циклус безбедности саобраћаја отпочео је 2015. године, а настављен је усвајањем друге Националне стратегије за безбедност саобраћаја за период од 2023. до 2030. године. Овим документом су јасно прихваћене одговорности за не достизање циљева прве стратегије, препозната кључна места за унапређење и дате смернице свим институцијама безбедности саобраћаја за наредни период. Национални акциони план безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2025. године дефинисао је низ конкретних мера и њихове носиоце, као и партнере, имајући у виду јасну расподелу улога међу националним институцијама и локалним самоуправама.



3 ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА КОЈЕ СУ ИЗОСТАЛЕ НА ЛОКАЛУ ДО САДА ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ

Национални систем безбедности саобраћаја функционише у складу са смерницама дефинисаним у Националној стратегији, при чему локалне институције играју кључну улогу и пружају значајан допринос у њеној примени и развоју.

Прва Национална стратегија истакла је значај локалних самоуправа као главних носилаца активности у области безбедности саобраћаја, са фокусом на примену ефикасних локалних мера и иницијатива које доприносе остварењу зацртаних циљева. Националне институције задужене су за координацију и надзор спровођења ових активности.



Рад локалних тела за безбедност саобраћаја у највећем делу је финансиран из средстава по основу Закона о безбедности саобраћаја на путевима, којим су локалима резервисана наменска средства у висини од 30% од наплаћених казни у саобраћају за прекршаје на територији локалне самоуправе.

Активности локалних самоуправа које су изостале у претходном периоду:

- Ефикасна и значајна употреба наменских финансијских средстава од наплаћених саобраћајних прекршаја. На годишњем нивоу просечно је употребљено само око 30% од укупне расположиве суме,
- Планирање системских континуалних мера и активности. Често су мере и активности реализоване као импулсивне у кратком интервалу, без повезаности са другим чиниоцима система и без континуитета у деловању кроз различите приступе у оквиру истих тема,



- Праћење ефекта реализованих мера и активности. Спровођење мера на локалу завршавало се имплементацијом мера, без сагледавања ефеката и доприноса тих мера,
- Извештавање о стању безбедности саобраћаја у оквиру локалних институција безбедности саобраћаја и према надлежним националним институцијама. Савети за безбедност саобраћаја су неретко пропуштали да формирање извештаја о раду и стању безбедности саобраћаја које је требало доставити надлежним локалним и републичким институцијама,
- Унапређење и јачање сарадње са управљачем државних путева. Реализација пројеката који обухватају и део путне мреже државних путева у насељу и даље је трома и компликована, не постоји начелна сагласност као ни смернице за унапређење сарадње управљача локалних и управљача државних путева,
- Развој стратешког концепта у систему безбедности саобраћаја. Усвајање прве националне стратегије предвидело је дефинисање локалних стратегија, међутим велики део локалних самоуправа није се усмерио ка испуњењу ове обавезе, већ је управљање сведено на импулсивно и хаотично,
- Јачање кадровских капацитета локалних самоуправа. Овај сегмент долази као последица опште друштвене проблематике у којем је све присутнији проблем недостатка квалификованих кадрова. Локалне институције имају потешкоћа, посебно оне мање, да задрже младе и образовне кадрове и дају им мотив да остану у малој средини и раде у струци за коју су школовани,
- Интензивна подршка локалних политичких чинилаца. Ова подршка се заснива на разумевању проблематике од стране челних људи, што се показало као проблематично, посебно у процесу промене водећих локалних политичких личности, јер је потребно време за упућивање у проблематику и изградњу подршке теми безбедности саобраћаја.





Изостанак појединих активности на локалу иницирале су иницијативу о измени модела финансирања безбедности саобраћаја на локалном нивоу, што је резултирало изменом Закона о безбедности саобраћаја током 2023. године, а потом и изменама Правилника о раду локалних тела за координацију послова безбедности саобраћаја. Овим изменама комплетно је промењен модел финансирања, формиран је пројектни приступ у којем јединице локалне конкуришу за средства, а Агенција и МУП разматрају пријаву и доносе одлуке о допуни, односно прихвата конкурсне пријаве, након чега се склапа уговор на основу којег локалне самоуправе располажу средствима за реализацију пријављених пројеката.

Да би се анализирао свеукупни утицај мера за побољшање безбедности саобраћаја на локалном нивоу, важно је утврдити тренутно стање и идентификовати трендове који се јављају или подстичу. Национална стратегија је довела до преласка са традиционалног приступа, који се фокусира на директне показатеље као што су број незгода и њихове последице, на савремени приступ. Овај нови приступ укључује анализу индиректних показатеља, као што су индикатори безбедности саобраћаја и ставови учесника у саобраћају о ризицима, ради свеобухватнијег увида у стање безбедности.



Како би се доследно описало постојеће стање безбедности саобраћаја, врши се анализа кроз четири сегмента и то:

- ставови учесника у саобраћају;
- индикатори безбедности саобраћаја;
- саобраћајне незгоде и последице и
- укупни друштвено- економски трошкови саобраћајних незгода.



3.1 СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Савремени концепт праћења стања безбедности саобраћаја тежиште премешта на примену алата коју су проактивни, односно не ослањају се на податке о саобраћајним незгодама. Овакав приступ у пракси је препознат и као хумани приступ, јер не прихвата концепт да морамо чекати да се догоди саобраћајна незгода или да неко страда у саобраћају да би се успоставила процена стања безбедности саобраћаја.

Праћење ставова учесника у саобраћају обухвата комплексан модел сагледавања и оцене ставова применом анонимних анкета, при чему методолошки треба да се уваже све територијалне и социјалне специфичности подручја. Истраживање ставова пружа податке о односу према ризицима у саобраћају, као и о односу према правилном-прописном понашању у саобраћају. Ово истраживање, анкетирањем представља најпоузданији извор процене у којој мери су учесници у саобраћају изградили позитивне ставове и поседују знања и вештине неопходне за безбедно учешће у саобраћају. Добијени резултати пружају основ за добро планирање мера и превентивних активности ка различитим категоријама учесника у саобраћају (кампање, обуке, трибине и друге превентивне активности) како би се максимално допринело формирању позитивних ставова и унапређењу знања становништва о ризицима у саобраћају.

Модел усаглашеног праћења ставова о ризицима у саобраћају инициран је средином деведесетих година прошлог века, као пројекат SARTRE. Овим пројектом формиран је јединствени упитник о процени ризика у саобраћају намењен свим учесницима у саобраћају у европским земљама. Пројекат је иницирало 16 института из 16 европских земаља са циљем да се на истоветан начин сагледају ставови учесника у саобраћају у што више земаља и међусобно пореде. Овај пројекат је реализован 4 пута (од 1991. до 2012. године), кроз унапређене упитнике, чиме је постављена основа за праћење и поређење ставова учесника у саобраћају на међународном нивоу.

Репрезентативно истраживање ставова учесника у саобраћају на територији Републике Србије први пут је реализовано 2014. године и други пут 2017. године, где су као територијалне јединице посматране полицијске управе, њих 29, а



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Агенција за безбедност саобраћаја је била носилац. Последње истраживање реализовано је у оквиру пројекта ЕСРА 2018. за који је коришћена унапређена методологија, која се може сматрати наследницом САРТРЕ методологије.

Истраживање је спроведено путем анонимног анкетирања, са фокусом на три циљне групе: возаче путничких аутомобила, мотоциклисте и немоторизоване учеснике у саобраћају (пешаци, бициклисти и корисници јавног градског превоза).

Резултати истраживања на нивоу Републике Србије у погледу прихватања појединих ризичних понашања указују да је:

- вожња након употребе алкохола неприхватљиво понашање за 63,3% испитаника,
- писање порука или мејлова током вожње неприхватљиво понашање за 61,7% испитаника,
- некоришћење сигурносних појасева од стране возача током вожње неприхватљиво понашање за 52% испитаника,
- некоришћење сигурносних појасева од стране путника неприхватљиво понашање за око 28% испитаника.

Подаци о оцени ризичног понашања које се односи на пешаке и то коришћење мобилног телефона или слушање музике током прелаза пешачког прелаза и прелазак пешака на местима где није дозвољено је неприхватљиво за само нешто више од 24% испитаника.

Сви подаци истраживања у оквиру ЕСРА пројекта јавно су доступни изражени су по полицијским управама. У периоду формирања ове стратегије податке који се подносе на ПУ Крагујевац јавно доступни услед квара на приступној форми.

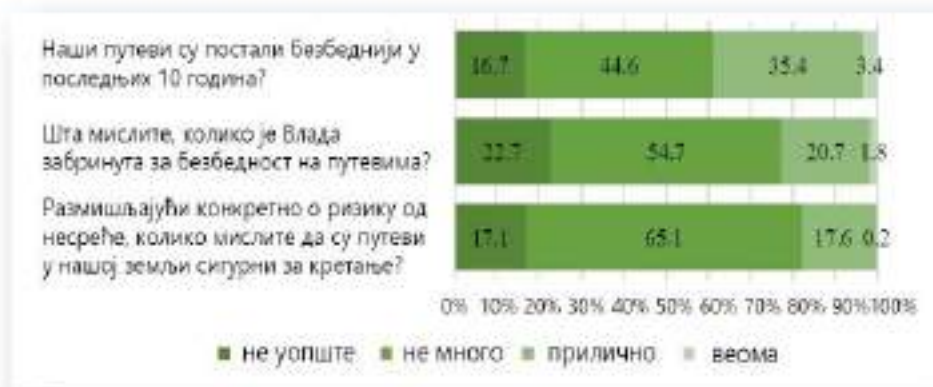
Подаци ЕСРА истраживања уврштени су у извештај за Републику Србију, у оквиру генералног извештаја за Земље Западног Балкана, који је донет у оквиру пројекта Европске комисије. У оквиру тог извештаја приказани су резултати 444 испитаника из Србије.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац



Слика 3 Одговор на питање: „Колико се слажу са следећим тврдњама?“, у процентуалној расподели броја одговора

Испитаници су питани да наведу колико се слажу са следећим тврдњама. Прва тврдња односила се на питање да ли су путеви у Републици Србији постали безбеднији за њихове кориснике током претходног периода од 10 година, где се већина испитаника сложила њих 44,6% да нису много, док само 3,4% испитаника сматра да су путеви постали веома безбеднији. На питање о бризи владе за питања безбедности саобраћаја, више од половине испитаника 54,7% је изнело тврдњу да влада није много забринута за питања безбедности саобраћаја, а 22,7% да није уопште заинтересована за унапређење безбедности саобраћаја.

На питање постављено испитаницима за мишљење о ризику незгоде на путевима, тј. шта мисле колико су путеви у Републици Србији безбедни за путовање, већина анкетираних, чак 65,1% сматра да путеви нису много безбедни, док 17,1% сматра да нису ни мало безбедни, док 17,8% сматра да су веома безбедни.

Код изношења ставова о прихватљивости небезбедног понашања, испитаници су могли да изаберу одговор на петостепеној скали (од 1-неприхватљиво, до 5-прихватљиво) колико би било прихватљиво одређено понашање за већину других људи, као и лична прихватљивост.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац



Слика 4. Процентуална расподела одговора на питање да процене прихватљивост наведеног понашања

На слици са презентованим одговорима тамнији контраст боја одражава мању прихватљивост, а светлији контраст боја већу прихватљивост одређеног ризичног понашања.

Резултати указују да је војња након употребе алкохола најмање прихватљиво ризично понашање у саобраћају за друге људе, чак 63,3% испитаника се тако изјаснило. Писање порука или мејлова током војње је неприхватљиво за 61,7% испитаника, док је треће најмање прихватљиво понашање је некоришћење сигурносних појасева од стране возача током војње за шта се изјаснило само 52% испитаника. Истовремени, некоришћење сигурносних појасева од стране путника је најприхватљивије ризично понашање за око 28% испитаника. Понашања која се односе на пешаке, коришћење мобилног телефона или слушање музике током прелаза пешачког прелаза или прелазак пешака на местима где није дозвољено је неприхватљиво тек за нешто више од 24% испитаника.



Овакви подаци указују да учесници у саобраћају на територији Републике Србије немају довољно изграђену свест о ризицима и опасностима у саобраћају, као и да своје понашање оцењују знатно флексибилније и толерантније, него понашање учесника у саобраћају око себе.

3.2 ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Концепт праћења индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији инициран је 2012. године пројектима Агенције за безбедност саобраћаја. Препозната је важност праћења индикатора и трасиран развој оваквог проактивног приступа сагледавању мере стања безбедности саобраћаја.

Последњих 10 година, Агенција редовно унапређује методологију и спроводи истраживања индикатора, стварајући амбијент у којем концепт мерења безбедности саобраћаја има јасну димензију и кроз показатеље који не користе податке о саобраћајним незгодама. Вредности индикатора перформанси постали су признати модле и за препознавање обавеза и одговорности појединих организација и институција које раде у области безбедности саобраћаја. Стручна јавност је усмерила индикаторе тако да указују на појединости које доприносе небезбедности у саобраћају, које могу допринети настанку саобраћајних незгода и то на начин врло близак терминологији и разумевању просечног учесника у саобраћају.

За јединицу локалне самоуправе концепт праћења и анализе индикатора омогућава и анализу успешности и унапређења целокупног система безбедности. Индикаторима се описују перформансе система безбедности саобраћаја уз јако корелацију са коначним последицама, односно са бројем и последицама саобраћајних незгода.

Агенција за безбедност саобраћаја је спровела истраживање индикатора перформанси система безбедности саобраћаја у току 2023. године, за разлику од претходних година истраживање је спроведено према градовима, односно општинама. На овај начин формиран су подаци о вредностима индикатора који указују на кључне проблеме у безбедности саобраћаја управо на



територијалним јединицама у оквиру којих је успостављен систем безбедности саобраћаја, са саветом као централном институцијом.

Вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја имају кључну улогу у стратешком управљању безбедношћу саобраћаја, а посебно након усвајања Националне Стратегије безбедности саобраћаја, у којој су дефинисане циљне вредности за 2025, 2027. и 2030. годину. На Републичком нивоу остваривање ових циљних вредности је пут ка остваривању циљева Стратегије безбедности саобраћаја. Схватање и разумевање индикатора перформанси и њихове повезаности са стањем система безбедности саобраћаја подстиче усмеравање мера и активности на рад у областима које захтевају сталну присутност и пажњу.

Концепт приказивања вредности индикатора су усклађене са „позитивистичким“ приступом, представљају се подаци о учесницима који се понашају безбедно. Изузетак су вредности индикатора „вожња под утицајем алкохола“ који се исказују кроз проценат оних возача који су под утицајем алкохола (ниво алкохола већи од Законом дефинисаног).

Сагледане су вредности индикатора за саобраћајнице у насељу, ван насеља и на аутопуту (уколико се на територији конкретне општине налази аутопут) и укупно (обједињена вредност). За сваки анализирани индикатор извршена је агрегација резултата мерења, тако да су утврђене обједињене вредности индикатора безбедности саобраћаја за полицијске управе, локалне самоуправе и Републику Србију.

Одабрани, најважнијих резултати истраживања, које је спровела Агенција за безбедност саобраћаја за ниво Републике Србије су:

- 86,9% возача путничких аутомобилима је користило сигурносни појас,
- 70,2% млађе деце се превозе у дечјим ауто-седиштима,
- 96,3% возача путничких аутомобила није користило мобилни телефон за време вожње у току мерења,
- 54,9% возача путничких аутомобила је поштовало ограничење брзине у насељу, при чему је просечна брзина 50,5 км/х,



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

- 83,6% пешака је поштовао зелено светло на семафору,
- 76,6% деце основношколског узраста је прописно прелазило коловоз на обележеном пешачком прелазу и
- 0,55% возача у саобраћајном току је управљало возилом под дејством алкохола.

У табели су приказане вредности индикатора за одабране индикаторе, у складу са доступним вредностима како би се омогућило поређење вредностима на нивоу Републике и Град Крагујевац. Црвеном бојом су приказане вредности индикатора које су лошије у Граду Крагујевцу у односу на вредности на Републичком нивоу, за 2023 годину, за индикаторе за које су вредности биле доступне, за индикатор „% употребе кациге код моторизованих двоточкаша“ приказане су вредности индикатора за 2022. годину.

Индикатор ¹	Насеље	Ван насеља	Аутопут	Укупно
% употребе појаса од стране возача путничких возила	89.7	92.7	-	91.2
% употребе кациге код моторизованих двоточкаша	100.0	100.0	-	100.0
% превоза деце у децим ауто-седиштима	62.3	64.9	-	63.6
% возача путничких аутомобила НИЈЕ користио мобилни телефон за време вожње	97.5	97.8	-	97.7
% возача путничких аутомобила који је поштовао ограничење брзине у насељу	63.7	36.2	-	50.0
% пешака који је поштовао зелено светло на семафору	78.3	-	-	-
% деце основношколског узраста који је прописно прелазило коловоз на обележеном пешачком прелазу	92.0	-	-	-

Индикатор „% употребе појаса од стране возача путничких возила“ указује на ниске вредности. Овај индикатор се односи на сагледавање активности возача у погледу употребе сигурносног појаса, док је до 2022. године овај индикатор се посматран као проценат неупотребе појаса. Концепт је промењен на позитивистички приступ, као проценат праћења позитивног понашања, односно употребе појаса. Вредности овог индикатора у савременом концепту безбедности



саобраћаја се тумаче са стратешке тачке, као свест о ризицима и односу према безбедности саобраћаја.

Сигурносни појас је стандардизован уређај у свим возилима који постоји само у сврху унапређења безбедности људи у возилу и као такав је у примени преко 50 година (у данашњој форми од 1959. године). Општа препознатљивост употребе сигурносног појаса као основног система безбедности је велика, доступна свима учесницима у саобраћају. Међутим, истраживања указују да учесници у саобраћају који су спремни да се излажу већим ризицима и да својим понашањем угрожавају своје животе, као и животе других учесника доминантно карактерише да избегавају употребу сигурносног појаса. Они који својим ставом и односом према ризицима негирају важност сигурносног појаса, доминантно доприносе повећању ризика од страдања у саобраћају.

Управо деловањем на учеснике који не користе појас индиректно се делује на цео систем, јер се у овој групи налазе најризичнији учесници. Досадашње мере и активности у овој области заснивају се на интензивним репресивним мерама, али изостаје едукација и кампања у координацији са радом саобраћајне полиције.

Представљене вредности указују на то да практично сваки 10-ти возач на територији Града Крагујевца не користи сигурносни појас.

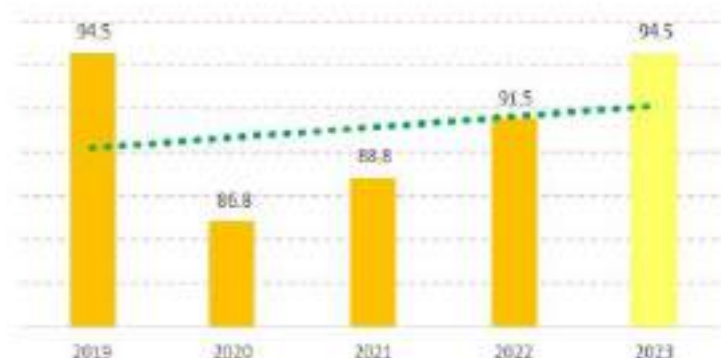
Посматрано у последњих 5 година овај индикатор има тренд пораста за Град Крагујевац, али са јасно израженим падом 2020. године, што упућује да постоје мере које делују, али да је њихов континуитет упитан. У претходном периоду успешно је појачан број контрола и активности усмерених на превенцију вожње без употребе сигурносног појаса. На вредности индикатора се одражава ефекат ових мера, али и јасно указује да је потребно одржати континуитет и проширити спектар мера, са посебним нагласком на едукацију и унапређење свести учесника у саобраћају, како искусних возача тако и младих возача. Рад у овој области треба да буде посебно појачан јер Град Крагујевац није доследно пратио вредности и активности на овом пољу које се реализују на нивоу Републике.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

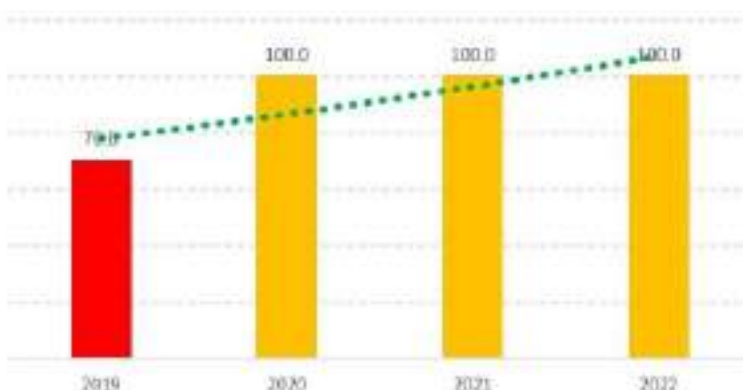
за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац



Слика 5. Вредности % употребе појаса од стране возача путничких возила, од 2019. до 2023. године

Вредност индикатора „% употребе кациге код моторизованих „двоточкаша“ приказана је за период 2019. - 2022. година, јер подаци за 2023. годину нису доступни. Овај индикатор одликује критично ниском вредношћу на почетку посматраног периода, и нагли скок током 2020. године, побољшање за преко 30%. Овакви позитивни резултати су очигледно допринели да се активности на овом пољу примире и делују посредно, што је врло брзо показано кроз поновни пад вредности овог индикатора. Може се закључити да су на локалном нивоу препознате ефикасне мере за унапређење примене заштитне кациге код моторизованих двоточкаша, али да је неопходно одржати континуитет у њиховом спровођењу.



Слика 6. Вредности % употребе кациге возача моторизованих „двоточкаша“, од 2019. до 2022. године



Град Крагујевац

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Вредност индикатора „% превоза деце у дечјим ауто-седиштима“ односи се на децу до 14 година старости. Овај индикатор упућује на однос и схватање безбедности деце у саобраћају од стране њиховог непосредног окружења, родитеља и шире породице. Вредност овог индикатора у насељу је испод републичког нивоа, што јасно упућује да је неопходно енергичније деловање у области принуде, али и едукације о значају и правилној употреби ауто седишта за децу.

Град Крагујевац је организовао низ акција поделе дечијих седишта, пратећи у томе иницијативу и модел који је промовисала Агенција за безбедност саобраћаја. Јасан је и позитиван ефекат ових мера, јер се вредност овог индикатора са 51% током 2019. године повећала на преко 77% током 2020. године. Иако су бројне и интензивне мере и активности у овој области, резултати су да је успостављен тренд са израженим осцилацијама вредности, далеко од задовољавајућих.

У наредном периоду потребно је проширити спектар деловање и мере изместити и у област образовања и подизања свести родитеља који превозе децу у колима. Овакав приступ потребно је искористити и као прилику да се унапреди и свест родитеља о ризицима у саобраћају, којих очигледно нису потпуно свесни.

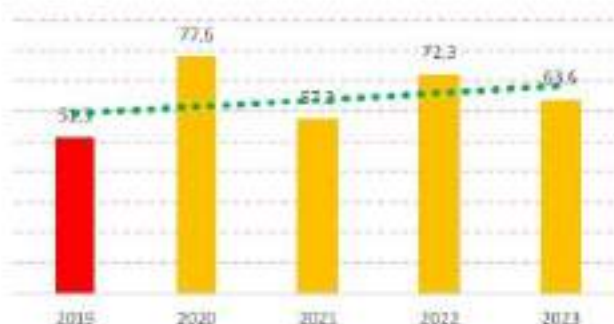
Реализоване мере и активности односиле су се на појединачне кампање које су испраћене акцијама саобраћајне полиције, али су ово активности које се спроводе периодично, док је период између њих остао „слободан“, што је и умањило значај оваквог приступа. У наредном периоду потребно је тежиште поставити на континуално деловање и искоришћење свих кадрова који се налазе у образовном систему основних школа, у којем деца ове категорије проводе добар део дана.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

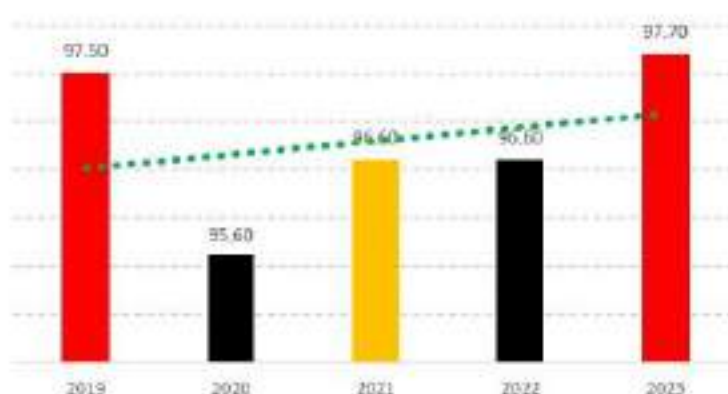
Град Крагујевац



Слика 7 Вредности % употребе заштитних система за вођу, 2019. до 2023. године

Вредности индикатора „% возача путничких аутомобила НИЈЕ користило мобилни телефон за време вожње“ за Град Крагујевац су изнад вредности овог индикатора на републичком нивоу. Анализом вредности овог индикатора указују да из године у годину вредности варирају, док није формиран јасан тренд смањења употребе мобилног телефона током вожње.

У наредном периоду неопходно је да се кроз координацију и синхронизацију рада локалних институција изгради капацитет за стално присуство теме негативног утицаја мобилних телефона на вожњу, а да се са саобраћајном полицијом формирају дугорочни планови појачане принуде за ове прекршаје.



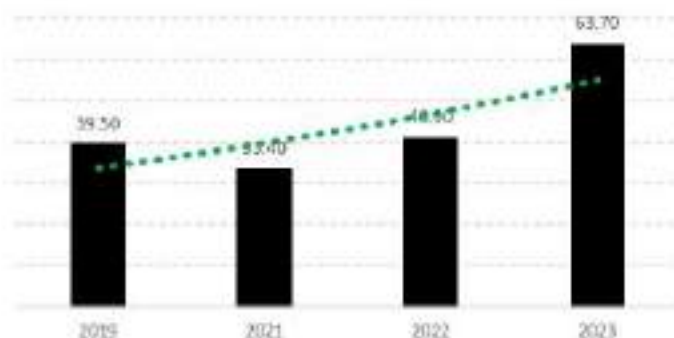
Слика 8 Вредности % возача путничких аутомобила који НИЈУ користили мобилни телефон за време вожње



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац



Слика 9 Вредности % возача путничких аутомобила који је поштовао ограничење брзине у насељу

Вредности индикатора „% возача путничких аутомобила који је поштовао ограничење брзине у насељу“ указују да је овај индикатор имао најниже вредности на почетку посматраног периода, али је ипак формиран је растући тренд вредности овог индикатора.

У наредном периоду неопходно је да се кроз координацију и синхронизацију рада локалних институција изгради капацитет за стално присуство теме негативног утицаја прекорачења дозвољене брзине у јавности, а да се са саобраћајном полицијом формирају дугорочни планови појачане принуде за ове прекршаје.



Слика 10 Вредности % пешака који је поштовао зелено светло на semaфору



Вредност индикатора „% пешака који је поштовао зелено светло на семафору“ казује на свест пешака да у условима потпуне регулисаности орвенства пролаза и јасног сигнала да не треба да ступају на коловоз, они поштују зелени, односно црвени сигнал на семафору за пешаке. Вредност индикатора у посматраном петогодишњем периоду указује на постојање опадајућег тренда, процентуално све мањи број пешака поштује зелени сигнал за пешаке. У овом индикатору понашања пешака могу се препознати и ставови пешака и њихов однос према прописном понашању у саобраћају. Вредност индикатора у казује да ће један од 10 пешака проћи на црвени сигнал за пешаке на семафору.

На територији Града Крагујевца су изостале репресивне мере на понашање пешака, док је систем едукације и кампање заснован на подршци националним активностима. Није успостављен систем едукације и промовисања превенције ризичног понашања пешака, посебно имајући у виду да је ово рањива категорија учесника у саобраћају.

Анализом свих доступних података о вредностима индикатора безбедности саобраћаја за Град Крагујевац и компарацијом са вредностима индикатора за Републику Србију, као и са циљевима Националне стратегије безбедности саобраћаја, препозната су кључна понашања која доприносе проблемима безбедности саобраћаја:

- Коришћење мобилног телефона. На територији посматране ЛС, индикаторкоришћења мобилног телефона у путничким аутомобилима током вожње је на нивоу републичког просека, али спада у категорију средњих вредности.
- Употреба сигурносног појаса на задњем седишту. Иако је посматрана ЛС изнад републичког просека по овом индикатору, вредност овог индикатора је веома ниска и износи свега 24,3%.
- Коришћење заштитних система за децу. Иако је вредност овог индикатораизнад републичког просека и даље припада класи веома ниских вредности индикатора.
- Понашање пешака. Вредности свих посматраних индикатора којианализирају понашање пешака припадају категорији веома ниских вредности.



Анализом индикатора перформанси система безбедности саобраћаја за територију Града Крагујевац може се закључити да мере и активности које се спроводе на локалном нивоу прате националне мере, али да се активност и даље иницира примарно на основу националних активности, те да изостају локалне мере којима се обезбеђује континуитет у раду и стално присуство тема безбедности саобраћаја. Реализоване мере дају резултате, али не доприносе формирању стабилних опадајућих трендова, што директно упућује да је потребно проширити спектар деловања и обезбедити континуитет присуства тема. Ова смерница у практичној примени захтева напредну координацију послова не само између локалних, већ и са националним институцијама безбедности саобраћаја.

3.3 САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ И ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Саобраћај представља једну од четири основне функције у сваком друштву, поред рада, становања и рекреације. Његов главни циљ је да омогући повезивање других функција уз што мање негативних последица. Као основна егзистенцијална функција, саобраћај је неопходан за функционисање и опстанак уредног друштва. Развој савременог друштва доводи до трансформације саобраћаја, али истовремено није у могућности да у потпуности елиминише негативне последице које он носи, а које се често наводе као значајни проблеми, међу којима се најчешће помињу:



- погинули, односно настрадали у саобраћајним незгодама,
- загађивање околине буком, издувним гасовима и отпадним материјама,
- материјалне штете, губици и трошкови саобраћајних незгода и
- социјално загађивање међуљудских односа изазвано саобраћајем.

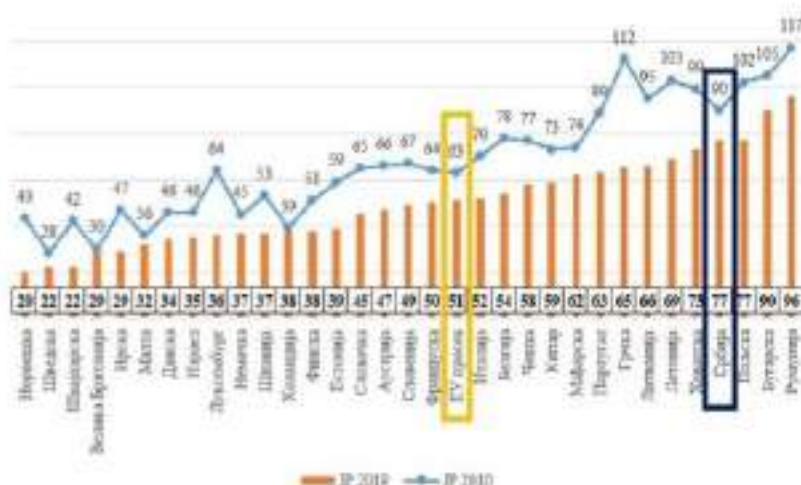


СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Саобраћајне незгоде су директни индикатори безбедности у саобраћају, а тежина последица се додатно процењује, с посебним фокусом на најтежи исход, смртне случајеве. Праћење ових показатеља традиционално се сматра најважнијим начином за процену безбедности саобраћаја на одређеном подручју. Уз анализу саобраћајних незгода и последица, такође је кључно за планирање мера и активности, као и за праћење ефеката примењених мера.



