
На основу члана 38. став 1. Закона о планском систему Републике Србије („Службени гласник РС”, број 30/18),

Влада усваја

СТРАТЕГИЈУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2023 ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ ЗА 2023. ДО 2025. ГОДИНЕ

1. УВОД

У саобраћајним незгодама годишње у свету погине приближно 1,35 милиона људи а буде повређено више од 50 милиона људи. У саобраћајним незгодама најчешће страдају млади људи, а посебно у земљама у којим улагање у безбедност саобраћаја није препознато као друштвена добит већ као трошак. Имајући у виду огромне људске и економске губитке Уједињене нације и Европска унија су у протеклих 15 година предузеле низ стратешких активности усмерених ка смањењу броја саобраћајних незгода. Уједињене нације су донеле Резолуцију којом се период до 2030. године проглашава Другом деценијом акције за безбедност саобраћаја, а Светска здравствена организација је припремила Глобални план Друге деценије акције за безбедност саобраћаја. Према бројним анализама, Европа је најбезбеднији континент у саобраћају на свету. На трагу тога, Европска унија (у даљем тексту ЕУ) је створила претпоставке за примену Оквирне политике безбедности саобраћаја до 2030. године. Кроз све међународне и европске стратешке документе провлачи се исти глобални циљ, а то је да се **смањи број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године.**

**50% мање погинулих и тешко
повређених лица до 2030. година**

Уважавајући глобалне правце и успешне праксе у безбедности саобраћаја кроз припрему и усвајање Закона о безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту ЗоБС), 2009. године, наступила је **четврта етапа у управљању системом безбедности саобраћаја** у Републици Србији, која још увек траје. Ову етапу карактерише успостављен стабилан опадајући тренд броја погинулих у саобраћајним незгодама, док тренд повређених лица има значајне осцилације. У току 2019. године, 534 особе су изгубиле живот, док су 3.322 особе тешко повређене у саобраћајним незгодама на путевима Републике Србије. Ови показатељи су четири пута мањи у односу на 1990. годину, и двоструко мањи у односу на 2000. годину.

Оснивањем Агенције за безбедност саобраћаја (у даљем тексту Агенција) створени су услови за обједињену анализу, праћење и унапређивање система безбедности саобраћаја и успостављање и развој јединствене базе података о безбедности саобраћаја сходно примени принципа „**све на једном месту**”. Агенција је

**Успостављање водеће
институције безбедности
саобраћаја- предуслов успешног
управљања системом безбедности
саобраћаја**

систем интегратор и централно чвориште који у реализацији законом утврђених

надлежности повезује широк круг институција почев od ресорних министарстава Владе за унутрашње послове, саобраћај, правду, здравље, просвету, рад, трговину, свих јединица локалне самоуправе у Републици Србији, научно- образовних установа, невладиног сектора и бројних других. Током прве деценије њеног постојања успостављен је принцип финансијски самоодрживе институције која средства за рад обезбеђује из цене које плаћају корисници услуга. **Висока препознатљивост Агенције као једне од најефикаснијих институција у јавном сектору потврђује се широким сетом најразличитијих услуга према корисницима чији број премашује 550 хиљада на годишњем нивоу.**

Напуштајући став да су саобраћајне незгоде нужна последица друмског саобраћаја, и прихватајући став да се саобраћајне незгоде могу спречити, **Република Србија сврстала се у ред држава које не прихватају да људи страдају на њеним путевима и одлучно се боре за очување живота у саобраћају.**

**Не прихватамо страдање
људи на путевима**

Некада стихијско деловање прешло је у системско управљање безбедношћу саобраћаја. Јавно мњење и доносиоци одлука у Републици Србији данас препознају проблем страдања у саобраћајним незгодама као важну друштвену и државну тему.

Гледано у времену, саобраћај у Републици Србији је све безбеднији. Гледано у простору, Република Србија је, према јавном ризику страдања у саобраћају, још увек међу најмање безбедним државама Европе.

Тежећи да се дефинишу стратешки правци деловања у безбедности саобраћаја до 2030. године, Агенција је формирала **Радну групу за израду Нацрта стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године** (у даљем тексту Нацрт Стратегије), која укључује представнике 32 субјекта безбедности саобраћаја на државном и локалном нивоу: Министарство унутрашњих послова Републике Србије (Управа саобраћајне полиције- Дирекција полиције, Сектор за ванредне ситуације), Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије (Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја, Сектор за железнице и интермодални транспорт), Министарство здравља Републике Србије, Министарство трговине, туризма и телекомуникација Републике Србије, Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде Републике Србије, Министарство просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије, Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања Републике Србије, Министарство одбране Републике Србије, Министарство културе и информисања Републике Србије, Министарство државне управе и локалне самоуправе Републике Србије, Министарство омладине и спорта Републике Србије, ЈП „Путеви Србије”, Коридори Србије д.о.о., Завод за унапређивање образовања и васпитања, Завод за вредновање квалитета образовања и васпитања, Институт за јавно здравље Србије „Др Милан Јовановић Батут”, Републички фонд за здравствено осигурање, Саобраћајни факултет – Универзитет у Београду, Машински факултет – Универзитет у Београду, Факултет техничких наука - Универзитет у Новом Саду, Пољопривредни факултет - Универзитет у Новом Саду, Прекршајни суд у Београду, Прекршајни апелациони суд, Удружење осигуравача Републике Србије, Завод за хитну медицинску помоћ Нови Сад, ЈП Путеви Београда, Завод за ургентну медицину Ниш, Градски завод за хитну медицинску помоћ Град – Београд, АМСС - Центар за моторна возила, Савет за безбедност саобраћаја - Град Краљево и ДЕКРА. Током израде текста Нацрта стратегије, Радна група је одржала **десет великих састанака Радне групе, 20 састанака подгрупа, 26 састанака шефова подгрупа и**

велики број појединачних састанака Агенције и заинтересованих страна на којима је, заједно са удружењима грађана и другим заинтересованим странама, спроведена анализа ситуације са анализом проблема и развијени циљеви, показатељи, активности и трошкови за остварење пет посебних циљева ове стратегије

У складу са чланом 45. став 1. Закона о Влади (Службени гласник РС бр. 55/05, 71/05- исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 - УС, 72/12, 7/14 - УС, 44/14 и 30/18), Законом о планском систему Републике Србије (Службени гласник РС, бр. 30/18), чланом 11. Закона о безбедности саобраћаја на путевима (Службени гласник РС бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - УС, 55/14, 96/15 - др. закон, 9/16 - УС, 24/18, 41/18, 41/18 - др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 - др. закон), Уредбе о методологији управљања јавним политикама, анализи ефеката јавних политика и прописа и садржају појединачних докумената јавних политика (Службени гласник РС, бр. 8/19), **Тело за координацију послова безбедности саобраћаја предлаже Влади Републике Србије да донесе Стратегију безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године (у даљем тексту Стратегија).**

Стратегија прати светске правце, препознаје и ослања се на светске успешне праксе у области безбедности саобраћаја, посебно: Глобалне циљеве одрживог развоја, Глобалне циљеве безбедности саобраћаја, Резолуције УН о глобалном унапређењу безбедности саобраћаја закључно са Резолуцијом од 2. септембра 2020. године којом се период од 2021. до 2030. године проглашава Другом деценијом акције за безбедност саобраћаја, Стокхолмску декларацију, Глобални план друге деценије акције за безбедност саобраћаја, Оквирну политику безбедности саобраћаја ЕУ за период 2021. до 2030. године као и Акциони план безбедности саобраћаја Западног Балкана.

2. ШТА СМО УРАДИЛИ ДО САДА?

Са циљем делотворног управљања безбедношћу саобраћаја, заснованог на науци и подацима, Влада Републике Србије усвојила је **Прву националну стратегију безбедности саобраћаја на путевим Републике Србије за период 2015. до 2020. година**. У првој стратегији били су дефинисани следећи, врло изазовни 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. Процењено је било да ће реализацијом мера из прве националне стратегије бити спасен 2.121 живот, односно смањен број за 9.528 тешко повређених лица и тиме **остварена укупна уштеда од најмање 926,6 милиона евра**.

Прва национална стратегија допринела је успостављању система управљања безбедношћу саобраћаја и делимичном остварењу циљева. На трагу тога, реформисана је структура Тела за координацију послова безбедности саобраћаја Владе Републике Србије, Агенција делимично је ојачана у институционалном смислу, број градских – општинских Тела за координацију послова безбедности саобраћаја достигао је 140¹. Успостављена је савремена Интегрисана база података о саобраћајним незгодама и другим обележјима важним за безбедност саобраћаја на националном нивоу, као и одређен број локалних база података од значаја за безбедност саобраћаја (60) кроз пројекат који је финансирала ЕУ. Успостављено је редовно стручно усавршавање кадрова у области оспособљавања кандидата за возаче, професионалних возача, ревизора и проверавача безбедности путева, предавача у ауто-школама, предавача за несавесне возаче, оспособљавање и усавршавање надзорних органа и судија прекршајних судова у области тахографа, извршено је неколико значајних измена прописа значајних за безбедност саобраћаја и научних истраживања у области безбедности саобраћаја, започето је систематско спровођење савремених алата унапређења безбедности путне инфраструктуре. Извршено је значајно опремање саобраћајне полиције возилима и опремом.

Број успостављених градских – општинских тела за координацију послова безбедности саобраћаја достигао је 140

¹ Београд се посматра као једна јединица локалне самоуправе, у којој функционише Градски савет за безбедност саобраћаја, а у свих 17 градских општина функционишу и општинска тела за безбедност саобраћаја.

3. ШТА НИСМО УРАДИЛИ ДО САДА?

Уочени су **недостаци у реализацији прве национале стратегије** као што су: недоследно спровођење финансирања безбедности саобраћаја, слаба организација и управљање безбедношћу саобраћаја, недовољна свест доносиоца одлука о улагању у безбедност саобраћаја, системски недостатак одрживог планирања изградње и јачања капацитета субјеката у области безбедности саобраћаја, недовољна посвећеност појединаца и појединих субјеката, недовољна међународна сарадња и примена успешних пракси, изостанак редовних стручних анализа и извештавања о безбедности саобраћаја, неспремност да се редовно прати спровођење мера и активности и да се сагледава достизање зацртаних циљева, слаба комуникација, координација и кооперација важних субјеката итд.

Нису достигнути зацртани циљеви у погледу индикатора перформанси система безбедности саобраћаја, нити циљеви у погледу смањивања броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама (Дијаграм 3.1.).



Дијаграм 3.1. Број погинулих у периоду од 2016. до 2020. године, у односу на циљеве претходне Стратегије безбедности саобраћаја

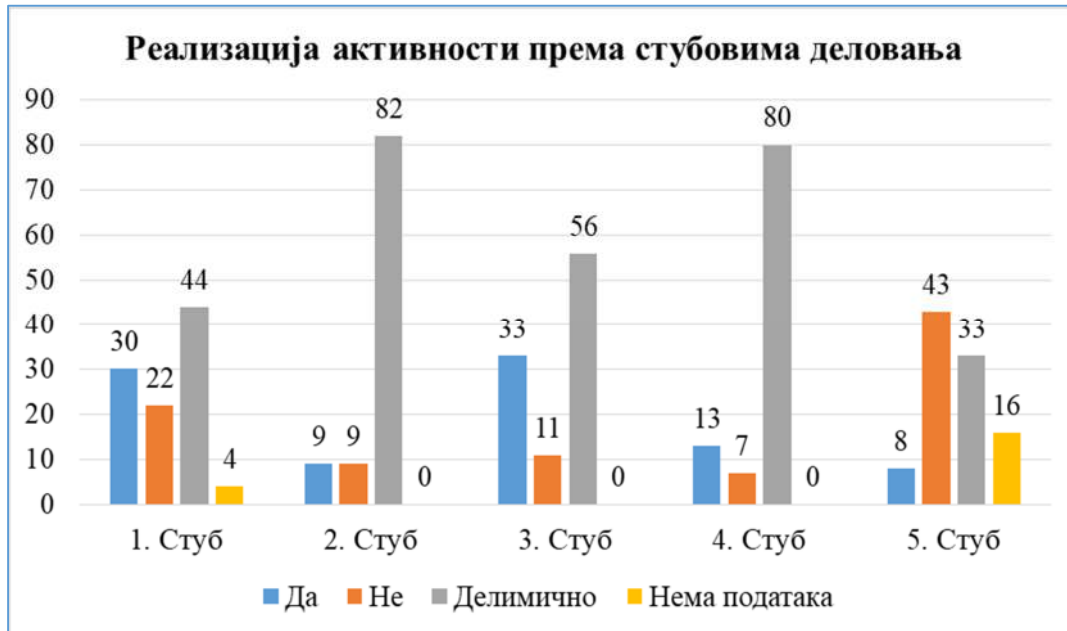
Пошто нису достигнути циљеви прве националне стратегије, у саобраћајним незгодама хе настрадало знатно више људи. Наиме, у периоду од 2016. до 2020. године, било је за **730 погинулих лица (од којих 66 погинуле деце) и 5.122 тешко повређених лица више него што је прогнозирано претходном стратегијом**. Један од кључних

недостатака у реализацији прве национале стратегије садржан је у недостатку посебног Закона којим би се дефинисала и додатно оснажила функција Агенције, као водеће институције у области безбедности саобраћаја.

Акционим планом за спровођење прве националне стратегије, било је предвиђено **укупно 95 активности за пет области деловања**. Анализом реализованих активности утврђено је да је највећи проценат реализованих активности био у

У периоду од 2016. до 2020. године, погинуло је за 730 лица (од којих 66 погинуле деце) више него што је прогнозирано претходном стратегијом

оквиру *Стуба 1. Управљање безбедношћу саобраћаја* и *Стуба 3. Безбеднија возила*, где је у потпуности реализована трећина активности. Најмањи проценат активности је реализован у оквиру *Стуба 5. Деловање након саобраћајне незгоде*, где скоро половина активности (43%) уопште није реализована, а за 16% активности нису добијени подаци. Преко 90% активности је делимично или потпуно реализовано у оквиру *Стуба 2. Безбеднији путеви* и *Стуба 4. Безбеднији учесници у саобраћају* (Дијаграм 3.2.).



Дијаграм 3.2. Расподела активности према стубовима деловања, изражено у процентима

Степен достизања зацртаних циљева анализиран је у погледу индикатора безбедности саобраћаја и последица саобраћајних незгода. **Нису достигнути зацртани циљеви у погледу индикатора перформанси система безбедности саобраћаја.** Најлошије вредности индикатора су:

- проценат употребе сигурносног појаса на задњем седишту (само 19,1%, уместо 85%),
- проценат возача путничких аутомобила под дејством алкохола (0,68%, уместо 0,10%),
- проценат прекорачења брзине (51,1%, уместо 19,0%) и
- проценат употребе система заштите за децу (само 48,7%, уместо 96,0%).

4. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ

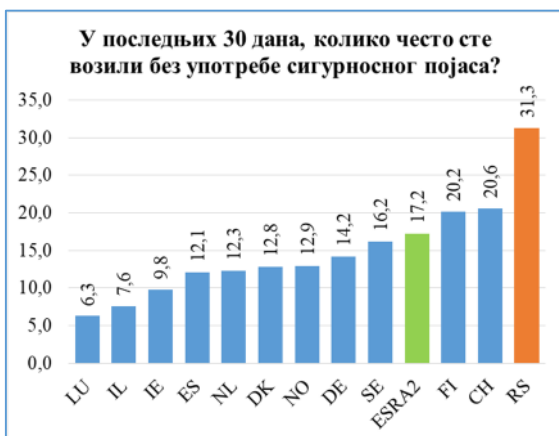
Генерално, праћење стања безбедности саобраћаја можемо поделити у четири сегмента и то: 1) ставови учесника у саобраћају; 2) индикатори безбедности саобраћаја; 3) саобраћајне незгоде и последице и 4) укупни друштвено- економски трошкови саобраћајних незгода. Традиционални приступ подразумева праћење стања само на основу саобраћајних незгода и њихових последица, док савремени приступ подразумева праћење стања, пре свега, на основу индикатора безбедности саобраћаја, као и ставова учесника у саобраћају о појединим факторима ризика који доприносе настанку саобраћајних незгода.

4.1. СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Најзахтевнији сегмент праћења стања безбедности саобраћају су ставови учесника у саобраћају. Ставови имају огроман утицај на понашање учесника у саобраћају. То је главни разлог праћења ставова са циљем откривања

Учесници у саобраћају у Републици Србији имају негативно изграђене ставове према употреби сигурносног појаса, посебно на задњим седиштима

доприноса људских фактора у настанку саобраћајних незгода. На дијаграму 4.1. приказани су резултати упоредне анализе одабраних ставова учесника у саобраћају у Републици Србији са ставовима учесника у саобраћају у десет најбезбеднијих земаља Европе (ESRA2 истраживање). Упоредна анализа је обухватила одабране самопријављене ставове који се односе на употребу сигурносног појаса (возач и путник на задњем седишту), употребу kacиге за мотоциклисте, вожњу изнад ограничења брзине у насељу, вожње у алкохолисаном стању као и употребе мобилног телефона током вожње.