Слика 11 Јавни ризик смрти у саобраћају, у Републици Србији и другим државама Европе, у 2019, у односу на 2010. годину.

За поређење на нивоу локалних самоуправа, или међу државама користе се индиректни показатељи. На националном и локалном нивоу се прате вредности јавног ризика. Подаци указују да се јавни ризик смртог страдања у саобраћају у Републици Србији смањио са 90 погинулих/милион становника у 2010. години, на 77 погинулих лица/милион становника у 2019. години. Иако значајан напредак, ова вредност јавног ризика је знатно виша од вредности јавног ризика смрти у саобраћају у ЕУ (51 погинуло лице/милион становника, у 2019. години), као и од најуспешнијих земаља Европе.

Доступни подаци за земље ЕУ, за 2022. годину показују да се 52% саобраћајних незгода са смртним исходом догодило на путевима ван насеља, наспрам 38% у насељима и 9% на аутопутевима.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

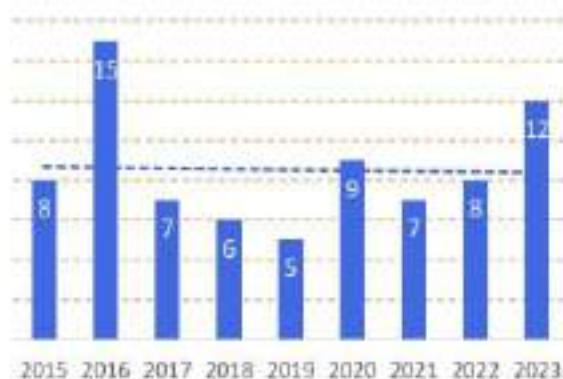
Град Крагујевац од усвајања Закона о безбедности саобраћаја на путевима у складу са законском обавезом редовно формира извештаје о стању безбедности саобраћаја и доставља их надлежном органу локалне самоуправе.

**3.3.1 Број и структура настрадалих**

У периоду од 2015. до 2023. године на територији Града Крагујевца, у саобраћајним незгодама живот је изгубило 77 људи, док је 740 особа задобило тешке, а 3016 лакше повреде. Укупно је током ових девет година у саобраћајним незгодама страдало 3.833 људи.

	Погинули	ТПП	ЛТП
2015	8	81	261
2016	15	81	290
2017	7	76	332
2018	6	104	306
2019	5	77	369
2020	9	92	271
2021	7	78	383
2022	8	85	355
2023	12	66	449
Укупно	77	740	3016

Графикон показује да се у периоду од 2015. до 2023. године уочава благо опадајући тренд, са великим осцилацијама, при чему је 2016. година била најтежа, са највећим бројем погинулих – чак 15 особа. Оваква анализа указује на потребу за унапређењем приступа безбедности саобраћаја у Граду Крагујевцу, јер директни показатељи јасно указују да није остварен стабилан тренд пада, без осцилација.



Слика 12 Број погинулих особа у саобраћајним незгодама у периоду од 2015. до 2023. године

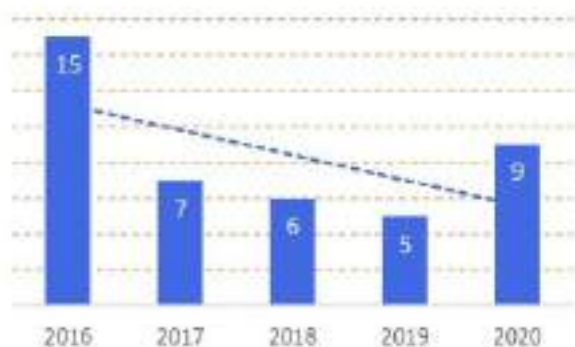


СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

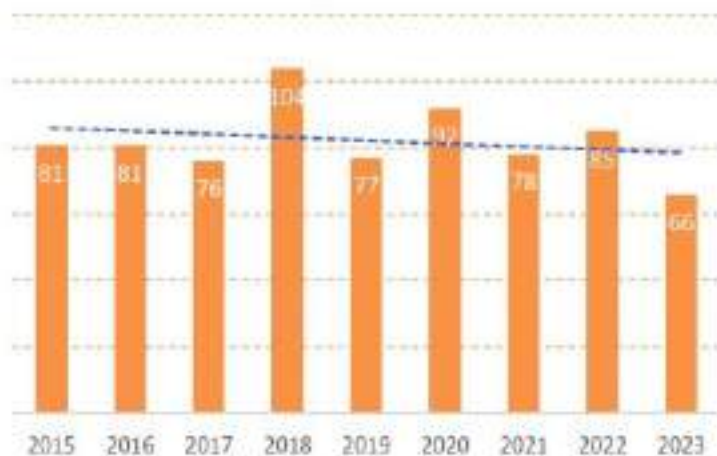
Град Крагујевац

Како се претходни стратешки период Националне Стратегије безбедности саобраћаја односио на период од 2016. до 2020. године, посебно је издвојен и анализиран управо тај период, односно број смртно страдалих према годинама тог периода.



Слика 13 Број погинулих особа у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2020. године

У овом периоду може се јасно уочити опадајући тренд броја погинулих у саобраћају, али са израженим осцилацијама. У овом периоду је примењен концепт стратегије на националном нивоу, који се темељио на јачању институција безбедности саобраћаја и изградњи стручних капацитета на националном нивоу.



Слика 14 Број тешко повређених особа у саобраћајним незгодама у периоду од 2015. до 2023. године

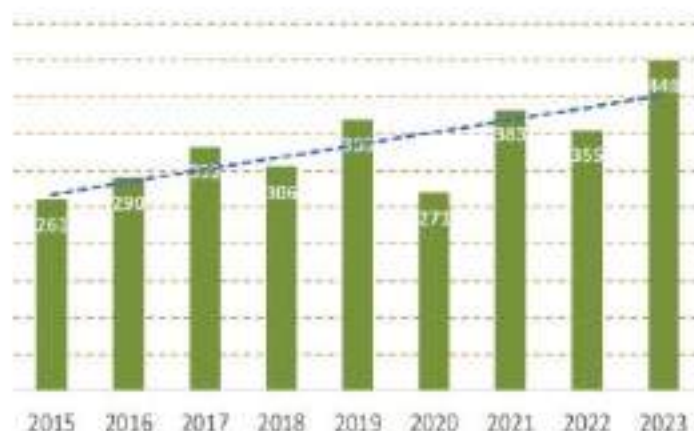


СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

На графикону се може видети да је овај посматрани дужи период од 2015. до 2023. године карактерише тренд благог пада броја тешко повређених лица и са израженим осцилацијама. Посматрајући податке за Град Крагујевац може се закључити да је локални систем безбедности саобраћаја успео да задржи или смањи број тешко повређених особа на територији града.



Слика 15 Број лако повређених особа у саобраћајним незгодама у периоду од 2015. до 2023. године

На графикону се може видети да је овај посматрани дужи период од 2015. до 2023. године карактерише тренд озбиљног раста броја лако повређених лица и са забележеним осцилацијама. Овакви подаци доказују да је изостала реализација адекватних мера и активности усмерених на смањење лако повређених особа у саобраћају.

3.3.2 Врста возила у саобраћајним незгодама

Број и структура возила која учествују у саобраћајним незгодама упућују на најризичнију категорију возила, као и на заступљеност рањивих категорија. У периоду од 2016. до 2023. година у саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији Града Крагујевца највећи број учесника су била путничка возила, у незгодама са погинулим лицима их је било 47. У табели су приказани број и структура возила према саобраћајним незгодама и њиховим последицама.

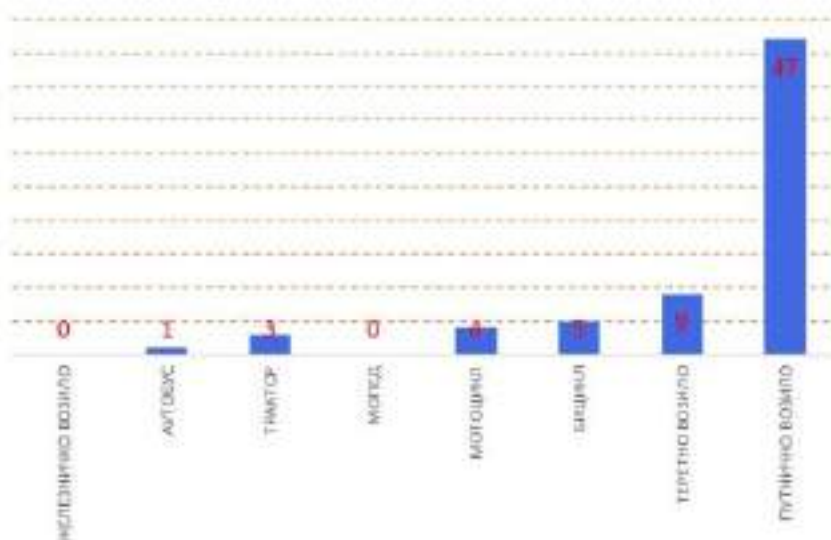


СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Саобраћајне незгоде са:	Погинулима	ТПП	ЛТП
Железничко возило	0	0	0
Аутобус	1	13	85
Трактор	3	5	14
Мопед	0	30	36
Мотоцикл	4	48	66
Бицикл	5	48	88
Теретно возило	9	29	121
Путничко возило	47	475	2329



Слика 16 Број и структура возила која су учествовала у саобраћајним незгодама са погинулима у периоду од 2016. до 2023. године

3.3.3 Својство учесника у саобраћајним незгодама

У оквиру анализе директних показатеља саобраћајних незгода битан параметар је анализа структуре настрадалих према својству учешћа у саобраћајној незгоди. Најбројнији учесници у саобраћају су пешаци, затим возачи, а тек после све дуге категорије учесника, међу којима се највише истичу путници.



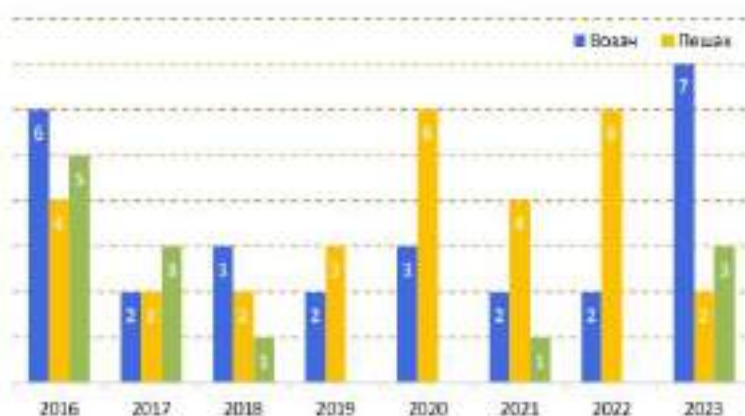
СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Анализа својства учесника указује на које учеснике треба примарно деловати како би се обезбедио максималан ефекат мара и активности.

У саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2016. до 2023. на територији Града Крагујевца, погинуло је 27 возача, 29 пешака и 13 путника. Највећи број лица у својству возача погинуло је 2023. године и то 7 возача, што је највећи број у једној години посматраног периода. Најмањи број возача погинуо је 2017. 2019., 2021 и 2022 године, када је погинуло по 2 возача.



Слика 17 Број погинулих у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учесника

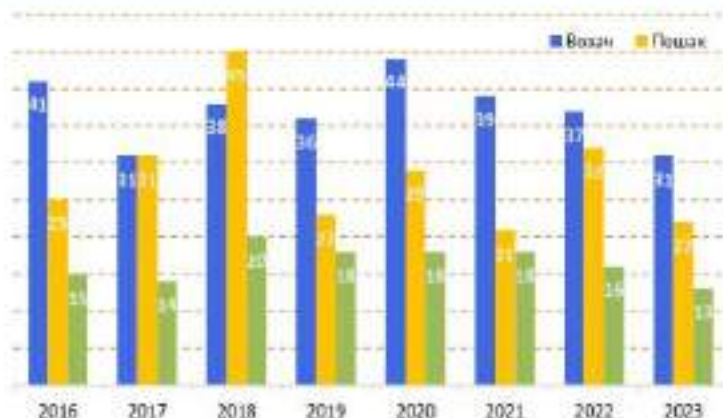
У саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2016. до 2023. на територији Града Крагујевца, тешко повређено је 297 возача, 228 пешак и 132 путника. Највећи број лица тешке телесне повреде задобило је у својству возача, 2020. године када је тешко повређен 44 возач и то је највећи број у једној години посматраног периода. Најмањи број возача тешко је повређен током 2017. и 2023. године, када је тешко повређен по 31 возач. Током 2018. године тешко је повређено 54 пешака, што је уједно и највећи број тешко повређених пешака у једној години, посматраног периода, на територији Града Крагујевца.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

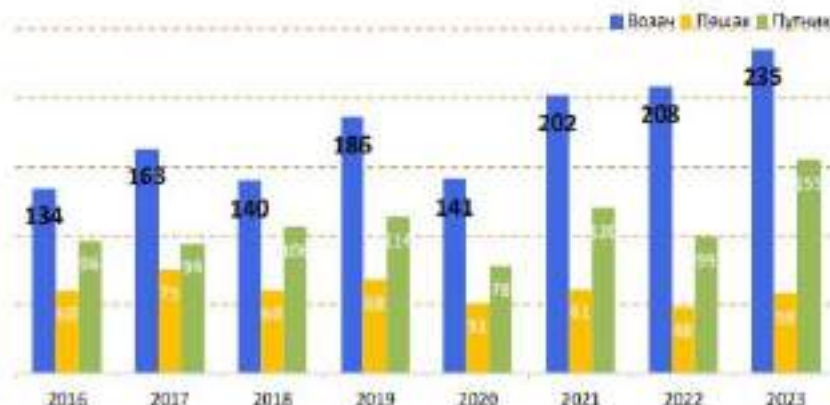
за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац



Слика 18 Број тешко повређених у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учесника

У саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2016. до 2023. на територији Града Крагујевца, лако је повређен 1409 возач, 481 пешак и 862 путника. Највећи број лица лаке телесне повреде задобило је у својству возача, 2023. године лако повређено 235 возача и то је највећи број у једној години посматраног периода. Најмањи број возача лако је повређен током 2016. године, 134 возача.



Слика 19 Број лако повређених у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учесника



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

У посматраном периоду највећи број настрадалих у саобраћајним незгодама је учествовало у својству возача, њих 1733, док је 1007 особа учествовала у својству путника, а 738 у својству пешака.

На територији Града Крагујевца највећем ризику од смртог страдања у саобраћајним незгодама су изложени пешаци а затим возачи.

3.3.4 Старосна категорија учесника у саобраћају

Анализа ризика у саобраћају по старосним категоријама има за циљ да идентификује основне проблеме и понуди информације које ће помоћи у дефинисању мера и активности усмерених на специфичне старосне групе. Мере и активности морају бити дизајниране тако да буду прилагођене свакој старосној категорији, како у концепту, тако и у приступу, садржају и динамици. Начин комуникације, едукације и примена мера принуде треба да буду пажљиво осмишљени и прилагођени особинама сваке старосне групе.

Циљ сагледавања старосне структуре учесника у саобраћајним незгодама је усмеравање оптималних мера, ка конкретној циљаној групи учесника у саобраћају, чиме се ефикасно распоређују и користе расположиви ресурси. У табели је приказана расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама на територији Града Крагујевца у периоду од 2016. до 2023. године, према тежини последица и према старости. Посебно су издвојене и разматране категорије, деца, млади и старији учесници у саобраћају.

СТАРОСТ	ПОГ	ТПП	ЛТП
Деца, 0-14 год.	1	25	229
Млади, 15-29 год.	6	157	844
30-64 год.	38	333	1440
65+	24	144	242
Укупно	69	659	2755

**ДЕЦА УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ**

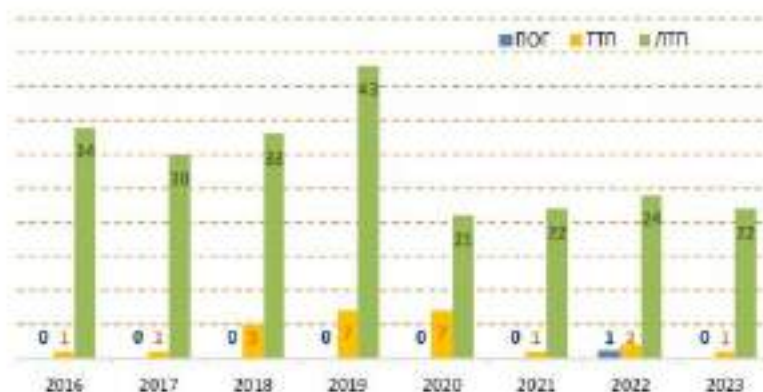
Деца су једна од најрањивијих група у саобраћају, јер често немају развијену свест о ризицима и опасностима које саобраћај носи. Њихова физичка грађа чини их теже уочљивим у саобраћају, јер је инфраструктура обично дизајнирана за



просечног учесника, одраслу особу. За децу се сматрају особе узраста од 0 до 14 година, што је период када још нису у могућности да самостално процењују сложене ситуације у саобраћају или доносе одлуке које се односе на њихову безбедност. Безбедност деце у саобраћају једна је од кључних

тачака националне стратегије безбедности, јер се сматра да је одговорност одраслих да створе сигурно окружење за децу. Такође, едукација о безбедности у саобраћају игра важну улогу у њиховом одрастању, јер ће у будућности, као одрасле особе, боље разумети и процењивати саобраћајне ситуације.

У посматраном периоду од 2016. до 2023. године у саобраћајним незгодама на територији Града Крагујевца настрадало је укупно 253 детета, од чега је лаке телесне повреде задобило 227 детета, тешке телесне повреде 25 детета, погинуле деце није било у овим незгодама.





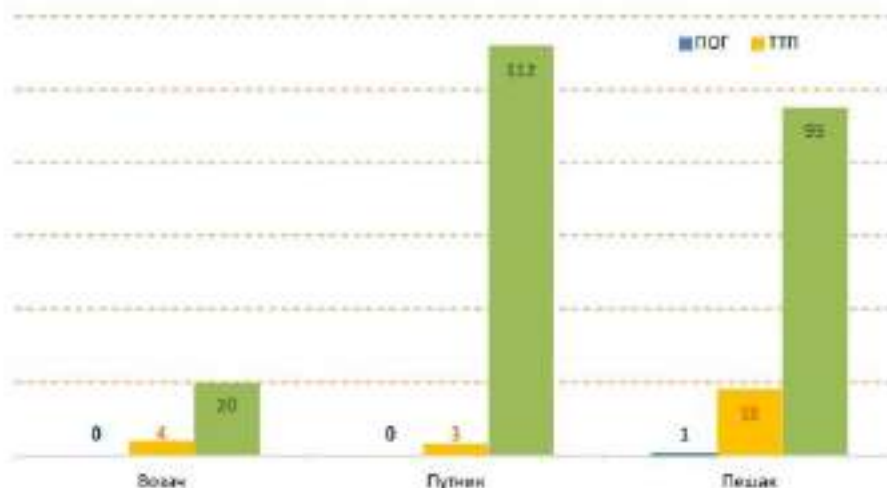
СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Слика 20 Број и структура последица настрадале деце у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године

На графику се може видети расподела броја и последица настрадале деце у саобраћајним незгодама на територији Града Крагујевца у периоду од 2016. до 2023. године. У овом периоду је погинуло једно дете. Број тешко повређене деце варира од једног током 2016., 2017., 2021. и 2023. године, до највише 7 тешко повређена детета током 2019. и 2020. године. Број лако повређене деце највећи је био 2019. године, када је лако повређено 43 детета, док је најмањи број лако повређене деце био 2020. године, њих 21.



Слика 21 Број и структура последица настрадале деце у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учесника

На графикону је приказан број и структура последица настрадале деце у саобраћајним незгодама на територији Града Крагујевца у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учесника. Највећи број лако повређене деце страдао је у својству путника, док је највећи број тешко повређене деце био у својству пешака.

Подаци указују да систем заштите деце у саобраћају постоји, као и да локалне активности дају ефекта, међутим потребно је додатно појачати и проширити спектар активности како би се осигурао континуални ефекат. Деца



која страдају у саобраћају као путници, су страдали у возилима са члановима своје најуже породице, што јасно упућује да је потребно изградити боље ставове одраслих о ризицима, посебно када у саобраћају учествују у пратњи деце.

МЛАДИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Младе људе одликује велика енергија, жеља за кретањем и доказивањем, као и тенденција ка ризичним понашањима, посебно када су у друштву вршњака. Млади учесници у саобраћају представљају високо ризичну групу, јер око 20% свих погинулих у саобраћајним незгодама у Србији припада старосној категорији од 15 до 30 година. Овај податак чини младе људе фокусом мера и активности које имају за циљ побољшање безбедности у саобраћају. Посебну пажњу заслужују и млади возачи, који су недавно започели самостално учешће у саобраћају, јер они тек пролазе кроз едукацију у ауто-школама. Обука младих возача у овим школама представља кључни корак у формирању одговорних учесника у саобраћају, који ће имати развијену свест о ризицима и опасностима које саобраћај носи.



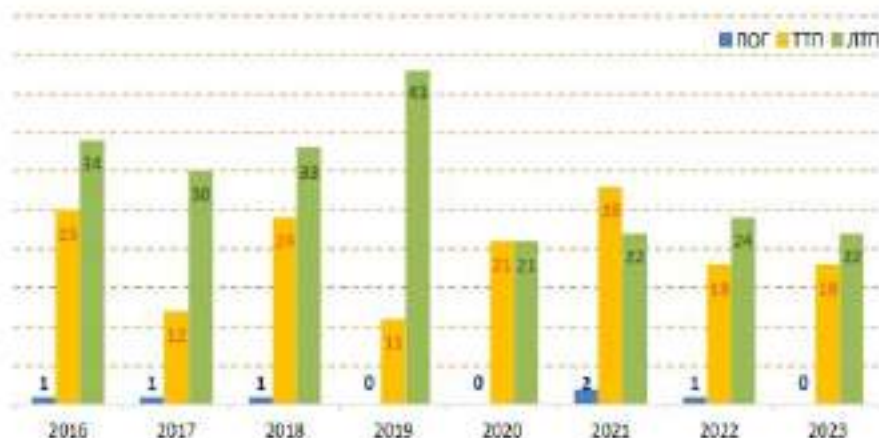
У посматраном периоду од 2016. до 2023. године у саобраћајним незгодама на територији Града Крагујевца настрадало је укупно 1007 младих особа, од чега је лаке телесне повреде задобило 844 младих, тешке телесне повреде 157 младе особе, док је 6 младих особа погинуло у овим незгодама.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац



Слика 22 Број и структура последица настрадалих младих особа у саобраћајним у периоду од 2016. до 2023. године

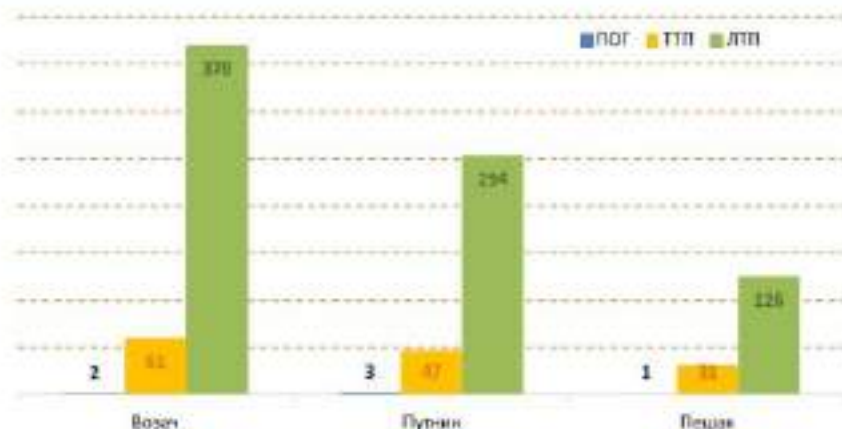
На графику је приказана расподела броја и последица настрадалих младих учесника у саобраћајним незгодама на територији Града Крагујевца у периоду од 2016. до 2023. године. У овом периоду погинуле су 2 младе особе током 2021.године, док је током 2016., 2017., 2018. и 2022. године смртно стратало по једно младо лице. Број тешко повређених младих учесника у саобраћају варира од 11 младих особа током 2019. године, до највише 28 тешко повређених током 2021. године. Број лако повређених младих особа највећи је био 2019. године, када је лако повређено 43 младих учесника у саобраћају, док је најмањи број лако повређених био током 2019. године, њих 11.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац



Слика 23 Број и структура последица настрадалих младих особа у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа

На графикону је приказан број и структура последица настрадалих младих у саобраћајним незгодама на територији Града Крагујевца у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа. Карактеристично за страдање младих учесника у саобраћају је да страдају као путници, а затим као возачи. Млади на територији Града Крагујевца најтеже страдају у својству возача, али и у својству путника и пешака. Овакав податак упућује на потребу за подизањем свести ове старосне категорије о правилима и ризицима које доноси управљање возилом.

Млади учесници у саобраћају су специфична, високоризична категорија учесника у саобраћају, склона неочекиваним прихватањем ризика и непотребним излагањем опасностима. Истовремено, ова старосна категорија је основа за развој друштва, од ње се очекује највећи допринос у раду и развоју, па је са аспекта сваког друштва неопходно усмерити значајну пажњу на безбедност управо ове старосне категорије.

Национална Стратегија безбедности саобраћаја препознала је младе као ризичну категорију учесника, велика очекивања су да ће мере унапређења едукације возача почетника, као и циљане кампање дати свој допринос у формирању заштитног система за ову категорију учесника у саобраћају. За ефекат ових мера неопходна је јака координација рада локалних и националних институција безбедности саобраћаја, као и успостављање додатних капацитета



кроз повезивањем са институцијама из других сфера живота у којима су млади високо присутни.

СТАРИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Просечна старост друштва је све већа, што значи да је и типичан учесник у саобраћају све старији. Стручна јавност безбедности саобраћаја одавно је



препознала специфичност учешћа старијих особа у саобраћају. Под старијим особама, сматрамо особе старости од преко 65 година и они су препознати као специфична рањива категорија у саобраћају. Ове учеснике у саобраћају одликује велико искуство, прилично су активни у

саобраћају, али су и склони да прецењују свој физичке могућности, и тиме се излажу додатним, а често непотребним ризицима у саобраћају. Карактеристично за ову старосну категорију је да тешке повреде често остављају трајне последице, јер се могућност тела да се регенерише у овим годинама живота значајно умањује. Такође, у овој доби живота свака саобраћајна незгода носи и повећан ризик од настанка тешких телесних повреда или фаталних последица управо због губитка телесне еластичности.

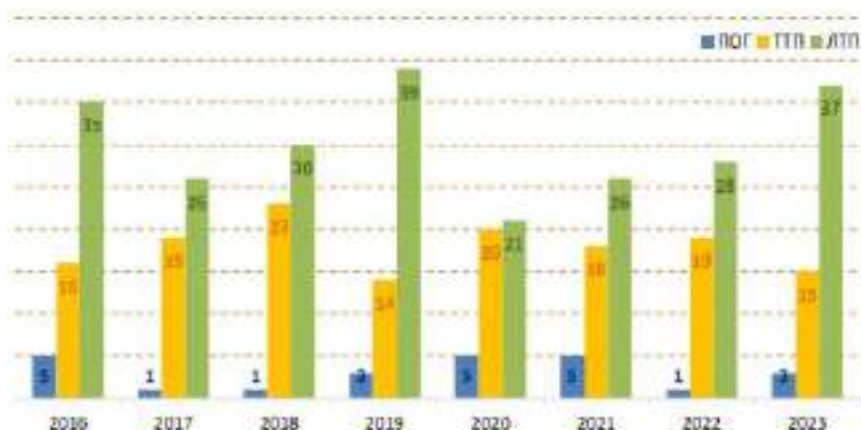
У посматраном периоду од 2016. до 2023. године у саобраћајним незгодама на територији Града Крагујевца настрадало је укупно 410 особа старости преко 65 година, од чега је лаке телесне повреде задобило 242 старијих, тешке телесне повреде задобило је 144 старијих особа, док чак 24 особе старости преко 65 година је погинуло у овим незгодама.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

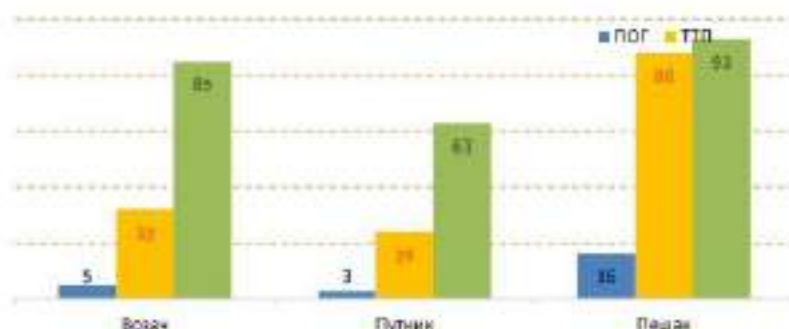
за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац



Слика 24 Број и структура последица настрадалих старијих особа 65+ у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године

На графику је приказана расподела броја и последица настрадалих особа старости преко 65 година, а која су учествовале у саобраћајним незгодама на територији Града Крагујевца у периоду од 2016. до 2023. године. У овом периоду погинуло је чак по 5 старијих особа током 2016., 2020. и 2021. године. Број тешко повређених старијих учесника у саобраћају варира од 14 током 2019. године, до највише 23 тешко повређених током 2018. године. Број лако повређених особа старијих од 65 година био је највећи током 2019. године, када је лако повређено 39 старијих учесника у саобраћају, док је најмањи број лако повређених био током 2020. године, њих 21.



Слика 25 Број и структура последица настрадалих особа старости преко 65 година у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

На графикону су приказани број и структура последица настрадалих старијих учесника у саобраћајним незгодама на територији Града Крагујевца у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа. Карактеристично за страдање ове категорије учесника у саобраћају је да доминантно страдају у својству пешака.

Особе старосне категорије 65+ представљају специфичну категорију учесника, са изграђеним ставовима, знањем и искуством, али ограниченим и променљивим психофизичким способностима. Ова категорија најизложенија је у својству пешака, а саобраћајна инфраструктура није у потпуности прилагођена.

Након анализе старосне структуре учесника у саобраћају може се закључити да је високим ризицима изложена старосна категорија особа преко 65 година старости. Упркос смањеном динамиком и изложеношћу у саобраћају, сваки 3. погинули учесник у саобраћају је припадник ове категорије. У наредном периоду потребно је успоставити канале комуникације и доступност информисања за ове категорије учесника, што је озбиљан изазов имајући у виду да се ради о потпуно формираним и изграђеним личностима, са великим искуством у саобраћају. Могући модел за унапређење безбедности старосне категорије 65+ је управо кроз организовање активности на самопроцени физичких способности.