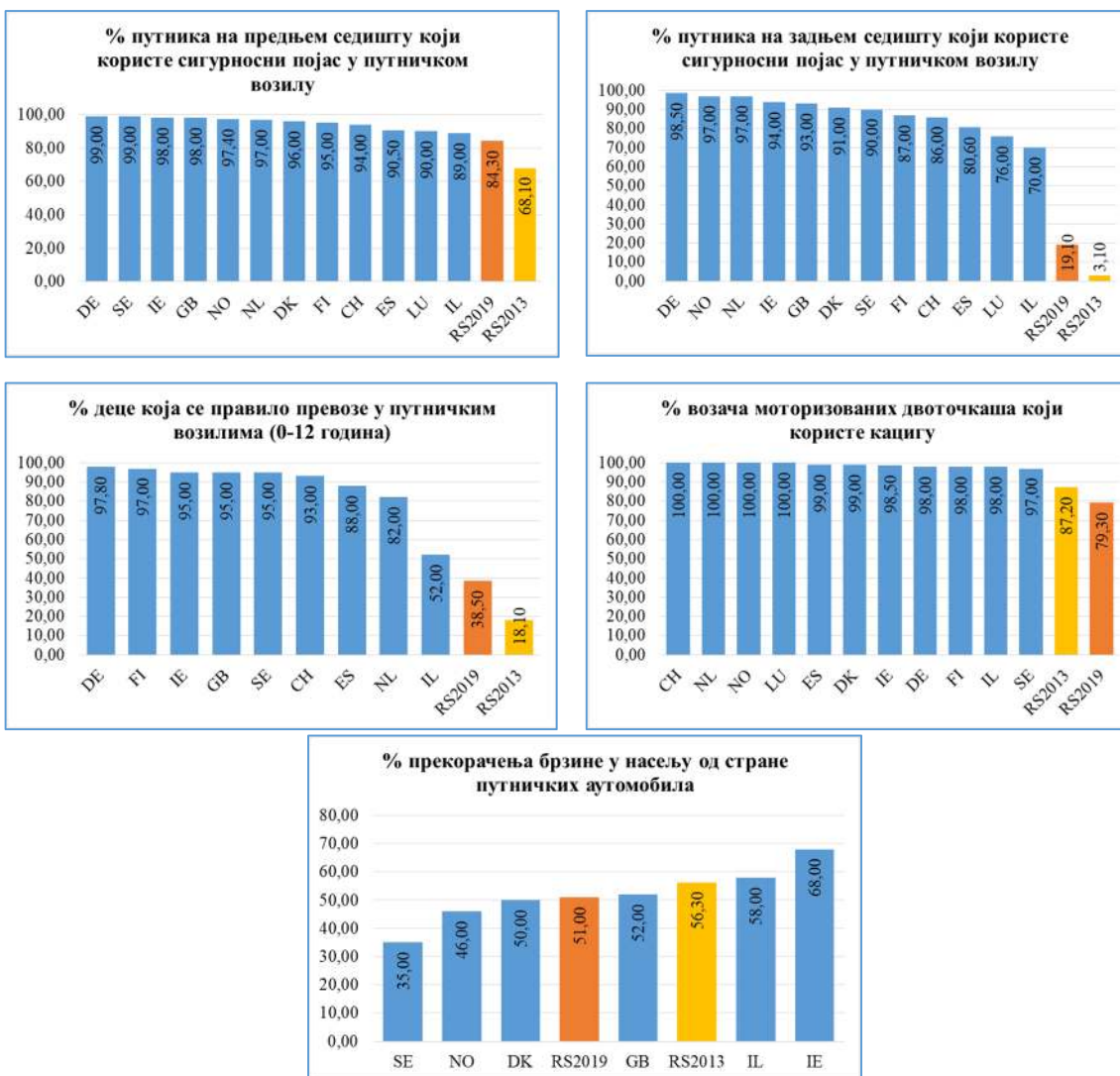


Дијаграм 4.1. Упоредна анализа одабраних ставова и самопријављено понашање учесника у саобраћају

Резултати показују да учесници у саобраћају у Републици Србији имају негативно изграђене ставове према употреби сигурносног појаса у својству возача, односно путника на задњем седишту, употреби мобилног телефона током вожње и употреби заштитне кациге за мотоциклисте/мопедисте. Учесници у саобраћају на путевима Републике Србије имају делимично изграђене позитивне ставове према вожњи изнад ограничења брзине у насељу и вожњи под дејством алкохола (вредност ставова је у нивоу просека десет најбезбеднијих земаља Европе).

4.2. ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Праћење индикатора безбедности саобраћаја је препознато у ЕУ као приступ који има највише потенцијала за унапређење безбедности саобраћаја. Резултати упоредне анализе стварног (опаженог) понашања учесника у саобраћају на путевима Републике Србије и понашања учесника у саобраћају на путевима десет најбезбеднијих земаља Европе према вредности јавног ризика смрти у саобраћају приказани су на дијаграму 4.2.



Дијаграм 4.2. Упоредна анализа одабраних индикатора безбедности саобраћаја

Резултати показују да се учесници у саобраћају на путевима Републике Србије понашају небезбедно када је у питању употреба сигурносног појаса на предњем седишту, употреба сигурносног појаса на задњим седиштима (свега 19,1% у 2019. години), као и употреба ауто-седишта за децу, старости до 12 година, у односу на учеснике у саобраћају на путевима одабраних земаља Европе. Нешто повољније је стање када је у питању индикатор „процент прекорачења брзине у насељу од стране путничких аутомобила”. Наиме, већи проценат прекорачења је у Великој Британији (52%), Израелу (58%) и Ирској (68%).

Употреба сигурносног појаса, посебно на задњим седиштима, као и употреба ауто-седишта за децу је на неприхватљивом нивоу

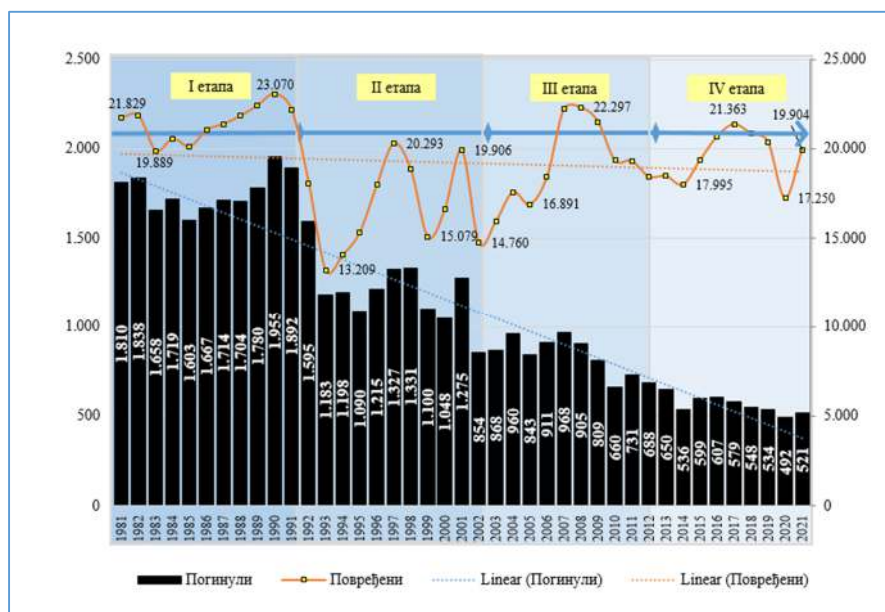
4.3. САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ И ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Број погинулих у 2020. години није преполовљен што је био циљ прве националне стратегије, већ је мањи за једну трећину у односу на 2011. године. У периоду од 2016. до 2020. године, било је за 730 погинулих лица (од којих 66 деце) и 5.122 тешко повређених лица више него што би било да су достигнути циљеви

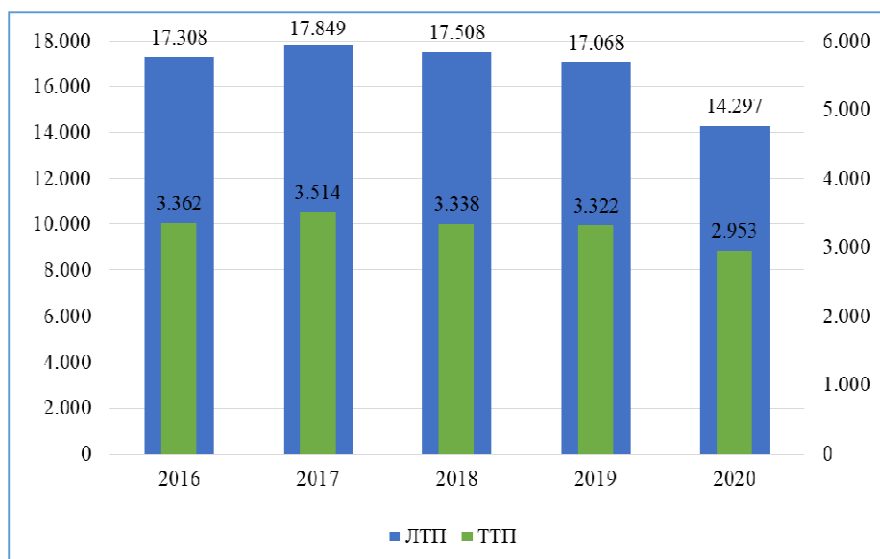
Стратегије. Међутим, на основу ових података, може се закључити следеће:

- применом новог ЗоБС који је усвојен 2009. године, успостављен је стабилан опадајући тренд броја погинулих у саобраћајним незгодама, који је задржан до 2020. године и
- број повређених лица има врло велике осцилације и још увек није успостављен стабилан тренд смањивања.

Описане промене у броју настрадалих у саобраћају могу се тумачити: стабилизацијом укупних друштвено-економских прилика у Републици Србији, оснаживањем заштитног система у безбедности саобраћаја и усмеравањем мера ка смањивању броја погинулих, али и променама у начину евидентирања тежине повреда у саобраћајним незгодама (Дијаграм 4.3. и 4.4.).



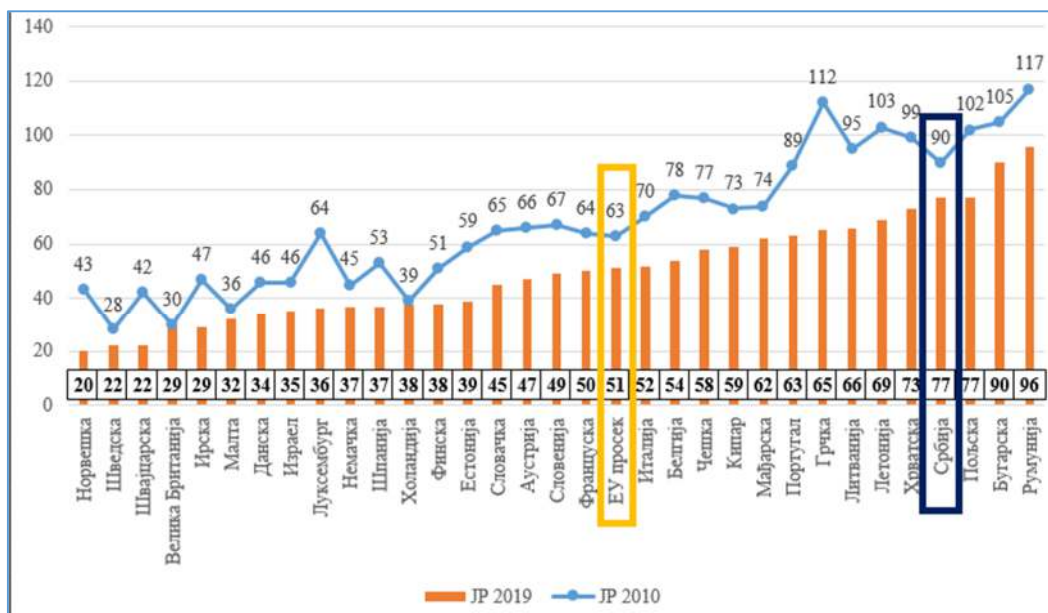
Дијаграм 4.3. Број погинулих и повређених у периоду од 1981. до 2021. године (Агенција за безбедност саобраћаја, 2022)



Дијаграм 4.4. Број тешко (ТПП) и лако повређених лица (ЛТП) у Републици Србији, период од 2016. до 2020. године

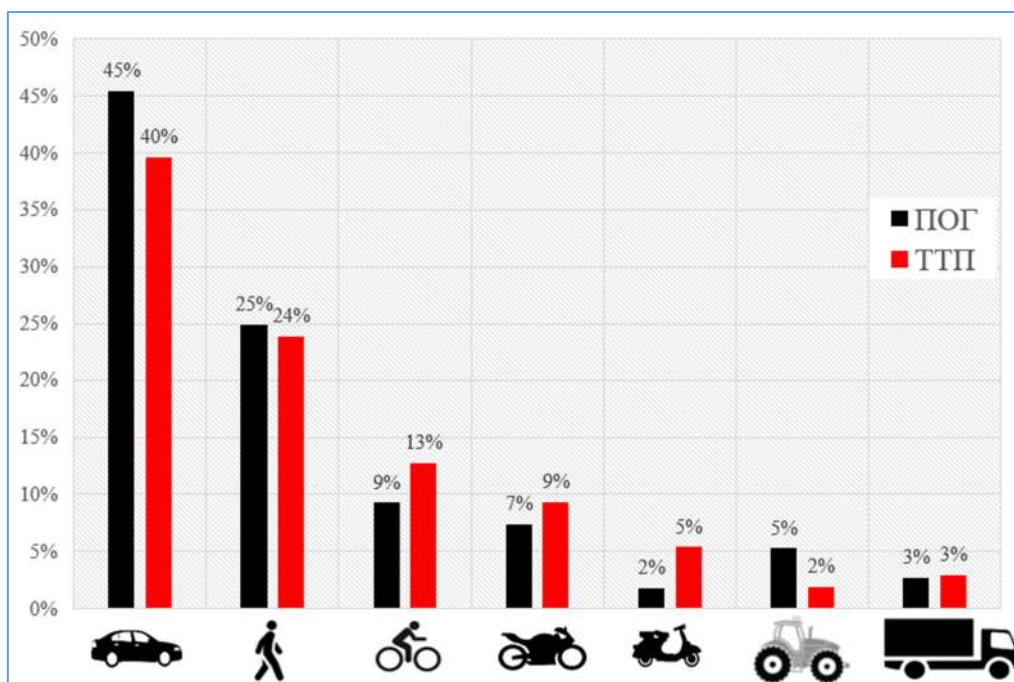
Јавни ризик смрти у саобраћају у Републици Србији смањио се са 90

погинулих/милион становника у 2010. години, на 77 погинулих лица/милион становника у 2019. години. Међутим, ово је знатно више од јавног ризика смрти у саобраћају у ЕУ (51 погинуло лице/милион становника, у 2019. години), као и од најуспешнијих земаља Европе (Дијаграм 4.5.).

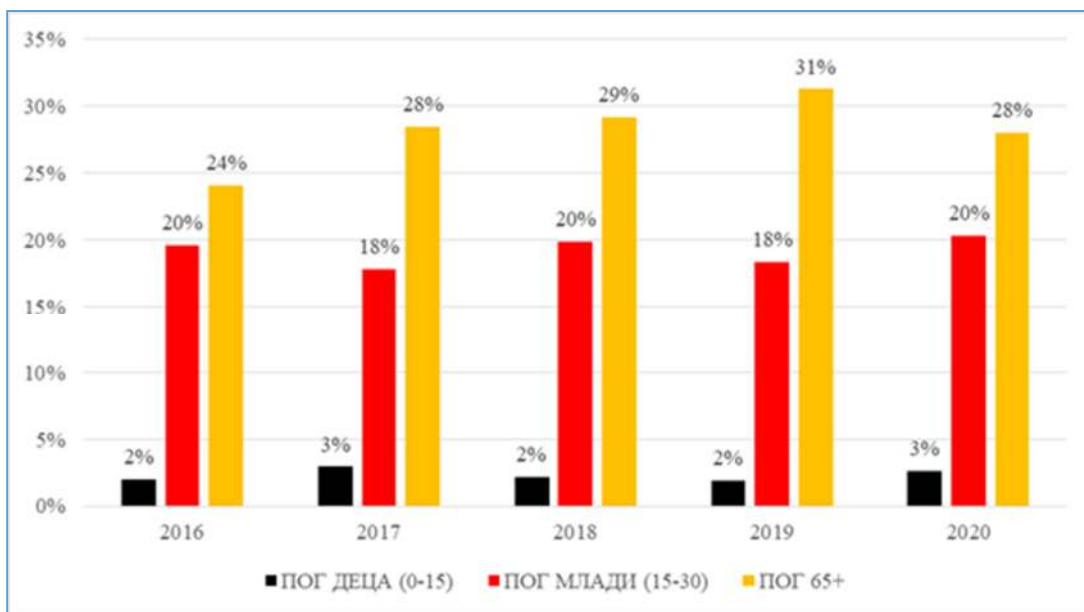


Дијаграм 4.5. Јавни ризик смрти у саобраћају, у Републици Србији и другим државама Европе, у 2019, у односу на 2010. годину.

Највише су гинули и тешко повређени возачи и путници у путничким аутомобилима, а затим пешаци, бициклисти и мотоциклисти (Дијаграм 4.6.). На дијаграму 4.7. приказан је проценат погинуле деце, погинулих младих (15-30) и погинулих старих лица (65+) за период од 2016. до 2020. године, у укупном броју погинулих.



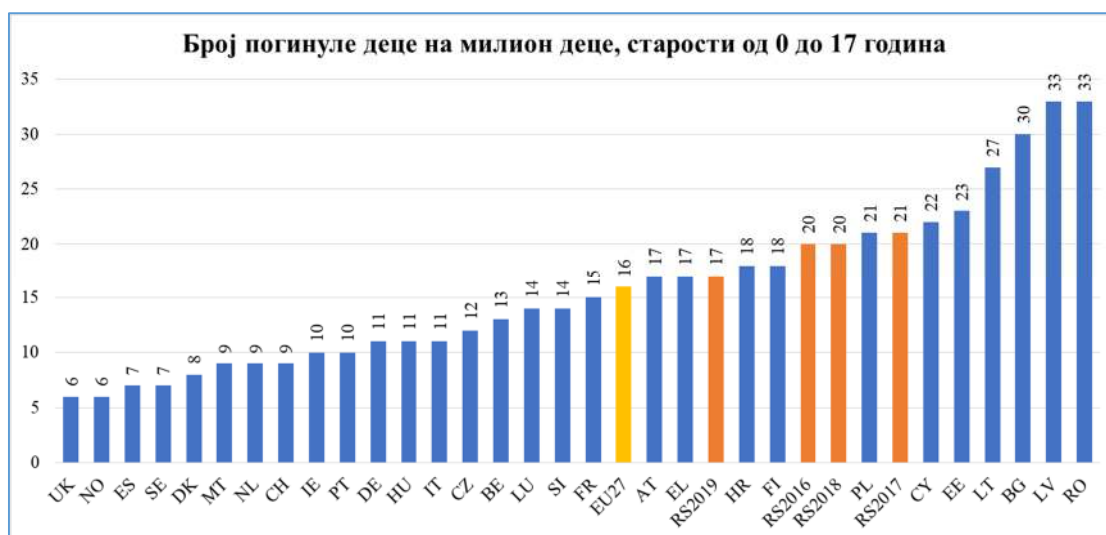
Дијаграм 4.6. Процент погинулих и тешко повређених лица, у односу на категорију учесника у Републици Србији, период од 2016. до 2020. године



Дијаграм 4.7. Процент погинулих лица, у односу на старосну категорију у Републици Србији, период од 2016. до 2020. године

Најважнији циљ прве националне стратегије, да нема погинуле деце у саобраћају од 2020. године није у потпуности остварен. У просеку је погинуло 14 деце на путевима Републике Србије, што је смањење за 35% у односу на 2011. годину.

Јавни ризик смрти деце (број погинуле деце на милион деце старости до 17 година) у Републици Србији у периоду од 2016. до 2019. године (Дијаграм 4.8.) у просеку износи 19,5; док је ЕУ просек 16. Јавни ризик смрти деце у Републици Србији у периоду од 2016. до 2018. године кретао се од 20 и више погинуле деце.



Дијаграм 4.8. Број погинуле деце на милион деце (јавни ризик), старости од 0 до 17 година

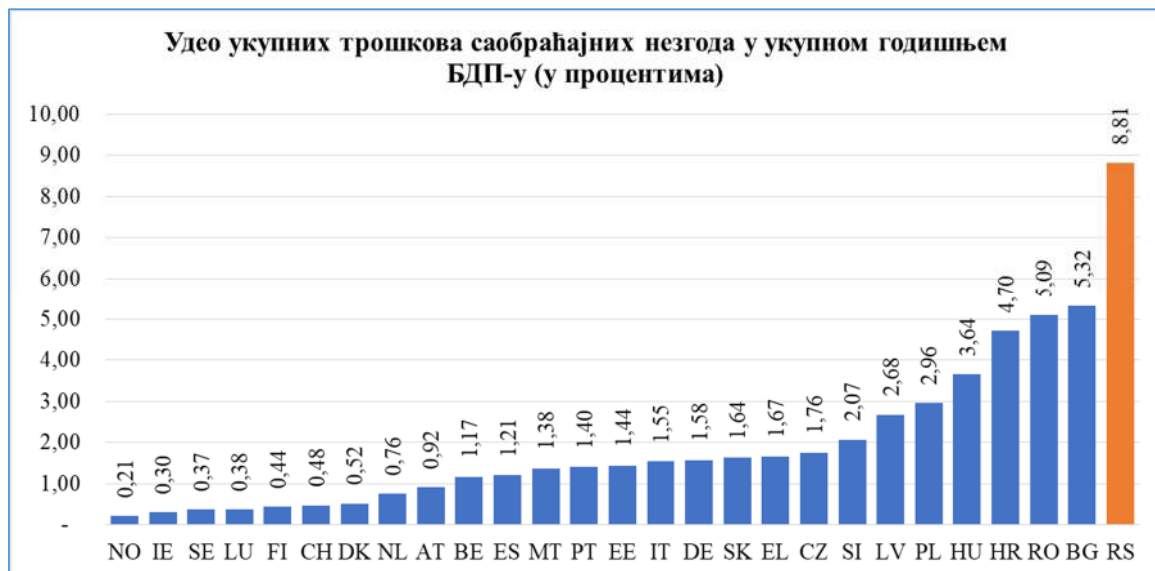
4.4. УКУПНЕ ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Укупни годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, нису преполовљени у односу на 2011. годину, што је било дефинисано као општи циљ прве националне стратегије.

У недостатку званичне националне методологије, за прорачун трошкова саобраћајних незгода у Републици Србији у 2019. години, коришћена је методологија Европске комисије за процену укупних друштвено-економских последица саобраћајних незгода. Према овој

Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији у 2019. години износили су 4,1 милијарде евра

методологији, 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**. Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији у 2019. години износили су 4.061.943.660 евра (**4,1 милијарде евра**). Узимајући у обзир да је укупни бруто домаћи производ (БДП) Републике Србије за 2019. годину износио 46,1 милијарди евра², долази се до закључка да је удео трошкова саобраћајних незгода у укупном БДП-у Републике Србије 8,8%. Поредићи Републику Србију са осталим земљама Европе (Дијаграм 4.9.), закључује се да Република Србија има највећи удео укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном БДП-у.



Дијаграм 4.9. Удео укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном бруто домаћем производу, у процентима

Користећи ову методологију, Република Србија је, због саобраћајних незгода, у петогодишњем периоду, изгубила укупно **20,5 милијарди евра**, односно у просеку око **4,1 милијарду евра** годишње, што показује да нису достигнути циљеви из прве националне стратегије.

² Републички завод за статистику (2020). Статистика националних рачуна, број. 269 од 1.10.2020. године. <https://www.stat.gov.rs/sr-Latn/oblasti/nacionalni-racuni/godisnji-nacionalni-racuni> (преузето, 19.1.2022. године)

4.5. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

4.5.1. Систем управљања безбедношћу саобраћаја

Стање система безбедности саобраћаја може се објаснити уколико се разуме: стратешки оквир, правни оквир, институционални оквир, финансирање безбедности саобраћаја и комуникација, координација и кооперација у области безбедности саобраћаја.

Стратешки оквир

У претходном периоду препознати су и усвојени значајни стратешки документи безбедности саобраћаја на глобалном, регионалном (ЕУ) и националном нивоу, који су наведени у уводном делу стратегије. ЗоБС предвиђа обавезу свих јединица локалних самоуправа (у даљем тексту ЈЛС) да припреме, усвоје и спроведу стратешка документе у складу са стратегијом. Свега 20% ЈЛС је донео локалне стратешке документе (стратегије и акционе планове), а највећи број ЈЛС очекује усвајање стратегије. Међутим, није систематски праћена примена ових докумената, нити је јасно препозната одговорна институција која би пратила усвајање стратешких докумената на међународном нивоу, усаглашавање националних и локалних докумената и редовно, стручно анализирала постигнуте резултате и извештавала јавност.

Правни оквир

Систем безбедности саобраћаја у Републици Србији уређен је Уставом, признатим међународним документима, законима и подзаконским актима. Најважнији закони који уређују безбедност друмског саобраћаја су Закон о безбедности саобраћаја на путевима (ЗоБС) 2009, Закон о путевима (ЗоПут) 2018, Закон о прекршајима (ЗоПрек) 2014, Закон о обавезном осигурању у саобраћају (ЗоООС) 2009, Закон о буџетском систему (ЗоБцС) 2009, Закон о планирању и изградњи (ЗоПиИ) 2009, Закон о здравственој заштити (ЗоЗЗ) 2019, Кривични законик 2014, Закон о железници (ЗоЖ) 2018, Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама (ЗоКУВС) 2018, Закон о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима (ЗРВДТ) 2015 и други релевантни закони за безбедност саобраћаја.

ЗоБС је дефинисао најважније инструменте управљања безбедношћу саобраћаја, укључујући: праћење стања, извештавање, надзор, финансирање, стратешко управљање, правила саобраћаја, санкције итд. Међутим, неки важни инструменти безбедности саобраћаја који су прописани у ЗоБС, нису доследно и у потпуности примењени, као нпр. стратешко управљање и редовно извештавање о безбедности саобраћаја, финансирање безбедности саобраћаја, рад тела за координацију послова безбедности саобраћаја, систем саобраћајног образовања и васпитања, савремени алати унапређења безбедности путне инфраструктуре итд.

Поједини недостаци и проблеми у (не) примени ЗоБС, који су накнадно уочени или накнадно настали, нису благовремено отклањани тј. регулисани изменама и допунама ЗоБС. Наиме, подзаконски акти који треба ближе да уреде примену ЗоБС неретко су усвајани са значајним кашњењем у односу на прописани рок, због чега је примена законских одредби била немогућа. Поједине значајне одредбе нису спроведене, а поједине одредбе су промењене или допуњене без спроведених научних истраживања или мимо ставова струке (измена висине казне, промене ограничења брзине, ограничења за возаче почетнике итд.). Посебно се издвајају измене и допуне Закона о буџетском систему (ЗоБцС) и ЗоПиИ. Дакле, измене и допуне ЗоБцС су

створиле забуну у примени ЗоБС, у погледу коришћења наменских средстава за безбедност саобраћаја, док измене и допуне ЗоПиИ нису предвиделе савремене алате унапређења безбедности путне инфраструктуре, што отежава и не доприноси примени важних одредби ЗоПут.

Посматрајући одредбе ЗоБС које се односе на учеснике у саобраћају, уочавају се недостаци у погледу употребе возила, односно превозних средстава микромобилности, обавезне употребе заштитних каца за све двоточкаше, смањења старосних граница за (младе) професионалне возаче, увођења интермедијарних мера за возаче којима се изричу казни поени, унапређења мера за возаче којима је одузета возачка дозвола као и посебних услова за утврђивање здравствене способности за управљање моторним возилом возача којима је одузета возачка дозвола са посебним освртом на групу психолошких, психијатријских и неуролошких обољења која између осталог укључује изразите поремећаје структуре личности, алкохолизам и токсикоманију.

Неусклађеност прописа из области безбедности друмског саобраћаја и безбедности железничког саобраћаја је отежавајући фактор за поделу надлежности између управљача друмских путева и управљача железничке инфраструктуре, као и усклађено дефинисање приоритета, мера и активности које треба предузимати на прелазима пута преко пруге.

Финансијски оквир

ЗоБС је прописано и финансирање безбедности саобраћаја, и то: извори средстава, расподела средстава између државе и јединица локалне самоуправе, намена средстава, начин коришћења и извештавања. Постојећи систем финансирања безбедности саобраћаја у Републици Србији је од стране међународне заједнице и европских институција оцењен као репрезентативан и један од најбољих на територији Европе. Међутим, одредбе ЗоБС које одређују начин финансирања безбедности саобраћаја не примењују се у целости. ЗоБС не препознаје начин финансирања система безбедности саобраћаја који је утврђен одредбама ЗоБС због чега је финансирање система доведено у реалну опасност. Међутим, до данас овај систем није у потпуности успостављен, већ је чак и урушаван, а посебно после измена ЗоБС и доношења ЗоБС. Због недовољне свести доносиоца одлука о значају улагања у безбедност саобраћаја, већи број јединица локалне самоуправе није користио наменска средства за унапређење безбедности саобраћаја. Јединице локалне самоуправе су, на нивоу Републике Србије, користиле само 1/3 средстава у складу са својим програмима безбедности саобраћаја, при чему, најчешће, није вршен стручни избор оптималних мера које ће се финансирати, нити је ово вршено транспарентно. Изменом ЗоБС прописано је давање сагласности на локалне програме безбедности саобраћаја, али нису предвиђене санкције, нити механизми ефикасне контроле.

Систем финансирања безбедности саобраћаја није у потпуности успостављен

На државном нивоу, део средстава од новчаних казни за прекршаје у саобраћају који иде у државни буџет (70% укупних средстава), не користи се за финансирање мера и активности у безбедности саобраћаја. Међутим, нису прописани други извори финансирања безбедности саобраћаја: новчане казне од опортунитета, средства прикупљена у поступку одлагања кривичног гоњења, део бруто премије обавезног осигурања возила, део акциза за гориво, систем пројектног финансирања, итд.

У складу са важећим Законом о обавезном осигурању у саобраћају (ЗоООС) предвиђено да је друштво за осигурање дужно да 5% бруто премије осигурања од аутоодговорности уплаћује на рачун правног лица које обезбеђује и спроводи обавезно здравствено осигурање (Републички фонд за здравствено осигурање). Међутим, неопходно је преиспитати и јачати механизме по којима ће осигуравајућа друштва надокнадити крајње трошкове лечења и рехабилитације настрадалих у саобраћајним незгодама здравственим установама, односно Републички фонд за здравствено осигурање.

Институционални оквир

Основе система безбедности саобраћаја дефинисане су ЗоБС. Најважнији субјекти су: надлежни државни органи, научно-образовне установе, органи јединица локалне самоуправе, приватни сектор, удружења грађана и други субјекти који обављају делатности значајне за безбедност саобраћаја.

Посебно је значајна улога Тела за координацију послова безбедности саобраћаја (у даљем тексту ТКПБС) на државном нивоу, затим тела на нивоу јединица локалне самоуправе који су одговорни да покрећу и прате све активности у безбедности саобраћаја и да обезбеде пуну хоризонталну и вертикалну координацију међу субјектима безбедности саобраћаја.

Важни субјекти и појединци често немају потребан капацитет, нису мотивисани, стручни, нити су довољно посвећени спровођењу мера и активности унапређења безбедности саобраћаја за које су одговорни и надлежни. У великом броју случајева, изостао је редован, добро организован и систематичан рад на унапређењу безбедности саобраћаја.

Овакво стање се може променити само искреном, непрекидном и јавно исказиваном политичком подршком и одговорношћу, а посебно доследном применом прописа и подршком приликом доношења, промоције и спровођења ове стратегије.

Конкуренција, комуникација, координација и кооперација (4К)

У конкуренцији са другим важним друштвено-економским питањима, безбедност саобраћаја није препозната као незаобилазан приоритет, у складу са њеним друштвеним значајем. Постоји велики простор за унапређење сталне и усаглашене комуникације, координације и кооперације између најважнијих субјеката на државном и локалном нивоу, као и сталне комуникације између стручне, политичке и најшире јавности.

4.5.2. Безбедни путеви

Република Србија спада у државе са добро развијеном мрежом путева, укупне дужине преко 40.000 km. За управљање безбедношћу на путевима задужени су управљачи државних и управљачи општинских путева и улица. За проласке државних путева кроз насеља, који чине око 20% од укупне дужине државних путева, надлежности су подељене између управљача путева. С обзиром на дужину постојеће мреже путева и континуирано грађење саобраћајница широм Републике Србије, неопходан је највиши ниво безбедности саобраћаја, и то у свим фазама животног века пута.

Законом о путевима из 2018. године и пратећим правилницима из 2019. године препознати су и разрађени алати за унапређење безбедности путне инфраструктуре, чиме су национални

Нередовна примена алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре

прописи у највећој мери усаглашени са европским директивама, 2008/96ЕС и 2019/1936ЕС. У наредном периоду потребно је наставити даље усаглашавање националних са прописима ЕУ, са посебним фокусом на увођење новог алата који се односи на системско управљање безбедношћу саобраћаја на мрежи путева. Од 2021. године започет је и процес лиценцирања ревизора и проверача безбедности саобраћаја. На тај начин су се створили услови да се пут посматра, са становишта у којој мери и како утиче на безбедност саобраћаја, и то у свим фазама животног циклуса пута, од планирања трасе пута, пројектовања, изградње и током експлоатације пута. Када се посматра примена алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре, присутан је проблем неусаглашености свих правних аката који регулишу област путева, а као најважније се може напоменути да измене и допуне ЗоПиИ нису предвиделе алате за унапређење безбедности путне инфраструктуре, што отежава примену одредби ЗоПут.