Град Крагујевац

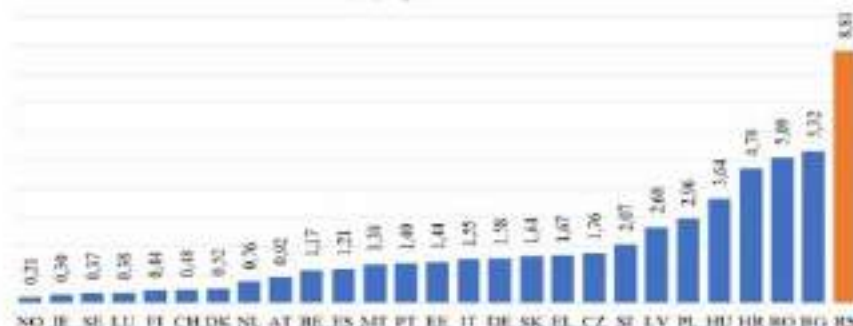
СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

3.4 УКУПНЕ ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Национална Стратегија безбедности саобраћаја за период од 2015. до 2020. године дефинисала је циљ да се укупни годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години преполове у односу на 2011. годину, нажалост овај циљ није испуњен.

И након периода прве националне стратегије безбедности саобраћаја, још увек не постоји званична национална методологија, за прорачун трошкова саобраћајних незгода у Републици Србији. За процену ових трошкова у 2019. години, коришћена је методологија Европске комисије, према којој су укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији процењени на 4,1 милијарде евра. На графикону је приказана позиција Србије у односу на друге земље ЕУ, према уделу укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном бруто домаћем производу.



Слика 26 Удео укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном бруто домаћем производу, у процентима

У складу са овом методологијом, трошак једне саобраћајне незгоде са погинулим лицем износи 3.273.909 евра, трошак једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицем износи 498.591 евра, док трошак једне саобраћајне незгоде са лакше повређеним лицем износи 38.514 евра. Применом ове калкулације, укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији у 2019. години износили су 4.061.943.660 евра (4,1 милијарде евра).



При процени ових трошкова важно је разумети да су процене трошкова вршене свеобухватно, уз приступ да се квалификују сви настали губици, кроз социјално економску сферу, а посебно губитак доприноса друштву, окупираност здравствених капацитета, социјални негативни ефекат на окружење и слично. Овакав приступ у Србији јавност не подржава, јер „живот нема цену“ што јесте морални концепт, али да би се друштво покренуло у заштити живота људи, мора суштински квалификовати и разумети дубину последица страдања у саобраћају.

У периоду од 2016. до 2023. године на територији Града Крагујевца догодило се укупно 65 саобраћајних незгода са погинулима (погинуло 69 особа). У саобраћајним незгодама је тешко је повређена 659 особа, док је лако повређено 2.755 особа, у укупно 2428 незгода са настрадалима. Како на основу доступних података није могуће издвојити посебно незгоде са тешки и посебно незгоде лаким повредама, примењена је апроксимација. Применом методологије која је презентована и у Националној стратегији безбедности саобраћаја, процењени укупни друштвено-економски трошкови ових саобраћајних незгода на територији Града Крагујевца износе **543.929.578,14 ЕВРА**.

Само током 2019. године трошак саобраћајних незгода које су се догодиле на територији Града Крагујевца процењен је на **65.277.045,12 ЕВРА**. У овој години трошак незгода евидентираних на територији Града Крагујевца износи нешто мање од 1% трошкова свих незгода у Републици Србији.



Град Крагујевац

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

4 КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Анализирајући вредности индикатора безбедности саобраћаја за град Крагујевац и поредећи их са резултатима за Републику Србију, као и са циљевима националне Стратегије безбедности саобраћаја, препознати су кључни проблеми безбедности саобраћаја којима треба посветити пажњу. Кључни проблеми представљају појединости на које треба приоритетно усмерити мере и активности безбедности саобраћаја.



4.1 СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Стање безбедности саобраћаја на националном и локалном нивоу може се адекватно разумети кроз анализу стратешког, правног и институционалног оквира, као и кроз аспекте финансирања, комуникације, координације и сарадње у овој области. Безбедност саобраћаја је комплексна тема која захтева активно учешће различитих чинилаца како би се унапредили резултати и смањили број незгода и њихове последице.

4.1.1 Стратешки оквир

У претходном периоду на глобалном и националном нивоу усвојен је сет стратешких докумената из области безбедности саобраћаја. Важећи Закон о безбедности саобраћаја на путевима предвиђа обавезу свих јединица локалне самоуправе да припреме, усвоје и на крају спроведу Стратегије безбедности саобраћаја са акционим плановима за територију за коју су надлежне.





СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Национална стратегија безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2030. године, заједно са акционим планом, представља главни стратешки документ у овој области. Локалне стратегије треба да се ускладе са националним циљевима безбедности саобраћаја и раде на њиховом остваривању. Само кроз испуњавање или превазилажење ових циљева у свакој локалној самоуправи могуће је достићи општи национални циљ.

Град Крагујевац наставља стратешки приступ и формира Стратегију безбедности саобраћаја за период од 2024.године до 2030.године, чиме се потпуно прати национални концепт стратешког приступа. У овом стратешком деловању неопходно је унапредити сарадњу са другим областима као што екологија, одрживи развој, заштита на раду, развој младих, образовање и слично. Интеграција ових тема и усаглашавање локалних стратегија по основу уважавања и препознавања заједничких тачака деловања може бити кључ за унапређење ефикасности рада на локалу.

4.1.2 Правни оквир

Систем безбедности саобраћаја у локалним самоуправама функционише на исти начин као и на републичком нивоу, у складу са Уставом, међународним



документима, законима и подзаконским актима Републике Србије. Основни закони који регулишу ову област су Закон о безбедности саобраћаја на путевима, Закон о путевима и Закон о прекршајима. Поред тога, у одређеним ситуацијама важну улогу могу имати и Закон о буџетском систему и

Закон о планирању и изградњи.

На локалном нивоу, специфични аспекти безбедности саобраћаја уређују се подзаконским актима које доносе локалне скупштине. Најзначајнији међу њима су Одлука о јавним паркиралиштима, Одлука о аутобуским стајалиштима, Одлука о такси превозу, Одлука о градском и приградском превозу путника, Одлука о категоризацији општинских путева и улица, Одлука о некатегорисаним путевима и Одлука о комуналном уређењу града.



Поред обавезе усвајања и деловња према локалној стратегији, Закон о безбедности саобраћаја дефинише кључне алате за управљање саобраћајном безбедношћу, попут праћења стања, извештавања, надзора, финансирања и стратешког управљања.

Препознати недостаци на локалном нивоу као и у Граду Крагујевцу су непостојање стратешког управљања саобраћајним системом, које је формално, док се суштински не прате постојећи стратешки документи. Изостанак редовно извештавања о стању безбедности саобраћаја, поред јачине обавезе дефинисане Законом ове активности се не реализују. Законом је формиран јасан модел финансирања безбедности саобраћаја, али је и поред тога присутан проблем адекватног финансирања и усмеравања финансија у примарне активности. Поред јачања система на локалу приметан је недовољан обим активне координације кључних субјеката задужених за безбедност саобраћаја на локалом, као и на националном нивоу. Законом о путевима је дефинисан сет савремених алата за унапређење безбедности путева, али изостаје примене свих ових доступних савремених алата за унапређење путне инфраструктуре.

Правни оквир је уредио обавезе и препознао носице активности, али није јасно уредио одговорности за рад у области саобраћаја, чиме неактивност или погрешна усмереност немају последицу. Нажалост локална самоуправа нема надлежности на формирању ових специфичних одговорности, већ иницијатива за то треба да буде покренута на националном нивоу.

4.1.3 Финансијски оквир

Током 2023. године усвојен је нови начин финансирања безбедности саобраћаја (прописан изменама Закона о безбедности саобраћаја на путевима). Овај концепт предвиђа да се финансирање безбедности саобраћаја у јединицама локалне самоуправе спроводи се путем јавног позива, који расписује Агенција за безбедност саобраћаја.

Овај концепт омогућава локалним самоуправама да реализују подактивности у складу са препознатим активностима, мерама и циљевима дефинисаних националном Стратегијом безбедности саобраћаја и Акционим



планом. Применом новог концепта одговорност за реализацију мера и активности по основу конкурса директно је померен на локалну самоуправу, односно на савет за безбедност саобраћаја као централну институцију система безбедности саобраћаја на локалу.

Модел који се први пут примењује 2024. године функционише тако што надлежно Министарство унутрашњих послова и Агенције за безбедност саобраћаја републике Србије објављују јавни позив на који локалне самоуправе могу аплицирати. На локалним самоуправама је остављена могућност да саме процене обим и структуру активности које објективно могу реализовати, а у складу са постојећим капацитетима. Овај модел је заснован на кључној промени, да су финансијска средства намењена безбедности саобраћаја централно позиционорана, док се расподела врши у складу са иницијативама локалних самоуправа, чиме је остављена могућност да се заинтересоване локалне самоуправе додатно стимулишу за рад, а незаинтересоване дестимулишу, јер практично остају без расположених финансијских средстава.



Кључне карактеристике овог модела укључују публикување јавног позива, тако што надлежно министарство и Агенција за безбедност саобраћаја периодично објављују јавне позиве са јасно дефинисаним условима, критеријумима и циљевима Програма који може бити финансиран. Јавни позив обухвата информације о расположивом буџету и областима као и врстама пројеката који су предмет конкурса. Локалне самоуправе припремају Програме који морају испуњавати услове и критеријуме јавног позива и дефинисати финансијске оквире.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Пристигли програми се оцењују на основу дефинисаних критеријума, као што су квалитет и одрживост предложених мера, усаглашеност са националном Стратегијом безбедности саобраћаја и акционим планом као и према искуствима и капацитету локалне самоуправе за реализацију предложеног Програма.

Квалификованим јединицама локалне самоуправе, које су својим програмом задовољиле услове, се додељују средства на основу усвојеног буџета, а локалне самоуправе су обавезне да извештавају о реализацији пројеката према прописаним процедурама. Праћење и контрола се спроводе како би се осигурало да су средства наменски утрошена и да је пројекат у складу са циљевима и планираним активностима.

По завршетку предвиђених рокова за реализацију врши се процена постигнутих резултата, односно утицај на саобраћајну безбедност у датој локалној самоуправи. Пројекти који су успешно реализовани и који показују значајно побољшање у безбедности саобраћаја могу послужити као примери добре праксе за друге јединице локалне самоуправе.

Овај модел омогућава локалним самоуправама флексибилност и подстицај да предложе иновативна и прилагођена решења за проблеме безбедности у својим заједницама, уз финансијску подршку из средстава надлежних органа.



Град Крагујевац

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

4.2 БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ

У складу са Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период 2023–2030, област „Безбедни путеви“ за локалну путну мрежу има за циљ смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица кроз унапређење инфраструктуре и примену мера које повећавају безбедност свих учесника у саобраћају. Приоритети у овој области обухватају следеће кључне аспекте:

4.2.1 Побољшање квалитета и одржавање путева



Локалне самоуправе имају задатак да редовно одржавају путну инфраструктуру, укључујући обнову коловоза, поправку оштећења, побољшање видљивости и адекватно обележавање путева. Посебно је важно одржавање и обележавање деоница са повећаним ризиком настанака саобраћајне незгоде. Од локалних

самоуправа се очекује да применом нових технолошких решења остварити већи ефекат побољшања квалитета путне мреже на локалу.

4.2.2 Заштита рањивих учесника у саобраћају

Изградња тротоара, бициклистичких стаза и обезбеђивање адекватне саобраћајне сигнализације на местима са великим обимом пешака и бициклиста приоритети су за локалне заједнице. Овакав концепт подразумева анализу токова кретања специфичних рањивих категорија уз пројектовање посебне саобраћајне опреме намењене



захтевима ових категорија. У складу са националним приоритетима посебан



акценат потребно је ставити се на зоне школа, вртића и других објеката где је повећано присуство деце. На територији Града Крагујевца је неопходно препознати токове кретања лица старијих од 65 године, као и објекте посебне атракције за пешаке ове старосне доби и инфраструктуру прилагодити за олакшано кретање ове категорије.

4.2.3 Коришћење савремених технологија

Увођење паметних технолошких решења, као што су системи за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја прекорачења дозвољене брзине, пролазак на



црвено светло на семафору, непрописно паркирање као и друга паметна решења имају највећи потенцијал за спровођење жењених мера са циљем постизања жељеног стања безбедности саобраћаја. Ограничени људски ресурси у

принуди и контроли саобраћаја треба да буду надомештени усмереном и циљаном употребом савремених технологија.

4.2.4 Планска изградња и реконструкција

Локалне самоуправе су охрабрене да, у складу са дугорочним плановима развоја, спроводе изградњу нових путева и реконструкцију постојећих деоница са фокусом на безбедност. Овај процес укључује интеграцију важећих стандарда и препорука. Иницирање ових поступака потребно је покренути из ревизије и анализе планске документације и њеном прилагођењу тренутним и процењеним нарастајућим потребама за саобраћајем.



Фокус на овим аспектима у оквиру локалне путне мреже има за циљ да унапреди безбедност у свим деловима јединице локалне самоуправе и значајно смањи број незгода и последица по становништво, доприносећи остварењу циљева из националне Стратегије безбедности саобраћаја.



Путна мрежа на територији града Крагујевца обухвата државне путеве, чији је управљач ЈП Путеви Србије, као и општинске путеве, улице и некатегорисане путеве, чији је управљач ЈП "Путеви" Крагујевац.

Управљач пута (општинских путева и улица као и државних путева) је одговоран за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на путевима којима управља. Врши заштиту јавних путева, инвеститорску функцију на изградњи и реконструкцији јавних путева, организује и обавља стручне послове на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавних путева. Уступа радове на одржавању јавних путева, организује стручни надзор над изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом јавних путева, планира изградњу, реконструкцију, одржавање и заштиту јавних путева, означава јавне путеве и води евиденцију о јавним путевима и о саобраћајно-техничким подацима за путеве. Управља саобраћајем и организује и обавља бројање возила.

Важећим Законом о путевима и Законом о безбедности саобраћаја на путевима су дефинисани посебни захтеви које јавни пут мора да испуни са аспекта безбедности саобраћаја, односно дефинисани су алати безбедности саобраћаја који се користе за процену стања безбедности саобраћаја, а који разматрају и допринос пута и његове околине у настанку саобраћајних незгода су:

- Мапирање ризика,
- Управљање црним тачкама (Black Spot Management),
- Оцена утицаја на безбедност саобраћаја (Road Safety Impact Assessment)
- Ревизија безбедности пута (Road Safety Audit),
- Провера безбедности пута (Road Safety Inspection),
- Управљање безбедношћу путне мреже (Network Safety Management),
- Дубинска анализа саобраћајних незгода (In Depth Analysis) и
- Независна оцена доприноса пута настанку саобраћајних незгода.

Мапирање ризика представља један од најефикаснијих алата за утврђивање тренутног стања безбедности саобраћаја на избраном подручју. Овај алат обезбеђује стручно и квалитетно сагледавање тренутног стања безбедности



саобраћаја на изабраном подручју или деоници пута уз могућност међусобног поређења. Овај ефикасан метод нам помаже да брзо издвојимо небезбедне деонице и предузмемо мере у циљу смањења најтежих саобраћајних незгода.

Управљање опасним местима – „црним тачкама“ је један од најстаријих реактивних алата – представља накнадну реакцију на уочене специфичне недостатке на опасним местима на путу, идентификованим на основу података о саобраћајним незгодама и њиховим последицама. У Закону о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије овај алат је препознат и дефинисана је дужност управљача пута да обезбеди пројекте у циљу идентификације опасних места, али и да обавља стручне анализе црних тачака, сачини појединачне пројекте за санирање опасних места и предузме мере за санирање опасних места у складу са тим пројектима. Директива Европске уније (2008/96/EC) о управљању безбедношћу путне инфраструктуре, која се обрађује и прати у оквиру преговарачког поглавља 14 – Друмски саобраћај и важна је за испуњавање услова за придруживање Републике Србије Европској унији, такође, захтева рангирање локација са великом концентрацијом саобраћајних незгода.

Управљање опасним местима – „црним тачкама“ се састоји од следећих активности:

- дефинисање и идентификација опасних места на путевима,
- анализа саобраћајних незгода и фактора ризика на опасним местима, у циљу идентификације фактора који доприносе саобраћајним незгодама и предлога одговарајућег „третмана“ опасних места и
- имплементација и евалуација примењених третмана на опасним местима.



Оцена утицаја изградње новог пута на безбедност саобраћаја представља анализу која се врши у процесу пројектовања саобраћајница и путева. RSIA представља стратешку компаративну анализу утицаја новог пута или модификација постојеће мреже на безбедносне карактеристике мреже.

Ревизија безбедности пута представља независну детаљну системску проверу безбедности која се односи на пројектоване карактеристике



саобраћајница у свим фазама пројектовања, до ране фазе извођења. Ове активности усмерене су тако да препознају и отклоне све недостатке и потенцијално опасне детаље у раној фази пројектовања саобраћајнице.

Провера безбедности пута „инспекција безбедности саобраћаја“ на постојећим путевима подразумева периодичну, детаљну проверу безбедности саобраћаја са циљем препознавања недостатака и неопходног одржавања постојеће саобраћајнице како би се осигурао захтевани ниво безбедности саобраћаја.

Управљање безбедношћу путне мреже (Network Safety Management) „менаџмент саобраћајне мреже са аспекта безбедности саобраћаја“ подразумева примену познатих и верификованих модела идентификације и рангирања деоница саобраћајница које су у употреби више од три године, а на којима је евидентиран повећани број саобраћајних незгода. Ова активност усмерена је на препознавање опасних деоница са повећаним ризиком од настанка саобраћајних незгода, и дефинисање ранг листе приоритетних деоница на које ће бити усмерене мере анализе и унапређења безбедности саобраћаја.

Дубинска анализа саобраћајних незгода (In Depth Analysis) је метод за утврђивање утицајних фактора на настанак и последице саобраћајне незгоде. Европски савет је дефинисао дубинске анализе као једну од основних процедура за утврђивање утицаја фактора пут на настанак и последице саобраћајне незгоде. За развој савременог модела дубинских анализа је најпре неопходно препознати и прикупити што већи број утицаја фактора пут на саобраћајне незгоде, како би се препознати утицаји могли систематизовати у циљу бржег и лакшег препознавања њиховог утицаја. На овај начин би било могуће препознати доминантне утицаје фактора пут и остале утицаје пута.





Систематизацијом утицаја би било могуће утврдити који од утицаја узрокују настанак саобраћајних незгода, који доприносе настанку, а који утичу на могућност избегавања или тежину последица. Задатак дубинских анализа саобраћајних незгода је детаљно прикупљање података о насталој саобраћајној незгоди у циљу препознавања и утврђивања фактора који су узроковали настанак саобраћајне незгоде, као и фактора који су имали утицаја на последице саобраћајне незгоде.

Независна оцена доприноса пута настанку саобраћајне незгоде препозната је као обавеза управљача пута, према Закону, за све саобраћајне незгоде са погинулим лицима. Овај поступак спада у модел дубинске анализе, али је акценат директно стављен само на допринос пута, што не искључује и разматрање других фактора доприноса, али свакако захтева директно дефинисање доприноса пута. Овај модел је након 2009. године препознат као обавеза управљача пута (регулисано ЗобС-ом) у Републици Србији за све незгоде са погинулим лицима.

Управљач општинских путева и улица треба горе описане алате да сврста у своје програме рада, као и да обезбеди довољан број обучених кадрова који ће ове алате покретати, пратити њихово спровођење и контролисати, а затим на основу добијених резултата одредити адекватне мере. Јасно је да јачање капацитета управљача пута мора постојати као важан сегмент унапређења заштитног система безбедности саобраћаја.

Управљач општинских путева је дужан да ове алате покреће и реализује, али и да о њима извештава локалне институције безбедности саобраћаја.

4.3 БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА

У прегледу безбедности возила на територији града Крагујевца, кључни аспекти укључују анализу старости возног парка, специфичне ризике појединих категорија возила, и активности техничких прегледа и саобраћајне полиције.

Старост возног парка у граду Крагујевцу према доступним подацима из 2022. године је 17,2 године, што је више него републички просек који износи 16,2 године. Просечна старост возног парка представља битан индикатор у процени

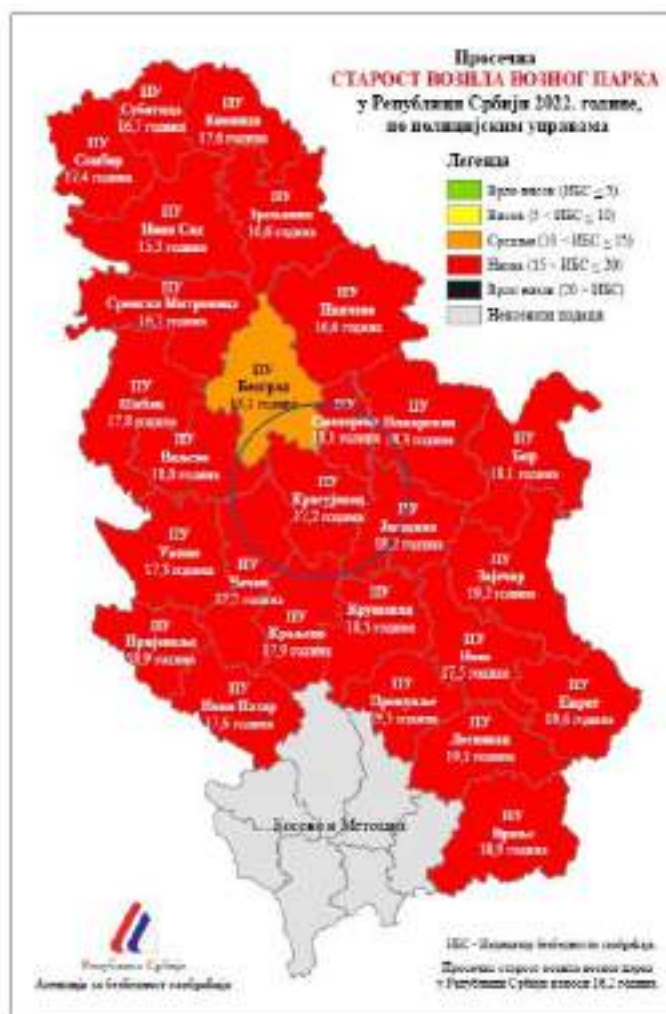


СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

ризика. Старија возила су технички захтевнија за одржавање и могу представљати већи ризик у саобраћају због могућих неисправности.



На територији града Крагујевца послује велики број техничких прегледа који обављају редовне и ванредне прегледе техничке исправности возила приликом регистрације возила. Подаци о идентификованим недостацима уређаја на прегледаним возилима нису нам били доступни приликом израде овог документа.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Важно је истаћи да подаци које прикупљају технички прегледи могу помоћи приликом идентификације утицаја исправности возила на безбедност саобраћаја. Ове податке треба учинити доступним институцијама безбедности саобраћаја на локалу, како би се на доследан начин проценио утицај овог параметара возила на безбедност саобраћаја.

На територији града Крагујевца проблеми безбедности саобраћаја у вези са безбедношћу возила су просечна старост возила, неодговарајуће одржавање техничке исправности возила, мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила, недовољна промоција "чистих" и енергетски ефикасних возила.

У складу са новим технологијама развоја возила, као и нарастајућег притиска да се поопштре еколошки стандарди у емисији штетних гасова, локална самоуправа треба да изграђује основу инфраструктуре за примену ових глобалних и националних циљева. Град Крагујевац треба да се усмери ка изградњи мреже електро пуњача за возила, да организује друге кључне субјекте на локалу и усмери их као подршку. Савет за безбедност саобраћаја треба да иницира скупове локаних компанија за доставу, које имају комерцијална возила и да их усмери на промену концепта, на електрична возила, уз подршку локалне самоуправе која ће започети пројектовање и изградњу мреже пуњача.

Локална самоуправа треба кроз јавно промовисање и стимулисање корисника да усмери грађане Крагујевца ка употреби возила на алтернативни погону, са смањеном емисијом негативних честица.

Град Крагујевац у централној зони треба да покрене успостављање стратешког развоја микромобилности као концепта који ће у централној зони решити проблеме нарастајућег саобраћаја, а уз задовољење свих захтева за подршку зеленим облицима саобраћаја.

Град Крагујевац треба да реализује моделе стимулације и дестимулације одређених приступ категорија возила у одређене централне зоне града, које су од посебног значаја. Применом савремених технологија треба створити услове за контролу приступа и наплату приступа, као мере дестимулације корисника циљаних група возила.



Град Крагујевац

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Возила одрђених категорија, као што су теретна и коерцијална возила не сме бити узрок саобраћајне незгоде, у централном градском делу. На овом концепту иницијално треба поставити систем који ће се циљано усмерити да елиминише допринос возила настанку саобраћајних незгода и тежини последица.

4.4 БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Фактор „човек“ у систему безбедности саобраћаја је кључан, јер је препознат као фактор доприноса у преко 95% саобраћајних незгода. Због тога, највећи потенцијал за унапређење безбедности саобраћаја лежи у мерама усмереним на понашање учесника у саобраћају. Да би се успоставио одржив систем безбедности, потребно је постићи опште прихваћено позитивно понашање возача, пешака и бициклиста, које се заснива на знању и позитивним ставовима према правилима и прописима.



Овај приступ наглашава важност образовања и свести међу учесницима у саобраћају како би се смањила стопа незгода и повећала безбедност на путевима. Само кроз заједнички напор и промену понашања можемо створити ефикасан и сигуран саобраћајни систем.

Утицај знања и вештина различитих категорија учесника у саобраћају на безбедност саобраћаја је кључан за разумевање и унапређење безбедности на путевима. Значај знања и вештина учесника у саобраћају не сме се потценити. Развијање програма обуке и едукације за све категорије учесника, као и промоција свести о безбедности, кључно је за смањење ризика од саобраћајних незгода. Ови напори доприносе не само побољшању индивидуалних вештина, већ и укупној безбедности на путевима.

Локална самоуправа Града Крагујевца треба да усвоји концепт поделе одговорности и у систему локалних институција препозна надлежности и одговорности, али не само институција већ и конкретних лица. Овакав приступ



поделе одговорности треба да буде не правни, већ концептуални уз крајњи циљ да се јасно препозна ко је и за шта задужен у процесу остваривања циљева дефинисаних овом Стратегијом.

У наредном периоду посебну пажњу треба обратити најмлађим учесницима у саобраћају. Потребно је осигурати континуитет мера и проширити област деловања, уз енергичније укључивање образовних институција. Инфраструктура, посебно у зони школа, треба да буде усклађена са потребама и карактеристикама деце учесника у саобраћају.

Родитељи деце, посебно деце до 14 година старости треба да буду усмерени на изградњу позитивних ставова у саобраћају и бољу процену ризика, посебно у присуству деце. Мере кампања и едукација треба усмерити на промену понашања родитеља, прихватање нових савремених модела и стављања безбедности детета у фокус. Овакав приступ потребно је реализовати кроз едукације и кампање, које ће бити координисане са принудом и појачаним активностима саобраћајне полиције.

Млади учесници у саобраћају су склони високим ризицима, теме безбедности саобраћаја им нису у фокусу, али савремено друштво оставља могућност за примену нових канала комуникације са овом старосном категоријом. Потребно је да локална самоуправа уз подршку центра за младе успостави канале на друштвеним мрежама и пласира садржаје који ће индиректно стимулисати и усмеравати младе да се безбедно понашају у саобраћају. Истовремено, младима кроз квалитетнију обуку за стицање возачке дозволе треба пружити подршку да боље разумеју ризике у саобраћају. Локална самоуправа треба да подржи едукативна такмичења младих из домена саобраћаја, треба да покрене локалне компаније које комуницирају са том старосном категоријом и уз њихову подршку изгради план активности који је свеобухватан, а усмерен ка младима у саобраћају.

Учесници у саобраћају старосне категорије 65+ су ризична категорија учесника у саобраћају на територији Града Крагујевац. Потребно је извршити анализу локалних специфичности и капацитета како би се препознали канали комуникације са овом специфичном категоријом. Иницијалне активности треба



да буду усмерене на изградњу сталног модела за самопроцену физичких могућности ове категорије.

Локална самоуправа треба да се усмери ка периодичној реализацији истраживања индикатора безбедности саобраћаја и ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају, како би се на што бољи начин препознале специфичности локалних учесника у саобраћају и њихова понашања.

4.5 ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Хитне службе које делују након саобраћајне незгоде јесу: полиција, ватрогасно-спасилачке јединице (ВСЈ), преболничка хитна медицинска помоћ (ПХМП) и болничка хитна медицинска помоћ (БХМП).

У читавој републици, у јединицама локалних самоуправа са више од 25.000 становника постоје организоване службе хитне помоћи које по правилу пружају помоћ повређеним у саобраћајним незгодама.

На основу података Министарства здравља, време одзива службе хитне медицинске помоћи креће се у оквирима просека европских земаља (мање од 10 минута). Одзив хитне медицинске помоћи у Крагујевцу је у овом просеку. У случају да има настрадалих у саобраћајним незгодама излазак медицинске екипе Хитне медицинске помоћи је приоритетан. Постоје услови за смештај и рехабилитацију настрадалих, а тежи случајеви се транспортују у клинике и болнице у Београду, који се налази на релативно малој удаљености, што је у одређеним ситуацијама од изузетног значаја.



Постоји израз "златни сат" који подразумева да се у првом сату након догађања саобраћајне незгоде може спасити више од 50% лица која имају шансу да буду спасена.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Поред одзива службе хитне медицинске помоћи веома је важно правовремено реаговање и осталих служби које учествују у спасавању повређених након саобраћајне незгоде и отклањању последица на путу. Под овим пре свих подразумевамо одзив ватрогасно-спасилачких служби и одзив саобраћајне полиције.

Анализирајући рад ових служби у националној Стратегији безбедности саобраћаја идентификовано је да време одзива хитних служби није на прихватљивом нивоу. Зато је важно и неопходно у локалним Акционим плановима који прате Стратегије безбедности саобраћаја предвидети адекватне подактивности које ће допринети да се време одзива хитних служби доведе на прихватљив ниво. Овим се директно утиче на смањење тежине последица повређених у саобраћајним незгодама.



5 КОНЦЕПТ РАЗВОЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ДОПРИНОС РАЗВОЈУ САВРЕМЕНОГ ДРУШТВА

Генерална скупштина Уједињених нација и Светска здравствена организација су проблем страдања у саобраћају сврстале у глобални проблем. У прилог томе, говори чињеница да је у правцу решавања овог проблема, Генерална скупштина Уједињених нација усвојила неколико резолуција о безбедности саобраћаја. Уједињене нације су на скупу одржаном у септембру 2015. године усвојиле резолуцију A/RES/70/1 „Трансформисање нашег света: Агенда за одрживи развој 2030“, као универзалну стратегију за остварење циљева.



Страдање у саобраћају је, пре свега јавни здравствени проблем, а затим и социјални, етички, хумани и економски проблем заједнице. Саобраћајне незгоде, као негативна појава и последица саобраћаја, тичу се сваког човека. У саобраћају, велики број људи смртно страда и бива повређен, а појединци остају трајни инвалиди, што значајно нарушава здравље људи, доприноси смањеном квалитету живота и стварању значајних друштвено-економских трошкова. Проблем безбедности у саобраћају у свету, Европи и код нас, све више захтева мултидисциплинаран приступ, који узима у обзир различите аспекте друштвене



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

заједнице (величину популације, старосну доб, пол, економске и социјалне факторе, и др.).

Мере усмерене ка решавању проблема морају бити адекватно одабране, како би се постигнутим ефектима што више утицало на унапређење стања безбедности саобраћаја. Прописане полицијске контроле, све већа примена информационих технологија у саобраћају (аутоматска детекција саобраћајних прекршаја), мере у домену саобраћајне психологије (кампање, едукације, стручна усавршавања), чија је улога подизање свести учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја, пружају потенцијал за постизање резултата. Охрабривање и подстицање субјеката у области безбедности саобраћаја да спроводе активности и креирају управљив и одржив систем безбедности саобраћаја.