Управљачи државних путева су претходних неколико година спровели провере безбедности саобраћаја на више хиљада километара путева и спровели десетине ревизија безбедности саобраћаја за пројекте нових путева. Ревизије су спровођене и за одређен број пројеката рехабилитације путева, иако нису обавезне по закону. Без обзира на наведено, још увек је у великој мери присутан проблем нередовне примене алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре, како на државним, тако и на општинским путевима и улицама, и потпуни изостанак примене ових алата приликом израде планске документације и приликом реализације комерцијалних уговора. Осим тога, увођење алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре није у потпуности заокружено процесима праћења и надзора над спровођењем тих алата, процесима праћења и надзора над применом прихваћених препорука и предлога мера (које су ревизори и проверачи предложили у својим извештајима) и процесима праћења ефеката спроведених мера, а што је изостало делом и због недоследне примене правне и ванправне одговорности управљача путева.

Побољшање постојећих путева захтева стручан и одговоран приступ у идентификацији утицајних фактора пута који узрокују или доприносе настанку саобраћајних незгода и увећању последица саобраћајних незгода, а све у циљу да се ти фактори отклоне. У "Независним оценама утицаја пута на настанак саобраћајних незгода са погинулим лицима", пут је као утицајни фактор на државним путевима Републике Србије, препознат у преко 20%, док је у Београду овај проценат био у преко 40% случајева саобраћајних незгода са погинулим лицима. С обзиром на уочен утицај пута на настанак саобраћајних незгода и последице тих незгода, са једне стране, и на изостанак примене мера ради отклањања уочених утицаја пута, са друге стране, у претходном периоду је пропуштен потенцијал да се побољша безбедност пута. Поред тога, општине не спровode независне оцене утицаја пута на настанак незгода са погинулим лицима, што додатно онемогућава побољшање безбедности саобраћаја, са аспекта пута.

**Изостанак примене мера ради
отклањања утицаја пута на
настанак и последице
саобраћајних незгода**

У претходном периоду је постојала велика дисперзија око препознавања утицајних фактора на настанак незгода и последица незгода од стране службеника саобраћајне полиције који врше увиђаје саобраћајних незгода због непостојања периодичних обука и усавршавања. Додатни проблем код прецизнијег дефинисања проблема је и неуспостављање процеса "Дубинских анализа саобраћајних незгода". Све претходно наведено је довело до изостанка квалитетних анализа података о узроцима и

утицајним факторима пута и бољег уочавања и сагледавања проблема безбедности саобраћаја и мера за смањење негативног утицаја пута на безбедност саобраћаја.

Освртом на органе и институције надлежне за путну инфраструктуру, на државном и локалном нивоу, уочава се проблем недовољних капацитета за вршење сложених послова безбедности путева и недовољног броја запослених који се баве проблемом безбедности путне инфраструктуре. Због малог броја инспектора за путеве отежана је доследна примена правне и ванправне одговорности управљача путева.

Недовољна промоција и примена концепта самобјашњавајућих и опраштајућих путева и неусклађеност функције пута са његовом стварном наменом, узрокује небезбедне ситуације на путевима, које су најчешће настале као последица неусклађености између ограничења и стварних брзина кретања возила. Ово потврђују и подаци из студије, коју је Агенција спровела 2019. године³, да свако друго путничко возило прекорачује дозвољену брзину кретања у насељу. Свему овоме треба додати и проблеме небезбедних пролазака државних путева кроз насеља, недостатак обилазница и непостојећу, недовољну или неусклађену инфраструктуру за рањиве учеснике у саобраћају. Зоне школа, у Републици Србији, нису све уређене, као ни локације где се очекује веће присуство рањивих учесника у саобраћају, нпр. централне зоне урбаних подручја. Велики проблем представља и неодговарајуће одржавање путева, којем често доприноси нередован надзор над стањем путне инфраструктуре, а посебно стањем саобраћајне сигнализације и коловоза, нарочито када су неповољни временски услови. Неодговарајуће обезбеђење и уређење зона радова на путу и недовољан надзор над спровођењем радова се, такође, издваја као велики проблем на путевима. Поред свега тога, велики проблем у ЈЛС је неодређивање управљача пута, па се често "не зна ко је надлежан" за управљање путевима.

На укупној железничкој мрежи Инфраструктура железнице Србије а.д. (ИЖС), која је дужине 3348 km, налази се 2.121 прелаза пута преко пруге. Чињеница да постоји велики број прелаза пута преко пруге на малом међусобном одстојању (77% пружних прелаза се налази на растојању мањем од 2,0 km), заједно са ометеном прегледношћу на прелазима и слабом уочљивошћу (неозначеношћу) самих прелаза пута преко пруге, представља један од проблема који доприносе настанку ризичних ситуација у саобраћају. Резултати истраживања које је Агенција спровела током 2017. године⁴ и 2018. године⁵ показују да је најчешћи фактор настанка ризичних ситуација које доводе до саобраћајних незгода на прелазима пута преко пруге небезбедно понашање учесника друмског саобраћаја, најчешће узроковано непознавањем рада система заштите на прелазима. Непостојање програма унапређења безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге, који би детаљније разрадио будуће мере и активности, се издваја као још један од проблема за ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја на прелазима пута преко пруге.

Још један од проблема је несразмерна и неадекватна употреба постојећих финансијских средстава за унапређење безбедности путне инфраструктуре. Наиме, опредељена средства за унапређење безбедности путне инфраструктуре често нису довољна, нити су сва опредељена средства трошена управо за безбедност путне

³ Истраживање најважнијих индикатора безбедности саобраћаја у 2019. години

⁴ Истраживање стања безбедности саобраћаја у зонама путно-пружних прелаза

⁵ Понашање учесника у друмском саобраћају на путно-пружним прелазима

инфраструктуре, већ, на пример, на унапређење нивоа услуге и брзина на путевима. Са друге стране, средства намењена унапређењу других елемената безбедности саобраћаја на нивоу ЈЛС, нпр. средства за кампање безбедности саобраћаја су, не тако ретко, трошена на асфалтирање, што је често угрожавало безбедност саобраћаја. С обзиром на претходно наведено, од изузетног значаја је да се обезбеди потпуна контрола трошења ових средстава.

Оно што се, такође, може уочити у претходном периоду је изостанак планирања и примене савремених информационо- телекомуникационих система и других активности које иду у сусрет будућих захтева за аутономна возила.

4.5.3. Безбедна возила

У Републици Србији је, 2020. године, било регистровано 2.560.000 моторних возила, од чега 2.134.000 путничких возила, 255.904 теретних возила, 9.900 аутобуса и осталих. У периоду од 2011. до 2020. године, број путничких возила је повећан за 29%, а степен моторизације се повећао са 232 на 314 ПА/1000 становника, односно за око 35%. У Европској унији је, у 2019. години, степен моторизације био 569 ПА/1000 становника. У наредном периоду треба очекивати да ће се степен моторизације значајно повећати.

Просечна старост регистрованих путничких возила у Републици Србији је била 17,3 година у 2020. години

На крају 2020. године просечна старост регистрованих путничких возила у Републици Србији је била 17,3 година и ова старост се повећава. Наиме, у 2018. износила је 16,4 године, а у 2016. години била је 15,6 година. Просечна старост путничких возила у земљама ЕУ, у 2019 години, била је 11,5 година (кретала се у распону од 16 година у Румунији, до 6,5 година у Луксембургу).

У Републици Србији, путничка возила млађи од 6 година чине само 7% возног парка (у ЕУ, око 44%), док путничка возила старија од 10 година чине 76% возног парка (у ЕУ око 35%). Чак 36% путничких возила је старије од 15 година. Додатно, постоје значајне разлике у квалитету и старости возног парка у различитим регионима, тако да је, у појединим регионима, просечна старост путничких возила преко 20 година. Возила са оваквом старосном структуром немају савремене пакете опреме која доприноси смањивању ризика и последица саобраћајних незгода.

Старост возила је обележје возила које је веома повезано са настанком и тежином последица саобраћајних незгода. Критична граница старости возила после које значајно расту последице незгода је 15 година⁶. С обзиром на просечну старост возила у Републици Србији од преко 16 година, старост возила је најзначајније обележје возила које доприноси ризику и последицама саобраћајних незгода.

Посебан проблем представљају старост и стање трактора. Од пописаних око 450.000 трактора, регистровано је само 188.000. Око 95% трактора су старији од 10 година, док је преко 86% трактора старије од 20 година. Ово захтева дефинисање додатних мера и активности за унапређење безбедности трактора.

⁶ DEKRA Automobil GmbH (2005). DEKRA Technical Paper 58/05.

Велика старост возила указује на малу примену нових технологија на возилима која се увозе и која су у употреби у Републици Србији. Куповна моћ грађана умногоме утиче на просечну старост возног парка, а самим тим и присутност релативно застарелих технологија.

Провера саобразности возила пре пуштања у саобраћај подразумева поступак којим се утврђује да ли предметно возило испуњава прописане услове који важе у Републици Србији и односи се на моторна и прикључна возила која се појединачно или серијски производе или преправљају, као и на њихове уређаје, склопове и опрему. Државни орган који је одговоран за предметну област је Агенција, а део послова поверен је овлашћеним организацијама. Национални законски оквир за управљање безбедношћу возила и за проверу саобразности возила пре пуштања у саобраћај тренутно чине: ЗоБС и подзаконски акти. Примењују се и важећи УН Правилници и технички стандарди из области возила прихваћени од стране Републике Србије.

Периодична контрола техничке исправности возила је највише унапређена у последњих пет година као најзначајнија мера унапређења безбедности возила у саобраћају. Периодични технички прегледи су важни и за праћење општег стања возног парка Републике Србије. Надлежне институције (МГСИ, МУП и Агенција) су значајно унапредиле процес и поступак обавезне контроле техничке исправности возила током 2021. године.

Ниска техничка култура доводи до занемаривања редовног одржавања возила, а нарочито у погледу система који утичу на безбедност саобраћаја. Посебно велики проблем ствара и црно тржишта нових нехомологованих и половних резервних делова.

Држава има ограничене могућности да утиче на обнову возног парка. Безбедносна својства возила и напредни системи безбедности прате еколошка својства, емисионе нивое и декарбонизација возила. Подстицајне мере које држава током претходне две године даје за еколошки напредна возила имају позитиван утицај на унапређење безбедносних карактеристика возила, али је проблем у превеликом обухваћеном ценовном оквиру.

На основу наведеног, кључни проблем безбедности возила у Републици Србији је старост возила. Мале су могућности унапређења система редовног техничког прегледа возила, али нису исцрпљене могућности мотивације (субвенција) за обнову возног парка и контроле возила на путу, у реалним условима вожње.

У 2030. години се може очекивати не мање од 3.000.000 возила у Републици Србији. Уколико се не предузму никакве мере може се очекивати увећање просечне старости возила на око 20 година.

4.5.4. Безбедни учесници у саобраћају

Опште је позната чињеница да фактор „човек” у систему фактора безбедности саобраћаја човек – возило – пут – окружење, има утицај на настанак саобраћајних незгода у око 95% случајева. Из тих разлога, највећи потенцијал за унапређење нивоа безбедности саобраћаја и достизање предвиђених циљева управо почива на предузимању мера и активности усмерених ка фактору „човек”. Како би био успостављен одржив систем безбедности саобраћаја неопходно је достићи опште прихваћено позитивно понашање учесника у саобраћају, засновано на знању и на позитивним ставовима.

У претходном периоду, према истраживањима понашања учесника у саобраћају спроведених од стране Агенције, забележен је позитиван тренд када је реч о унапређењу понашања учесника у саобраћају. Наиме, мерења индикатора безбедности саобраћаја указују на то да све већи број учесника у саобраћају користи заштитне системе, док се проценат прекорачења брзине смањује. Ипак, достигнути резултати на пољу индикатора безбедности саобраћаја у нашим оквирима су још увек далеко од резултата најразвијенијих земаља Европе.

Искуства најразвијенијих земаља Европе указују да се унапређење понашања учесника у саобраћају може остварити оптималним балансом саобраћајног образовања и васпитања, кампања и одговарајуће принуде. Дакле, уклапање понашања учесника у саобраћају у шаблон безбедног и одговорног понашања у саобраћају оптимално се остварује преношењем знања и развијањем позитивних ставова о безбедном учешћу у саобраћају, као и принудом у случају одступања од жељеног понашања, која мора задовољити превентивне, васпитне и репресивне аспекте.

Како би претходно наведени предуслови могли бити испуњени неопходно је постојање одговарајуће законске регулативе. У претходном периоду дошло је до значајног унапређења законске регулативе, пре свега ЗоБС, ЗоПрек, Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, као и других релевантних закона везаних за безбедност учесника у саобраћају. Ипак, нови изазови намећу потребу нормативног регулисања употребе возила, односно превозних средстава микромобилности, обавезне употребе заштитних кацага за све двочкаше, као и опреме за повећање уочљивости у условима смањене видљивости, промене старосних граница за (младе) професионалне возаче, унапређење система управљања брзинама возила, увођења интермедијарних (нових, додатних) мера за возаче којима се изричу казни поени, као и мера унапређења понашања возача којима је одузета возачка дозвола. Када је реч о вожњи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци, није креиран ефикасан модел елиминације повратника код којих вожња под утицајем алкохола и психоактивних супстанци представља здравствени проблем, па је неопходно упућивање на лечење у одговарајуће установе, а потом интензиван рад на социјализацији и уклапању у безбедан начин понашања у саобраћају.

Нису достигнути зацртани циљеви у погледу индикатора перформанси система безбедности саобраћаја

Истраживања спроведена у претходном периоду указују на недостатак знања и вештина значајних за безбедно учешће у саобраћаја, а посебно код деце и младих учесника у саобраћају. У претходном периоду поједине ЈЛС су, у оквиру активности на унапређењу нивоа безбедности саобраћаја, имплементирале системе аутоматске детекције прекршаја. На овај начин се повећава субјективни ризик учесника у саобраћају да ће њихов прекршај бити ажурно идентификован и санкционисан. С обзиром на то, неопходно је подржати и охрабрити ЈЛС у погледу увођења, односно повећања покривености мреже путева и улица системима аутоматске детекције.

Систем саобраћајног образовања и васпитања није успостављен у пуном капацитету

У претходном периоду интензивирани су активности везане за примену друштвеног маркетинга, односно кампања усмерених на развијање знања, ставова и понашања у

саобраћају. Ипак, потенцијал друштвеног маркетинга није довољно искоришћен. Наиме, изостала је одговарајућа друштвена подршка и координација у спровођењу ових кампања.

4.5.5. 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). Полиција и ВСЈ јесу централизоване службе у саставу Министарства унутрашњих послова, хијерархијски организоване по принципу субординације. Установе које пружају ПХМП јесу специјализовани заводи и домови здравља.

Установе које пружају ПХМП организоване су на територијалном принципу, њихова надлежност за деловање јесте на територији ЈЛС. На територијама општина са мање од 25.000 становника не постоји служба хитне медицинске помоћи (ХМП), већ здравствено особље службе опште медицине које, по потреби, указује ХМП повређенима у саобраћајној незгоди. Јединице ПХМП по правилу не пружају помоћ повређенима у саобраћајним незгодама на територији друге установе, чак и када су ближи месту незгоде. Изузетак су саобраћајне незгоде са већим бројем повређених када надлежна установа тражи помоћ суседних усанова.

Хеликоптерска хитна медицинска помоћ није успостављена као редовна служба.

Процедуре деловања хитних служби након саобраћајних незгода генерално не постоје, уз поједине изузетке попут прописане полицијске процедуре за обезбеђење места саобраћајне незгоде и вршења увиђаја саобраћајних незгода. Међу установама које пружају ХМП процедура углавном нема или су неписане. Постојеће писане и неписане процедуре нису уједначене, како међу установама, тако и међу запосленима у установи. Број усанова које имају процедуру деловања након масовних саобраћајних незгода је занемарљив.

Јединице полиције и ВСЈ присутне су у свим ЈЛС, с тим да су на територији Београда и седишта полицијских управа бројније. Ван седишта полицијских управа ВСЈ махом сачињавају два припадника у смени, а у неким јединицама само један припадник. Домови здравља на већини територије имају најчешће једну екипу (80% ДЗ) или две екипе (16% ДЗ) за пружање ХМП. Од укупно 147 домова здравља, 71 уопште нема службу ХМП. Највећи део путне мреже обезбеђен је са по само једном јединицом ПХМП, док велики део територије не омогућава да укупно време одзива буде краће од 8, односно 15 минута.

Време одзива хитних служби није на прихватљивом нивоу

Систем заједничке обуке и вежби са припадницима других хитних служби не постоји. Сви припадници саобраћајне полиције пролазе основни курс, а поједини и курс за вршење увиђаја саобраћајних незгода. Припадници ВСЈ пролазе курс за техничке интервенције у саобраћају, али због ограниченог капацитета додатног курса и релативног скорог уврштавања деловања у саобраћају у основни курс, само мањи део припадника ВСЈ је стручно обучен за техничке интервенције у саобраћају. Свега 31% лекара у службама које пружају ПХМП су специјализирали ургентну медицину или анестезиологију. У домовима здравља који немају службу ХМП укупан проценат лекара који су прошли додатну обуку за збрињавање ургентних стања у саобраћају је изузетно мали. Ниво обучености и увежбаности за садејство са осталим припадницима хитних служби, као и обученост и увежбаност за поступање

у масовним саобраћајним незгодама и посебним условима (тунели, неприступачни терени и сл.) је на веома ниском нивоу.