Стратешко деловање представља један од предуслова и неизоставну компоненту за ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја на територији јединице локалне самоуправе.



Град Крагујевац

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

6 ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Кровни стратешки документ безбедности саобраћаја је Национална стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023 до 2030. године са пратећим Акционим планом за 2023. до 2025. године. Овим документом постављене су смернице за рад локалних тела за безбедност саобраћаја, како би се координисано и усаглашено деловало на постизању заједничких националних циљева. Циљеви дефинисани Националном стратегијом се преносе на локални ниво, пружајући локалним институцијама јасно усмерење у раду. Националном Стратегијом су дефинисани и:



- АМБИЦИЈА, да Република Србија буде међу 10 најбезбеднијих земаља Европе, према вредностима јавног ризика смрти и јавног ризика тешких повреда у друмском саобраћају,
- МИСИЈА, да у Републици Србији буде успостављен систем безбедности друмског саобраћаја који омогућава безбедан приступ и одрживу мобилност свих учесника у саобраћају, уз минималне штетне последице и
- ВИЗИЈА, да у Републици Србији друмски саобраћај буде без погинулих и без тешко повређених лица у саобраћају.

Локални стратешки документи (стратегије и акциони планови), требају у потпуности да прате дефинисане циљеве, односно амбицију, мисију и визију из националне стратегије, тако што ће преузети јасно описану улогу у наведеним документима.

Стратешки документи донети на локалном нивоу, треба да обухвате рад на достизању циљева на територији за коју су надлежни, односно појединачно свака локална самоуправа треба да ради на склапању мозаика који чини територија Републике Србије, како би се остварио јединствен циљ дефинисан националном стратегијом.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Доношењем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима за Град Крагујевца омогућава се континуитет стратешког управљања безбедношћу саобраћаја (који је сам по себи један од циљева), а који такође служи и за постизање дефинисаних циљева Националном стратегијом.

6.1 ОПШТИ ЦИЉ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Националном стратегијом је дефинисан општи циљ а то је смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године.

Анализом тренутног стања, може се видети да је у последњој, 2023. години у Граду Крагујевцу смртно страдало једно лице више у односу на 2019. годину. Изазов у практичном раду је да се формира стабилан опадајући тренд, без осцилација. Како би се ово осигурало Град Крагујевац дефинише циљ:

У Граду Крагујевцу број погинулих, тешко и лако повређених лица за 50% мање до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године.

Показатељи исхода (успешности) за општи циљ за територију Града Крагујевца су:

година	Погинули	ТПП	ЛТП
2019	5	77	369
2023	12	66	449
2024	10	61	400
2025	8	56	360
2026	6	50	320
2027	5	47	280
2028	4	44	240
2029	3	41	210
2030	2	38	184

Општи циљ ће бити испуњен уколико на територији града Крагујевца у 2030. години, у саобраћају, не буде смртно страдале деце, не буде смртно страдалих више од 2 лица, буде највише 38 лица која су задобила тешке телесне повреде, уз највише 184 лица која су задобила лаке телесне повреде.



6.2 ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ

До достизања дефинисаног општег Националног циља, на нивоу јединице локалне самоуправе, као и на националном нивоу, води достизање пет посебних циљева, који су такође дефинисани националном стратегијом.

За сваки посебан циљ дефинисани су показатељи (исходи) успешности, а како би се испунили посебни циљеви чиниоци безбедности саобраћаја на локалном нивоу спроводиће:

- мере усмерене на унапређење стратешког, правног, финансијског и институционалног оквира, као и
- мере унапређења комуникација, координације и кооперације у области безбедности саобраћаја.

Општи циљ националне стратегије: смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године.

До достизања општег циља води пет посебних циљева, то:

Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују

Планирање, пројектовање, изградња и одржавање путева, тако да се најмање 75% путовања обавља путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја, у складу са приступом безбедног система и захтевима аутономних возила

Просечна старост путничких и комерцијалних моторних возила у саобраћају испод 14 година

Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја

Систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност медицинског опоравка повређених у саобраћајним незгодама

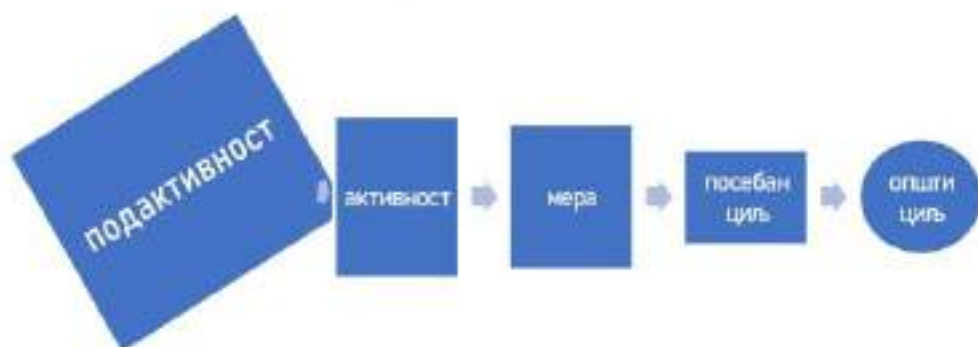


СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Националном стратегијом и пратећим акционим планом је дефинисан горе описан ОПШТИ ЦИЉ, који је прате ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ и то кроз дефинисане МЕРЕ и АКТИВНОСТИ. Стратегијом безбедности саобраћаја Града Крагујевца пратећим акционим планом дефинисане су ПОДАКТИВНОСТИ. Ове подактивности су креиране и примерене за спровођење на локалном нивоу, односно усмерене су ка локалним проблемима безбедности саобраћаја. Подактивности су прилагођене субјектима безбедности саобраћаја који делују на подручју локалних самоуправа и усклађене су са активностима, мерама и циљевима Националне стратегије и плана.



Акционим планом за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на локалном нивоу је одређен низ ПОДАКТИВНОСТИ у оквиру сваке дефинисане АКТИВНОСТИ и припадајуће МЕРЕ, ПОСЕБНОГ и ОПШТЕГ ЦИЉА из Националне Стратегије и Акционог плана. Такође за сваку подактивност дефинисани су: Орган локалних тела који спроводи ПОДАКТИВНОСТ, партнери у спровођењу ПОДАКТИВНОСТИ, извори финансирања и укупна процењена финансијска средства потребна за реализацију сваке појединачне ПОДАКТИВНОСТИ.

Подактивности које су предвиђене Акционим планом реализоваће институције, привредни субјекти, организације цивилног друштва и други, доминантно са локалног нивоа, а уз сарадњу са националним институцијама.

Носиоци активности су одговорни за покретање, праћење и реализацију подактивности. Планирање и благовремено покретање свих субјеката који су укључени у реализацију активности, обезбеђивање предуслова за успешну



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

реализацију, реализовање подактивности, праћење и реализацију као и достављање извештаја о резултатима спроводи носилац активности.

Зависно од врсте подактивности, носилац подактивности може у реализацију, благовремено укључивати друге субјекте и старати се о доброј комуникацији, сарадњи и усаглашеном деловању (унапређивати комуникацију, координацију и кооперацију).

Други субјекти који могу помоћи успешној реализацији мера и активности, учествоваће у реализацији, у складу са својим надлежностима, облашћу деловања и могућностима, а све у циљу што успешније реализације и достизања стратешких циљева безбедности саобраћаја. При томе ће носилац активности и сви укључени субјекти радити у складу са принципима безбедног система и другим принципима на којима се темељи стратегија и акциони план.

Период који је обухваћен стратегијом и пратећим акционим планом усмерен је на развој система безбедности саобраћаја јединице локалне самоуправе, деловање кроз системске мере и координацију свих кључних институција безбедности саобраћаја.

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Града Крагујевца је усмерена на националну стратегију и на њене циљеве и изазове, а манифестована кроз конкретне подактивности које треба реализовати.



7 НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Предметна Стратегија безбедности саобраћаја за Град Крагујевац, као и национална стратегија прати следеће принципе :

- Принцип, Поштовања међународних стандарда и докумената. Град Крагујевац подржава све релевантне међународне стандарде у области безбедности саобраћаја, те настоји да обезбеди безбедно саобраћајно окружење у складу са светским достигнућима.
- 
- Принцип, Нити смрт, нити тешке телесне повреде у виду инвалидитета нису прихватљиви у саобраћају на територији града Крагујевца, јер ниједан облик саобраћаја не оправдава губитак живота или здравља.
 - Принцип, Људски је грешити, у саобраћају је природно да људи праве грешке. Због тога, систем безбедности у граду мора да узме у обзир ову реалност и буде спреман да одговори на изазове које доносе грешке учесника.
 - Принцип, Постоји граница људске толеранције на силу.
 - Принцип, Подељене одговорности. Безбедност саобраћаја је одговорност и локалних власти, као креатора сигурног система, и грађана као учесника који треба да поштују саобраћајне прописе.
 - Принцип, Проширене одговорности. Осим правне одговорности, град ће редовно разматрати стручну, моралну и политичку одговорност у области безбедности саобраћаја.
 - Принцип, Систем треба да опрашта грешке. У случају грешке једног елемента система, град ће настојати да се спречи смрт или тешка повреда кроз интервенцију других делова система.
 - Принцип, Превентивног деловања. Град Крагујевац ће у континуитету спроводити превентивне мере, укључујући редовну анализу и смањење ризика, како би се унапредила безбедност саобраћаја.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

- Принцип, Безбедности саобраћаја заснована на подацима. У граду Крагујевцу ће се прикупљати, анализирати и користити подаци о саобраћајним незгодама и понашању учесника како би се утврдиле најбоље мере за унапређење безбедности.
- Принцип, Безбедност саобраћаја заснована на науци. Град ће обезбедити трансфер и примену знања и најбољих пракси из безбедности саобраћаја, како би се повећала ефикасност мера и активности у локалној средини.
- Принцип, Редовне комуникације. Град Крагујевац ће установити редовне канале комуникације између свих надлежних институција у циљу боље сарадње и усклађености у спровођењу мера безбедности.
- Принцип, Вертикална и хоризонтална координација (усаглашавање). Град ће обезбедити хоризонталну координацију на нивоу локалних институција, као и вертикалну координацију са републичким институцијама у циљу ефикасног спровођења мера безбедности.
- 13. Принцип, Кооперације (сарадње) између субјеката безбедности саобраћаја. У Крагујевцу ће тесно сарађивати и координисати активности у циљу постизања безбедног и ефикасног саобраћајног окружења уз оптимално коришћење ресурса.





8 НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Најзначајнији субјекти, односно носиоци активности у систему безбедности саобраћаја на територији града Крагујевца су:



- Скупштина града,
- Градоначелник,
- Градско веће,
- Савет за координацију послова безбедност саобраћаја,
- Градска управа,
- Управљач општинских путева и улица,
- Саобраћајна полиција,
- Ватрогасна јединица, хитна помоћ, дом здравља,
- Установе образовања и васпитања,
- Правна лица за вршење техничких прегледа,
- Транспортне компаније,
- Невладине организације и удружења грађана,
- Средства јавног информисања, итд.

Скупштина је највиши орган ЈЛС који врши основне функције локалне власти, утврђене Уставом, законом и подзаконским актима. Скупштина града уређује нормативно - правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедности саобраћаја. Скупштина града најмање два пута годишње, на својим редовним седницама, разматра Извештај о стању безбедности саобраћаја и резултате спроведених активности које припрема локални Савет за координацију послова безбедности саобраћаја. Такође унапређује правне акте из своје надлежности као и стратешке и планске документе који имају додира са безбедношћу саобраћаја.



Градоначелник је извршни орган ЈЛС, има широк спектар надлежности, као и веома значајну улогу у безбедности саобраћаја јер само уз његову подршку је могуће спровести адекватне мере и активности у области саобраћаја.

Градско веће је такође извршни орган и, између осталих својих многобројних надлежности, формира Савет за координацију послова безбедности саобраћаја, именује председника и чланове и најмање два пута годишње подноси Скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на територији ЈЛС, који је дужно да учини доступним јавности. Градско веће града Крагујевца има задатак и одговорност да створи и унапређује услове за безбедност свих грађана у саобраћају на путевима. У систему управљања безбедношћу саобраћаја Градско веће има најзначајнију улогу као орган који утврђује политику безбедности саобраћаја и спроводи мере из области безбедности саобраћаја на локалном нивоу.

Савет за координацију послова безбедности саобраћаја је стручно радно тело ЈЛС, које обавља послове из области безбедности саобраћаја на путевима, из надлежности, односно јединице локалне самоуправе. Савет чине представници органа, организација, институција, невладиног сектора и других субјеката који делују у систему безбедности саобраћаја на путевима на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, а нарочито у областима финансија, јавних набавки, безбедности саобраћаја на путевима, комуналних и инспекцијских послова, правосуђа, здравства, школског и предшколског васпитања и образовања, медија и управљања путевима.

Савет предлаже Стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на својој територији у складу са Националном стратегијом и Националним планом Републике Србије, предлаже Градском већу годишњи Програм расподеле новчаних средстава намењених за финансирање унапређења безбедности саобраћаја и припрема Извештај о стању безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама најмање двапут годишње за потребе Градског већа.

Савет такође разматра питања из области безбедности саобраћаја, предлаже мере за унапређење безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама, даје мишљење о предлозима одлука и другим актима којима се



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

уређује безбедност саобраћаја, сарађује са републичким, регионалним и локалним телима та безбедност саобраћаја, остварује и подстиче координацију и сарадњу локалних органа и других субјеката у безбедности саобраћаја, даје мишљење и подстиче активност на саобраћајном васпитању и образовању грађана, врши и друге послове од интереса за безбедност саобраћаја на путевима.

Градска управа обавља из области саобраћаја, управне послове пре свега у складу са важећим Законом о безбедности саобраћаја на путевима, техничко регулисање на општинским путевима и улицама на територији јединице локалне самоуправе али и обавља административно-техничке послове за потребе Савета за координацију послова безбедности саобраћаја.

Управљач пута, надлежности управљача пута односе на: издавање услова за израду техничке документације за изградњу и реконструкцију саобраћајног прикључка на јавни пут и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова; издавање услова за израду техничке документације, односно за постављање линијског инфраструктурног објекта на јавном путу и заштитном појасу јавног пута и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова; издавање сагласности за одржавање спортске и друге приредбе на јавном путу; издавање дозволе за обављање ванредног превоза на јавном путу, издавање дозволе за прекомерно коришћење јавног пута; издавање одобрења за постављање рекламних табли и паноа, издавање одобрења за постављање уређаја за обавештавање или оглашавање на јавном путу; издавање сагласности за преусмеравање саобраћаја на јавни пут у случају обављања радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавног пута.

Саобраћајна полиција је субјект безбедности саобраћаја доминантно препознат као носилац активности на локалном нивоу у области безбедности саобраћаја и надлежности саобраћајне полиције су јасно дефинисане Законом о безбедности саобраћаја на путевима.

Најважнији послови саобраћајне полиције су:

- Непосредна контрола и интервентно регулисање саобраћаја;
- Управни послови безбедности саобраћаја;



- Праћење и унапређење прописа у безбедности саобраћаја;
- Обрада и расветљавање саобраћајних прекршаја и саобраћајних незгода;
- Инспекцијско технички послови безбедности саобраћаја;
- Превентивно пропагандни послови безбедности саобраћаја;
- Остали послови безбедности саобраћаја.

Здравствене установе учествују у сталном праћењу здравственог стања возача, врше збрињавање и лечење повређених у саобраћајним незгодама, врше анализе крви и других телесних течности на присуство алкохола и психоактивних супстанци и обављају друге активности у складу са законом.

Установе образовања и васпитања, представљају један од најзначајнијих субјеката који доприноси унапређењу знања, ставова, вештина и понашања учесника у саобраћају. Образовање и васпитање генерација о исправном понашању у саобраћају је кључна улога ових институција а ефекти оваквих активности су трајног карактера.

Невладине организације и удружења грађана (невладине 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 органима и осталим субјектима у систему управљања безбедношћу саобраћаја тако што јавно критикују рад субјеката безбедности саобраћаја и указују на пропусте и недостатке. Могу спроводити и конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја.



Средства јавног информисања

- Медији имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења. С обзиром на распрострањеност и доступност, медији омогућавају примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији. На основу досадашњег искуства примећено је да су медији у Републици Србији знатно утицали на смањење броја погинулих учесника у саобраћају.



Привреда би требало да препозна свој интерес у унапређивању безбедности саобраћаја а посебно директно заинтересовани привредни субјекти. Спровођење стратешких докумената о безбедности саобраћаја на нивоу привредних субјеката доприноси унапређењу укупне безбедности саобраћаја.

Сви други наведени субјекти безбедности саобраћаја имају своју одговарајућу улогу у процесу унапређења безбедности саобраћаја. У складу са националном Стратегијом, „сваки субјекат безбедности саобраћаја треба да дефинише циљеве у оквиру свог делокруга послова, као и показатеље достизања циљева“.

За успешно управљање саобраћајем и безбедношћу саобраћаја, мора постојати подршка и сарадња свих субјеката који су надлежни за област саобраћаја, на националном нивоу, пре свега министарства надлежног за послове саобраћаја, полиције, Агенције за безбедност саобраћаја, ЈП „Путеви Србије“, као и осталих субјеката укључених у спровођење мера и активности на унапређењу безбедности саобраћаја дефинисаних стратегијом и другим правним, стратешким и планским документима, на локалном нивоу.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Рад локалног савета за безбедност саобраћаја, надлежних инспекцијских и других градских органа, као и постојање локалног фонда за саобраћаја, од суштинског је значаја за спровођење стратегије безбедности саобраћаја. У том циљу, потребно је континуирано јачање постојећих институционалних капацитета, као и увођење нових, како би се допринело већем нивоу безбедности саобраћаја на територији ЈЛС.

Препознати све чиниоце безбедности саобраћаја на локалу, као директне и непосредне чиниоце локалног система безбедности саобраћаја, али и на доследан начин препознати и описати и друге националне и-или међународне чиниоце који својим деловањем доприносе унапређењу система безбедности саобраћаја у оквиру предметне локалне самоуправе.



9 СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА

Праћење стања безбедности саобраћаја је важан сегмент управљања безбедношћу саобраћаја. Предуслов за управљање безбедношћу саобраћаја на оптималан и одржив начин је константно анализирање постојећег стања, дефинисање жељеног стања и предузимање оптималних управљачких мера и активности које ће постојеће стање што више приближити жељеном. Поред праћење постојећег стања као важан део иде и извештавање о стању безбедности саобраћаја, које је као обавеза препознато и у Закону о безбедности саобраћаја на путевима.

Важећим Правилником о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима дефинисана је обавезе Савета да прати стање безбедности саобраћаја, односно да континуирано анализира стање безбедности саобраћаја, анализира показатеље безбедности саобраћаја (индикаторе) и ставове учесника у саобраћају на подручју јединице локалне самоуправе и на седницама савета предлаже одређене мере и активности. Приликом предлагања мера и активности, чланови савета треба да препознају угрожене категорије учесника у саобраћају и активности усмере на унапређење безбедности најугроженијих категорија учесника у саобраћају. Савет треба да сагледава и оцењује проблеме безбедности саобраћаја са прецизним одређивањем надлежности субјеката који делују у систему безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе.



Истим Правилником је прописано и извештавање о стању безбедности саобраћаја на путевима, као саставном делу праћења стања безбедности саобраћаја на путевима на подручју јединице локалне самоуправе.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

Савет за безбедност саобраћаја подноси извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима надлежном органу најмање два пута годишње. Законом о безбедности саобраћаја на путевима је дефинисано да надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе, подноси скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на својој територији најмање двапут годишње.

Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима треба да укаже на тренутно стање безбедности саобраћаја на подручју јединице локалне самоуправе са јасно издвојеним проблемима, најважнијим реализованим активностима и активностима које је потребно реализовати у наредном периоду са циљем унапређења безбедности саобраћаја на путевима.

Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима треба да садржи следеће делове, односно податке:

- уводни део, са кратким описом стања безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе,
- поређење стања безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе са истим периодом у претходних пет година (број саобраћајних незгода, последице саобраћајних незгода, односно број тешких телесних повреда, лакших телесних повреда и погинулих лица, вредности јавног и саобраћајног ризика, процентуална угроженост категорија учесника у саобраћају и сл.),
- основне показатеље стања безбедности саобраћаја: најугроженије категорије учесника у саобраћају (пешаци, бициклисти, путници и возачи аутомобила и сл.), расподелу саобраћајних незгода по месецима, данима и часовима, просторну расподелу саобраћајних незгода у односу на државне путеве и улице, као и просторну анализу у односу на конкретне деонице и улице где се догађају саобраћајне незгоде,
- кратак извештај о последњим доступним подацима о понашању учесника у саобраћају на подручју јединице локалне самоуправе, односно полицијске управе,
- праћење достизања претходно дефинисаних циљева (циљеви у складу са стратегијом безбедности саобраћаја јединице



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, односно националном стратегијом уколико друга није донета),

- кратак преглед најважнијих активности и мера које су предузете у претходном периоду са прегледом утрошених финансијских средстава и активности које је потребно реализовати у будућем периоду са циљем унапређења безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе,
- закључни део са сумирањем најважнијих проблема у безбедности саобраћаја на путевима.

Савет поред праћење стања безбедности саобраћаја припрема и Извештај о реализацији планираних активности. Овај извештај садржи податке о спроведеним мерама и активностима, као и утрошку финансијских средстава за реализацију истих у оквиру кључних области рада дефинисаних Програмом.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

10 ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

На основу доступних података, а у складу са позитивном правном регулативом извршена је процена расположивих финансијских средстава која су неопходна за реализацију мера и активности дефинисаних акционим планом.

У табели је приказан распоред финансијских средстава према стубовима деловања, односно према посебним циљевима Стратегије Града Крагујевца. Укупна процењена вредност финансијских средстава за овај трогодишњи период је 289.900.000 динара.

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА посебни циљеви:	ГОДИНА			УКУПНО
	2024	2025	2026	
ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	1.5	5.3	3.8	10.6
БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ	9.8	64.3	64.3	138.4
БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	0.5	5.8	5.8	12.1
БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	24.8	53.6	52	130.4
АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	2.4	2.6	2.4	7.4
УКУПНО	39	131.6	128.3	298.9



Слика 27 Распредела финансијских средстава потребних за спровођење Стратегије, према посебним циљевима у %



Град Крагујевац

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

11 ЗАВРШНА ОДРЕДБА И ПРОЦЕС ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ

Чланом 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023), дефинисано је да Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Акционим планом.

Доношењем СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2023 ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ ЗА 2023. ДО 2025. ГОДИНЕ са пратећим Акционим планом за прве три године спровођења Стратегије, стекли су се услови за доношење стратегија и годишњих планова безбедности саобраћаја на путевима на подручјима свих јединица локалних самоуправа у Републици Србији.

Савет за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима града Крагујевца је у Програму за 2024. годину у области Научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја, планирао Активност Израде стратегије безбедности саобраћаја на путевима града Крагујевца.

У складу са претходним Градска управа града Крагујевца је расписала набавку и уговорула израду услуге израде Стратегије безбедности саобраћаја на путевима града Крагујевца.

Након доставе предметног стратешког документа од стране извршиоца исти ће бити прослеђен Скупштини града Крагујевца на доношење, а све у складу са горе наведеним чланом Закона о безбедности саобраћаја на путевима.



12 РЕФЕРЕНЦЕ И ЛИТЕРАТУРА

- [1] Агенција за безбедност саобраћаја (2024). Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2022. години. https://www.abs.gov.rs/static/uploads/14458_statisticki-izvestaj-o-stanju-bezbednosti-saobracaja-u-republici-srbiji-za-2022.-godinu.pdf (преузето: октобар 2024.)
- [2] Benoit Matsha-Carpentier/ IFRC (1998). The World Disaster Report, <https://www.ifrc.org/sites/default/files/WDR-2014.pdf>, (октобар 2024.)
- [3] Липовац, К. Д. Јовановић и М. Нешић (2019). Основе безбедности саобраћаја, Криминалистичко полицијски универзитет, Београд.
- [4] Baljonet P.E., Benjamin T., Huguenin R.D., Wittink R.D. (1994) SARTRE: Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe
- [5] Lipovac, K. Ross, A. and Tesic, M. (2014). Road safety management at the national level: the case study of the Republic of Srpska and Serbia. ICTTE, 27-28 November 2014, Belgrade.
- [6] Петровић, Д. Вујанић, М. и Красић, П. Улога локалних стратегија безбедности саобраћаја у систему управљања безбедношћу саобраћаја, 13th International Conference "Road Safety in Local Community" Serbia, Копаоник, Хотел Краљеви Чардаци, 2018. (преузето: октобар 2024.)
- [7] Петровић, Д. Војиновић И. Трајковић, И. Значај стратегије безбедности саобраћаја за успостављање система управљања – анализа примера Град Ниш, 14th International Conference "Road Safety in Local Community" Serbia, Копаоник, Хотел Краљеви Чардаци, 2019. (преузето: октобар 2024.)
- [8] Петровић, Д. др Кукић, Д. Приручник за унапређење безбедности путева са предлогом мера и могућностима локалног управљач пута и земљишта за смањење утицаја пута и путне околине на настанак саобраћајних незгода, Агенција за безбедност саобраћаја, 2016. године (преузето: октобар 2024.)
- [9] Извештај о анкети у земљама Западног Балкана, Improving the Traffic Safety in the Western Balkan Countries through Curriculum Innovation and Development of Undergraduate and Master Studies, 2019. године



- [10] Transportation research board, Washington DC.
<https://nap.nationalacademies.org/catalog/27804/tackling-the-road-safety-crisis-saving-lives-through-research-and>
- [11] Handbook on the external costs of transport, Version 2019 – 1.1, Luxembourg: Publications Office of the EU, 2020. https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2021/03/CE_Delft_4K83_Handbook_on_the_external_costs_of_transport_Final.pdf (преузето, октобар 2024.).
- [12] European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, Next steps towards 'Vision Zero' – EU road safety policy framework 2021-2030, Publications Office, 2020,
<https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271><https://data.europa.eu/doi/10.2832/261629>, (преузето октобар 2024.).
- [13] Transport Community: Road Safety Action Plan for Western Balkan, <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2020/04/Road-Safety-Action-Plan.pdf>, (преузето, октобар 2024.).
- [14] WHO Global status report on road safety, <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>, (преузето октобар 2024.).
- [15] PIARC: Road safety management - Safe system – scientific safety principles and their application, <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management-safe-system-approach/safe-system-principles>, (преузето октобар 2024.).
- [16] Републички завод за статистику (2024). Трендови – Модел макроекономских пројекција за тестирање дугорочне одрживости дуга и перформанси раста 2019–2030. (ISSN 1820-1148), Београд, Република Србија, <https://publikacije.stat.gov.rs/G2019/Pdf/G20198006.pdf> (преузето октобар 2024.).
- [17] World Health Organization (WHO), First Global Ministerial Conference on road safety (http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html), (преузето октобар 2024.).
- [18] World Health Organization (WHO), Decade of Action for Road Safety 2011-2020 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/decade_booklet/en/index.html), (преузето октобар 2024.).
- [19] Global Alliance of NGOs for Road Safety, The second Decade of Action for Road Safety 2021-2030, <https://www.roadafetyngos.org/about/about-road->



safety/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030/#:~:text=The%20second%20Decade%20of%20Action,injuries%20by%2050%25%20by%202030.(преузето октобар 2024.).

- [20] World Health Organization (WHO), Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> (преузето октобар 2024.).
- [21] Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за период од 2023. до 2025. године, "Службени гласник РС", 84/2023, преузето октобар 2024.
- [22] Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Подаци о стању безбедности саобраћаја на нивоу Локалних самоуправа и Полицијских управа, Анализе стања безбедности саобраћаја за период од 2018. до 2022. године, по локалним самоуправама, (преузето октобар 2024.).
- [23] Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Подаци о стању безбедности саобраћаја на нивоу Локалних самоуправа и Полицијских управа Индикатори безбедности саобраћаја за 2023. годину, по локалним самоуправама, (преузето октобар 2024.).
- [24] Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Подаци о стању безбедности саобраћаја на нивоу Локалних самоуправа и Полицијских управа Индикатори безбедности саобраћаја за 2023. годину, по локалним самоуправама, (преузето октобар 2024.).
- [25] Правилник о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима, "Службени гласник РС", број 16 од 1. марта 2024. (преузето октобар 2024.).
- [26] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023) (преузето октобар 2024.). (преузето октобар 2024.).
- [27] Закон о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018, 95/2018 - др. закон и 92/2023 - др. закон) (преузето октобар 2024.).
- [28] Правилник о саобраћајној сигнализацији, ("Сл. гласник РС", бр. 85/2017, 14/2021 и 21/2024) (преузето октобар 2024.).
- [29] Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, прегледни Извештаји, <https://www.abs.gov.rs/rs/pregledni-izvestaji>, (преузето октобар 2024.).



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Град Крагујевац

¹ Подаци преузети са сајта агенције за безбедност саобраћаја, <https://bazaabs.abs.gov.rs/smartPortal/indikator>, новембар 2024. године


Списак преузетих слика:

<https://www.zdravlje.org.rs/index.php/aktuelne-vesti/995-dekada-akcije-bezbednost-na-putevima-2021>
<https://www.birigroup.co.uk/blog/what-is-traffic-safety>
<https://www.transportation.gov/NR55/SafeSystem>
<https://24sedam.rs/hronika/vesti/163469/u-srbiji-za-cetiri-godine-ukradeno-i-osteceno-sao-bracajnih-znakova-u-vrednosti-od-preko-milion-evra-ko-to-radi-vest>
<https://www.abs.gov.rs/>
<https://www.dw.com/sr/penzioneri-za-vplanom-da-li-ih-treba-redovno-testirati>
<https://homepage.rs/blog/sta-nije-strategija>
<https://balkansmedia.org/ba/>
<https://alkacapital.rs/sta-su-finansijske>
<http://www.arhiva.eastu.edu.rs/index.php/>
<https://forskenarodne.com/sigurne-staze>
<https://trafficsafetyqa.com/blog>
<https://sao-bracajne-znake.co.rs>
<https://sdg.indikator.rs>
<https://filmmalinga>
<https://marketingmreza.rs>
<https://mediator.com/qodisii-izvestaj>
<https://visionzeronetwork.org/>
<https://biznis.rs/>
<https://www.nuvisionautoglass.com>
<https://the.evidencejournals.com>
<http://penzioneri.me/2018/>
<https://rtk.co.rs/kragujevac>
<https://www.makic.net/>
<https://pcpress.rs/standardi>



АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБАРЋАЈА

ДЕЦЕМБАР 2024. ГОДИНЕ



ИМПРЕСУМ

НАЗИВ ПРОЈЕКТА:

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА са АКЦИОНИМ ПЛАНОМ

НАРУЧИЛАЦ:

Град КРАГУЈЕВАЦ
Градска управа за комуналне послове



ИЗВРШИЛАЦ:

Signo d.o.o.



АУТОРИ ПРОЈЕКТА:

Срђан Вуковић, дипломирани инжењер саобраћаја

ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА:

новембар - децембар 2024. године

Крагујевац, 2024. године



АКЦИОНИ ПЛАН
БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2026. године

Град Крагујевац

САДРЖАЈ

1	УВОД.....	2
2	УЛОГА АКЦИОНОГ ПЛАНА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	4
2.1	СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА.....	5
2.2	БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ	7
2.3	БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА	7
2.4	БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ	8
2.5	ДЕЛОВАЊЕ НАКОН НЕЗГОДЕ	8
3	МОДЕЛ АКЦИОНОГ ПЛАНА.....	9
4	РЕФЕРЕНЦЕ И ЛИТЕРАТУРА	13



1 УВОД

Стратегија безбедности саобраћаја ЈЛС за период од 2024. до 2030. године је најважнији стратешки документ из области безбедности саобраћаја којим су дефинисане смернице и приоритети на које се треба фокусирати како би се остварили стратешки дефинисани циљеви на локалном нивоу у овој области. Стратегија безбедности саобраћаја јасно препознаје приоритетне области на које је потребно усмерити мере и активности, узимајући у обзир стање безбедности саобраћаја на локалном нивоу, као и националну стратегију.