Припадници саобраћајне полиције имају релативно континуирано снабдевање возилима и опремом неопходном за деловање након саобраћајних незгода. ВСЈ је, у претходном периоду, снабдевена значајним бројем возила, опреме и алата, али због непостојања континуираног снабдевања у ранијем периоду, још увек велики број јединица нема посебне алате за техничке интервенције у саобраћају (око 15%) или има застареле алате са недовољним силама сечења за ослобађање повређених из оштећених возила. Приметан је значајан недостатак лаких возила за техничке интервенције (пик-ап ватрогасна возила) са погоном на свим точковима која могу развити веће брзине ради доласка на лице места. ПХМП највећи недостатак опреме има у средствима везе (свега 8% има радио везу) и у информационој опреми за пријем и евиденцију позива о саобраћајној незгоди. У појединим установама ПХМП просечна старост возила је преко 10 година, са пређених више од 800.000 km. Приметан је општи недостатак личне опреме за припаднике ПХМП, осим у погледу униформи које има највећи број установа. Мотоцикл за ХМП има само једна установа у Републици Србији, а возила за ХМП са погоном на свим точковима има мали број ПХМП. У болничким пријемима уочава се недостатак опреме за збрињавање деце. У свим службама недостаје опрема за идентификацију географске позиције позиваоца, ИТ опреме за заједничку комуникацију и размену информација у центрима и возилима, опреме за пријем eCall сигнала и др. Такође, уочава се недостатак опреме за деловање у масовним саобраћајним незгодама.

С обзиром на то да не постоји јединствена база података о временима одзива при деловању хитних служби у саобраћају, већ се подаци односе на све позиве првог реда хитности (у којима су саобраћајне незгоде само један део), није могуће донети закључак о просечном времену одзива у случају саобраћајних незгода.

Осим тога, готово све установе имају систем евидентирања доласка екипе ХМП на лице места, тако што сам лекар уписује време у евиденцију. Ниво размене информација, међусобно професионално разумевање, и усклађеност деловања хитних служби на веома су ниском нивоу. Пре свега због непостојања савременог система брзе и једновремене размене информација, због непостојања заједничких (усклађених) процедура рада и због недостатка заједничких обука и практичних вежби. Наведени недостаци нарочито долазе до изражаја при деловању након масовних саобраћајних незгода.

5. ЗАШТО МОРАМО ДА НАСТАВИМО?

Генерална скупштина УН је усвојила резолуцију „Унапређење глобалне безбедности саобраћаја на путевима” (А/РЕС/74/299 од 31. августа 2020. године), којом се проглашава период од 2021. од 2030. године **Другом деценијом акције за безбедност саобраћаја на путевима.**

Република Србија као чланица УН треба да доследно реализује мере и активности из **Глобалног плана друге деценије акције за безбедност саобраћаја**, који као основни циљ предвиђа смањење броја погинулих и тешко повређених лица у саобраћајним незгодама до 2030. године за 50% у односу на 2021. годину. Са друге стране, као кандидат за чланство у ЕУ, а имајући у виду да је Европа најбезбеднији регион у свету, требало би пратити њихове напредне иницијативе и тежити достизању жељеног нивоа безбедности.

Све развијене земље усвојиле су у оквиру својих националних стратегија безбедности саобраћаја принцип „**нулте толеранције**” броја погинулих лица у саобраћајним незгодама и доделиле сегменту безбедности саобраћаја статус националног приоритета првог реда.

Доследно пратећи принцип „нулте толеранције”, просечне годишње друштвено-економске последице (трошкови, губици и штете) саобраћајних незгода у Републици Србији би биле значајно мање од **4,1 милијарду евра**. Финансијски оквир за достизање општег циља односно реализацију свих мера и активности из стратегије и пратећих акционих планова на годишњем нивоу износи око **10%** укупних друштвено-економских последица саобраћајних незгода.

Просечне годишње друштвено-економске последице (трошкови, губици и штете) саобраћајних незгода у Републици Србији износе око 4,1 милијарду евра

Доношењем међусекторске **Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године** поставља се основ за стварање система у којем би безбедност саобраћаја била један од друштвених приоритета свих грађана, а Република Србија би била међу **10 најбезбеднијих земаља Европе.**

6. ЦИЉЕВИ КОЈЕ ЖЕЛИМО ДА ОСТВАРИМО

АМБИЦИЈА

Бити међу 10 најбезбеднијих земаља Европе, према вредностима јавног ризика смрти и јавног ризика тешких повреда у друмском саобраћају.

МИСИЈА

Систем безбедности друмског саобраћаја који омогућава безбедан приступ и одрживу мобилност свих учесника у саобраћају, уз минималне штетне последице.

ВИЗИЈА

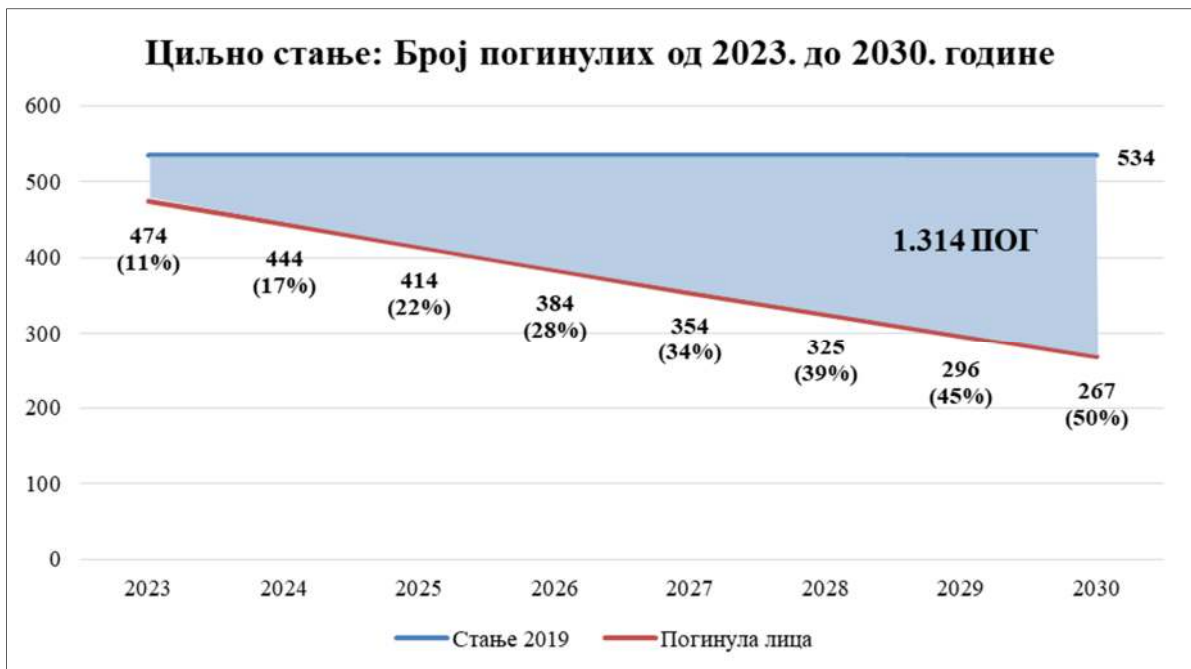
Друмски саобраћај без погинулих и без тешко повређених лица у саобраћају.

6.1. ОПШТИ ЦИЉ

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.

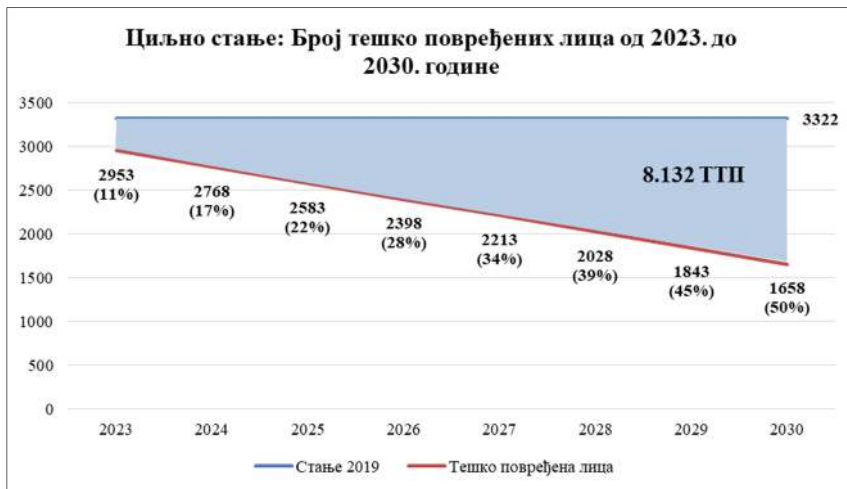
Показатељи исхода (успешности) за општи циљ су:

- проценат смањења броја погинулих лица, у односу на 2019. годину (Дијаграм 6.1.)



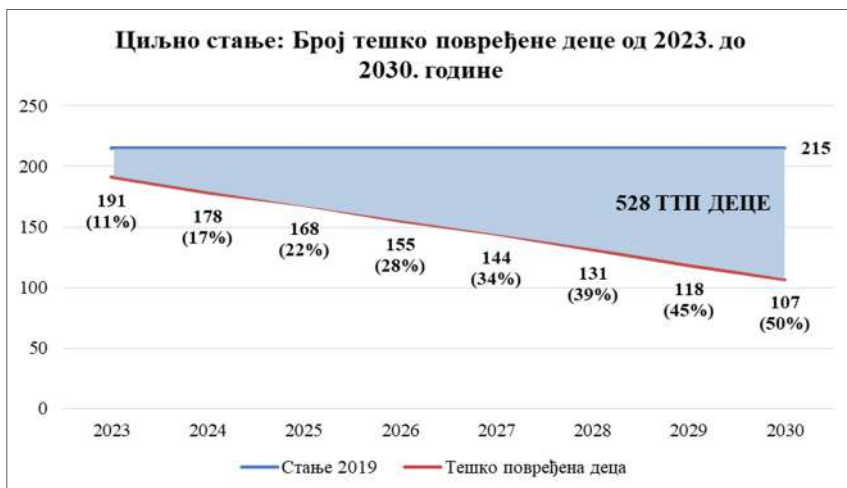
Дијаграм 6.1. Процент смањења броја погинулих лица, у односу на 2019. годину

- проценат смањења броја тешко повређених лица, у односу на 2019. годину (Дијаграм 6.2.)



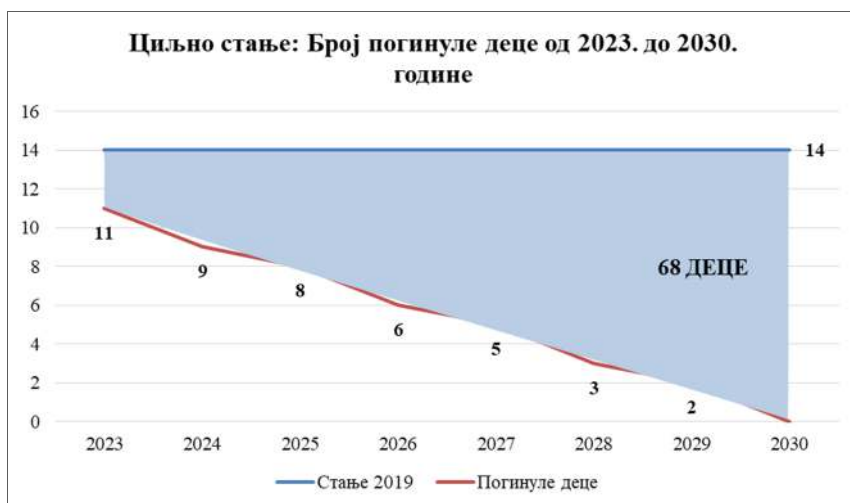
Дијаграм 6.2. Процент смањења броја тешко повређених лица, у односу на 2019. годину

— проценат смањења броја тешко повређене деце, у односу на 2019. годину (Дијаграм 6.3.)



Дијаграм 6.3. Процент смањења броја тешко повређене деце, у односу на 2019. годину

— број погинуле деце у саобраћају (Дијаграм 6.4.)



Дијаграм 6.4. Смањења броја погинуле деце, у односу на 2019. годину

6.2. ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ

До достизања општег циља води пет посебних циљева, који ће бити наведени и разложени у наставку.

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

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

Основни предуслов за успешно спровођење и достизање постављених циљева Стратегије, јесте **ФУНКЦИОНАЛАН СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА** у Републици Србији. Функционалност овог система у највећој мери зависи од спровођења мера и активности из стратешког, правног, институционалног и финансијског оквира, као и вертикалне и хоризонталне координације и кооперације између кључних субјеката.

6.2.1. Систем управљања безбедношћу саобраћаја

Посебни циљ 1

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

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Степен усаглашености и примене националних и локалних стратешких докумената са најбољим праксама и прихваћеним стратешким документима УН и ЕУ. (Експертска оцена, 1-10)	Није мерено	(2025) 4 (2027) 6 (2030) 8
Степен усаглашености и примене прописа у складу са науком и најбољом праксом.	Није мерено	(2025) 6

(Експертска оцена, 1-10)		(2027) 8 (2030) 9
Процент средстава која се користе за унапређење безбедности саобраћаја, у односу на укупна средства која су ЗобС-ом опредељена за безбедност саобраћаја. (Према Извештају АБС)	10%	(2025) 20% (2027) 40% (2030) 50%
Процент увећања средстава за безбедност саобраћаја из нових извора финансирања, у односу на постојећа, прописана средства. (Према Извештају АБС)	0%	(2025) 0% (2027) 100% (2030) 200%
Капацитет субјеката безбедности саобраћаја за редовно, посвећено и систематично вршење послове безбедности саобраћаја (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2025) 7 (2027) 8 (2030) 9
Квалитет комуникације, кооперације и координације између субјеката безбедности саобраћаја. (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2025) 7 (2027) 8 (2030) 9

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 1

У циљу испуњења Посебног циља 1, спроводиће се мере усмерене на унапређење стратешког, правног, финансијског и институционалног оквира, као и мере унапређења комуникација, координације и кооперације у области безбедности саобраћаја.

МЕРА 1.1. Унапређење стратешког оквира безбедности саобраћаја

Организовано ће се пратити међународни документи и документи ЕУ у безбедности саобраћаја и најбоље праксе ће се примењивати у националним и локалним стратешким документима безбедности саобраћаја у Републици Србији. Организовано праћење и примена међународних докумената подразумева: праћење, избор, превођење и промоцију међународних докумената, размену искуства и успостављање одрживе сарадње са најважнијим међународним и иностраним институцијама и организацијама, научним институтима и другим субјектима који се баве безбедношћу саобраћаја на међународном нивоу, стручне посете и учешће у раду конференција значајних за праћење трендова у безбедности саобраћаја, др. Поред тога, редовно ће се реализовати стручна анализа усклађености стратешких докумената у Републици Србији са међународним документима и најбољом праксом, пратити усклађеност локалних стратегија безбедности саобраћаја са националном односно успешним праксама у свету које су оствариле ефекте на унапређењу безбедности саобраћаја и организација годишње конференције о спровођењу стратегија безбедности саобраћаја и постизање циљева.

МЕРА 1.2. Унапређење прописа у безбедности саобраћаја

У складу са науком и потребама, ефикасно ће се доносити, унапређивати и спроводити закони и подзаконски акти значајни за безбедност саобраћаја, а посебно ЗобС, ЗПиИ, ЗПут, ЗоАБС, ЗоО, ЗРВДТ, ЗПрек, ЗоЖ, ЗоВ како би се

створио оптимални правни оквир за управљање безбедношћу саобраћаја. Посебно ће се анализирати одредбе ЗоБС које се односе на учеснике у саобраћају, у погледу употребе возила, односно превозних средстава микромобилности, обавезне употребе заштитних кацага за све двочкаше, смањења старосних граница за (младе) професионалне возаче, увођења интермедијарних мера за возаче којима се изричу казни поени, унапређења мера за возаче којима је одузета возачка дозвола као и посебних услова за утврђивање здравствене способности за управљање моторним возилом возача којима је одузета возачка дозвола са посебним освртом на групу психолошких, психијатријских и неуролошких обољења која између осталог укључује изразите поремећаје структуре личности, алкохолизам и токсикоманију.

Како би се унапредио процес планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева, у складу са високим стандардима безбедности саобраћаја и како би се одређене неусклађености прописа отклониле неопходно је спровести унапређење прописа, који су у директној вези са безбедношћу путне инфраструктуре, а посебно ЗПиИ, ЗПут, ЗоБС и ЗоЖ и припадајућа подзаконска акта. Посебно је неопходно прописе усклађивати са прихваћеним међународним прописима и директивама из области безбедности путне инфраструктуре, као што је директива 2019/1936ЕС. Код увођења нових алата, као што су Дубинске анализе саобраћајних незгода, неопходно је исте имплементирати у националне прописе и подзаконска акта.