Важећим Законом о безбедности саобраћаја на путевима, прописано је да Скупштине јединице локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Акционим планом. Акциони план безбедности саобраћаја локалних самоуправа је документ који својим садржајем подржава локалну стратегију и јасно трасира мере које је неопходно спровести у процесу достизања дефинисаних циљева.

Законом о безбедности саобраћаја је уређено је да Влада доноси Националну стратегију безбедности саобраћаја на путевима и овај документ садржи најзначајнија обележја постојећег стања безбедности саобраћаја, визију, дугорочне и краткорочне циљеве, кључне области рада и рокове за доношење одговарајућег акционог плана. На основу Националне стратегије, предвиђено је да Влада доноси и Акциони план безбедности саобраћаја на путевима, за период од најмање једне године, који треба да садржи нарочито: мере и активности у оквиру кључних области рада, одговорне субјекте, рокове и финансијска средства у кључним областима рада.

У складу са Законом донета је и прва Национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима и то за период од 2015. до 2020. године, заједно са пратећим акционим планом. Овој постао иницијални стратешки документ безбедности саобраћаја, који је иницирао и покретање локалних стратегија безбедности саобраћаја. Законски и стратешки оквир предвидео је „спуштање“ низа надлежности и активности на рад локалних тела за безбедност саобраћаја, а основа за концепт и приступ препозната је кроз локалне стратегије безбедности саобраћаја.

Прва Национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период 2015. до 2020. година, установила је врло изазовне циљеви и то:

- 1) да у саобраћају нема погинуле деце од 2020. године;



2) да се преполове годишњи број погинулих, број тешко повређене деце, број тешко повређених лица у 2020. години и

3) да се преполове укупни, годишњи друштвено - економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, у односу на 2011. годину.

Циљ сваке стратегије усмерен је на смањење страдања у саобраћају, 2015. године процењено је било да ће реализацијом мера из прве националне стратегије у току 5 година бити спасен 2.121 живот, односно смањен број тешко повређених за 9.528 лица и тиме остварена укупна уштеда од најмање 926,6 милиона евра.

Резултати деловања система безбедности саобраћаја у оквиру прве националне стратегије огледају се само у делимичном остварењу ових дефинисаних циљева. Након 8 година, можемо закључити да је највећи ефекат стратегије остварен на успостављању система управљања безбедношћу саобраћаја, реформисана је структура Тела за координацију послова безбедности саобраћаја Владе Републике Србије, Агенција је ојачана у институционалном смислу, док је број успостављених градских – општинских тела за координацију послова безбедности саобраћаја достигао 140. Ипак, прва Национална стратегија открила је и недостатке у систему који се првенствено огледају кроз недоследно спровођење финансирања безбедности саобраћаја, слабу организацију и управљање безбедношћу саобраћаја, недовољну свест доносиоца одлука о улагању у безбедност саобраћаја, системски недостатак одрживог планирања изградње и јачања капацитета субјеката у области безбедности саобраћаја, недовољну посвећеност појединаца и појединих субјеката итд.



2 УЛОГА АКЦИОНОГ ПЛАНА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Стратегија безбедности саобраћаја ЈЛС за период од 2024. до 2030. године је централни стратешки документ ове области којим су дефинисане смернице и приоритети на које се треба фокусирати како би се остварили стратешки дефинисани циљеви. Период који је обухваћен Стратегијом усмерен је на развој система безбедности саобраћаја, деловање кроз системске мере и координацију свих кључних институција безбедности саобраћаја.

Стратегија препознаје циљеве, дефинисане кроз директне и индиректне показатеље безбедности саобраћаја до којих у овом периоду треба циљано досегнути. Међутим, у позадини стратешког документа се налази и велики број изазова, подциљева које треба остварити, а без чијег постигнућа систем безбедности саобраћаја не може остварити ефикасан допринос унапређењу безбедности саобраћаја. Ови изазови могу се препознати у раду подсистема безбедности саобраћаја у институцијама ЈЛС, кадровског капацитета ових институција као и капацитета институција и компанија које су ангажоване за поједине активности. Свака мера и активност која се реализује и покрене је организација за себе, систем који мора да има јасан циљ, задатке, процес који треба да се прати и усмерава, а чији ефекат треба да буде мерљив током дужег периода након реализације.

Акциони план безбедности саобраћаја је документ који произилази из Стратегије. Акциони план је повезан са структуром Стратегије и усмерен на њене циљеве и изазове, а манифестован кроз конкретне мере и активности које треба реализовати.

Акциони план пружа систематизован преглед мера и активности, уз јасно дефинисање носилаца активности, као и институцију безбедности саобраћаја која је кључни носилац појединих активности.

Агенција за безбедност саобраћаја је у име Републике Србије потписала Декларацију о заједничком спровођењу Глобалног плана Деценије акције за безбедности на путевима 2021-2030. године коју су потписана и од стране водећих субјеката безбедности саобраћаја из земаља региона. Ова декларација је одговор на проглашење Друге Деценије акције за безбедност на путевима у периоду од 2021. до 2030. године, од стране Генералне скупштине Уједињених нација. На овај начин је и званично Република Србија ушла у ред земаља које ће се и у овом периоду енергично и стручно борити са нарастајућим изазовима у области безбедности саобраћаја.



АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2026. године

Град Крагујевац

Кључни проблеми безбедности саобраћаја препознати на националном нову су систематизовани кроз пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја, и то: Систем управљања безбедношћу саобраћаја, Безбедни путеви, Безбедна возила, Безбедни учесници у саобраћају и Деловање након саобраћајне незгоде.

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

Слика 1. Стубови безбедности саобраћаја, Поглавља Стратегије безбедности саобраћаја

2.1 СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Систем безбедности саобраћаја у Републици Србији обухвата стратешки, правни и институционални оквир, као и механизме финансирања и комуникације.

2.1.1 СТРАТЕШКИ ОКВИР

У претходном периоду, усвојени су значајни стратешки документи на глобалном, регионалном и националном нивоу. ЗоБС (Закон о безбедности саобраћаја) налаже да све јединице локалних самоуправа припреме и спровode локалне стратегије, али само 20% ЈЛС је до сада то учинило. Примена ових докумената није систематски праћена, а недостатак одговорних институција отежава анализу резултата.

2.1.2 ПРАВНИ ОКВИР

Систем безбедности је уређен Уставом и низом закона, укључујући ЗоБС, ЗоПут, и ЗоПрек. Иако ЗоБС дефинише важне инструменте за управљање безбедношћу, неки од њих, попут стратешког управљања и редовног извештавања, нису у потпуности примењени. Такође, постоје проблеми у



усаглашавању прописа из различитих области, што отежава интегрисани приступ безбедности.

Специфичност периода у којем се усваја Стратегија ове локалне самоуправе, као и Акциони план који је прати је да се управо у овом периоду интензивно ради на изради нових законских докумената, односно Закона о безбедности саобраћаја на путевима и Закона о путевима, који се тренутно налазе у фази финалних предлога. Очекивања су да се нови законски документи својим садржајем усмере као значајна подршка систему безбедности саобраћаја и тиме оствари иницијални ефекат на достизање стратешки дефинисаних циљева безбедности саобраћаја.

2.1.3 ФИНАНСИЈСКИ ОКВИР

Финансирање безбедности саобраћаја је прописано, али постоје недостаци у примени. ЗобС и ЗобуС не предвиђају довољне механизме за коришћење средстава, а јединице локалне самоуправе често не користе наменска средства. Део новчаних казни за прекршаје не иде у финансирање безбедности, што додатно компликује ситуацију.

2.1.4 ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОКВИР

Основе система дефинише ЗобС, а важни субјекти су надлежни државни органи, локалне самоуправе и приватни сектор. Тело за координацију послова безбедности саобраћаја игра кључну улогу у осигуравању координације и сарадње. Међутим, недостатак капацитета и мотивације код појединих актера представља велики изазов.

2.1.5 КОНКУРЕНЦИЈА И КООРДИНАЦИЈА

Безбедност саобраћаја често није препозната као приоритет у односу на друга друштвена питања. Потребно је побољшати комуникацију и координацију између свих релевантних субјеката, као и укључити јавност у процесе доношења одлука. Искрена политичка подршка и доследна примена прописа су кључни за унапређење система безбедности саобраћаја у Србији.



2.2 БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ

Република Србија располаже развијеном мрежом путева дужине преко 40.000 km. Управљање безбедношћу путева је подељено између државних и општинских управљача, при чему око 20% државних путева пролази кроз насеља. За постизање високог нивоа безбедности неопходно је усагласити националне прописе са европским директивама (2008/96EC и 2019/1936EC).

Закон о путевима из 2018. године и правилници из 2019. године увели су алате за унапређење безбедности, али примене ових алата је нерегуларна. Од 2021. године започело је лиценцирање ревизора безбедности, али недоследна примена правних аката и недостатак независних процена у општинама спречавају побољшање безбедности.

Присутан је проблем недовољног капацитета и броја запослених у органима надлежним за безбедност путева. Честе су ситуације небезбедних путева због неадекватног одржавања и недостатка надзора. Подаци указују на високе проценате утицаја путева на настанак саобраћајних незгода, посебно у Београду.

На железничкој мрежи постоји велики број прелаз пута преко пруге. Проблеми као што су близина прелаза и недостатак знања о заштитним системима доприносе ризичним ситуацијама.

Недоследност у финансирању унапређење безбедности путне инфраструктуре и недостатак планирања савремених система за управљање представљају додатне изазове. Обезбеђење стабилног финансирања је кључно за побољшање безбедности путева у будућности.

2.3 БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА

Просечна старост возила указује на ограничену примену нових технологија, што је последица слабе куповне моћи становништва. Провера техничке исправности возила пре пуштања у саобраћај и редовни технички прегледи значајно су унапређени у последњих пет година, али је проблем и даље присутан због застарелих возила и ниске техничке културе одржавања.

Држава има ограничене могућности за обнову возног парка, иако су уведене субвенције за еколошки напредна возила. Очекивања су да ће до 2030. године број возила у Србији достићи 3 милиона, а ако се не предузму мере, просечна старост возила могла би порасти на 20 година.



2.4 БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ

Фактор „човек“ има пресудан утицај на безбедност саобраћаја, те је кључно усмерити мере и активности ка унапређењу понашања учесника у саобраћају. Истраживања указују на позитиван тренд побољшања понашања, као што су већа употреба заштитних система и смањење прекорачења брзине, али резултати су и даље далеко од најразвијенијих земаља Европе.

Искуства показују да је за унапређење понашања неопходна комбинација образовања, васпитања, кампања и репресивних мера. Преношење знања и развој позитивних ставова, уз примену казних мера, кључно је за формирање одговорних учесника у саобраћају.

Унапређење законске регулативе у последњем периоду, као што су закони о безбедности у саобраћају, радном времену посада и тахографима, допринело је безбедности, али нови изазови, попут микромобилности и вожње под утицајем алкохола, захтевају додатне мере. Недостатак ефективних мера за елиминацију повратника у вожњи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци указује на потребу за социјализацијом и лечењем таквих возача.

Истраживања показују недостатак знања и вештина код младих и деце. Локалне самоуправе су почеле имплементацију система за аутоматску детекцију прекршаја, што је повећало ризик од идентификације и санкционисања прекршаја. Потребно је подржати њихову иницијативу за даље ширење ових система. Употреба друштвеног маркетинга и кампања ради унапређења знања и понашања није довољно искоришћена, због недовољне координације и друштвене подршке.

2.5 ДЕЛОВАЊЕ НАКОН НЕЗГОДЕ

Хитне службе које делују након саобраћајне незгоде обухватају полицију, ватрогасно-спасилачке јединице (ВСЈ), преболничку и болничку хиту медицинску помоћ (ПХМП и БХМП). Полиција и ВСЈ су централизоване службе под Министарством унутрашњих послова, док ПХМП пружају специјализовани заводи и домови здравља организовани на територијалном принципу.

Уочено је да републичком нивоу не постоји јединствена база података о временима одзива, а постојећи систем евидентирања ослања се на ручне уносе од стране лекара. Размена информација међу службама је веома слаба због недостатка савремених система комуникације и усклађених процедура, што се посебно истиче у случајевима масовних саобраћајних незгода.



3 МОДЕЛ АКЦИОНОГ ПЛАНА

Модел Акционог плана безбедности саобраћаја ЈЛС приказан је на дијаграму. Моделе на дијаграму приказује повезаност Националне стратегије и Акционог плана са локалним стратешким документима безбедности саобраћаја, кроз препознате циљеве, односно мере безбедности саобраћаја.

Важећом Националном стратегијом дефинисани су циљеви које је потребно остварити. Стратегијом је дефинисан општи циљ до ког води пет посебних циљева.

Сваки посебан циљ испуњава се реализацијом дефинисаних МЕРА и то кроз конкретне АКТИВНОСТИ предвиђене Акционом планом ЈЛС.

Општи циљ је дефинисан Националном стратегијом, а његово достизање разрађено је кроз постизање посебних циљева. Општи циљ се са националног нивоа пресликава на локални ниво, уз адаптацију на специфичности окружења конкретне локалне самоуправе. Остваривање општег циља на националном нивоу је могуће само уколико се поред мера на националном нивоу, на овај циљ делује и адекватним мерама на локалу.

Посебни циљеви су смислено и организационо повезани са општим циљем, а сваки општи циљ је разрађен кроз посебне циљеве. Посебан циљ је дефинисан на Националном нивоу, Стратегијом, али треба бити рефлектован и на дефинисање циљева на нивоу локалне самоуправе. Национални Акциони план безбедности саобраћаја је дефинисао категорије посебних циљева, а на локалним стратешким документима је да препознају могућности за деловање на националне посебне циљеве.

Категорија мера описује сваки посебан циљ и препознаје се као утицај који треба да се обезбеди на националном нивоу, кроз суму деловања свих локалних самоуправа, на постизање посебног циља. Као и посебан циљ, категорија мере је препозната националним акционим планом, а на локалним стратешким документима је одабир начина модификација и адаптације ових мера у складу са локалним условима и специфичностима.



Слика 2. Блок дијаграм, модел дефинисања циљева

Активност представља конкретизовану меру и разложену на активности које је потребно спровести у пракси. Свака мера се описује низом активности, а одабир и организација активности је уступљена јединицама локалних самоуправа и то на начин да активности могу бити одабране потпуно самостално, али уз јасну повезаност са мером, односно посебним циљем. Активност треба да буде дефинисана тако да својим садржајем, временом реализације и координацијом са другим мерама оствари максималан ефекат и допринос остварењу пуне ефикасности мере на коју се односи. Управо активности одређује локална самоуправа кроз Акциони план, али тако да у обзир узме све локалне специфичности и проблеме безбедности саобраћаја структуриране и повезане са националним циљевима.

Општи циљ:

- смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030 године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године

Посебни циљеви:

- Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују



АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2026. године

Град Крагујевац

- Планирање, пројектовање, изградња и одржавање путева, тако да се најмање 75% путовања обавља путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја, у складу са приступом безбедног система и захтевима аутономних возила
- Просечна старост путничких и комерцијалних моторних возила у саобраћају испод 14 година
- Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја
- Систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност медицинског опоравка повређених у саобраћајним незгодама

Акционим планом за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима ЈЛС је одређен низ ПОДАКТИВНОСТИ у оквиру сваке дефинисане АКТИВНОСТИ и припадајуће МЕРЕ из Националног Акционог плана. Такође је директно препознат Орган ЈЛС који спроводи ПОДАКТИВНОСТ, партнери у спровођењу ПОДАКТИВНОСТИ, извори финансирања и укупна процењена финансијска средства потребна за реализацију сваке појединачне ПОДАКТИВНОСТИ.



Акционим планом ЈЛС за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима ЈЛС биће планиране искључиво подактивности у оквиру дефинисаних активности, мера, посебних циљева и на крају општег циља, националног акционог плана (акциони план безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2025. године)

Подактивности које су предвиђене овим Акционим планом реализоваће институције ЈЛС, привредни субјекти, организације цивилног друштва и други.

Одређени носиоци за сваку подактивност појединачно. Носиоци активности су најодговорнији за покретање и реализацију подактивности. Они ће, у складу са акционим планом, планирати и благовремено покретати све субјекте који су укључени у реализацију активности, обезбеђивати предуслове за успешну реализацију, реализовати подактивност, пратити реализацију и извештавати о резултатима. Кад-год је то



АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2026. године

Град Крагујевац

примерено врсти подактивности, а посебно када је то предвиђено акционим планом, носилац подактивности ће у реализацију, благовремено укључивати друге субјекте и старати се о доброј комуникацији, сарадњи и усаглашеном деловању (унапређивати комуникацију, координацију и кооперацију).

Други субјекти који могу помоћи успешној реализацији мера и активности, а посебно они чије учешће је предвиђено акционим планом, учествоваће у реализацији, у складу са својим надлежностима, облашћу деловања и могућностима, а све у циљу што успешније реализације и достизања стратешких циљева безбедности саобраћаја. При томе ће носилац активности и сви укључени субјекти радити у складу са принципима безбедног система и другим принципима на којима се темељи Стратегија и Акциони план.

Период који је обухваћен Акционим планом усмерен је на развој система безбедности саобраћаја, деловање кроз системске мере и координацију свих кључних институција безбедности саобраћаја.

Акциони план безбедности саобраћаја је документ који произилази из Стратегије. Акциони план је повезан са структуром Стратегије и усмерен на њене циљеве и изазове, а манифестован кроз конкретне подактивности које треба реализовати.



4 РЕФЕРЕНЦЕ И ЛИТЕРАТУРА

- [1] Агенција за безбедност саобраћаја (2024). Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2022. години. https://www.abs.gov.rs/static/uploads/14458_statisticki-izvestaj-o-stanju-bezbednosti-saobracaja-u-republici-srbiji-za-2022-godinu.pdf (преузето: октобар 2024.)
- [2] Benoit Matsha-Carpentier/ IFRC (1998). The World Disaster Report. <https://www.ifrc.org/sites/default/files/WDR-2014.pdf>. (октобар 2024.)
- [3] Липовац, К. Д. Јовановић и М. Нешић (2019). Основе безбедности саобраћаја, Криминалистичко полицијски универзитет, Београд.
- [4] Lipovac, K. Ross, A. and Tesic, M. (2014). Road safety management at the national level: the case study of the Republic of Srpska and Serbia. ICTTE, 27-28 November 2014, Belgrade.
- [5] Петровић, Д. Вујанић, М. и Красић, П. Улога локалних стратегија безбедности саобраћаја у систему управљања безбедношћу саобраћаја, 13th International Conference "Road Safety in Local Community" Serbia, Копаоник, Хотел Краљеви Чардаци, 2018. (преузето: октобар 2024.)
- [6] Петровић, Д. Војиновић И. Трајковић, И. Значај стратегије безбедности саобраћаја за успостављање система управљања – анализа примера Град Ниш, 14th International Conference "Road Safety in Local Community" Serbia, Копаоник, Хотел Краљеви Чардаци, 2019. (преузето: октобар 2024.)
- [7] Петровић, Д. др Кукић, Д. Приручник за унапређење безбедности путева са предлогом мера и могућностима локалног управљач пута и земљишта за смањење утицаја пута и путне околине на настанак саобраћајних незгода, Агенција за безбедност саобраћаја, 2016. године (преузето: октобар 2024.)
- [8] Transportation research board, Washington DC <https://nap.nationalacademies.org/catalog/27804/tackling-the-road-safety-crisis-saving-lives-through-research-and>
- [9] Handbook on the external costs of transport, Version 2019 – 1.1, Luxembourg: Publications Office of the EU, 2020. https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2021/03/CE_Delft_4K83_Handbook_on_the_external_costs_of_transport_Final.pdf (преузето: октобар 2024.)
- [10] European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport. Next steps towards 'Vision Zero' – EU road safety policy framework 2021-2030, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271https://data.europa.eu/doi/10.2832/261629>, (преузето октобар 2024.).



АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2026. године

Град Крагујевац

- [11] Transport Community: Road Safety Action Plan for Western Balkan, <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2020/04/Road-Safety-Action-Plan.pdf>, (преузето октобар 2024.).
- [12] WHO Global status report on road safety, <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>, (преузето октобар 2024.).
- [13] PIARC: Road safety management - Safe system – scientific safety principles and their application, <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management-safe-system-approach/safe-system-principles>, (преузето октобар 2024.).
- [14] Републички завод за статистику (2024). Трендови – Модел макроекономских пројекција за тестирање дугорочне одрживости дуга и перформанси раста 2019–2030. (ISSN 1820-1148), Београд, Република Србија. <https://publikacije.stat.gov.rs/G2019/Pdf/G20198006.pdf> (преузето октобар 2024.).
- [15] World Health Organization (WHO), First Global Ministerial Conference on road safety (http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html), (преузето октобар 2024.).
- [16] World Health Organization (WHO), Decade of Action for Road Safety 2011-2020 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/decade_booklet/en/index.html), (преузето октобар 2024.).
- [17] Global Alliance of NGOs for Road Safety, The second Decade of Action for Road Safety 2021-2030, <https://www.roadafetyngos.org/about/about-road-safety/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030/#:~:text=The%20second%20Decade%20of%20Action,injuries%20by%2050%25%20by%202030>, (преузето октобар 2024.).
- [18] World Health Organization (WHO), Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030, <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> (преузето октобар 2024.).
- [19] Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за период од 2023. до 2025. године, "Службени гласник РС", 84/2023, преузето октобар 2024.
- [20] Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Подаци о стању безбедности саобраћаја на нивоу Локалних самоуправа и Полицијских управа, Анализе стања безбедности саобраћаја за период од 2018. до 2022. године, по локалним самоуправама, (преузето октобар 2024.).



АКЦИОНИ ПЛАН
БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2026. године

Град Крагујевац

- [21] Агенција за Безбедност саобраћаја Републике Србије, Подаци о стању безбедности саобраћаја на нивоу Локалних самоуправа и Полицијских управа Индикатори безбедности саобраћаја за 2023. годину, по локалним самоуправама, (преузето октобар 2024.).
- [22] Агенција за Безбедност саобраћаја Републике Србије, Подаци о стању безбедности саобраћаја на нивоу Локалних самоуправа и Полицијских управа Индикатори безбедности саобраћаја за 2023. годину, по локалним самоуправама, (преузето октобар 2024.).
- [23] Правилник о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима, "Службени гласник РС", број 16 од 1. марта 2024. (преузето октобар 2024.).
- [24] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023) (преузето октобар 2024.). (преузето октобар 2024.).
- [25] Закон о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018, 95/2018 - др. закон и 92/2023 - др. закон) (преузето октобар 2024.).
- [26] Правилник о саобраћајној сигнализацији, ("Сл. гласник РС", бр. 85/2017, 14/2021 и 21/2024) (преузето октобар 2024.).
- [27] Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, прегледни Извештаји, <https://www.abs.gov.rs/rs/pregledni-izvestaji>, (преузето октобар 2024.).

СТУБ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	ГОДИНА			УКУПНО
	2024	2025	2026	
СТУБ 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	1.5	5.3	3.8	10.6
СТУБ 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ	9.8	64.3	64.3	138.4
СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	0.5	5.8	5.8	12.1
СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	24.8	53.6	52	130.4
СТУБ 5. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	2.4	2.6	2.4	7.4
УКУПНО	39	131.6	128.3	298.9

СТУБ 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	
ГОДИНА	ВРЕДНОСТ
2024	1.5
2025	5.3
2026	3.8
УКУПНО:	10.6

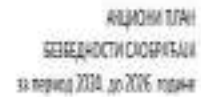


СТУБ 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ						Укупна процењена финансијска средства по извојима * укључујући доп. фон. ГПБЗ		
Податковност р.бп	Податковност	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања		2024	2025	2026
2.1.17.3	Прођење и извештавање Савета за безбедност саобраћаја о ефикасности реализованих мера унапређења безбедности пута, спровођење анализе ефеката мера.	Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС		0	0	1
опис: реализована конкретна мера и саопштења на унапређењу безбедности пута кроз мере								
Активност 2.1.19.	Спровођење Независног одреда утицаја пута на саобраћајне незгоде са попуњеним лицима за општеинске путеве и улице и проласке државних путева кроз насеље							
2.1.19.1	Спровођење Независног одреда утицаја пута на саобраћајне незгоде са попуњеним лицима за путеве на надлежности ЈРС	Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС		1	1	1
опис: Обавеза у складу са Законом, Интернационалним и садржај конвенција који имају везу са безбедношћу								
2.1.19.2	Прођење и извештавање Савета за безбедност саобраћаја о ефикасности утицаја пута на саобраћајне незгоде са попуњеним лицима за путеве на надлежности ЈРС	Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС		0	0	1
опис: Обавеза у складу са Законом, Интернационалним и садржај конвенција који имају везу са безбедношћу								
Активност 2.1.21.	Имплементација провађених мера из Извештаја спроведених Независног одреда утицаја пута на саобраћајне незгоде са попуњеним лицима за општеинске путеве и улице							
2.1.21.1	Имплементација мера унапређења безбедности пута на основу извештаја Независног одреда утицаја пута на саобраћајне незгоде са попуњеним лицима за путеве на надлежности ЈРС	Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС		0	1	1
опис: Унапређење безбедности пута одређеним саопштењима и саопштењима у вези са безбедношћу саобраћаја								
2.1.21.2	Прођење и извештавање Савета за безбедност саобраћаја о реализованим мерама унапређења безбедности пута на основу извештаја о утицају пута на саобраћајне незгоде са попуњеним лицима за путеве на надлежности ЈРС	Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС		0	0	0
опис: Препоруке из извештаја који имају везу са саопштењима мере су направљене за унапређење безбедности пута на конкретним путевима и садржајима где су идентификоване незгоде								
Активност 2.1.23.	Надзор над спровођењем мата за унапређење безбедности путне инфраструктуре и пројектованих мера за општеинске путеве и улице и проласке државних путева кроз насеље							
2.1.23.1	Прођење и извештавање Савета за безбедност саобраћаја о реализованим мерама за унапређење безбедности путне инфраструктуре за општеинске путеве и улице и проласке државних путева кроз насеље	Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС		0	0	0
опис: Препоруке из извештаја који имају везу са саопштењима мере су направљене за унапређење безбедности пута на конкретним путевима и садржајима где су идентификоване незгоде								
Активност 2.1.25.	Прођење ефеката применених мера на мата за унапређење безбедности путне инфраструктуре и дисеминација резултата за општеинске путеве и улице и проласке државних путева кроз насеље							

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ	
ГОДИНА	ВРЕДНОСТ
2024	9.8
2025	64.3
2026	64.3
УКУПНО:	138.4



СТУП 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ					Укупno проценено финансиjsко кривично по износима * укључено дан. без ГДВ-а		
Податковност рбр.	Податковност	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
Мера 2.1	Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева						
Активност 2.1.5.	Директивне годишње Програма спровођења алата за унапређење безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама, заснованог на подршци о општинским путевима и улицама						
2.1.5.1	Анализа извештаја о стању безбедности саобраћаја, са посебним освртом на дотирноснста насталих саобраћајних незгоди	Светл ЈС	МПП, Управљач пута	Буџет ЈС	0	0	0
опш: Зависно од стања саобраћајних незгоди извештајују се на општинским путевима и улицама, ЈС и општинским путевима и улицама.							
2.1.5.2	Анализа садржаја годишњег Програма рада Светл ЈС, у складу са применом Закона о прописаних алата за унапређење безбедности пута	Светл ЈС	Управљач пута	Буџет ЈС	0	0	0
опш: На основу финансијских извештаја о стању пута који су засновани на прописаним алатима алата на основу Закона о јавним путевима							
2.1.5.3	Предлог применом Закона о прописаних алата за унапређење безбедности пута у предлози година и реализованих мера на основу примене тих алата, анализа оног доступних података ради извештаја о ефектима применених мера Савезним предлог извештаја о реализованих алата који су издати	Светл ЈС	Управљач пута	Буџет ЈС	0	0	0
опш: прописани као обавезни алата на основу Закона о јавним путевима							
2.1.5.4	Анализа плана државног управљања пута на унапређење државне путне мреже на територији ЈС	Светл ЈС	Управљач пута	Буџет ЈС	0	0	0
опш: Укупно извештајују се ГДВ-ом извештајујући алата који су издати прописаним алатима алата на основу Закона о јавним путевима, а не државним путевима и улицама ГДВ							
2.1.5.5	Формирање годишњег плана примене алата за унапређење путева	Светл ЈС	Управљач пута	Буџет ЈС	0	0	0
опш: Савезним извештајујући план саобраћајних алата који су издати прописаним алатима алата на основу Закона о јавним путевима							
Активност 2.1.9.	Спровођење циљаних Провера безбедности саобраћаја на путу, за општинске путеве и улице и прописане државне путеве кроз насеља						
2.1.9.1	Спровођење циљаних Провера безбедности саобраћаја на одређеним општинским путевима и улицама са обавезним годишњим извештајем	Светл ЈС	Управљач пута	Буџет ЈС	1	1	1
опш: Извештаји о Провера безбедности саобраћаја на одређеним саобраћајницама							
2.1.9.2	Спровођење циљаних Провера безбедности саобраћаја на одређеним улицама у околице са годишњим годишњим извештајем	Светл ЈС	Управљач пута	Буџет ЈС	1	1	1
опш: Спровођење циљаних Провера безбедности саобраћаја на одређеним општинским путевима и улицама са обавезним годишњим извештајем							
2.1.9.3	Спровођење циљаних Провера безбедности саобраћаја на одређеним државним путевима кроз насеља на територији ЈС, а у складу са годишњим планом примене алата	Светл ЈС	Управљач пута	Буџет ЈС	1	1	1
опш: Спровођење циљаних Провера безбедности саобраћаја на одређеним општинским путевима и улицама са обавезним годишњим извештајем							



стр. 9



СТУП 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ					Укупna проценена финансијска средства по извесној укупној дн. би ПБЗ-и		
Податкост р.бр.	Водаткост	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
Пројекат и извештај о Савету за безбедност саобраћаја о ефектима реализованих мера унапређења безбедности пута, спровођење анализе ефеката мера.							
2.1.17.3		Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС	0	0	1
опис: Пројекат конкретних мера и активности на унапређење безбедности путних корисника							
Активност 2.1.19. Спровођење Независних оцена утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима за општинске путеве и улице и пролазне државне путеве кроз насеље							
2.1.19.1		Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС	1	1	1
опис: Описи у складу са Законом, Интерним документима и садржај извештаја о ефектима							
2.1.19.2		Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС	0	0	1
опис: Описи у складу са Законом, Интерним документима и садржај извештаја о ефектима							
Активност 2.1.21. Имплементација провађених мера из Извештаја спроведених Независних оцена утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима за општинске путеве и улице							
Имплементација мера унапређења безбедности пута на основу извештаја							
2.1.21.1		Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС	0	1	1
опис: Независна оцена утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима за путеве из надлежности ЈРС							
опис: Унапређење безбедности пута пројектовањем и изградњом нових путева и саопштеност у изградњи и саопштеност у изградњи нових путева							
2.1.21.2		Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС	0	0	0
опис: Пројекат и извештај о Савету за безбедност саобраћаја реализованих мера унапређења безбедности пута на основу извештаја о утицају пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима за путеве из надлежности ЈРС							
опис: Пројекат и извештај о Савету за безбедност саобраћаја реализованих мера унапређења безбедности пута на основу извештаја о утицају пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима за путеве из надлежности ЈРС							
Активност 2.1.23. Надзор над спровођењем мера за унапређење безбедности путне инфраструктуре и пројектованих мера за општинске путеве и улице и пролазне државне путеве кроз насеље							
Пројекат и извештај о Савету за безбедност саобраћаја реализованих мера							
2.1.23.1		Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС	0	0	0
опис: Пројекат и извештај о Савету за безбедност саобраћаја реализованих мера унапређења безбедности путне инфраструктуре за општинске путеве и улице и пролазне државне путеве кроз насеље							
опис: Пројекат и извештај о Савету за безбедност саобраћаја реализованих мера унапређења безбедности путне инфраструктуре за општинске путеве и улице и пролазне државне путеве кроз насеље							
Активност 2.1.25. Пројекат ефеката примењених мера на мери за унапређење безбедности путне инфраструктуре и дисеминација резултата за општинске путеве и улице и пролазне државне путеве кроз насеље							