Област возила спада у најуређеније области у оквиру УН и ЕУ прописа. С тим у вези, константно ће се усклађивати и унапређивати прописи на свим нивоима. Пре свега ратификоваће се споразуми који се односе на возила и то: Споразум 97 и Споразум 98. Прошириће се листа постојећих и нових УН Правилника који важе у Републици Србији, а посебно имајући у виду да се значајан број односи на савремене системе и уређаје за помоћ возачу. Приликом измене домаћих законских и подзаконских прописа, користиће се ЕУ директиве коју се односе на област возила. Посебно ће се размотрити нови ЕУ прописи (директиве) који још нису препознати у националном законодавству а у међународним оквирима имају значајан допринос у унапређењу управљања безбедношћу возила, као и дефинисање регулаторног оквира за аутономна возила који ће омогућити самостално кретање у одређеним условима вожње, која би могла комерцијално бити доступна 2025., а уобичајена од 2030.

МЕРА 1.3. Унапређење финансирања безбедности саобраћаја

Доследно ће се користити постојећа средства, вршити надзор, обезбедиће се додатни извори средстава и успоставити пројектно финансирање безбедности саобраћаја. У том смислу, наставиће се давање сагласности на годишње програме рада локалних самоуправа и иницираће се активности на успостављању Фонда за безбедност саобраћаја односно посебног рачуна који ће објединити различите изворе финансирања безбедности саобраћаја, укључујући припрему и усвајање закона о фонду за безбедности саобраћаја. Такође, вршиће се надзор над коришћењем средстава, информисаће се јавност и покретаће се поступци због ненаменског трошења средстава, а све у циљу оптималног коришћења расположивих средстава.

МЕРА 1.4. Јачање капацитета и интегритета институција и појединаца у области безбедности саобраћаја

Перманентно ће се разматрати и унапређивати капацитет, интегритет и рад субјеката безбедности саобраћаја. У складу са образовним и другим потребама унапређиваће се систем регрутовања нових и стручног усавршавања постојећих кадрова у области безбедности саобраћаја, а све у циљу јачања капацитета и интегритета појединаца и институција у безбедности саобраћаја. Како би се обезбедило спровођење предвиђених активности и достизање високог стандарда безбедности путне инфраструктуре ојачаће се капацитети институција које се баве безбедношћу путном инфраструктуром, кроз формирање, односно јачање одговарајућих организационих јединица, сектора и одељења за безбедност путне инфраструктуре и кроз запошљавање и усавршавање довољног броја стручних лица за бављење пословима безбедности саобраћаја на путевима. Даље, како би се обезбедио виши ниво поштовања прописа од стране учесника у саобраћају, ојачаће се капацитети институција које чине систем принуде, а посебно капацитети саобраћајне полиције кроз увећање броја полицијских службеника, а посебно службеника на пословима непосредне контроле саобраћаја. Са аспекта јачања капацитета полицијских службеника саобраћајне полиције неопходно је константно вршити унапређење техничке опремљености и едукације. У циљу ефикаснијег вођења прекршајног поступка и повећања извесности изрицања и извршења санкција, потребно је повећати капацитете прекршајних судова, пре свега број судија прекршајних судова.

МЕРА 1.5. Унапређење комуникације, координације и кооперације у безбедности саобраћаја

Успоставиће се канали комуникације, а посебно електронске размене података, као и процедуре редовног извештавања, у циљу оптималне координације и кооперације субјеката у безбедности саобраћаја. Успостављање канала комуникације и процедуре редовног извештавања подразумева одржавање редовних седница Колегијума ТКПБС, припрема и реализација заједничког плана активности Колегијума ТКПБС, унапређење кооперације субјеката безбедности саобраћаја у ЈЛС кроз заједничку реализацију активности, унапређење вертикалне координације између државних и локалних субјеката безбедности саобраћаја и активно укључивање ЈЛС у реализацију националних превентивних и других активности. Унапређење знања, ставова и понашања учесника у саобраћају, односно достизање предвиђених циљева није могуће остварити уколико не буде постигнута међуинституционална комуникација, кооперација и координација.

Мере:	Показатељ(и) на нивоу мере:
Мера 1.1. Унапређење стратешког оквира безбедности саобраћаја	Процент ЈЛС које су усвојиле стратегију и акциони план у складу са националном стратегијом безбедности саобраћаја (почетна вредност 2021: 0%, циљна вредност 2025: 100%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 498 милиона РСД
Мера 1.2. Унапређење прописа у безбедности	Степен усаглашености и примене прописа у складу са науком и најбољом праксом

саобраћаја	(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Број унапређених Закона са припадајућим подзаконским актима, у погледу безбедности путне инфраструктуре. (почетна вредност 2021: 0, циљна вредност 2030: 3)
	Процент унапређених Закона са припадајућим подзаконским актима, у погледу безбедности возила (почетна вредност 2021: 50%, циљна вредност 2030: 95%)
	Нормативно регулисани услови и правила у погледу употребе возила, односно превозних средстава микромобилности (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)
	Нормативно регулисани услови и правила у погледу обавезне употребе заштитних каца за све двоточкаше (почетна вредност 2021: делимично, циљна вредност 2025: да)
	Нормативно регулисани услови и правила у погледу смањења старосних граница за (младе) професионалне возаче (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)
	Нормативно регулисани услови и правила у погледу увођења интермедијарних мера за возаче којима се изричу казнени поени (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2030: да)
	Нормативно регулисани услови и правила у погледу унапређења мера за возаче којима је одузета возачка дозвола (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)
	Нормативно регулисани услови и правила, као и доследно спровођење у погледу посебних услова за утврђивање здравствене способности за управљање моторним возилом возача којима је одузета возачка дозвола са посебним освртом на групу психолошких, психијатријских и неуролошких обољења која између осталог укључује изразите поремећаје структуре личности, алкохолизам и токсикоманију (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
Процењена финансијска средства за реализацију мере: 31 милиона РСД	

Мера 1.3. Унапређење финансирања безбедности саобраћаја	Процент средстава која се користе за унапређење безбедности саобраћаја, у односу на укупна средства која су ЗобС-ом опредељена за безбедност саобраћаја (почетна вредност 2021: 10%, циљна вредност 2030: 50%)
	Успостављен Фонд за безбедност саобраћаја (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средства за реализацију мере: Није потребно издвојити додатна финансијска средства
Мера 1.4. Јачање капацитета и интегритета институција и појединаца у области безбедности саобраћаја	Процент субјеката безбедности саобраћаја на државном нивоу који имају потребан капацитет и интегритет (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 95%)
	Процент ЈЛС који имају потребан капацитет и интегритет (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 75%)
	Процент ЈЛС које сваке године упућују надлежне запослене и чланове локалних савета за безбедност саобраћаја на стручна усавршавања у области безбедности саобраћаја (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 95%)
	Процент повећања полицијских службеника саобраћајне полиције, на пословима непосредне контроле саобраћаја (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 50%)
	Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције –возила са обележјима саобраћајне полиције (почетна вредност 2021: 0% циљна вредност 2030: 50%)
	Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције – повећање броја мотоцикала (почетна вредност 2021: 0% (140) циљна вредност 2030: 100% (280)
	Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције – броја возила - пресретача (почетна вредност 2021: 0% (12) циљна вредност 2030: 100% (24)
	Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције (почетна вредност 2021: није мерено циљна вредност 2030: 100%
	Институција задужена за праћење реализације мере: МУП
	Процењена финансијска средства за реализацију мере: 8 милиона РСД

Мера 1.5. Унапређење комуникације, координације и кооперације у безбедности саобраћаја	Оцена нивоа комуникације, координације и кооперације субјектата безбедности саобраћаја који омогућава функционалан систем безбедности саобраћаја (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: Није потребно издвојити додатна финансијска средства

6.2.2. Безбедни путеви

Посебни циљ 2

Унапређено 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

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Процент km аутопутева од укупне дужине аутопутева, који задовољавају најстрожије захтеве безбедности саобраћаја, односно на којима је мапирањем ризика утврђена оцена безбедности од 60% и више. (Према Извештајима Управљача државних путева)	Није мерено	(2025) 85% (2027) 90% (2030) 95%
Процент даљинског, односно транзитног саобраћаја, који се одвија на аутопутевима, односно брзим саобраћајницама. (Према Извештајима АБС и Управљача државних путева)	Није мерено	(2025) 55% (2027) 65% (2030) 75%
Степен планираних, пројектованих, изграђених и одржаваних општинским путева и улица, уз потпуно уважавање рањивости свих учесника у саобраћају и уз примену концепта самобјашњавајућих и опраштајућих путева. (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2025) 4 (2027) 5 (2030) 6
Процент дужине државних путева IA реда прилагођених кретању аутоматизованих возила у односу на укупну дужину државних путева IA реда. (Према Извештају Управљача државних путева)	Није мерено	(2025) 70% (2027) 85% (2030) 100%

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 2

У циљу испуњења Посебног циља 2, спроводиће се мере усмерене на побољшаном планирању, пројектовању, изградњи и одржавању путева, уважавајући рањивост свих учесника у саобраћају, приступ безбедног система и захтеве аутономних

возила.

МЕРА 2.1. Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева

Нови путеви ће бити планирани, пројектовани и изграђени уз потпуну примену свих алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре. Постојећи путеви ће бити одржавани тако да се на њима обезбеди висок стандард безбедности саобраћаја. Ово подразумева да ће се редовно спроводити сви прописани алати унапређења безбедности путне инфраструктуре и биће примењени сви прихваћени предлози мера, уз уважавање рањивости свих учесника у саобраћају, приступа безбедног система и будућих захтева аутоматизованих возила. Са овако обезбеђеним високим стандардом безбедности путне инфраструктуре очекује се мањи ризик страдања у саобраћају. Обезбеђење високог стандарда безбедности путне инфраструктуре ће бити потпомогнуто промоцијом примене алата и разменом искустава на домаћим и међународним конференцијама и другим скуповима, редовним надзором над спровођењем алата и применом предложених мера побољшања, као и праћењем ефеката примене мера и доследном применом савременог концепта подељене одговорности.

МЕРА 2.2. Унапређење процеса праћења утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута

Доследно ће се спроводити алати, који имају за циљ препознавање утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута. С тим у вези, редовно ће се пратити и анализирати утицајни фактори и спроводиће се редовне и периодичне обуке надлежних субјеката за прецизније препознавање и дефинисање утицајних фактора. Развиће се национална методологија и успоставити систем Дубинских анализа саобраћајних незгода, који ће омогућити формирање квалитетних база података о утицајним факторима настанка саобраћајних незгода у Републици Србији. Анализом овако прикупљених података о саобраћајним незгодама ће се створити услови за квалитетну процену околности које доводе до настанка саобраћајних незгода, односно створиће се услови за уочавање кључних проблема и предлагање ефикасних мера за спречавање настанка саобраћајних незгода, односно смањење страдања у друмском саобраћају.

МЕРА 2.3. Јачање капацитета институција и појединаца у области безбедности путне инфраструктуре

Како би се обезбедило спровођење предвиђених активности и достизање високог стандарда безбедности путне инфраструктуре ојачаће се капацитети институција које се баве безбедношћу путне инфраструктуре, кроз запошљавање и усавршавање довољног броја стручних лица за бављење пословима безбедности саобраћаја на путевима, спровођење и, по потреби, унапређење програма обука и стручних усавршавања ревизора и проверивача, као и спровођење периодичних стручних усавршавања запослених у управљачима путева. На тај начин ће се створити могућности за потпуном применом алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре, односно управљањем безбедношћу путне инфраструктуре. Посебно ће се у научно образовном систему и у стручним организацијама посветити унапређењу планова и програма који третирају област безбедност путне инфраструктуре, у следећим институцијама: управљачи државних путева,

управљачи општинских путева и улица, МГСИ- инспекцијски надзор и Агенција.

МЕРА 2.4. Унапређење безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеља

Посебно небезбедне локације на мрежи путева су проласци државних путева кроз насеља, па ће се спровести адекватне анализе и за високо ризичне проласке државних путева кроз насеља ће се припремити пројекти побољшања безбедности саобраћаја, а мере, предвиђене тим пројектима, ће бити изведене. Посебно ће се на овим проласцима државних путева кроз насеља водити рачуна о потребама рањивих учесника у саобраћају, првенствено пешака и бициклиста и уредиће се зоне школа које се налазе на државним путевима. Једно од решења за побољшање безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеља представљају обилазнице, па ће се спровести анализа оправданости изградње обилазница и за оправдане обилазнице припремиће се одговарајући пројекти који ће бити изведени.

МЕРА 2.5. Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама

Спровешће се детаљна анализа угрожености рањивих учесника у саобраћају и за све зоне школа и друге угрожене локације, за које се утврди већи ризик страдања по рањиве учеснике у саобраћају, припремиће се пројекти побољшања безбедности саобраћаја, а локације ће бити третиране адекватним мерама и активностима из тих пројеката, а све у циљу побољшања безбедности саобраћаја за угрожене категорије учесника у саобраћају.

МЕРА 2.6. Унапређење безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге

За побољшање безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге и смањивање ризика страдања на овим локација биће припремљен План унапређења безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге, биће израђена методологија за процену ризика безбедности саобраћаја на прелазима преко пруге и редовно ће се спроводити оцена ризика. На основу свеобухватне анализе стања безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге биће предложене, а затим и спроведене мере и активности за унапређење безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге, како техничке мере, тако и "меке" мере (едукативне, превентивно-промотивне активности, измене закона и сл.). Посебно ће се истраживати понашања учесника у саобраћају у односу на различите начине обезбеђења прелаза пута преко пруге, а затим и предузимати мере и активности за смањивање њиховог небезбедног понашања.

Мере:	Показатељ(и) на нивоу мере:
Мера 2.1. Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева	Процент саобраћајних незгода са погинулим лицима, у којима је пут имао утицај на настанак и последице саобраћајних незгода. (почетна вредност 2021: >20%, циљна вредност 2030: 15%)

	<p>Процент примене сваког од алата за унапређење безбедности државних путева, уз уважавање рањивости свих учесника у саобраћају, уз примену концепта самобјашњавајућих и опраштајућих путева и уз уважавање приступа безбедног система.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 95%)</p>
	<p>Степен примене сваког од алата за унапређење безбедности општинских путева и улица, уз уважавање рањивости свих учесника у саобраћају, уз примену концепта самобјашњавајућих и опраштајућих путева и уз уважавање приступа безбедног система.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 50%)</p>
	<p>Процент примене прихваћених препорука из извештаја сваког од прописаних алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре на државним путевима.</p> <p>(почетна вредност 2023: није мерено, циљна вредност 2030: 75%)</p>
	<p>Степен примене прихваћених препорука из извештаја сваког од прописаних алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре на општинским путевима и улицама и проласцима државних путева кроз насеље.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 75%)</p>
	<p>Процент дужине државних путева IA реда опремљених савременим ИТС уређајима у функцији безбедности саобраћаја, у односу на укупну дужину државних путева IA реда.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 90%)</p>
	<p>Процент реализације редовног надзора над спровођењем сваког од алата и применом предложених мера побољшања за унапређење безбедности путне инфраструктуре.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 50% за све путеве и улице)</p>
	<p>Процент праћења ефеката примене мера за унапређење безбедности државних путева ван насеља.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 50%)</p>
	<p>Оцена квалитета техничког регулисање саобраћаја на путу за време извођења послова одржавања пута (зона радова)</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 9)</p>
<p>Институција задужена за праћење реализације мере: АБС</p>	

Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 5243 милиона РСД	
Мера 2.2. Унапређење процеса праћења утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута	Процент саобраћајних незгода са погинулим лицима за које је припремљен извештај о независној оцени утицаја пута на настанак и последице тих незгода. (почетна вредност 2021: ~100% за државне путеве, ~10% за општинске путеве и улице, циљна вредност 2030: 100% за све путеве и улице)
	Процент саобраћајних незгода са погинулим лицима за које је припремљен извештај о дубинској анализи саобраћајних незгода. (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)
	Оцена квалитета праћења и анализе утицајних фактора. (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Број спроведених стручних усавршавања полицијских службеника који обављају послове увиђаја и расветљавања саобраћајних незгода за прецизније препознавање и дефинисање утицајних фактора. (почетна вредност 2021: 1, циљна вредност 2030: 1 (сваке године))
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 72 милиона РСД	
Мера 2.3. Јачање капацитета институција и појединаца у области безбедности путне инфраструктуре	Процент субјеката безбедности саобраћаја који имају потребан капацитет и интегритет у области безбедности путне инфраструктуре. (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 95%)
	Број високошколских установа које имају акредитоване планове и програме који третирају област безбедност путне инфраструктуре. (почетна вредност 2021: 1, циљна вредност 2030: 4)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 145 милиона РСД	
Мера 2.4. Унапређење безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеља	Број спроведених студија идентификације небезбедних пролазака државних путева кроз насеље. (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 1 студија сваке три године)

	<p>Процент припремљених пројеката побољшања безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеље у односу на број идентификованих небезбедних пролазака државних путева кроз насеље.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)</p>
	<p>Процент изведених пројеката побољшања безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеље у односу на укупан број припремљених пројеката.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 80%)</p>
	<p>Број спроведених студија за утврђивање потребе изградње обилазница око градова и општина у Републици Србији.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 1 студија сваке три године)</p>
	<p>Процент припремљених пројеката за изградњу обилазница, у односу на број потребних обилазница за изградњу.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 70%)</p>
	<p>Процент изграђених обилазница у односу на укупан број припремљених пројеката за изградњу обилазница.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 50%)</p>
	<p>Институција задужена за праћење реализације мере: Управљачи путева</p> <p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 430 милиона РСД</p>
<p>Мера 2.5. Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама</p>	<p>Број спроведених студија идентификације локација повећаног ризика страдања рањивих учесника у саобраћају, са акцентом на зоне школа.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 1 студија сваке три године, државни путеви 1 студија сваких 5 година, општински путеви и улице)</p>
	<p>Процент припремљених пројеката побољшања безбедности саобраћаја за утврђене локације повећане угрожености рањивих учесника у саобраћају, са акцентом на зоне школа.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)</p>
	<p>Процент изведених пројеката побољшања безбедности саобраћаја за утврђене локације повећане угрожености рањивих учесника у саобраћају, са акцентом на зоне школа.</p> <p>(почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 80%)</p>

Институција задужена за праћење реализације мере: АБС	
Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 420 милиона РСД	
Мера 2.6. Унапређење безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге	Годишњи број саобраћајних незгода на прелазима пута преко пруге. (почетна вредност 2021: ~100, циљна вредност 2030: 50)
	Процент возача који се зауставља и безбедно се креће путем преко пруге, са активним осигурањем (почетна вредност 2018: 93,6%, циљна вредност 2030: 99,0%)
	Процент изведених пројеката унапређења безбедности саобраћаја на високо ризичним прелазима пута преко пруге. (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 50%)
	Број истраживања понашања учесника у саобраћају у односу на различите начине обезбеђења прелаза пута преко пруге (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 1 трогодишње)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 43 милиона РСД

6.2.3. Безбедна возила

Посебни циљ 3

Обновљен и у погледу безбедносних својстава унапређен возни парк

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Просечна старост возног парка путничких и комерцијалних возила у саобраћају (Према извештајима МУП)	17,3 година	(2025) 16,8 (2027) 15,5 (2030) 14
Процент нових возила у возном парку оцењених бројем EURONCAP звездица једнаким или изнад дефинисане границе (4 звездице). (Према истраживањима АБС)	Није мерено	(2025) 50% (2027) 80% (2030) 95%
Процент саобраћајних незгода са погинулим и тешко повређеним лицима, у којима је возило имало утицај на настанак и последице саобраћајних незгода. (Према Извештајима МУП, АБС и научно	Није мерено	(2025) 20% (2027) 10% (2030) 5%

истраживачких установа)		
Процент прихваћених међународних споразума и унапређених Закона са припадајућим подзаконским актима, у погледу безбедности возила. (Према Извештајима МГСИ, МУП и АБС)	Није мерено	(2025) 60% (2027) 70% (2030) 80%
Ниво одржавање техничке исправности возила у складу са стандардима произвођача и правилницима. (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2025) 6 (2027) 7 (2030) 8
Процент возила која користе алтернативна горива и/ или електрични погон. (Извештај МУП)	Није мерено	(2025) 10% (2027) 20% (2030) 40%
Процент технички исправних возила на техничким прегледима. (Према Извештајима МУП, АБС)	30%	(2025) 80% (2027) 90% (2030) 95%
Процент технички исправних возила на путу у реалним условима експлоатације - возње (Према Извештајима МУП)	Није мерено	(2025) 80% (2027) 90% (2030) 95%
Процент комерцијалних возила који испуњавају прописане услове у погледу техничке исправности и прописа који се односе на АЕТР, АDR, АТР и обезбеђење терета (Према Извештајима МУП, МГСИ)	Није мерено	(2025) 80% (2027) 90% (2030) 95%

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 3

Да би се обезбедило испуњење Посебног циља 3, спроводиће се мере усмерене на унапређењу система приступа возила јавном саобраћају као и унапређење емисионих стандарда који обезбеђују и унапређење безбедносних стандарда. Такође ће се унапредити систем одржавања и систем контроле техничке исправности возила и то путничких, комерцијалних возила и трактора. Посебно ће се дефинисати подстицајне мере за набавку нових возила како појединачно тако возила у власништву привредних друштава и јавног сектора. За достизање овог посебног циља најважнији предуслов је економски развој односно пораст БДП. При пројекцији просечне старости возила у 2030. години узет је у обзир пројектовани износ БДП за ту годину од 89.038 милиона евра, док је БДП по текућем курсу у 2019. години износио 45.364 у милиона евра.

МЕРА 3.1. Унапређење безбедносних својстава возила

Унапређење безбедносних својстава возила обезбедиће се кроз обнову возног парка новим возилима (у складу са EURONCAP системом вредновања) и употребљаваним возилима из емисионих стандарда EURO 5 и EURO 6 који су опремљени савременим системима који помажу возачу да до незгоде не дође али и са системима који смањују последице саобраћајних незгода. Ово ће омогућити да се смањи број саобраћајних незгода где је возило узрок настанка незгоде, као и да се значајно смање последице саобраћајних незгода. Такође, радиће се анализа

међународних и националних истраживања у области безбедности возила.

МЕРА 3.2. Унапређење система одржавања возила, надоградње безбедносних система комерцијалних возила и трактора и контроле техничке исправности возила

Имајући у виду да обнова возног парка зависи од социјално - економских оквира део возног парка старијих годишта која не могу бити замењена морају да буду одржавани на начин да своје техничке карактеристике одржавају на безбедносно прихватљивом нивоу тј. да не долази до отказа у реалним условима вожње. За комерцијална возила и тракторе биће омогућено унапређење постојећих система доградњом недостајућих како активних тако и пасивних подсистема. Систем обавезне периодичне техничке контроле исправности возила унапређиваће се у складу са међународним прописима, искуствима најбољих међународних пракси и анализом стања исправности возила на основу доступних података и истраживања. Систем ванредне (неочекиване) контроле мора се значајно унапредити и правно уредити када су у питању комерцијална возила.

МЕРА 3.3. Јачање капацитета институција и интегритет појединаца у области управљања безбедности возила

Како би се обезбедили услови за реализација свих мера у области безбедности возила неопходно је унапређивати капацитете институција и појединаца као и носиоца јавних овлашћења у области безбедности возила (овлашћених лабораторија, станица техничких прегледа, и др.). Код институција обезбедиће се јачање одговарајућих организационих јединица, сектора и одељења за безбедност возила. У научно образовном систему и стручним организацијама за реализацију обука, наставни планови и програми обука биће прилагођени потребама управљања безбедношћу возила, техничким знањима и вештинама која област возила захтева.

МЕРА 3.4. Унапређење система стимулација, фискалних подстицаја, субвенције и других погодности

Утврдиће се начин и критеријум стимулација набавке возила високих емисионих стандарда и високих безбедносних стандарда за појединце. Из основних принципа да небезбедност плаћа безбедност и принципа загађивач плаћа (Директива) посебно ће се дефинисати начини стимулација обнове возних паркова јавних предузећа и државних институција, али и обједињених набавки привредних система, комуналних предузећа, превозника, такси удружења а све у циљу унапређења безбедносних својстава возила и мотивације за обнову возних паркова. Посебно ће се дефинисати начин стимулације за доградњу система активне безбедности и заштитних система на комерцијалним возилима и тракторима.

МЕРА 3.5. Дефинисање услова за безбедно учешће возила микромобилности

Урбана мобилност све више заступа употребу возила микромобилности у јавном саобраћају. Са циљем смањења броја саобраћајних незгода, саобраћајних гужви, загађења ваздуха, буке, ограничења броја паркинг места, дефинисаће се прописи који ће уредити област возила микромобилности и то од техничких карактеристика до услова за приступ јавном саобраћају.

Мере:	Показатељ(и) на нивоу мере:
Мера 3.1. Унапређење безбедносних својстава возила	Процент возила од 0 до 2 године старости (почетна вредност 2021: 3,40%, циљна вредност 2030: 10%)
	Процент возила од 3 до 10 године старости (почетна вредност 2021: 14,58%, циљна вредност 2030: 50%)
	Процент возила од 11 до 15 године старости (почетна вредност 2021: 23,26%, циљна вредност 2030: 20%)
	Процент возила од 16 до 20 године старости (почетна вредност 2021: 37,67%, циљна вредност 2030: 15%)
	Процент возила старијих од 20 година (почетна вредност 2021: 21,09%, циљна вредност 2030: 5%)
	Процент саобраћајних незгода са погинулим лицима, у којим је возило узрок настанка саобраћајне незгоде (почетна вредност 2021: 3%, циљна вредност 2030: 0%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 39 милиона РСД
Мера 3.2. Унапређење система одржавања возила, надоградње безбедносних система комерцијалних возила и трактора и контроле техничке исправности возила	Број спроведених активности на унапређењу система одржавања возила (почетна вредност 2021: 0, циљна вредност 2030: најмање 3 сваке године)
	Успостављен систем доградње недостајућих активних и пасивних подсистема за комерцијална возила и тракторе (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2030: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 141 милиона РСД
Мера 3.3. Јачање капацитета институција и интегритет појединачна у области управљања безбедности возила	Број спроведених програма стручних усавршавања руководиоца и контролора на техничким прегледима (почетна вредност 2021: 1, циљна вредност 2030: 1 (сваке године))
	Број акредитованих институција које су унапредиле планове и програме из области безбедности возила (почетна вредност 2021: 0, циљна вредност 2030: 10)
	Основано независно тело за надзор над техничком

	исправношћу возила у саобраћају (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2027: да)
	Успостављен систем стручне експертизе (вештачења) возила која су учествовала у саобраћајним незгода са погинулим лицима (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2027: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 40 милиона РСД	
Мера 3.4. Унапређење система стимулација, фискалних подстицаја, субвенције и других погодности	Успостављен систем погодности за набавку возила на е- погон, алтернативна горива и EURO 6 (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2030: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 697 милиона РСД
Мера 3.5. Дефинисање услова за безбедно учешће возила микромобилности	Стручно дефинисани и прописани технички услови које морају испуњавати возила микромобилности (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 6 милиона РСД

6.2.4. Безбедни учесници у саобраћају

Посебни циљ 4

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

Показатељи исхода (успешности)

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Ниво стечених неопходних знања из области безбедности саобраћаја по нивоима	није мерено	(2025) 4 предшколско 4 основно 4 средње 6 ауто-школе 4 возачи

		(2027) 7 предшколско 7 основно 7 средње 8 ауто-школе 7 возачи
(Експертска оцена 1-10)		(2030) 9 предшколско 9 основно 9 средње 9 ауто-школе 9 возачи
Процент возача путничких аутомобила којима је прихватљиво да, у току вожње, не користе сигурносни појас (Извештај АБС)	31,3%	(2025) 20% (2027) 15% (2030) 10%
Процент путника у путничким аутомобилима којима је прихватљиво да, у току вожње, не користе сигурносни појас на задњем седишту (Извештај АБС)	74,9%	(2025) 60% (2027) 40% (2030) 20%
Процент возача мопеда/мотоцикла којима је прихватљиво да у току вожње не користе заштитну кацигу (Извештај АБС)	37,6%	(2025) 30% (2027) 20% (2030) 10%
Процент возача путничких аутомобила којима је прихватљиво да прекорачују ограничење брзине у насељу (Извештај АБС)	53,0%	(2025) 40% (2027) 30% (2030) 20%
Процент возача којима је прихватљиво да возе и после конзумирања алкохола (Извештај АБС)	19,4%	(2025) 9% (2027) 6% (2030) 3%
Процент возача којима је прихватљиво да, у току вожње, користе мобилни телефон који држе у руци (Извештај АБС)	47,7%	(2025) 40% (2027) 20% (2030) 10%
Процент путника на предњем седишту путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас (Извештај АБС)	84,3%	(2025) 90% (2027) 93% (2030) 96%
Процент путника на задњем седишту путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас (Извештај АБС)	19,1%	(2025) 35% (2027) 60% (2030) 85%
Процент деце која у путничким аутомобилима правилно користе	48,7%	(2025) 65%

одговарајуће системе заштите (Извештај АБС)		(2027) 80% (2030) 96%
Процент мотоциклиста и мопедиста који правилно користе заштитне кациге (Извештај АБС)	79,3%	(2025) 90% (2027) 93% (2030) 96%
Процент возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине у насељу (Извештај АБС)	51,0%	(2025) 45% (2027) 35% (2030) 25%
Процент возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине у насељу за више од 10 km/h (Извештај АБС)	16,6%	(2025) 13% (2027) 9% (2030) 5%
Процент возача путничких аутомобила који прекорачују ограничење брзине ван насеља за више од 10 km/h (Извештај АБС)	10,9%	(2025) 9% (2027) 7% (2030) 5%
Број возача у саобраћајним незгодама који су управљали возило под утицајем алкохола (Извештај МУП)	4.100	(2025) 3800 (2027) 3400 (2030) 3100
Процент возача у саобраћајном току који управљају возилом под утицајем алкохола (Извештај АБС)	0,63 %	(2025) 0,5% (2027) 0,4% (2030) 0,3%

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 4

У циљу испуњења Посебног циља 4, неопходна је реализација и доследна примена свих мера и активности које су предвиђене за претходно наведене посебне циљеве. Наиме, унапређење знања, ставова и понашања учесника у саобраћају не остварује се само мерама конкретно усмереним ка учеснику, већ и управљачким мерама (унапређење система безбедности саобраћаја), као и мерама које обухватају и факторе пут и возило. У стратешком смислу мере је неопходно усмерити ка возачима и путницима путничких аутомобила као најугроженијим категоријама, а потом рањивим учесницима у саобраћају (пешацима, возачима бицикала, мопеда, мотоцикала), возачима трактора и професионалним возачима, односно возачима комерцијалних возила. Поред тога, посматрајући старост учесника у саобраћају, пажња мора бити усмерена на децу и учеснике у саобраћају старије од 65 година. Коначно, важна је реализација мера усмерених ка возачима који су склони чињењу најтежих прекршаја, посебно насилничкој вожњи и вожњи под утицајем алкохола, дрога и психоактивних супстанци.

МЕРА 4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања

У циљу успостављања система саобраћајног образовања и васпитања неопходна је примена мера и активности које ће омогућити да свако лице, сагласно старости и начину на који учествује у саобраћају (пешак, возач, путник), пре започињања активног учешћа у саобраћају стекне одговарајућа знања и вештине, као и да развије позитивне ставове везано за безбедност саобраћаја. Наиме, висок ниво

знања, односно вештина, као и развијени позитивни ставови директно су сразмерни позитивном моделу понашања свих учесника у саобраћају (деце, учитељам наставника, професора, родитеља, и др.). С обзиром на претходно, важно је предузети активности на унапређењу постојећег система саобраћајног образовања и васпитања на свим нивоима, почев од предшколских установа, преко основних и средњих школа, обука у ауто-школама до усавршавања постојећих возача.

МЕРА 4.2. Унапређење и интензивирање превентивно пропагандног деловања

Како би безбедност учесника у саобраћају била подигнута на највиши ниво, и достигнути постављени стратешки циљеви, неопходно је унапређење превентивно пропагандног деловања у безбедности саобраћаја, односно перманентна и доследна примена друштвеног маркетинга. Наиме, друштвено одговорне кампање у безбедности саобраћаја које су засноване на научној и стручној основи, уз политичку, медијску, институционалну, а посебно подршку полиције, представљају доказано средство којим се успешно унапређује и у позитивном смислу мењају знање, понашање и ставови учесника у саобраћају.

МЕРА 4.3. Унапређење система принуде

Како би се сви учесници у саобраћају уклопили у систем безбедног понашања у саобраћају, заснованог на знањима и позитивно изграђеним ставовима, неопходан је баланс између реализације мера усмерених ка унапређењу знања и вештина, са једне и мера принуде, са друге стране. Мере принуде омогућавају да мањи број учесника у саобраћају склоних чињењу саобраћајних деликата, применом одговарајућих санкција које имају и васпитни и превентивни карактер промене постојећи став, односно понашање. У том погледу, неопходно је мерама принуде повећати осећај (субјективни ризик) сваког учесника у саобраћају да ће евентуални прекршај бити брзо откривен, јасно документован, а потом и брзо санкциониран, а што се између осталог може остварити унапређењем система, одржавањем и унапређењем постојећих и постављањем нових система за аутоматску детекцију прекршаја.

МЕРА 4.4. Праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају

За успешно достизање пролазних (годишњих) и коначних циљева Стратегије неопходна је реализација мера везаних за праћење резултата, односно периодично (на годишњем нивоу) утврђивање постојећег стања и оцене стања безбедности саобраћаја. У ту сврху, неопходна је реализација пројеката усмерених ка мерењу индикатора безбедности саобраћаја везаних за заштитне системе (сигурносни појасеви, седишта за децу, заштитне кациге и сл.), индикатора везаних за поштовање ограничења брзине, вожњу под дејством алкохола и понашање рањивих учесника у саобраћају, те пројекте идентификације најугрожаванијих индикатора безбедности саобраћаја по територијама. Поред тога, важно је реализовати пројекте усмерене ка утврђивању ставова учесника у саобраћају и пројекте оцене (нивоа) безбедности саобраћаја по територијама, како би се током периода спровођења Стратегије поједине активности могле фокусирати, односно интензивирати. Коначно, периодичне процене нивоа знања на одабраном узорку учесника у саобраћају, могу такође указати на специфичне проблеме ка којима би требало усмерити активности.