СТУП 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ					Укупна planirana finansijska podrška po naslovima * u milionima din. bez PDV-a		
Podiznost rbr.	Podiznost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
2.1.35.1	Realizacija istraživanih efekata ali za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture sa predviđenim efektom investiranja	Свет ЈК	Управљ. пута	Буџет ЈК	0	0	1
Обавеза у складу са Законом, Акциjsним планом и садржајем планова безбедности израђених на основу:							
Мера 2.4	Унапређење безбедности саобраћаја на пролаzима државних путева кроз насеље						
Активност 2.4.2	Припрема плана унапређења безбедности саобраћаја на пролаzима државних путева кроз насеље						
2.4.2.1	Израда дубинске анализе свих саобраћајних незгода са настрадалим лицима на пролаzима државних путева кроз насеље за период не краћег од 5 година	Свет ЈК	Управљ. пута, ЈПТК	Буџет ЈК	0	1	0
Обавеза у складу са Законом, Акциjsним планом и садржајем планова безбедности израђених на основу:							
2.4.2.2	Дефинисање и усвајање конкретних мера унапређења безбедности саобраћаја на пролаzима државних путева кроз насеље	Свет ЈК	Управљ. пута, ЈПТК	Буџет ЈК	0	0	1
Обавеза у складу са Законом, Акциjsним планом и садржајем планова безбедности израђених на основу:							
Активност 2.4.3.	Пројектоване побољшања безбедности саобраћаја на пролаzима државних путева кроз насеље у складу са планом из активности 2.4.2 АП						
Израда пројекатне документације за извођење радова на унапређењу безбедности							
2.4.3.1	на пролаzима државних путева кроз насеље у складу са планом из активности 2.4.2 АП	Свет ЈК	Управљ. пута, ЈПТК	Буџет ЈК	0	2	0
Израда конкретне пројекатне документације, саобраћајне техничке подршке за унапређење безбедности на пролаzима путева:							
2.4.3.2	Израда пројекатне техничке документације за унапређење безбедности на пролаzима државних путева кроз насеље у складу са планом из активности 2.4.2 АП	Свет ЈК	Управљ. пута, ЈПТК	Буџет ЈК	0	0	2
Израда конкретне пројекатне документације, саобраћајне техничке подршке за унапређење безбедности на пролаzима путева:							
2.4.3.3	Техничка контрола пројекатне техничке документације за унапређење безбедности на пролаzима државних путева кроз насеље у складу са планом из активности 2.4.2 АП	Свет ЈК	Управљ. пута	Буџет ЈК	0.2	0.2	0.2
Израда конкретне пројекатне документације, саобраћајне техничке подршке за унапређење безбедности на пролаzима путева:							
Активност 2.4.4.	Извођење мера из пројекатне побољшања безбедности пролаzима државних путева кроз насеље из активности 2.4.3 АП						
Извођење радова на основу пројекатне документације за извођење радова на							
2.4.4.1	унапређењу безбедности на пролаzима државних путева кроз насеље у складу са планом из активности 2.4.3.1 АП	Свет ЈК	Управљ. пута, ЈПТК	Буџет ЈК	0	2	0
Израда радова на основу конкретне пројекатне документације, саобраћајне техничке подршке за унапређење безбедности на пролаzима путева:							
2.4.4.2	безбедности на пролаzима државних путева кроз насеље у складу са планом из активности 2.4.3.1 АП	Свет ЈК	Управљ. пута, ЈПТК	Буџет ЈК	0	1	2
Израда радова на основу конкретне пројекатне документације, саобраћајне техничке подршке за унапређење безбедности на пролаzима путева:							



STUP 2. BEZBEDNI PUTENI					Ukupna predviđena finansiranja iz sredstava iz budžeta * u milijardima din. (bez PDV-a)		
Podaktivnost r.br.	Podaktivnost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
2.4.4.3	Стручни надзор на извођењу радова на основу пројеката техничког резултата за унапређења безбедности на приколацима државним путевима кроз насломе у складу са планом из активности 2.4.3.3 AP	Свет ЈС	Управљач пута	Буџет ЈК	0.2	0.2	0.2
Напомена: Извођење радова на основу конкретних пројеката документације, саобраћајна техничка пројекта за унапређење безбедности на подизградњу путева							
Активност 2.4.5.	Припрема плана унапређења безбедности саобраћаја у зонама школа на државним путевима						
2.4.5.1	Израда дубинске анализе свих саобраћајних незгода са пострадалим лицима у зонама основних школа, за период не краћи од 3 године	Свет ЈС	Управљач пута, ЈПТК	Буџет ЈК	0	1	0
Обухват у складу са: Закон о безбедности саобраћаја и подизградњи путева							
2.4.5.2	Дефинисање и успостављање конкретних мера унапређења безбедности саобраћаја на саобраћајницама у зони основних школа	Свет ЈС	Управљач пута, ЈПТК	Буџет ЈК	0.2	0.2	0.2
Плановима саобраћаја у складу са: Закон о безбедности саобраћаја и подизградњи путева							
Активност 2.4.6.	Пројектовање зона школа на државним путевима у складу са планом из активности 2.4.5 AP						
2.4.6.1	Израда пројекте документације за извођење радова на унапређењу безбедности зона школа на државним путевима у складу са планом из активности 2.4.5 AP	Свет ЈС	Управљач пута, ЈПТК	Буџет ЈК	0	2	0
Израда конкретне пројекте документације, саобраћајна техничка пројекта за унапређење безбедности на подизградњу путева							
2.4.6.2	Израда пројекта техничког резултата за унапређење безбедности зона школа на државним путевима у складу са планом из активности 2.4.5 AP	Свет ЈС	Управљач пута, ЈПТК	Буџет ЈК	0	0	1
Израда конкретне пројекте документације, саобраћајна техничка пројекта за унапређење безбедности на подизградњу путева							
2.4.6.3	Техничка контрола пројекта техничког резултата за унапређење безбедности зона школа на државним путевима у складу са планом из активности 2.4.5 AP	Свет ЈС	Управљач пута	Буџет ЈК	0.2	0.2	0.2
Израда конкретне пројекте документације, саобраћајна техничка пројекта за унапређење безбедности на подизградњу путева							
Активност 2.4.7.	Извођење мера из пројекта за уређење зона школа на државним путевима из активности 2.4.6 AP						
2.4.7.1	Извођење радова на основу пројекте документације за извођење радова на унапређењу безбедности зона школа на државним путевима из активности 2.4.6 AP	Свет ЈС	Управљач пута, ЈПТК	Буџет ЈК	0	6	2
Извођење радова на основу конкретне пројекте документације, саобраћајна техничка пројекта за унапређење безбедности на подизградњу путева							
2.4.7.2	Извођење радова на основу пројекта техничког резултата за унапређење безбедности зона школа на државним путевима из активности 2.4.6 AP	Свет ЈС	Управљач пута, ЈПТК	Буџет ЈК	1	1	1
Извођење радова на основу конкретне пројекте документације, саобраћајна техничка пројекта за унапређење безбедности на подизградњу путева							
2.4.7.3	Стручни надзор на извођењу радова на основу пројекта техничког резултата за унапређења безбедности зона школа на државним путевима из активности 2.4.6 AP	Свет ЈС	Управљач пута	Буџет ЈК	0.2	0.2	0.2



STUP 2. BEZBEDNI PUTENI					Ukupno planirano finansijsko izdavanje po aktivnosti * uključeno din. bes. PDV-a		
Podaktivnost r/bp	Podaktivnost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
Opis: Stručni izbor naj boljih radova na osnovu tehničko-projektne dokumentacije, saobraćajne tehnike, podrška u unapređenju bezbednosti na putevnim cestama.							
Mera 2.5.	Unapređenje bezbednosti saobraćaja na lokalnim putevima povećane ugroženosti po razliku učesnika u saobraćaju na opštim putevima i ulicama						
Aktivnost 2.5.1.	Identifikacija zona škola koje nisu obezbeđene na adekvatan način sa aspekta bezbednosti saobraćaja						
2.5.1.1	Analiza postojećeg stanja bezbednosti saobraćaja u zonama škola i procena postojećih mera bezbednosti	Služba UC	Upravljanje puta, JHTK	Budžet UC	0	0.5	0.5
Opis: Izrada projekata za unapređenje bezbednosti saobraćaja na putevnim cestama konkretno u zonama škola.							
2.5.1.2	Izrada interaktivne mape zona škola sa prikazom podataka o bezbednosti saobraćaja i infrastrukturi i smernicama za bezbedno kretanje dece	Služba UC	Upravljanje puta, JHTK	Budžet UC	0	1	1
Opis: Izrada projekata za unapređenje bezbednosti saobraćaja kroz formiranje interaktivne mape.							
2.5.1.3	Analiza ulica parkiranja na bezbednost dece u zonama osnovnih škola, sa predlozima mera za unapređenje organizacije parkiranja	Služba UC	Upravljanje puta, JHTK	Budžet UC	0	1	0
Opis: Izrada projekata za unapređenje bezbednosti parkiranja na putevnim cestama konkretno u zonama škola.							
Aktivnost 2.5.2.	Prilagođavanje plana realizacije projekata obezbeđenja zona škola						
2.5.2.1	Definisanje i uspostavljanje konkretnih mera unapređenja bezbednosti saobraćaja u zonama osnovnih škola, prema prioritetima	Služba UC	Upravljanje puta	Budžet UC	0.2	0.2	0.2
Opis: Definisanje i uspostavljanje konkretnih mera unapređenja bezbednosti saobraćaja u zonama osnovnih škola, prema prioritetima.							
Aktivnost 2.5.3.	Izrada projekata obezbeđenja zona škola prema planu iz aktivnosti 2.5.2 AP						
2.5.3.1	Izrada projekata tehničkog rešenja za unapređenje bezbednosti u zonama osnovnih škola	Služba UC	Upravljanje puta, OŠ	Budžet UC	0	0.5	1
Opis: Izrada projekata za unapređenje bezbednosti saobraćaja u zonama osnovnih škola.							
2.5.3.2	Izrada projekata unapređenja organizacije parkiranja sa aspekta bezbednosti dece u zonama osnovnih škola	Služba UC	Upravljanje puta, OŠ	Budžet UC	0	0.5	1
Opis: Izrada projekata za unapređenje bezbednosti saobraćaja u zonama osnovnih škola.							
Aktivnost 2.5.4.	Implementacija mera iz projekata obezbeđenja zona škola iz aktivnosti 2.5.3 AP						
2.5.4.1	Izvođenje radova na osnovu projekata tehničkog rešenja za unapređenje bezbednosti u zonama osnovnih škola	Služba UC	Upravljanje puta, OŠ	Budžet UC	0	2	2
Opis: Izvođenje radova na osnovu konkretnih tehničkih rešenja za unapređenje bezbednosti u zonama osnovnih škola.							
2.5.4.2	Izvođenje radova na osnovu projekata unapređenja organizacije parkiranja sa aspekta bezbednosti dece u zonama osnovnih škola	Služba UC	Upravljanje puta, OŠ	Budžet UC	0	6	6
Opis: Izvođenje radova na osnovu konkretnih tehničkih rešenja za unapređenje bezbednosti u zonama osnovnih škola.							
Aktivnost 2.5.5.	Analiza rizika i identifikacija lokacija sa povećanim rizikom stradanja različitih učesnika u saobraćaju						



STUP 2. BEZBEDNI PUTEVNI					Ukupno planirano finansijsko izdavanje po kategoriji * u milionima din. bez PDV-a		
Podizmetnost r/b	Podizmetnost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
2.5.5.1	Izrada analize prelozastih rizika i identifikovanje lokacija sa povećanim rizikom ranjivosti učesnika u saobraćaju, starijih lica 65+	Свет ЈС	Управљач пута	Буџет ЈС	0	1	0
опш:	Побољшати аналитичке способности и идентификовати локације са повећаним ризиком старијих лица 65+						
2.5.5.2	Izrada analize prelozastih rizika i identifikovanje lokacija sa povećanim rizikom ranjivosti učesnika u saobraćaju, pešaka	Свет ЈС	Управљач пута	Буџет ЈС	0	0	1
опш:	Побољшати аналитичке способности и идентификовати локације са повећаним ризиком пешака						
2.5.5.3	Izrada analize prelozastih rizika i identifikovanje lokacija sa povećanim rizikom ranjivosti učesnika u saobraćaju, biciklista i motoklizista	Свет ЈС	Управљач пута	Буџет ЈС	0	0	1
опш:	Побољшати аналитичке способности и идентификовати локације са повећаним ризиком biciklistima i motoklizistima						
2.5.5.4	Izrada analize prelozastih rizika i identifikovanje lokacija sa povećanim rizikom ranjivosti učesnika u saobraćaju, dece u saobraćaju, putnika i kosaca	Свет ЈС	Управљач пута	Буџет ЈС	0	1	0
опш:	Побољшати аналитичке способности и идентификовати локације са повећаним ризиком dece u saobraćaju, putnika i kosaca						
Припрема плана реализације побољшања безбедности саобраћаја на							
Активност 2.5.6. локацијama са повећаним ризиком страдања ранјивих учесника у саобраћају у складу са активношћу 2.5.5 АП							
Дефинисање и успостављање конкретних мера унапређења безбедности саобраћаја							
2.5.6.1	на локацијama са повећаним ризиком страдања ранјивих учесника у саобраћају, према приоритетима и категоризацијama	Свет ЈС	Управљач пута, ЈПТК	Буџет ЈС	0.2	0.2	0.2
опш:	Дефинисање и успостављање конкретних мера унапређења безбедности саобраћаја						
Израда пројекта побољшања безбедности саобраћаја на локацијama							
Активност 2.5.7. са повећаним ризиком страдања ранјивих учесника у саобраћају у складу са активношћу 2.5.6 АП							
Израда пројекта техничког резултата за унапређења безбедности на локацијama							
2.5.7.1	са повећаним ризиком страдања ранјивих учесника, старијих лица 65+, у саобраћају у складу са активношћу 2.5.6 АП	Свет ЈС	Управљач пута, ЈПТК	Буџет ЈС	0	1	0
опш:	Израда конкретних пројеката дефинишана, саобраћајни технички пројекти за унапређења безбедности на одређеним путевима						
Израда пројекта техничког резултата за унапређења безбедности на локацијama							
2.5.7.2	са повећаним ризиком страдања ранјивих учесника, пешака, у саобраћају у складу са активношћу 2.5.6 АП	Свет ЈС	Управљач пута, ЈПТК	Буџет ЈС	0	1	0
опш:	Израда конкретних пројеката дефинишана, саобраћајни технички пројекти за унапређења безбедности на одређеним путевима						
Израда пројекта техничког резултата за унапређења безбедности на локацијama							
2.5.7.3	са повећаним ризиком страдања ранјивих учесника, biciklista i motoklizista, у саобраћају у складу са активношћу 2.5.6 АП	Свет ЈС	Управљач пута, ЈПТК	Буџет ЈС	0	0	1
опш:	Израда конкретних пројеката дефинишана, саобраћајни технички пројекти за унапређења безбедности на одређеним путевима						



СТУБ 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ					Укупно процене финансира средствима из буџета * укључујући део из ПДВ-а		
Податковност р/б/	Задатковност	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
2.5.7.4	Израда пројеката техничког регулација за унапређење безбедности на локацијама са повећаним ризиком страдања ранивих учесника, деце у својству пешака, путника и возача, у саобраћају у складу са активностима 2.5.6 АП	Савет РС	Управљач пута ЈПРС	Буџет ЈРС	0	0	1
Израда основних пројеката документације, саобраћајне техничке пројекте за унапређење безбедности на саобраћајним путевима							
Активност 2.5.8. локацијама са повећаним ризиком страдања ранивих учесника у саобраћају у складу са активностима 2.5.7							
2.5.8.1	Извођење радова на основу пројеката техничког регулација за унапређење безбедности на локацијама са повећаним ризиком страдања ранивих учесника у саобраћају, старијим возачима (65+), у складу са активностима 2.5.7	Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС	1	1	0
Извођење радова на основу основних пројеката документације, саобраћајне техничке пројекте за унапређење безбедности							
2.5.8.2	Извођење радова на основу пројеката унапређења организације паркирања са аспекта безбедности деце на локацијама са повећаним ризиком страдања ранивих учесника, пешака, у саобраћају у складу са активностима 2.5.7	Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС	0	0	2
Извођење радова на основу основних пројеката документације, саобраћајне техничке пројекте за унапређење безбедности							
2.5.8.3	Извођење радова на основу пројеката унапређења организације паркирања са аспекта безбедности деце на локацијама са повећаним ризиком страдања ранивих учесника, бикинација и мотоциклиста, у саобраћају у складу са активностима 2.5.7	Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС	0	0	2
Извођење радова на основу основних пројеката документације, саобраћајне техничке пројекте за унапређење безбедности							
2.5.8.4	Извођење радова на основу пројеката унапређења организације паркирања са аспекта безбедности деце на локацијама са повећаним ризиком страдања ранивих учесника, деце у својству пешака, путника и возача, у саобраћају у складу са активностима 2.5.7	Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС	0	2	3
Израда пројеката техничког регулација за унапређење безбедности на локацијама са повећаним ризиком страдања ранивих учесника, деце у својству пешака, путника и возача, у саобраћају у складу са активностима 2.5.6 АП							
2.5.8.5	Стручни надзор на извођењу радова на основу пројеката техничког регулација за унапређење безбедности ранивих учесника у саобраћају	Савет РС	Управљач пута	Буџет ЈРС	0.4	0.4	0.4

СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	
ГОДИНА	ВРЕДНОСТ
2024	0.5
2025	5.8
2026	5.8
УКУПНО:	12.1



СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА					Укупна процењена финансијска вредност по извору у милионима динара (ЕДБ-а)		
Податковност р.бр.	Податковност	Орган који спроводи активност	Партнери у спроводњу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
Мера 3.1.	Унапређење безбедносних својстава возила						
Активност 3.1.1.	Израда студије утицаја старости возила на настанак и степен последица од саобраћајних незгода (МИНС ОИИП)						
3.1.1.1	Израда Пројектног задатка за израду Студије утицаја старости возила на безбедност саобраћаја и утицај на животну средину на територији ЈРС	Савез БС	ММП	Буџет ЈРС	0	0.1	0
<p>Пројекат обухвата процену саобраћајних околности и возила-потрошача дефинисаних параметара и методологије израде Студије. Предметни задатак је испитивање старости возила са посматрањем промена у постојећој безбедности саобраћаја и степена промена степена последица незгода.</p>							
3.1.1.2	Израда Студије утицаја старости возила на безбедност саобраћаја и утицај на животну средину на територији ЈРС	Савез БС	ММП	Буџет ЈРС	0	1	0
<p>Студија је извршена финансијски и организационо, а студијски резултати могуће је објавити у ЈРС у складу са одређеним стандардима и методологијама израде Студије.</p>							
Активност 3.1.2	Израда студије утицаја савремених технологија на смањење броја незгода и смањење степена последица од незгода						
3.1.2.1	Израда Пројектног задатка за израду Студије утицаја савремених технологија на смањење броја и степена последица саобраћајних незгода на територији ЈРС	Савез БС	ММП	Буџет ЈРС	0	0	0.3
<p>Пројекат обухвата испитивање савремених технологија и њиховог утицаја на безбедност саобраћаја и смањење степена последица од незгода.</p>							
3.1.2.2	Израда Студије утицаја савремених технологија на смањење броја и степена последица саобраћајних незгода на територији ЈРС	Савез БС	ММП	Буџет ЈРС	0	0	1
<p>Студија је извршена финансијски и организационо, а студијски резултати могуће је објавити у ЈРС у складу са одређеним стандардима и методологијама израде Студије.</p>							
Активност 3.1.3.	Израда Програма обнове возног парка у циљу смањења просечне старости возног парка и унапређењу безбедносних својстава						
3.1.3.1	Израда Програма за извођење мера за модернизацију и промену обнове возног парка возила на електрични погон и анализе потребе за постављањем пуњача за електрична возила на одређеним локацијама	Савез БС	ММП	Буџет ЈРС	0.5	0.5	0.5
<p>Пројекат обухвата израду Програма обнове возног парка возила на електрични погон и анализе потребе за постављањем пуњача за електрична возила на одређеним локацијама.</p>							
3.1.3.3	Набавка техничке документације за избор локација и опремање пуњачима за електрична возила на територији ЈРС	Савез БС	ММП	Буџет ЈРС	0	1	1
<p>Техничка документација је издата за реализацију изградње изабраних локација пуњача за електрична возила.</p>							
3.1.3.4	Набавка и постављање пуњача у складу са Анализом и Техничком документацијом	Савез БС	ММП	Буџет ЈРС	0	3	3



АКЦИОНИ ПЛАН
БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА
за период 2024. до 2026. године

СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА		Укупна процењена финансијска средства по изворима * у милиона дина без ПДВ-а					
Подативност р.бр.	Подативност	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
опис: Последњи корак јесте постављање одговарајуће опреме у складу условима дистрибутера и Техничком документацијом							

СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	
ГОДИНА	ВРЕДНОСТ
2024	24.8
2025	53.6
2026	52
УКУПНО:	130.4



STUP 4. BEZBEDNI UČESNICI U SLOBODNOSTI					Ukupno planirano finansijsko pristupiti ili izvršiti * u milionima din. bez PDV-a		
Podatkovost r/b	Podatkovost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovodjenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
Mera 4.1. Unapređenje sistema slobodnošću obrazovanja i vaspitanja							
Aktivnost 4.1.1. Analiza obrazovnih potreba dece predškolskog uzrasta u bezbednosti slobodnošću							
4.1.1.1	Realizacija istraživanja obrazovnih potreba i prepoznavanje specifičnih rizika (vezanih za inkluzivnost) od strane dece predškolskog uzrasta sa aspekta bezbednosti slobodnošću	Predškolske ustanove	Savez BC	Budzet JPC	0	0,3	0
Opis: Sprovedeno istraživanje koje obuhvata analizu dece predškolskog uzrasta, kao i njihove vaspitnice u specifičnim rizicima koji predstavljaju u slobodnošću. Uključujući stavove i potrebe vaspitaca/nadzornika, kao i bezbednost slobodnošću. Opis: Uključujući analizu potreba obrazovne potrebe i formiranja planova/programa obrazovanja otkrivenih bezbednosti slobodnošću.							
Aktivnost 4.1.3. Stručno usavršavanje vaspitaca i roditelja u vezi plana i programa vaspitanja i obrazovanja dece predškolskog uzrasta u bezbednosti slobodnošću							
4.1.3.1	Analiza postojećih stručnih kapaciteta u ustanovama za decu predškolskog uzrasta i formiranje stručne radne grupe za rad sa decom u oblasti bezbednosti slobodnošću	Predškolske ustanove	Savez BC	Budzet JPC	0	0,4	0
Opis: Analiza postojećih stručnih kapaciteta sa ciljem prepoznavanja i obavljanja aktivnosti, kao i usmeravanje na rad u oblasti bezbednosti slobodnošću. Na osnovu analize uspostavljanje stručne grupe za rad sa decom u oblasti bezbednosti slobodnošću.							
4.1.3.2	Istrazivanje uloge roditelja u formiranju stavova dece u vezi u slobodnošću i prepoznavanje zainteresovani roditelja za podršku edukacije dece u temama bezbednosti slobodnošću	Predškolske ustanove	Savez BC	Budzet JPC	0	0,3	0
Opis: Istrazivanje slobodnošću dece u vezi uloge i uloge dece u slobodnošću. Deca aktivnosti kao što su roditelji u vezi slobodnošću. Deca u slobodnošću stavova dece u temama bezbednosti slobodnošću. Istrazivanje treba da rezultira prepoznavanjem uloge roditelja koji slobodnošću u slobodnošću u slobodnošću i da se osigura na temu bezbednosti slobodnošću.							
4.1.3.3	Stručno usavršavanje vaspitaca vezano za plan i program vaspitanja i obrazovanja u bezbednosti slobodnošću za decu predškolskog uzrasta	Predškolske ustanove	Savez BC	Budzet JPC	0	0,4	0
Opis: Stručno usavršavanje vaspitaca i nadzornika stručnih tema i programa vaspitanja i obrazovanja dece u slobodnošću i bezbednosti slobodnošću u predškolskim ustanovama.							
4.1.3.4	Edukacija roditelja kroz radionice koje promovišu program vaspitanja i obrazovanja u bezbednosti slobodnošću za decu predškolskog uzrasta	Predškolske ustanove	Savez BC	Budzet JPC	0	0,3	0
Opis: Edukacija roditelja u vezi predškolskih ustanova i programa vaspitanja i obrazovanja dece u slobodnošću i bezbednosti slobodnošću. Opis: Stručna grupa dece obuhvatajući aktivnosti i decu u slobodnošću obrazovanja dece u slobodnošću slobodnošću.							
4.1.3.5	Realizacija radionica na temu posledica učenja dece u slobodnošću i nezgodi, namenjени roditeljima i zaposlenima u obrazovnim ustanovama za decu predškolskog uzrasta	Predškolske ustanove	Savez BC	Budzet JPC	0	0	0,3



СТУП 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У СЛОБРАЏИ

Углублённое изучение
представит интерес
участникам для всех ГПС-е

Податкост р.бр.	Податкост	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2021	2025	2035
4.1.7.3	Ступње уздизања учитеља и наставника везан за план и програм васпитања и образовања у безбедности саобраћаја за децу основношколског узраста	основне школе	Савез БС	буџет ЈК	0	0.4	0.4
4.1.7.4	Едукација родитеља кроз радионице које промовишу програм васпитања и образовања у безбедности саобраћаја за децу основношколског узраста	основне школе	Савез БС	буџет ЈК	0	0.2	0.2
4.1.7.5	Реквизиција радника на тему последица унесла деце у саобраћајну катастрофу, наменени радницима и запосленима у образовним установама за децу основношколског узраста	основне школе	Савез БС	буџет ЈК	0	0	0
Активност 4.1.8. Едукација деце основношколског узраста							
4.1.8.1 (a)	Реализација адуктивних активности (тренинзи, радионици, предавања, такмичења и слично) у оквиру наставних предмета на тему безбедности саобраћаја деце основношколског узраста	Савез БС	основне школе	буџет ЈК	3	3	2
4.1.8.2	Реализација екскурзија за децу основношколског узраста (илим разред) у оквиру са другачијим саобраћајним окружењем, анализом разлика и едукација деце о разумевању и процене некарактеристичних ризика (ризика који нису постојали на имитацијама)	Савез БС	основне школе	буџет ЈК	0	0	0
4.1.8.3	Формирање годишњег новинара о развојним активностима едукације деце основношколског узраста	Савез БС	основне школе	буџет ЈК	0	0	0



СТУП 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ					Укупна проценjena финансиjsка потреба по извршеном универзитетном дану ГДБ-а		
Податковност р.бр.	Податковност	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
4.1.34	<p>Општина ради на пројекту истраживању потреба у саобраћајним условима школске и ваншколске активности учесника са средњом школом у ЈП.</p> <p>Истраживање ефеката едукације деце основношколског узраста на формирање повољних ставова у безбедности саобраћаја</p> <p>Пројекатна изградња станица и зона безбедности у саобраћају школске и ваншколске активности. Финансирање реализације пројекta изградње и изградње, објеката и уградње наредних деце учесника у саобраћају у саобраћају.</p>	Савет БС	општинске школе	Буџет ЈП	0	0.1	0.1
Активност 4.1.5. Анализа образовних потреба деце средњошколског узраста у безбедности саобраћаја							
4.1.5.1	<p>Реализација истраживања образовних потреба и препорука специфичних резиона (везаних за инволуацију) од стране деце средњошколског узраста са аспекта безбедности саобраћаја</p> <p>Спроводиће истраживања које обухватају анализу и интервјуе са децом средњошколског узраста, како на нивоу професионалних истраживача које представљају саобраћај, тако и на нивоу деце које је укључено у саобраћај у саобраћају. Циљ је да се идентификују потребе деце средњошколског узраста за безбедност саобраћаја. Истраживања се спроведуће на нивоу деце и финансираће општинске образовне институције безбедности саобраћаја.</p>	Савет БС	средње школе	Буџет ЈП	0	0	0.5
Активност 4.1.11. Стручно усавршавање наставника и професора везано за план и програм образовања и васпитања деце средњошколског узраста у безбедности саобраћаја							
4.1.11.1	<p>Анализа постојећих стручних капацитета у институцијама за децу средњошколског узраста и формирање стручних радних група из области безбедности саобраћаја</p> <p>Анализа постојећих стручних капацитета на нивоу професионалних истраживача које представљају саобраћај, тако и на нивоу деце које је укључено у саобраћај у саобраћају. Циљ је да се идентификују потребе деце средњошколског узраста за безбедност саобраћаја. Истраживања се спроведуће на нивоу деце и финансираће општинске образовне институције безбедности саобраћаја.</p>	Савет БС	средње школе	Буџет ЈП	0	0	0
4.1.11.2	<p>Истраживање улоге родитеља у формирању ставова деце о учесћу у саобраћају и препоручавање заинтересованих родитеља за подршку едукације деце средњошколског узраста о темама безбедности саобраћаја</p> <p>Истраживање образовних потреба деце средњошколског узраста на нивоу деце и наставника које ће се изградити у саобраћају. Циљ је да се идентификују потребе деце у области безбедности саобраћаја, тако и на нивоу деце које је укључено у саобраћај у саобраћају. Циљ је да се идентификују потребе деце средњошколског узраста за безбедност саобраћаја. Истраживања се спроведуће на нивоу деце и финансираће општинске образовне институције безбедности саобраћаја.</p>	Савет БС	средње школе	Буџет ЈП	0	0	0.5
4.1.11.3	<p>Стручно усавршавање наставника и професора везано за план и програм образовања и васпитања деце средњошколског узраста</p>	Савет БС	средње школе	Буџет ЈП	0	0	0.5



STUP 4. BEZBEDNI UČESNICI U SAOBRAĆAJU					УКУПНО ПРОЈЕКТОВАНО ФИНАНСИЈСКО ОБАВЕШЉАЊЕ у милионима динара ГДВ-а		
Податкост рбр.	Податкост	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
Активност 4.1.15.	Стручно усавршавање предавача теоријске наставе, инструктора и испитивача у вези са програмом и програмом образовања и вештачања кандидата за возаче у ауто-школама са посебним одбором на знања и вештине возача мотоцикала и професионалних возача комерцијалних возила						
	Израда анализе о ефикасности рада лиценцираних предавача теоријске наставе, инструктора и испитивача у ауто-школама са посебним одбором на знања и вештине возача са пробним возачким дозволом на територији ЈРС	Савез РС	ММТ, ауто-школе	Буџет ЈРС	0	0	0.1
	Реализација акционних мера за оспособљавање лиценцираних кадрова који раде у ауто-школама и лиценцираних возача са пробним возачким дозволом на територији ЈРС и ауто-школа са посебним одбором на знања и вештине возача мотоцикала и професионалних возача комерцијалних возила						
	Анализе и праћење броја кандидата за возаче и лиценцираних возача према броју ауто-школа на територији ЈРС и односа броја лиценцираних возача и казни у складу са процесом обуке кандидата за возаче	Савез РС	ММТ, ауто-школе	Буџет ЈРС	0	0	0
	Пројекат унапређења знања лиценцираних кадрова који раде у ауто-школама у складу са јединицом равнотржишта са учешћем кандидата за возаче	Савез РС	ММТ, ауто-школе	Буџет ЈРС	0	0	0
Активност 4.1.16.	Анализе знања и вештина постојећих возача						
	Израда анализе знања возача који се крећу возилима на територији ЈРС у складу са показивањем показивача и обавешавања дефинисаних ЗБС-ом	Савез РС	АБС, ММТ	Буџет ЈРС	0	0	1
	Реализација акционних мера за оспособљавање возача који се крећу возилима на територији ЈРС и обавешавања дефинисаних ЗБС-ом, акционних мера за оспособљавање возача који се крећу возилима на територији ЈРС и обавешавања дефинисаних ЗБС-ом						
	Презентација закључака и резултата анализе, организација радионица процене ризика у саобраћају за возаче	Савез РС	АБС, ММТ	Буџет ЈРС	0	0	0.1
	Израда анализе стања возача о ризицима у саобраћају по методологији ЕИ (ESRA)	Савез РС	АБС, ММТ	Буџет ЈРС	0	0	1
Мера 4.2.	Унапређење и интензивирање превентивних пролазних мера						
	Реализација кампања на унапређење знања, ставова и показивача у складу са употребом јединице равнотржишта на предјимним одређеним путничким аутомобил						



STUB 4. BEZBEDNI UČESNICI U SAOBRAĆAJU					Planirano sprovođenje finansijskih sredstava po kategoriji u milionima din. (bez PDV-a)		
Podizmatelj	Podizmatelj	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Način finansiranja	2024	2025	2026
4.2.1.1	Analiza izloženosti rizika celokupne grupe i priprema dinamičnog plana za realizaciju kampanja, odabir stručnog lica JKP, zaduženog za koordinaciju aktivnosti i praćenje realizacije kampanja	Služba SC	ASG, MUP	bužet JPC	0	0.1	0.1
<p>Priloge izloženosti rizika celokupne grupe i finansijski plani koji su JPC usvojili kampanje na celokupnu grupu. Dinamični plan se formira za period od pet godina. ASG</p> <p>Priloge izloženosti rizika celokupne grupe i finansijski plani koji su JPC usvojili kampanje na celokupnu grupu. Dinamični plan se formira za period od pet godina. ASG</p>							
4.2.1.2	Realizacija kampanja na unapređenu znanja, stavove i ponašanja u pogledu upotrebe sigurnosnog pojasa na prednjim sedišnima putničkih automobila	Služba SC	ASG, MUP	bužet JPC	1	1	1
<p>Realizacija kampanja na unapređenu znanja, stavove i ponašanja u pogledu upotrebe sigurnosnog pojasa na prednjim sedišnima putničkih automobila. Kampanje se realizuju na celokupnoj grupi. Sprovođenje kampanje treba da bude koordinirano i usmereno na celokupnu grupu. ASG</p> <p>Realizacija kampanja na unapređenu znanja, stavove i ponašanja u pogledu upotrebe sigurnosnog pojasa na prednjim sedišnima putničkih automobila. Kampanje se realizuju na celokupnoj grupi. Sprovođenje kampanje treba da bude koordinirano i usmereno na celokupnu grupu. ASG</p>							
4.2.1.3	Radna izveštaja o efikasnosti realizacije kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja	Služba SC	ASG, MUP	bužet JPC	0	0	0
<p>Radna izveštaja o efikasnosti realizacije kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja. ASG</p> <p>Radna izveštaja o efikasnosti realizacije kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja. ASG</p>							
Aktivnost 4.2.2. Realizacija kampanja na unapređenu znanja, stavove i ponašanja u pogledu upotrebe sigurnosnog pojasa na zadnjim sedišnima putničkih automobila							
4.2.2.1	Analiza izloženosti rizika celokupne grupe i priprema dinamičnog plana za realizaciju kampanja, odabir stručnog lica JKP, zaduženog za koordinaciju aktivnosti i praćenje realizacije kampanja	Služba SC	ASG, MUP	bužet JPC	0	0.1	0.1
<p>Priloge izloženosti rizika celokupne grupe i finansijski plani koji su JPC usvojili kampanje na celokupnu grupu. Dinamični plan se formira za period od pet godina. ASG</p> <p>Priloge izloženosti rizika celokupne grupe i finansijski plani koji su JPC usvojili kampanje na celokupnu grupu. Dinamični plan se formira za period od pet godina. ASG</p>							
4.2.2.2	Realizacija kampanja na unapređenu znanja, stavove i ponašanja u pogledu upotrebe sigurnosnog pojasa na zadnjim sedišnima putničkih automobila	Služba SC	ASG, MUP	bužet JPC	0	1	1
<p>Realizacija kampanja na unapređenu znanja, stavove i ponašanja u pogledu upotrebe sigurnosnog pojasa na zadnjim sedišnima putničkih automobila. Kampanje se realizuju na celokupnoj grupi. Sprovođenje kampanje treba da bude koordinirano i usmereno na celokupnu grupu. ASG</p> <p>Realizacija kampanja na unapređenu znanja, stavove i ponašanja u pogledu upotrebe sigurnosnog pojasa na zadnjim sedišnima putničkih automobila. Kampanje se realizuju na celokupnoj grupi. Sprovođenje kampanje treba da bude koordinirano i usmereno na celokupnu grupu. ASG</p>							
4.2.2.3	Radna izveštaja o efikasnosti realizacije kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja	Služba SC	ASG, MUP	bužet JPC	0	0	0
<p>Radna izveštaja o efikasnosti realizacije kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja. ASG</p> <p>Radna izveštaja o efikasnosti realizacije kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja. ASG</p>							



СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ					Укупna процењena финансиjsка вредност по извршењу у милионa динара ГДП-а		
Подативност р.б.	Подативност	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
Активност 4.2.3. Реализација кампања на унапређењу знања, ставова и понашања у погледу безбедног превоза деце у путничким аутомобилима							
4.2.3.1	Анализа изложености ризика на црној путу и припрема динамичког плана за реализацију кампања, одабир стручног лица ЈП, задуженог за координацију активности и праћење реализације кампања	Савез РС	АСК, ММТ	Буџет ЈП	0.1	0.1	0.1
<p>Припрема интерактивних радних листова, путања и формирања плана кампање ЈП, извршење кампање на црној путу. Динамички план се формира за период од пет година. АП</p> <p>опш: Динамички план се формира у складу са потребама кампање. План се праћење је извршено за координацију са свим партнерима кампање, као и за реализацију у реализацији кампање ММТ-а</p>							
4.2.3.2	Реализација кампања на унапређењу знања, ставова и понашања у погледу безбедног превоза деце у путничким аутомобилима	Савез РС	АСК, ММТ	Буџет ЈП	0.1	0.1	0.1
<p>Реализација кампање подстицања безбедности превоза деце путем путања, као и кампање интерактивне кампање на црној путу. Спровођење кампање треба да буде континуирано и усмерено на црној путу и путања кампање. Динамички план се формира у складу са потребама кампање, као и за реализацију у реализацији кампање ММТ-а</p>							
4.2.3.3	Израда извештаја о ефикасности реализације кампања и евалуација процеса спровођења кампања	Савез РС	АСК, ММТ	Буџет ЈП	0	0	0
<p>После реализације кампање, израда извештаја о ефикасности кампање и евалуација процеса спровођења кампање. Извештај се израђује на основу резултата кампање. Евалуација се израђује на основу резултата кампање. Динамички план се формира у складу са потребама кампање, као и за реализацију у реализацији кампање ММТ-а</p> <p>опш: ЈП изврши реализацију кампање, а извршење је извршено на ЈП. Динамички план се формира у складу са потребама кампање, као и за реализацију у реализацији кампање ММТ-а</p>							
Активност 4.2.4. Реализација кампања на унапређењу знања, ставова и понашања у погледу штетног утицаја алкохола на безбедност саобраћаја							
4.2.4.1	Анализа изложености ризика на црној путу и припрема динамичког плана за реализацију кампања, одабир стручног лица ЈП, задуженог за координацију активности и праћење реализације кампања	Савез РС	АСК, ММТ	Буџет ЈП	0.1	0.1	0.1
<p>Припрема интерактивних радних листова, путања и формирања плана кампање ЈП, извршење кампање на црној путу. Динамички план се формира за период од пет година. АП</p> <p>опш: Динамички план се формира у складу са потребама кампање. План се праћење је извршено за координацију са свим партнерима кампање, као и за реализацију у реализацији кампање ММТ-а</p>							
4.2.4.2	Реализација кампања на унапређењу знања, ставова и понашања у погледу штетног утицаја алкохола на безбедност саобраћаја	Савез РС	АСК, ММТ	Буџет ЈП	0.1	0.1	0.1
<p>Реализација кампање подстицања безбедности превоза деце путем путања, као и кампање интерактивне кампање на црној путу. Спровођење кампање треба да буде континуирано и усмерено на црној путу и путања кампање. Динамички план се формира у складу са потребама кампање, као и за реализацију у реализацији кампање ММТ-а</p>							
4.2.4.3	Израда извештаја о ефикасности реализације кампања и евалуација процеса спровођења кампања	Савез РС	АСК, ММТ	Буџет ЈП	0	0	0



STUB 4. BEZBEDNI UČESNICI U SAOBRAĆAJU					Ukupno predviđeno finansijsko opterećenje akcijama u milionima din. bez PDV-a		
Podatkovnost r/o	Podatkovnost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
<p>Plan razvojnog plana kampanje, radni formular akcija i odobrenje koje je dobijeno od pravne i obrazovne komisije, kao i pravne pomoći. Odobrenje koje JPC može razviti kao plan kampanje, i informaciju da istina nije istina (plan akcija) i razvojni plan kampanje i pravni odobrenje aktivnosti, kao i informaciju o planu kampanje od strane druge.</p>							
Aktivnost 4.2.5. Realizacija kampanje na unapređenje znanja, stavova i ponašanja u pogledu štetnog uticaja droga i psihoaktivnih supstanci na bezbednost saobraćaja							
Analiza izlivenosti dizajna ciljne grupe i priprema dinamičnog plana za							
4.2.5.1	realizaciju kampanje, odabir stručnog lica JPC zaduženog za koordinaciju aktivnosti i pravne razvijanje kampanje	Savet BC	ABC, MNP	Budjet JPC	0.1	0.1	0.1
<p>Pravni odobrenje dizajna ciljne grupe i formalni plan kampanje JPC, kao i plan kampanje na cilnu grupu. Dinamični plan je formular za pravni odobrenje JPC.</p> <p>Plan: Dinamični plan informacija o kampanji razvijanje kampanje. Plan za pravni je formular za koordinaciju kampanje i planiranje kampanje, kao i za koordinaciju i razvijanje kampanje.</p>							
4.2.5.2	Realizacija kampanje na unapređenje znanja, stavova i ponašanja u pogledu štetnog uticaja droga i psihoaktivnih supstanci na bezbednost saobraćaja	Savet BC	ABC, MNP	Budjet JPC	0.4	0.4	0.4
<p>Realizacija kampanje podrazumeva koordinaciju pravne akcije koju treba razvijati kampanju kao i pravni plan kampanje. Sprovođenje kampanje treba da bude koordinirano i usmereno na cilnu grupu koja ima najveće potrebe. Dinamični formular je da se plan aktivnosti koji dizajn kampanje koji treba odobriti kao i JPC.</p>							
4.2.5.3	Radna kampanja o efektivnosti razvijanja kampanje i evaluacija procesa sprovođenja kampanje	Savet BC	ABC, MNP	Budjet JPC	0	0	0
<p>Plan razvojnog plana kampanje, radni formular akcija i odobrenje koje je dobijeno od pravne i obrazovne komisije, kao i pravne pomoći. Odobrenje koje JPC može razviti kao plan kampanje, i informaciju da istina nije istina (plan akcija) i razvojni plan kampanje i pravni odobrenje aktivnosti, kao i informaciju o planu kampanje od strane druge.</p>							
Aktivnost 4.2.6. Realizacija kampanje na unapređenje znanja, stavova i ponašanja u pogledu štetnog uticaja prekršajnih pravila na bezbednost saobraćaja							
Analiza izlivenosti dizajna ciljne grupe i priprema dinamičnog plana za							
4.2.6.1	realizaciju kampanje, odabir stručnog lica JPC zaduženog za koordinaciju aktivnosti i pravne razvijanje kampanje	Savet BC	ABC, MNP	Budjet JPC	0.1	0.1	0.1
<p>Pravni odobrenje dizajna ciljne grupe i formalni plan kampanje JPC, kao i plan kampanje na cilnu grupu. Dinamični plan je formular za pravni odobrenje JPC.</p> <p>Plan: Dinamični plan informacija o kampanji razvijanje kampanje. Plan za pravni je formular za koordinaciju kampanje i planiranje kampanje, kao i za koordinaciju i razvijanje kampanje.</p>							
4.2.6.2	Realizacija kampanje na unapređenje znanja, stavova i ponašanja u pogledu štetnog uticaja prekršajnih pravila na bezbednost saobraćaja	Savet BC	ABC, MNP	Budjet JPC	0.4	0.4	0.4
<p>Realizacija kampanje podrazumeva koordinaciju pravne akcije koju treba razvijati kampanju kao i pravni plan kampanje. Sprovođenje kampanje treba da bude koordinirano i usmereno na cilnu grupu koja ima najveće potrebe. Dinamični formular je da se plan aktivnosti koji dizajn kampanje koji treba odobriti kao i JPC.</p>							



STUB 4. BEZBEDNI UČESNICI U SLOBODNOSTI					Ukupni procenjeni finansijski doprinos iz budžeta * u milionima din. bez PDV-a		
Podatkovnost r/b.	Podatkovnost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
4.2.6.3	Izrada izveštaja o efektivnosti realizovanih kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja <i>Način realizacije: odmah nakon završetka kampanje, a odmah nakon je završenog projekta i završetka kampanje, kao i sprovođenja. Obezbeđuje se JPC, način realizacije: odmah nakon završetka kampanje, a odmah nakon je završenog projekta i završetka kampanje, kao i sprovođenja. Obezbeđuje se JPC.</i>	Savet BC	AGC, MNP	Budžet JPC	0	0	0
Aktivnost 4.2.7. Realizacija kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja u pogledu sigurnosti upotrebe mobilnog telefona na bezbednost slobodnosti							
4.2.7.1	Realizaciju kampanja, odmah nakon završetka kampanje, a odmah nakon je završenog projekta i završetka kampanje, kao i sprovođenja. Obezbeđuje se JPC, način realizacije: odmah nakon završetka kampanje, a odmah nakon je završenog projekta i završetka kampanje, kao i sprovođenja. Obezbeđuje se JPC.	Savet BC	AGC, MNP	Budžet JPC	0.1	0.1	0.1
4.2.7.2	Realizaciju kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja u pogledu sigurnosti upotrebe mobilnog telefona na bezbednost slobodnosti <i>Realizaciju kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja u pogledu sigurnosti upotrebe mobilnog telefona na bezbednost slobodnosti. Obezbeđuje se JPC, način realizacije: odmah nakon završetka kampanje, a odmah nakon je završenog projekta i završetka kampanje, kao i sprovođenja. Obezbeđuje se JPC.</i>	Savet BC	AGC, MNP	Budžet JPC	0.4	0.4	0.4
4.2.7.3	Izrada izveštaja o efektivnosti realizovanih kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja <i>Način realizacije: odmah nakon završetka kampanje, a odmah nakon je završenog projekta i završetka kampanje, kao i sprovođenja. Obezbeđuje se JPC, način realizacije: odmah nakon završetka kampanje, a odmah nakon je završenog projekta i završetka kampanje, kao i sprovođenja. Obezbeđuje se JPC.</i>	Savet BC	AGC, MNP	Budžet JPC	0	0	0
Aktivnost 4.2.8. Realizacija kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja učesnika u slobodnosti na prilazima puta preko puta							
4.2.8.1	Realizaciju kampanja, odmah nakon završetka kampanje, a odmah nakon je završenog projekta i završetka kampanje, kao i sprovođenja. Obezbeđuje se JPC, način realizacije: odmah nakon završetka kampanje, a odmah nakon je završenog projekta i završetka kampanje, kao i sprovođenja. Obezbeđuje se JPC.	Savet BC	AGC, MNP	Budžet JPC	0.1	0.1	0.1
4.2.8.2	Realizaciju kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja učesnika u slobodnosti na prilazima puta preko puta <i>Realizaciju kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja učesnika u slobodnosti na prilazima puta preko puta. Obezbeđuje se JPC, način realizacije: odmah nakon završetka kampanje, a odmah nakon je završenog projekta i završetka kampanje, kao i sprovođenja. Obezbeđuje se JPC.</i>	Savet BC	AGC, MNP	Budžet JPC	0.4	0.4	0.4



STUB 4. BEZBEDNI UČESNICI U SLOBODNOSTI					Ukupno predviđeno finansijsko opterećenje akcijama * u milijardima din. bez PDV-a		
Podatkovnost rbr.	Podatkovnost	Organ koji sprovođa aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
	Prostori samostalnosti razvijaju vlastite grupe i finansijske tokove koji bi ih usmerili ka ostvarenju ciljeva. Dinamično se razvijaju na osnovu ciljeva i prioriteta. Aktivnosti su usklađene sa potrebama i potrebama razvijaju se. Podaci prikazani su u skladu sa potrebama i potrebama razvijaju se. Podaci prikazani su u skladu sa potrebama i potrebama razvijaju se.						
4.2.10.2	Realizacija kampanja na unutrašnjem značaju, stavova i pokazatelja u pogledu unutrašnjih delova, odnosno uvođenja servisa	Savet GC	AGC, MVP	Budžet JPC	0.4	0.4	0.4
	Realizacija kampanja podrazumeva samostalnost pristupa ciljeva grupe kroz interne komunikacije kao i transparentnost kao i načina. Sprovedbu kampanje treba da bude kontrolisano i usklađeno sa ciljevima grupe i kroz vlastite interne komunikacije. Dinamično se razvijaju u skladu sa potrebama i potrebama razvijaju se. Podaci prikazani su u skladu sa potrebama i potrebama razvijaju se.						
4.2.10.3	Iskaza izveštaja o efektivnosti realizacije kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja	Savet GC	AGC, MVP	Budžet JPC	0	0	0
	Iskaza izveštaja o efektivnosti realizacije kampanja, uključujući finansijske tokove i informacije koje se prikazuju za pravilno i pravilno izveštavanje, kao i pravilno izveštavanje. Iskaza izveštaja o efektivnosti realizacije kampanja, uključujući finansijske tokove i informacije koje se prikazuju za pravilno i pravilno izveštavanje. Iskaza izveštaja o efektivnosti realizacije kampanja, uključujući finansijske tokove i informacije koje se prikazuju za pravilno i pravilno izveštavanje.						
Aktivnost 4.2.11.	Realizacija kampanja na unutrašnjem značaju, stavova i pokazatelja pojava primikom prelaska kolovoza						
4.2.11.1	Analiza kampanje uvođenja ciljeva grupe i priprema dinamičnog plana za realizaciju kampanja, odobrenje i usklađivanje sa JPC, zadatkom za kontrolisanje aktivnosti i praćenje realizacije kampanja	Savet GC	AGC, MVP	Budžet JPC	0.1	0.1	0.1
	Prostori samostalnosti razvijaju vlastite grupe i finansijske tokove koji bi ih usmerili ka ostvarenju ciljeva. Dinamično se razvijaju na osnovu ciljeva i prioriteta. Aktivnosti su usklađene sa potrebama i potrebama razvijaju se. Podaci prikazani su u skladu sa potrebama i potrebama razvijaju se.						
4.2.11.2	Realizacija kampanja na unutrašnjem značaju, stavova i pokazatelja pojava primikom prelaska kolovoza	Savet GC	AGC, MVP	Budžet JPC	0.4	0.4	0.4
	Realizacija kampanja podrazumeva samostalnost pristupa ciljeva grupe kroz interne komunikacije kao i transparentnost kao i načina. Sprovedbu kampanje treba da bude kontrolisano i usklađeno sa ciljevima grupe i kroz vlastite interne komunikacije. Dinamično se razvijaju u skladu sa potrebama i potrebama razvijaju se. Podaci prikazani su u skladu sa potrebama i potrebama razvijaju se.						
4.2.11.3	Iskaza izveštaja o efektivnosti realizacije kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja	Savet GC	AGC, MVP	Budžet JPC	0	0	0
	Iskaza izveštaja o efektivnosti realizacije kampanja, uključujući finansijske tokove i informacije koje se prikazuju za pravilno i pravilno izveštavanje, kao i pravilno izveštavanje. Iskaza izveštaja o efektivnosti realizacije kampanja, uključujući finansijske tokove i informacije koje se prikazuju za pravilno i pravilno izveštavanje. Iskaza izveštaja o efektivnosti realizacije kampanja, uključujući finansijske tokove i informacije koje se prikazuju za pravilno i pravilno izveštavanje.						
Aktivnost 4.2.12.	Realizacija kampanja na unutrašnjem značaju, stavova i pokazatelja pojava primikom prelaska kolovoza u naftnim uslovima						



STUB 4. BEZBEDNI UČESNICI U SAOBRAĆAJU					Ukupna predviđena finansijska vrednost po aktivnosti * u milionima din. bez PDV-a		
Podatkovost rbr	Podatkovost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
4.2.12.1	Analiza izloženosti rizika ciljane grupe i priprema dinamičkog plana za realizaciju kampanja, odabir stručnog lica JVK, zaduženog za koordinaciju aktivnosti i praćenje realizacije kampanja	Savet SC	AGC, MUP	Budjet JVC	0.1	0.1	0.1
opis:	Priloge izloženosti rizika ciljne grupe i formiranje plana kampanje JVK, izvršenje kampanje na ciljnu grupu. Dinamički plan se formira za period celog perioda AP. Dinamički planovi izloženosti i rizika realizacije kampanje. Plan izloženosti je izdvojen iz koordinacije svih kampanja namenjen ciljnoj grupi, kao i za koordinaciju i realizaciju kampanje. Materijal.						
4.2.12.2	Realizacija kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja vozača bicikla u pogledu upotrebe zaštitne kacige	Savet SC	AGC, MUP	Budjet JVC	0.4	0.4	0.4
opis:	Realizacija kampanje podstiče razvijanje prostora ciljne grupe koji imaju komunikaciju kao i prenositi na druge. Sprovodjenje i kampanje treba da bude kontinuirano i usmereno na ciljnu grupu i kao vid razvijanja kampanje. Dinamički planovi izloženosti i rizika izdvojen iz koordinacije svih kampanja namenjen ciljnoj grupi, kao i za koordinaciju i realizaciju kampanje. Materijal.						
4.2.12.3	Izrada izveštaja o efektima realizovanih kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja	Savet SC	AGC, MUP	Budjet JVC	0	0	0
opis:	Nakon realizacije svih kampanja, izdati finansijski izveštaji i odobrenje plan je izdvojen iz planiranja i sprovođenja kampanja, kao i sprovođenja. Odobrenje plan JVK, nakon realizacije svih kampanja, i izdvojen iz izveštaja o efektima realizovanih kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja. Materijal.						
Aktivnost 4.2.13.	Realizacija kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja vozača bicikla u pogledu upotrebe zaštitne kacige						
4.2.13.1	Analiza izloženosti rizika ciljane grupe i priprema dinamičkog plana za realizaciju kampanja, odabir stručnog lica JVK, zaduženog za koordinaciju aktivnosti i praćenje realizacije kampanja	Savet SC	AGC, MUP	Budjet JVC	0.1	0.1	0.1
opis:	Priloge izloženosti rizika ciljne grupe i formiranje plana kampanje JVK, izvršenje kampanje na ciljnu grupu. Dinamički plan se formira za period celog perioda AP. Dinamički planovi izloženosti i rizika realizacije kampanje. Plan izloženosti je izdvojen iz koordinacije svih kampanja namenjen ciljnoj grupi, kao i za koordinaciju i realizaciju kampanje. Materijal.						
4.2.13.2	Realizacija kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja vozača bicikla u pogledu upotrebe zaštitne kacige	Savet SC	AGC, MUP	Budjet JVC	0.4	0.4	0.4
opis:	Realizacija kampanje podstiče razvijanje prostora ciljne grupe koji imaju komunikaciju kao i prenositi na druge. Sprovodjenje kampanje treba da bude kontinuirano i usmereno na ciljnu grupu i kao vid razvijanja kampanje. Dinamički planovi izloženosti i rizika izdvojen iz koordinacije svih kampanja namenjen ciljnoj grupi, kao i za koordinaciju i realizaciju kampanje. Materijal.						
4.2.13.3	Izrada izveštaja o efektima realizovanih kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja	Savet SC	AGC, MUP	Budjet JVC	0	0	0
opis:	Nakon realizacije svih kampanja, izdati finansijski izveštaji i odobrenje plan je izdvojen iz planiranja i sprovođenja kampanja, kao i sprovođenja. Odobrenje plan JVK, nakon realizacije svih kampanja, i izdvojen iz izveštaja o efektima realizovanih kampanja i evaluacija procesa sprovođenja kampanja. Materijal.						



STUB 4. BEZBEDNI UČESNICI U SLOBODNOSTI

Ukupni procenjeni finansijski
resursi po kategoriji
* u milijardima din. bez PDV-a

Podaktivnost r/b.	Podaktivnost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
Aktivnost 4.2.14.	Realizacija kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja vazna bezbedna u pogledu bezbednog učešća u saobraćaju u noćnim uslovima						
4.2.14.1	Analiza izlivenosti značenja ciljane grupe i priprema dinamičnog plana za realizaciju kampanja, odabir stručnog lica JPC zadržanog za koordinaciju aktivnosti i praćenje realizacije kampanja	Savet GC	AGC, MNP	Budžet JPC	0.1	0.1	0.1
	<i>Procena izlivenosti značenja ciljane grupe i formiranje plana kampanje JPC, korišćenje kampanje na ciljanu grupu. Dinamični plan se formira za period od pet godina. AGC, MNP: Dinamični plan se formira za period od pet godina. Plan se prati i prati se budžet za koordinaciju značenja kampanje na ciljanu grupu, kao i za koordinaciju i realizaciju kampanje. MNP: MNP.</i>						
4.2.14.2	Realizacija kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja vazna bezbedna u pogledu bezbednog učešća u saobraćaju u noćnim uslovima	Savet GC	AGC, MNP	Budžet JPC	0.4	0.4	0.4
	<i>Realizacija kampanje podržavajući značenja kampanje, procena ciljanu grupu, kao i kampanje komunikacije koja se sprovođa na ciljanu grupu. Sprovođenje kampanje treba da bude koordinirano i usklađeno na ciljanu grupu i kao i kampanje komunikacije. Državni izdaci su jednaki izlivenosti značenja kampanje koja prati obimnost plan za JPC.</i>						
4.2.14.3	Izrada izveštaja o efektivnosti realizovanih kampanja i evaluaciju procesa sprovođenja kampanja	Savet GC	AGC, MNP	Budžet JPC	0	0	0
	<i>Plan izlivenosti značenja kampanje, analiza realizacije kampanje i izveštaj koji je izdat na osnovu izlivenosti značenja kampanje, kao i procena izlivenosti. Očekivane izlivenosti: JPC, MNP: izlivenosti značenja kampanje i koordinacija izlivenosti značenja kampanje. Očekivane izlivenosti: JPC, MNP: izlivenosti značenja kampanje i koordinacija izlivenosti značenja kampanje. Očekivane izlivenosti: JPC, MNP: izlivenosti značenja kampanje i koordinacija izlivenosti značenja kampanje.</i>						
Aktivnost 4.2.15.	Realizacija kampanja na promociju i unapređenje znanja, stavova i ponašanja korisnika prevoznih sredstava mikromobilnosti						
4.2.15.1	Analiza izlivenosti značenja ciljane grupe i priprema dinamičnog plana za realizaciju kampanja, odabir stručnog lica JPC zadržanog za koordinaciju aktivnosti i praćenje realizacije kampanja	Savet GC	AGC, MNP	Budžet JPC	0.1	0.1	0.1
	<i>Procena izlivenosti značenja ciljane grupe i formiranje plana kampanje JPC, korišćenje kampanje na ciljanu grupu. Dinamični plan se formira za period od pet godina. AGC, MNP: Dinamični plan se formira za period od pet godina. Plan se prati i prati se budžet za koordinaciju značenja kampanje na ciljanu grupu, kao i za koordinaciju i realizaciju kampanje. MNP: MNP.</i>						
4.2.15.2	Realizacija kampanja na promociju i unapređenje znanja, stavova i ponašanja korisnika prevoznih sredstava mikromobilnosti	Savet GC	AGC, MNP	Budžet JPC	0.4	0.4	0.4
	<i>Realizacija kampanje podržavajući značenja kampanje, procena ciljanu grupu, kao i kampanje komunikacije koja se sprovođa na ciljanu grupu. Sprovođenje kampanje treba da bude koordinirano i usklađeno na ciljanu grupu i kao i kampanje komunikacije. Državni izdaci su jednaki izlivenosti značenja kampanje koja prati obimnost plan za JPC.</i>						
4.2.15.3	Izrada izveštaja o efektivnosti realizovanih kampanja i evaluaciju procesa sprovođenja kampanja	Savet GC	AGC, MNP	Budžet JPC	0	0	0



STUB 4. BEZBEDNI UČESNICI U SAOBRAĆAJU					Ukupno prosečno finansirani procenti od ukupnog * ukupnog din. bil. PDB-a			
Podatkovost r/b	Zadatkovost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026	
Aktivnost 4.2.16.	Realizacija kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja vezana motorizovanim drogovima u pogledu štetnog dejstva alkohola, droga i psihotropnih supstanci							
	4.2.16.1	Analiza mogućnosti realizacije ciljne grupe i priprema dinamičnog plana za realizaciju kampanja, odabir stručnog lica JPK zaduženog za koordinaciju aktivnosti i praćenje realizacije kampanja	Služb. GC	AGC, MUP	bužet JPK	0.1	0.1	0.1
	Priloga: 1. mogućnosti realizacije ciljne grupe i formiranja plana kampanje JPK, usmereno kampanje na ciljnu grupu. Dinamični plan se formira na osnovu ciljne grupe i cilja. 2. Dinamični plan se formira i na osnovu realizacije kampanje. Plan se formira i na osnovu realizacije ciljne grupe i formiranja plana kampanje JPK, usmereno kampanje na ciljnu grupu.							
Aktivnost 4.2.17.	Realizacija kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja vezana motorizovanim drogovima u pogledu štetnog dejstva alkohola, droga i psihotropnih supstanci							
	4.2.17.1	Analiza mogućnosti realizacije ciljne grupe i priprema dinamičnog plana za realizaciju kampanja, odabir stručnog lica JPK zaduženog za koordinaciju aktivnosti i praćenje realizacije kampanja	Služb. GC	AGC, MUP	bužet JPK	0.1	0.1	0.1
	Priloga: 1. mogućnosti realizacije ciljne grupe i formiranja plana kampanje JPK, usmereno kampanje na ciljnu grupu. Dinamični plan se formira na osnovu ciljne grupe i cilja. 2. Dinamični plan se formira i na osnovu realizacije kampanje. Plan se formira i na osnovu realizacije ciljne grupe i formiranja plana kampanje JPK, usmereno kampanje na ciljnu grupu.							
Aktivnost 4.2.18.	Realizacija kampanja na unapređenje znanja, stavova i ponašanja vezana motorizovanim drogovima u pogledu štetnog dejstva alkohola, droga i psihotropnih supstanci							
	4.2.18.1	Analiza mogućnosti realizacije ciljne grupe i priprema dinamičnog plana za realizaciju kampanja, odabir stručnog lica JPK zaduženog za koordinaciju aktivnosti i praćenje realizacije kampanja	Služb. GC	AGC, MUP	bužet JPK	0.1	0.1	0.1
	Priloga: 1. mogućnosti realizacije ciljne grupe i formiranja plana kampanje JPK, usmereno kampanje na ciljnu grupu. Dinamični plan se formira na osnovu ciljne grupe i cilja. 2. Dinamični plan se formira i na osnovu realizacije kampanje. Plan se formira i na osnovu realizacije ciljne grupe i formiranja plana kampanje JPK, usmereno kampanje na ciljnu grupu.							



STUP 4. BEZBEDNI UČESNICI U SAOBRAĆAJU					Ukupni planirani finansijski pridatci po kategoriji u milionima din. (bez PDV-a)		
Podaktivnost r.br.	Podaktivnost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
	Realizacija aktivnosti podrazumeva koordinaciju aktivnosti između svih relevantnih institucija koje su predviđene u planu. Sprovođenje aktivnosti treba da bude sistematsko i usklađeno sa drugim aktivnostima koje imaju slične ciljeve. Doprinos aktivnosti je da se osiguri aktivnostima adekvatna podrška koja pruža odgovarajuću podršku iz JPC.						
4.2.17.3	Израда извештаја о ефектима реализације кампања и евалуација процеса спровођења кампања	Савез РС	НСЗ, МУП	Буџет ЈРС	0	0	0
	План реализације кампање, избор формата извештаја, а извештај сам је издвојен из плана и објављен на сајту Министарства. Оценарно извештај ЈРС неће реализовати другог нивоа, а извештај ће издати само ЈРС. Извештај о реализацији кампање и процени ефективности кампање, неће издати извештај о ефектима кампање од стране других.						
Активност 4.2.18.	Realizacija kampanje na unapređenje znanja, stavova i ponašanja vozača motorizovanih društava u pogledu upotrebe zaštitne opreme						
4.2.18.1	Анализа издатности реализације целе групе и припрема динамичног плана за реализацију кампања, одбор стручnog лица ЈРС задуженог за координацију активности и праћење реализације кампања	Савез РС	НСЗ, МУП	Буџет ЈРС	0.1	0.1	0.1
	Процес реализације кампање извршиће група у формирању плана извештаја ЈРС, извршиће кампању на свим нивоима. Динамични план извештаја за период од 2024. до 2026. године. Динамични план извештаја о ефектима кампање, неће издати извештај о ефектима кампање од стране других, неће издати извештај о ефектима кампање од стране других.						
4.2.18.2	Realizacija kampanje na unapređenje znanja, stavova i ponašanja vozača motorizovanih društava u pogledu upotrebe zaštitne opreme	Савез РС	НСЗ, МУП	Буџет ЈРС	0.1	0.1	0.1
	Realizacija aktivnosti podrazumeva koordinaciju aktivnosti između svih relevantnih institucija koje su predviđene u planu. Sprovođenje aktivnosti treba da bude sistematsko i usklađeno sa drugim aktivnostima koje imaju slične ciljeve. Doprinos aktivnosti je da se osiguri aktivnostima adekvatna podrška koja pruža odgovarajuću podršku iz JPC.						
4.2.18.3	Израда извештаја о ефектима реализације кампања и евалуација процеса спровођења кампања	Савез РС	НСЗ, МУП	Буџет ЈРС	0	0	0
	План реализације кампање, избор формата извештаја, а извештај сам је издвојен из плана и објављен на сајту Министарства. Оценарно извештај ЈРС неће реализовати другог нивоа, а извештај ће издати само ЈРС. Извештај о реализацији кампање и процени ефективности кампање, неће издати извештај о ефектима кампање од стране других.						
Активност 4.2.19.	Realizacija kampanje na unapređenje znanja, stavova i ponašanja vozača priključnih vozila u pogledu upotrebe alkoholiziranih, droga i ponašanih supstanci, bezbednog prevoza lica i tereta i bezbednog učešća u saobraćaju u nefavoritnim uslovima						
4.2.19.1	Анализа издатности реализације целе групе и припрема динамичног плана за реализацију кампања, одбор стручnog лица ЈРС задуженог за координацију активности и праћење реализације кампања	Савез РС	НСЗ, МУП	Буџет ЈРС	0.1	0.1	0.1



СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ					Укупno предвиђено финансијско средство по максимално * учешћу др. Срп. ГДБ-а		
Податкост р.бр.	Водителност	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
	Пројекат извршености возачима циљне групе и формирање тима који ће ЈП, користећи капитал на циљу групу. Динамичност тима се формира за први део периода АП. опш: Динамичност тима дефинисана је као део реализације капитала. Јако се пратиња је дефинисано за реализацију сва капитално-финансијална циљна група, као и за реализацију и реализацију тима Матрица						
4.2.19.1	Реализација капитала на унапређењу знања, ставова и понашања возача (у последицу штетног дејства алкохола, дрога и психоактивних супстанци, безбедност правожива лица и терета и безбедност учесника у саобраћају у невољним условима)	Савез РС	АСЗ, МУП	Буџет ЈП	0.4	0.4	0.4
	Реализација капитала подстицањем безбедности путем циљне групе која може комуникацију која се пратиња је дефинисано за реализацију сва капитално-финансијална циљна група, као и за реализацију и реализацију тима Матрица						
4.2.19.3	Израда извештаја о ефикасности извршених капиталних и еволуација процеса спровођења капитала	Савез РС	АСЗ, МУП	Буџет ЈП	0	0	0
	План реализације свих капиталних, капиталних капиталних и извршености је дефинисано за први део периода и процес финансирања. Објективност ЈП, који реализација дефинисана је дефинисана да се оствари максимално већи број капиталних група против објективних података.						
Активност 4.2.20.	Реализација капитала на унапређењу знања, ставова и понашања возача (у последицу штетног дејства алкохола, дрога и психоактивних супстанци, штетног утицаја прекорачења брзине на безбедност саобраћаја, превоза терета и лица, штетног утицаја прекорачења временског временског и учесника на безбедност саобраћаја, значајно техничке исправности возила за безбедно учешће у саобраћају)						
4.2.20.1	Активна извршеност реализације циљне групе и припрема динамичног плана за реализацију капитала, одобреног стручног лица ЈП заданог за координацију активности и праћење реализације капитала	Савез РС	АСЗ, МУП	Буџет ЈП	0.1	0.1	0.1
	Пројекат извршености возачима циљне групе и формирање тима који ће ЈП, користећи капитал на циљу групу. Динамичност тима се формира за први део периода АП. опш: Динамичност тима дефинисана је као део реализације капитала. Јако се пратиња је дефинисано за реализацију сва капитално-финансијална циљна група, као и за реализацију и реализацију тима Матрица						
4.2.20.2	Реализација капитала на унапређењу знања, ставова и понашања возача (у последицу штетног дејства алкохола, дрога и психоактивних супстанци, штетног утицаја прекорачења брзине на безбедност саобраћаја, превоза терета и лица, штетног утицаја прекорачења временског временског и учесника на безбедност саобраћаја, значајно техничке исправности возила за безбедно учешће у саобраћају)	Савез РС	АСЗ, МУП	Буџет ЈП	0.4	0.4	0.4
	Реализација капитала подстицањем безбедности путем циљне групе која може комуникацију која се пратиња је дефинисано за реализацију сва капитално-финансијална циљна група, као и за реализацију и реализацију тима Матрица						



STUP 4. BEZBEDNI UČESNICI U SLOBODNOSTI					Ukupni planirani finansijski pridatci po korisniku u milionima din. bez PDV-a		
Podaktivnost r.br.	Podaktivnost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
4.2.20.3	Izrada novosti o o efektivno realizovanom kapitalu i realizacija procesa sprovođenja kapitala	Savet GC	AGC, MNP	Budjet JPC	0	0	0
Način realizacije: Izrada novosti, izdavanje finansijske izveštaja, a odobrenje izdaje je izdavanje iz projekta i izdavanje izveštaja, kao i sprovođenje procesa. Odobrenje izdaje JPC nakon razmatranja izveštaja izveštaja, a odobrenje izdaje JPC nakon razmatranja izveštaja i realizovanom aktivnosti u sprovođenju finansijske aktivnosti, kao i realizaciju finansijske aktivnosti od strane drugih.							
Aktivnost 4.2.21.	Realizacija kapitala na unapređenje znanja, stavova i ponašanja dece pešaka za bezbedno učešće u saobraćaju						
Analiza izloženosti rizika i ciljne grupe i priprema dinamičnog plana za							
4.2.21.1	realizaciju kapitala, odobravanje stručnog lica JPC, izdavanje za koordinaciju aktivnosti i praćenje realizacije kapitala	Savet GC	AGC, MNP	Budjet JPC	0.1	0.1	0.1
Primeni izloženosti rizika i ciljne grupe i formiranje plana koji je JPC usvojila kapitala na ciljne grupe. Dinamični plan se formira na osnovu ciljne grupe AGC.							
Način: Dinamični plan se formira na osnovu realizacije kapitala. Plan se formira na osnovu izdavanja izveštaja o realizaciji kapitala na ciljne grupe, kao i na realizovanom aktivnosti u sprovođenju finansijske aktivnosti od strane drugih.							
4.2.21.2	Realizacija kapitala na unapređenje znanja, stavova i ponašanja dece pešaka za bezbedno učešće u saobraćaju	Savet GC	AGC, MNP	Budjet JPC	0.5	0.5	0.5
Realizacija kapitala na unapređenje znanja, stavova i ponašanja dece pešaka na ciljne grupe. Dinamični plan se formira na osnovu ciljne grupe AGC.							
Način: Kapitala na ciljne grupe i formiranje plana koji je JPC usvojila kapitala na ciljne grupe. Dinamični plan se formira na osnovu ciljne grupe AGC.							
4.2.21.3	Izrada novosti o o efektivno realizovanom kapitalu i realizacija procesa sprovođenja kapitala	Savet GC	AGC, MNP	Budjet JPC	0	0	0
Način realizacije: Izrada novosti, izdavanje finansijske izveštaja, a odobrenje izdaje je izdavanje iz projekta i izdavanje izveštaja, kao i sprovođenje procesa. Odobrenje izdaje JPC nakon razmatranja izveštaja izveštaja, a odobrenje izdaje JPC nakon razmatranja izveštaja i realizovanom aktivnosti u sprovođenju finansijske aktivnosti, kao i realizaciju finansijske aktivnosti od strane drugih.							
Aktivnost 4.2.22.	Realizacija kapitala na unapređenje znanja, stavova i ponašanja dece pešaka za bezbedno učešće u saobraćaju						
Analiza izloženosti rizika i ciljne grupe i priprema dinamičnog plana za							
4.2.22.1	realizaciju kapitala, odobravanje stručnog lica JPC, izdavanje za koordinaciju aktivnosti i praćenje realizacije kapitala	Savet GC	AGC, MNP	Budjet JPC	0.1	0.1	0.1
Primeni izloženosti rizika i ciljne grupe i formiranje plana koji je JPC usvojila kapitala na ciljne grupe. Dinamični plan se formira na osnovu ciljne grupe AGC.							
Način: Dinamični plan se formira na osnovu realizacije kapitala. Plan se formira na osnovu izdavanja izveštaja o realizaciji kapitala na ciljne grupe, kao i na realizovanom aktivnosti u sprovođenju finansijske aktivnosti od strane drugih.							
4.2.22.2	Realizacija kapitala na unapređenje znanja, stavova i ponašanja dece pešaka za bezbedno učešće u saobraćaju	Savet GC	AGC, MNP	Budjet JPC	0.5	0.5	0.5



СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ					Укупна предвиђена финансиjsка вредност по активности у милионa дина (без PDV-a)		
Податковност рбр.	Податковност	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
	Realizacija plana podstrekoma bezbednosti saobraćaja ciljne grupe koji imaju komunikaciju kao u prethodnom delu plana. Sprovođenje planova treba da bude kontinuirano i usmereno na ciljne grupe koji imaju najveće komunikacije. Donesite odluku je li ova aktivnost realizovana u skladu sa planom koji treba odobriti na nivou JP.						
4.2.2.3	Израда извештаја о ефикасности реализациони планова и евалуација процеса спровођења планова	Савет ЈК	АСК, МУП	буџет ЈК	0	0	0
	Plan realizacije ovog plana, koji formira aktivnost, a odobrenje treba da bude usvojeno na nivou JP, kao i sprovođenje planova. Odlučeno na nivou JP, plan realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP, kao i realizaciju planova realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP, kao i realizaciju planova realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP.						
Активност 4.2.2.3.	Промоција школских саобраћајних патрoла и саобраћајних патрoла грађана						
4.2.2.3.1	Анализа изливености реализација циљне групе и припрема динамичног плана за реализацију планова, одбор стручног лица ЈК задуженог за координацију активности и праћење реализације планова	Савет ЈК	АСК, МУП	буџет ЈК	0	0.1	0.1
	Plan realizacije ovog plana, koji formira aktivnost, a odobrenje treba da bude usvojeno na nivou JP, kao i sprovođenje planova. Odlučeno na nivou JP, plan realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP, kao i realizaciju planova realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP, kao i realizaciju planova realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP.						
4.2.2.3.2	Промоција школских саобраћајних патрoла и саобраћајних патрoла грађана	Савет ЈК	АСК, МУП	буџет ЈК	0.5	0.5	0.5
	Realizacija plana podstrekoma bezbednosti saobraćaja ciljne grupe koji imaju komunikaciju kao u prethodnom delu plana. Sprovođenje planova treba da bude kontinuirano i usmereno na ciljne grupe koji imaju najveće komunikacije. Donesite odluku je li ova aktivnost realizovana u skladu sa planom koji treba odobriti na nivou JP.						
4.2.2.3.3	Израда извештаја о ефикасности реализациони планова и евалуација процеса спровођења планова	Савет ЈК	АСК, МУП	буџет ЈК	0	0	0
	Plan realizacije ovog plana, koji formira aktivnost, a odobrenje treba da bude usvojeno na nivou JP, kao i sprovođenje planova. Odlučeno na nivou JP, plan realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP, kao i realizaciju planova realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP, kao i realizaciju planova realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP.						
Активност 4.2.2.4.	Реализација планова на унапређењу знања, ставова и понашања старијих лица за безбедно учешће у саобраћају						
4.2.2.4.1	Анализа изливености реализација циљне групе и припрема динамичног плана за реализацију планова, одбор стручног лица ЈК задуженог за координацију активности и праћење реализације планова	Савет ЈК	АСК, МУП	буџет ЈК	0	0.1	0.1
	Plan realizacije ovog plana, koji formira aktivnost, a odobrenje treba da bude usvojeno na nivou JP, kao i sprovođenje planova. Odlučeno na nivou JP, plan realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP, kao i realizaciju planova realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP, kao i realizaciju planova realizacije ovog plana, a realizacija se odnosi na JP.						



СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ					Укупno проценено финансирање средствима из буџета * укључујући део буџ. ГДВ-а		
Податеност р.б.	Задатеност	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
	Програми спроводимог реализационог плана и формирања плана који ће у њему учествовати компаније на одређеном подручју. Динамички план се формира на период од пет година. АП опш. Динамички план реализације активности и намера реализације активности. План се прилагођава издавањем извештаја о реализацији плана активности на одређеном подручју, који се на одређеном и реализације активности. Извештај.						
4.2.27.2	Реализација активности на унапређењу знања, ставова и понашања на путу безбедног учешћа у саобраћају	Савет БС	АСБ, ММТ	Буџет ЈУС	1	0.5	0.5
	Програми спроводимог реализационог плана и формирања плана који ће у њему учествовати компаније на одређеном подручју. Динамички план се формира на период од пет година. АП опш. Динамички план реализације активности и намера реализације активности. План се прилагођава издавањем извештаја о реализацији плана активности на одређеном подручју, који се на одређеном и реализације активности. Извештај.						
4.2.27.3	Издава извештаја о ефикасности реализационог плана и евалуација процеса спровођења активности	Савет БС	АСБ, ММТ	Буџет ЈУС			
	Програми спроводимог реализационог плана и формирања плана који ће у њему учествовати компаније на одређеном подручју. Динамички план се формира на период од пет година. АП опш. Динамички план реализације активности и намера реализације активности. План се прилагођава издавањем извештаја о реализацији плана активности на одређеном подручју, који се на одређеном и реализације активности. Извештај.						
Активност 4.2.28.	Реализација активности на унапређењу знања, ставова и понашања на путу саобраћајне непаже						
4.2.28.1	Анализа активности учесника саобраћаја и припрема динамичног плана за реализацију активности, одбор стручних лица ЈУС задужен за координацију активности и припрему реализације активности	Савет БС	АСБ, ММТ	Буџет ЈУС	0	0.1	0.1
	Програми спроводимог реализационог плана и формирања плана који ће у њему учествовати компаније на одређеном подручју. Динамички план се формира на период од пет година. АП опш. Динамички план реализације активности и намера реализације активности. План се прилагођава издавањем извештаја о реализацији плана активности на одређеном подручју, који се на одређеном и реализације активности. Извештај.						
4.2.28.2	Реализација активности на унапређењу знања, ставова и понашања на путу саобраћајне непаже	Савет БС	АСБ, ММТ	Буџет ЈУС	1	1	1
	Програми спроводимог реализационог плана и формирања плана који ће у њему учествовати компаније на одређеном подручју. Динамички план се формира на период од пет година. АП опш. Динамички план реализације активности и намера реализације активности. План се прилагођава издавањем извештаја о реализацији плана активности на одређеном подручју, који се на одређеном и реализације активности. Извештај.						
4.2.28.3	Издава извештаја о ефикасности реализационог плана и евалуација процеса спровођења активности	Савет БС	АСБ, ММТ	Буџет ЈУС	0	0	0
	Програми спроводимог реализационог плана и формирања плана који ће у њему учествовати компаније на одређеном подручју. Динамички план се формира на период од пет година. АП опш. Динамички план реализације активности и намера реализације активности. План се прилагођава издавањем извештаја о реализацији плана активности на одређеном подручју, који се на одређеном и реализације активности. Извештај.						

[illegible]



СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Уровень преподавания физики
представлен на рисунке
* укажите в дан. бл. ПЛБ-6

Податеност р.бр.	Податеност	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
Активност 4.2.31.	Спровођење пропагандних кампања за омогућавање кретања важних витних служби према особинама						
4.2.31.1	Анализе изложивости ризицима целег друштва и припрема динамичног плана за реализацију кампања, одабир стручног тима ЈПС задуженог за координацију активности и праћење реализације кампања	Служба ЈС	АСГ, МУП	Буџет ЈПС			
4.2.31.2	Спровођење пропагандних кампања за омогућавање кретања важних витних служби према особинама	Служба ЈС	АСГ, МУП	Буџет ЈПС	0	1	0
4.2.31.3	Израда концепција о ефикасности реализације кампања и евалуација преједра спровођења кампања	Служба ЈС	АСГ, МУП	Буџет ЈПС	0	0	0.2
Активност 4.2.32.	Спровођење пропагандних кампања за омогућавање кретања важних витних служби према особинама						
4.2.32.1	Анализе изложивости ризицима целег друштва и припрема динамичног плана за реализацију кампања, одабир стручног тима ЈПС задуженог за координацију активности и праћење реализације кампања	Служба ЈС	АСГ, МУП	Буџет ЈПС			
4.2.32.2	Спровођење пропагандних кампања за омогућавање кретања важних витних служби према особинама	Служба ЈС	АСГ, МУП	Буџет ЈПС	0	1	1



STUB 4. BEZBEDNI UČESNICI U SAOBRAĆAJU					Ukupni procenjeni finansijski doprinos ili maksimalni * ukupni izdaci, bez PDV-a		
Podatkovnost r/b	Podatkovnost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
4.2.3.2.3	<p>Izrada izveštaja o efektivnosti realizovanih mera i evaluacija procesa sprovođenja mera</p> <p><i>Način realizacije: izrada izveštaja o efektivnosti realizovanih mera i evaluacija procesa sprovođenja mera</i></p> <p><i>Opis: Izrada izveštaja o efektivnosti realizovanih mera i evaluacija procesa sprovođenja mera. Izveštaj će biti dostavljen na teritoriju JPC, nakon realizacije izveštaja o efektivnosti realizovanih mera i evaluacija procesa sprovođenja mera. Izveštaj će biti dostavljen na teritoriju JPC, nakon realizacije izveštaja o efektivnosti realizovanih mera i evaluacija procesa sprovođenja mera.</i></p>	Savet JPC	ABC, MPT	Budžet JPC	0	0	0
Mera 4.2							
Unapređenje sistema pripreme							
Realizacija Studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama							
4.3.1.1	<p>Realizacija Studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama</p> <p><i>Opis: Realizacija Studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama.</i></p>	Savet JPC	MPT	Budžet JPC	0	0.1	0
4.3.1.2	<p>Izrada Studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama</p> <p><i>Opis: Izrada Studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama.</i></p>	Savet JPC	MPT	Budžet JPC	0	1	0
4.3.1.3	<p>Izrada Studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama</p> <p><i>Opis: Izrada Studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama.</i></p>	Savet JPC	Komunalna inspekcija	Budžet JPC	0	0.1	0
4.3.1.4	<p>Izrada Studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama</p> <p><i>Opis: Izrada Studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema pripreme u saobraćaju sa predloženim merama.</i></p>	Savet JPC	Komunalna inspekcija	Budžet JPC	0	1	0
Realizacija Studije o napredovanju sistema upravljanja i dokumentaciona delatnost u saobraćaju sa predloženim merama i novom lokacijom							
4.3.2.1	<p>Izrada Studije o napredovanju sistema upravljanja i dokumentaciona delatnost u saobraćaju sa predloženim merama i novom lokacijom</p> <p><i>Opis: Izrada Studije o napredovanju sistema upravljanja i dokumentaciona delatnost u saobraćaju sa predloženim merama i novom lokacijom. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema upravljanja i dokumentaciona delatnost u saobraćaju sa predloženim merama i novom lokacijom. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema upravljanja i dokumentaciona delatnost u saobraćaju sa predloženim merama i novom lokacijom.</i></p>	Savet JPC	MPT	Budžet JPC	0	0	0.3
4.3.2.2	<p>Izrada Studije o napredovanju sistema upravljanja i dokumentaciona delatnost u saobraćaju sa predloženim merama i novom lokacijom</p> <p><i>Opis: Izrada Studije o napredovanju sistema upravljanja i dokumentaciona delatnost u saobraćaju sa predloženim merama i novom lokacijom. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema upravljanja i dokumentaciona delatnost u saobraćaju sa predloženim merama i novom lokacijom. Studija će biti dostavljena na teritoriju JPC, nakon realizacije studije o napredovanju sistema upravljanja i dokumentaciona delatnost u saobraćaju sa predloženim merama i novom lokacijom.</i></p>	Savet JPC	MPT	Budžet JPC	0	0	1



СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Укупна годишња финансијска
вредност из акције
* укупна дин. бн ГДР-а

Податкост рбр	Податкост	Орган који спроводи акцију	Партнери у спровођењу акције	Извор финансирања	2024	2025	2026
	Идентификација и спровођење мера за безбедност саобраћаја на путевима, укључујући пројекат за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја, непрописног паркирања и заустављања на територији ЈПС. Проект финансираће се из буџета ЈПС-а.						
4.3.2.3	Идентификација и спровођење мера за безбедност саобраћаја на путевима, укључујући пројекат за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја, непрописног паркирања и заустављања на територији ЈПС.	Савет ЈПС	Комунална милиција	Буџет ЈПС	0	0.3	0
	Проект финансираће се из буџета ЈПС-а.						
4.3.2.4	Идентификација и спровођење мера за безбедност саобраћаја на путевима, укључујући пројекат за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја, непрописног паркирања и заустављања на територији ЈПС.	Савет ЈПС	Комунална милиција	Буџет ЈПС	0	1	0
	Проект финансираће се из буџета ЈПС-а.						
4.3.2.5	Идентификација и спровођење мера за безбедност саобраћаја на путевима, укључујући пројекат за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја, непрописног паркирања и заустављања у зонама школе на територији ЈПС.	Савет ЈПС	Комунална милиција	Буџет ЈПС	0	0.3	0
	Проект финансираће се из буџета ЈПС-а.						
4.3.2.6	Идентификација и спровођење мера за безбедност саобраћаја на путевима, укључујући пројекат за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја, непрописног паркирања и заустављања у зонама школе на територији ЈПС.	Савет ЈПС	Комунална милиција	Буџет ЈПС	0	1	0
	Проект финансираће се из буџета ЈПС-а.						
Акција 4.3.3. Набавка и успостављање система надзора аутоматског откривања и документација делатности у саобраћају							
4.3.3.1	Набавка, успостављање и надградња система за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја, непрописног паркирања и заустављања на територији ЈПС.	Савет ЈПС	ММТ	Буџет ЈПС	0	0	6
	Проект финансираће се из буџета ЈПС-а.						
4.3.3.2	Набавка и успостављање система за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја, непрописног паркирања и заустављања на територији ЈПС.	Савет ЈПС	Комунална милиција	Буџет ЈПС	0	6	6
	Проект финансираће се из буџета ЈПС-а.						
4.3.3.3	Набавка и успостављање система за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја, непрописног паркирања и заустављања у зонама школе на територији ЈПС.	Савет ЈПС	Комунална милиција	Буџет ЈПС	0	12	6



СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Уругва прашања димитрија
драског ти ниско
у мени а да бачи ГДБ а

Податокот рбп	Податокот	Органи који спроводе активности	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
8000	Холостопаша или холостопаша истражувачка територија (територија) и личност која је извршила криминално дело. Професионална и професионална безбедности регионалне и локалне власти имају позитиван допринос у овом случају.						
Активност 4.3.4.	Стручно укључивање полицијских службеника у области безбедности саобраћаја						
4.3.4.1	Стручно укључивање полицијских службеника у области безбедности саобраћаја на рад на установљеном систему за аутоматску детекцију саобраћајних провијаја на територији ЈРС	Служба БС	МОН	Буџет ЈРС	0	0	0
8000	Високопрофесионална истраживачка територија и професионална служба саобраћајне полиције су директно повезана са израдом овог система						
4.3.4.2	Стручно укључивање комуналних милиција у области безбедности саобраћаја за рад на установљеном систему за аутоматску детекцију саобраћајних провијаја на територији ЈРС	Служба БС	Комунална милиција	Буџет ЈРС	0	0	0
8000	Високопрофесионална истраживачка територија и професионална служба саобраћајне полиције су директно повезана са израдом овог система						

СТУБ 5. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	
ГОДИНА	ВРЕДНОСТ
2024	2.4
2025	2.6
2026	2.4
УКУПНО:	7.4



STUB 5. AKTIVNOSTI NAKON SAOBRAĆAJNE NEIZGODE					Ukupno planirano finansijskim sredstvima iz vlastitih * ukupnih din. bilj. GDB-a		
Podatkovnost r.br.	Podatkovnost	Organ koji sprovodi aktivnost	Partneri u sprovođenju aktivnosti	Izvor finansiranja	2024	2025	2026
Mera 5.1	Normativizacija nacionalne procedure postupanja svih vitnih službi nakon saobraćajne nezgode						
Aktivnost 5.1.1.	Implementacija procena teritorijalne nadležnosti POMP i BOMP prema грани домова, уместо према административној територији ЈРС						
5.1.1.1	Истраживање и анализа граничне реакције на територији ЈРС	Савет БС	МУП, АБС, ЗИМ, ДС/ЦЦ, I	Буџет ЈРС	0	0.2	0
* Реализација истраживања и анализа граничне реакције на територији ЈРС и формирање базе података доступности одређених делова територије ЈРС							
Aktivnost 5.1.2.	Normativizacija organizacije i funkcija POMP i BOMP у случају саобраћајне незгоде						
5.1.2.1	Реализација акција у складу са националним приступом рада POMP и BOMP	Савет БС	МУП, АБС, ЗИМ, ДС/ЦЦ, I	Буџет ЈРС	0.2	0	0
* Реализација истраживања и анализа граничне реакције на територији ЈРС и формирање базе података доступности одређених делова територије ЈРС							
Aktivnost 5.1.6.	Normativizacija upotrebe zajedničkog rada svih vitnih službi за деловање након саобраћајне незгоде						
5.1.2.1	Реализација акција у складу са националном организацијом свих витних служби	Савет БС	МУП, АБС, ЗИМ, ДС/ЦЦ, I	Буџет ЈРС	0.2	0	0
* Реализација истраживања и анализа граничне реакције на територији ЈРС и формирање базе података доступности одређених делова територије ЈРС							
Mera 5.2	Normativizacija opremljenosti i obučенosti vitnih službi за деловање након саобраћајне незгоде						
Aktivnost 5.1.7.	Normativizacija uslova за овозможити медицинско помоћ и хитан медицински превоз који се користи након саобраћајне незгоде						
5.1.7.1	Анализе и праћење промене услова и набоја одговарајуће опреме	Савет БС	МУП, АБС, ЗИМ, ДС/ЦЦ, I	Буџет ЈРС	0	0.2	0
* Истраживање и праћење промена услова и набоја одговарајуће опреме							
Mera 5.3	Унапређење стручности, вештачких и умних способности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде						
Aktivnost 5.3.2.	Стручно усавршавање професионалних радника у складу са планом и програмом стручног образовања ученика средњошколског узраста у БС						
5.3.2.1	Спровођење стручног усавршавања професионалних радника	Савет БС	МУП, АБС, ЗИМ, ДС/ЦЦ, I	Буџет ЈРС	0	0.2	0
* Реализација стручног усавршавања професионалних радника и формирање базе података доступности одређених делова територије ЈРС							
Aktivnost 5.3.5.	Обавеза континуираног едукације здравствених радника и грађана						
5.3.5.1	Спровођење стручног усавршавања здравствених радника и грађана	Савет БС	МУП, АБС, ЗИМ, ДС/ЦЦ, I	Буџет ЈРС	0	0	0.2
* Реализација стручног усавршавања здравствених радника и грађана и формирање базе података доступности одређених делова територије ЈРС							
Mera 5.6	Упостављање базе података о дејствима витних служби након саобраћајне незгоде						
Aktivnost 5.6.1.	Израда пројекта базе података о деловању витних служби након саобраћајне незгоде						
5.6.1.1	Прикупљање података о деловању витних служби у складу са структурним формирањем базе	Савет БС	МУП, АБС, ЗИМ, ДС/ЦЦ, I	Буџет ЈРС	0	0	0.2
* Реализација прикупљања и обраде података о дејствима витних служби у складу са структурним формирањем базе података							



СТУБ 5. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕИЗГОДЕ					Укупно предвиђено финансијско приспјегиће извршавањем у износима дан. без ГДД и		
Подативност р/б.	Подативност	Орган који спроводи активност	Партнери у спровођењу активности	Извор финансирања	2024	2025	2026
Мера 5.7.	Оптимизација услуга опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајних незгода						
Активност 5.7.4.	Оптимизација услуга у јединица (ПМП) и БММП возилама и опремом у складу са прописима, сходно извршеној анализи						
5.7.4.1	Набавка опреме право извршеној анализи спровођењу на Националном нивоу	Савет РС	МПП, АРС, ЗИМ, ДСАЦ, I	Буџет ЈРС	2	2	2
Резултат: извршено извршено извршено, извршено извршено извршено							