Мере:	Показатељ(и) на нивоу мере:
Мера 4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања	Оцена квалитета система на нивоу предшколских установа (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Оцена квалитета система на нивоу основних школа (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Оцена квалитета система на нивоу средњих школа (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Оцена квалитета система на нивоу ауто-школа (са посебним освртом на знања и вештине возача мотоцикала и професионалних возача комерцијалних возила) (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Оцена квалитета система на нивоу постојећих возача, са посебним освртом на рањиве категорије учесника у саобраћају (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 117 милиона РСД
Мера 4.2. Унапређење и интензивирање превентивно пропагандног деловања	Број реализованих националних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача путничких аутомобила (почетна вредност 2021: 1, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих националних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања пешака (почетна вредност 2021: 1, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих националних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача бицикла (почетна вредност 2021: 1, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих националних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања корисника превозних средстава микромобилности (почетна вредност 2021: 0, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)

	<p>Број реализованих националних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача моторизованих двоточкаша (почетна вредност 2021: 1, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)</p>
	<p>Број реализованих националних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача трактора (почетна вредност 2021: 1, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)</p>
	<p>Број реализованих националних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача комерцијалних возила (почетна вредност 2021: 0, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)</p>
	<p>Институција задужена за праћење реализације мере: АБС</p>
	<p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1.305 милиона РСД</p>
Мера 4.3. Унапређење мера принуде	<p>Оцена квалитета система принуде (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 7)</p>
	<p>Процент увећања броја јединица аутоматског откривања и документовања деликата у саобраћају (почетна вредност 2021: 0%, циљна вредност 2030: 10% сваке године)</p>
	<p>Процент увећања броја откривених прекршаја системима за аутоматску детекцију прекршаја (почетна вредност 2021: 0% (65.131), циљна вредност 2030: 500% (350.000)</p>
	<p>Процент увећања укупног броја откривених прекршаја (почетна вредност 2021: 0% (1.029.041), циљна вредност 2030: 100% (2.000.000)</p>
	<p>Институција задужена за праћење реализације мере: МУП</p>
<p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1.224 милиона РСД</p>	
Мера 4.4. Праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају	<p>Број пројеката везаних за мерење индикатора понашања учесника у саобраћају на националном нивоу (почетна вредност 2021: 1, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)</p>
	<p>Број пројеката везаних за мерење индикатора ставова учесника у саобраћају на националном нивоу (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке 3 године)</p>
	<p>Број пројеката везаних за оцену нивоа знања учесника у саобраћају на националном нивоу (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке 4 године)</p>
	<p>Институција задужена за праћење реализације мере:</p>

6.2.5. Деловање након саобраћајне незгоде**Посебни циљ 5**

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

Показатељи исхода (успешности)

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2019)	Циљна вредност
Укупно време одзива преболничке хитне медицинске помоћи (од настанка саобраћајне незгоде до доласка на место незгоде) * урбано/ рурално подручје, у минутима (Извештај ИЈЗ Батут)	Није мерено	(2025) 10/20* (2027) 9/17 (2030) 8/15
Укупно време одзива ВСЈ (од настанка саобраћајне незгоде до доласка на место незгоде) * урбано/ рурално подручје, у минутима (Извештај МУП)	Није мерено	(2025) 14/28* (2027) 12/24 (2030) 10/20
Ниво неопходних знања и вештина свих припадника свих хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде (Експертска оцена 1-10)	Није мерено	(2024) 4 (2027) 7 (2030) 9
Ниво увежбаности и усаглашености свих хитних служби за координирано збрињавање, спасавање и прихват већег броја повређених (масовне саобраћајне незгоде). (Експертска оцена 1-10)	Није мерено	(2024) 1 (2027) 5 (2030) 9
Ниво оспособљености лица за поступање на лицу места саобраћајне незгоде и пружање прве помоћи (Експертска оцена 1-10)	Није мерено	(2025) 3 (2027) 5 (2030) 7

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 5

У циљу испуњења Посебног циља 5 спроводиће се мере усмерене на унапређењу брзине, квалитета и капацитета свих хитних служби које делују након саобраћајне незгоде – полиције, ватрогасно спасилачких јединица, преболничке и болничке хитне медицинске помоћи

МЕРА 5.1. Нормативизација националних процедура поступања свих хитних служби након саобраћајних незгода

Мером се успостављања уједначено поступање, бржи одговор, квалитетније збрињавање и спасавање, и већа способност прихватања повређених у саобраћајним незгодама на територији Републике Србије

МЕРА 5.2. Нормативизација опремљености и обучености хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде

Мером се унапређује безбедност и здравље припадника хитних служби, и унапређује брзина, квалитет и капацитет хитних служби

МЕРА 5.3. Успостављање савременог квалитетног комуникационог система

Мера подразумева успостављање система који омогућава квалитетну једновремену гласовну комуникацију међу свим хитним службама односно јединицама хитних служби успостављањем заједничких тетра канала радио везе и опремањем одговарајућим тетра радио уређајима и опремом, успостављање информационог система који омогућава квалитетну видео везу и брзо слање и пријем података између хитних служби односно јединица хитних служби, као и успостављање система који омогућује квалитетан пријем дојаве о саобраћајној незгоди (употреба смарт уређаја, прецизно геопозиционирање позиваоца, пријем eCall позива) што ће значајно унапредити брзину и квалитет деловања хитних служби.

МЕРА 5.4. Успостављање службе хеликоптерске хитне медицинске помоћи (ХХМП)

Мера подразумева успостављања хеликоптерске службе ПХМП, са посебно обученим посадама и посебно опремљеним хеликоптерима који служе за брзи долазак на лице места саобраћајне незгоде, брзи превоз повређеног, и деловање на тешко приступачним теренима. Осим веће брзине доласка на лице места и превоза, систем ХХМП значајно унапређује квалитет збрињавања јер омогућава брз превоз у здравствену установу терцијарног нивоа. Успостављањем система ХХМП значајно се повећава и капацитет ХМП јер омогућава одзив већег броја јединица на територијама које су покривене са само једном или две екипе ПХМП, као и прихват и распоређивање већег броја повређених у више установа БХМП што је нарочито значајно код саобраћајних незгода са већим бројем повређених и масовним саобраћајним незгодама. Систем ХХМП има нарочит значај за покривање територија „малих” општина које немају службу ПХМП.

МЕРА 5.5. Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде

Мера подразумева иновирање програма образовања, стручног усавршавања и увежбавања у циљу стицања знања, вештина и оспособљености припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде укључујући и масовне саобраћајне незгоде, кроз уврштавање садржаја у систем средњег, вишег и високог образовања, специјалистичких студија, непрекидног образовања и додатних обука, као и успостављањем система непрекидног заједничког обучавања и увежбавања припадника хитних служби у националном тренинг центру за заједничку обуку.

МЕРА 5.6. Успостављање база података о дејствима хитних служби након саобраћајне незгоде

Мера подразумева успостављање посебних база података у свим хитним службама које садрже битне податке о дејству након сваке саобраћајне незгоде, укључујући систем аутоматског бележења реакционих времена путем ГПС позиционирање јединица хитних служби

МЕРА 5.7. Опремање хитних служби опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајне незгоде

Мера подразумева опремање хитних служби опремом која омогућава брз долазак на лице места, брз превоз повређених, квалитетно спасавање и збрињавање, обезбеђење лица места на потребном нивоу, квалитетно вршење увиђаја, и личну безбедност припадника хитних служби, што укључује и специјална возила, личну опрему, медицинску опрему, техничку опрему, опрему за прикупљање доказа о саобраћајној незгоди.

МЕРА 5.8. Успостављање система координације за брз и делотворан одговор свих хитних служби на масовне саобраћајне незгоде

Мера подразумева успостављање система хоризонталне и вертикалне комуникације и координације свих хитних служби, уз увођење института националног и регионалних координатора за координацију хитних служби у случају масовних саобраћајних незгода.

МЕРА 5.9. Успостављање недостајућих јединица хитних служби за деловање на државним путевима првог реда

Мера подразумева успостављање недостајућих јединица ПХМП и ВСЈ ради покривања деоница државних путева првог реда на којима је постојећи територијални распоред јединица такав да онемогућује брз долазак на лице места саобраћајне незгоде

МЕРА 5.10. Успостављање повољног окружења за брзо деловање хитних служби након саобраћајне незгоде

Мера подразумева отклањање препрека за брзо кретање хитних служби у вези са путном и железничком инфраструктуром, вођењем саобраћаја и понашањем учесника у саобраћају, а посебно примену мера за брз и лак приступ објеката хитних служби саобраћајној инфраструктури, брзо и лако кретање јединица хитних служби (планирање, пројектовање и техничко регулисање, поступање осталих учесника у саобраћају) и приступ објектима хитних служби, брз пролазак пружних прелаза, наплатних рампи и сл. Овом мером значајно се повећава брзина хитних служби.

МЕРА 5.11. Успостављање повољног окружења за лаичку помоћ повређенима у саобраћајним незгодама

Мера подразумева омасовљавање лица вољних, обучених и способних за указивање прве помоћи и поступање на лицу места саобраћајне незгоде. Што раније започињање пружања прве помоћи и обезбеђења лица места саобраћајне незгоде од стране случајних пролазника, а до доласка првих екипа хитних служби, значајно повећава шансу за преживљавање тешко повређених и смањење ризика од настанка нове саобраћајне незгоде. Мера ће се спроводити кроз систем формалног образовања, обуке за возача, кроз рад Црвеног крста Србије и других

Мере:	Показатељ(и) на нивоу мере:
<p>МЕРА 5.1. Доношење заједничких усаглашених националних процедура поступања свих хитних служби након саобраћајних незгода</p>	<p>Број усвојених процедура (почетна вредност 2021: 0, циљна вредност 2025: 5)</p>
	<p>Успостављене процедуре, стручно оспособљене и увежбане све хитне службе за координирано збрињавање, спасавање и прихват већег броја повређених (масовне саобраћајне незгоде) (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)</p>
	<p>Институција задужена за праћење реализације мере: АБС</p>
	<p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: Није потребно издвојити додатна финансијска средства</p>
<p>МЕРА 5.2. Доношење обавезујућих националних прописа за опрему и обученост хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде</p>	<p>Број усвојених прописа (почетна вредност 2021: 0, циљна вредност 2025: 4)</p>
	<p>Успостављен систем обавезног непрекидног образовања и увежбавања свих припадника свих хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)</p>
	<p>Институција задужена за праћење реализације мере: АБС</p>
	<p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 13 милиона РСД</p>
<p>МЕРА 5.3. Успостављање савременог квалитетног комуникационог система</p>	<p>Процент ЈЛС које имају успостављен заједнички систем тетра радио везе између свих хитних служби (почетна вредност 2021: 1,3%, циљна вредност 2025: 100%)</p>
	<p>Успостављен информациони систем који омогућава квалитетну видео везу и брзо слање и пријем података између хитних служби, односно јединица хитних служби, као и успостављање система који омогућује поуздан пријем дојаве о саобраћајној незгоди (ГПС позиционирање позиваоца, eCall систем, итд.) (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)</p>
	<p>Институција задужена за праћење реализације мере: АБС</p>
	<p>Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 106 милиона РСД</p>
<p>МЕРА 5.4. Успостављање службе хеликоптерске хитне медицинске помоћи</p>	<p>Успостављена служба хеликоптерске хитне медицинске помоћи (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)</p>

	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 13 милиона РСД
МЕРА 5.5. Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде	Процент/ број иновираних образовних, наставних и стручних планова и програма (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2030: да)
	Процент хитних служби које најмање два пута реализују заједничке вежбе (почетна вредност 2021: 0%, циљна вредност 2030: 100%)
	Изграђен, опремљен, оспособљен и пуштен у рад тренинг центар за заједничку обуку и увежбавање свих хитних служби (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 24 милиона РСД
МЕРА 5.6. Успостављање база података о дејствима хитних служби након саобраћајне незгоде	Број хитних служби које су успоставиле базу података (почетна вредност 2021: 0, циљна вредност 2025: 4)
	Успостављена јединствена база података (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 16 милиона РСД
МЕРА 5.7. Опремање хитних служби опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајне незгоде	Процент јединица хитних служби које су опремљене прописаном опремом (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 341 милиона РСД
МЕРА 5.8. Успостављање система координације за брзо и делотворан одговор свих хитних служби на масовне саобраћајне незгоде	Успостављена мрежа координатора (почетна вредност 2021: не, циљна вредност 2025: да)
	Оцена квалитета координације (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 8/10)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: Није потребно издвојити додатна финансијска средства
МЕРА 5.9. Успостављање недостајућих јединица хитних	Процент успостављених јединица које су недостајале (почетна вредност 2021: 0%,

служби за деловање на државним путевима првог реда	циљна вредност 2027: 100%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 14 милиона РСД
МЕРА 5.10. Успостављање повољног окружења за брзо деловање хитних служби након саобраћајне незгоде	Оцена квалитета окружења (почетна вредност 2021: није мерено, циљна вредност 2030: 8)
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: Није потребно издвојити додатна финансијска средства
МЕРА 5.11. Успостављање повољног окружења за лаичку помоћ повређенима у саобраћајним незгодама	Процент обучених, оспособљених и увежбаних лица за поступање на лицу места саобраћајне незгоде и пружање прве помоћи (почетна вредност 2021: 0% (21.547), циљна вредност 2030: 600% (140.000))
	Институција задужена за праћење реализације мере: АБС
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: Није потребно издвојити додатна финансијска средства

7. НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Стратегија, у свим својим деловима, подржава приступ безбедног система (енгл. *Safe System Approach*) и следеће принципе:

1. принцип, **Поштовање и спровођење свих међународних докумената** који се могу повезати са безбедношћу саобраћаја;
2. принцип, **Нити смрт, нити тешке телесне повреде у виду инвалидитета нису прихватљиви у саобраћају**, тј. не постоји ниједна вредност у саобраћају којом се могу оправдати смрт или тешке повреде у виду инвалидитета у саобраћају;
3. принцип, **Људски је грешити** и људи ће увек грешити у саобраћају;
4. принцип, **Постоји граница људске толеранције на силу**, после које човек задобија тешке повреде или гине; Систем треба да буде такав да се не никад прелази ова граница;
5. принцип **Подељене одговорности** - за саобраћајне незгоде су одговорни креатори система (да креирају безбедан систем, укључујући и прописе) и учесници (да поштују прописана правила учешћа у саобраћају),
6. принцип **Проширене одговорности** – поред правне, треба редовно анализирати и ванправну одговорност: стручну, моралну и политичку одговорност за безбедност саобраћаја;
7. принцип, **Систем треба да опрашта грешке** – у случају отказа или грешке једног елемента система, остали елементи система треба да спрече смрт и тешку повреду;
8. принцип **Превентивног деловања** – редовно и систематски, у континуитету се спроводе прописане процедуре откривања и отклањања (смањивања) ризика у саобраћају, а сваку саобраћајну незгоду са озбиљним последицама користити за учење и унапређење система;
9. принцип, **Безбедности саобраћаја заснована на подацима** – прикупљање, систематизовање и аутоматска обрада података (о изложености, ставовима, самопријављеном понашању, индикаторима безбедности саобраћаја, саобраћајним незгодама и њиховим последицама) су основа за стручно планирање и спровођење оптималних мера у циљу унапређења безбедности саобраћаја;
10. принцип, **Безбедност саобраћаја заснована на науци** – знање у безбедности саобраћаја је скупо и плаћа се жртвама у саобраћајним незгодама; систематско вршење трансфера знања, креирање нових знања, ширење знања из области безбедности саобраћаја, а посебно у вези доказаних и успешних иницијатива, обезбедиће примену најбољих знања и искустава у Републици Србији;
11. принцип **Редовна комуникација** између субјеката безбедности саобраћаја – успостављати и одржавати канале редовне размене информација између субјеката, у оквиру заједничких мултисекторских тела и редовних састанака и комуникација;
12. принцип **Вертикална и хоризонтална координација (усаглашавање)** у раду субјеката и појединаца – Хоризонтална координација - субјекти на истом нивоу (држава, јединица локалне самоуправе) усаглашавају своје активности на извршавању заједничких задатака и достизању јединствених циљева безбедности

саобраћаја. Вертикална координација - надлежне државне институције (министарства и др.) обезбеђују координирано спровођење мера и активности на свим нивоима;

13. принцип **Кооперације (сарадње) између субјеката безбедности саобраћаја** – сви субјекти који су укључени у поједине активности сарађују и заједнички раде на реализацији задатака и достизању циљева. Носилац активности ради у циљу укључивања свих субјеката који могу помоћи извршењу задатака и ради на унапређењу посвећености и сарадње, како би се добили оптимални резултати, уз што мање улагање ресурса.

8. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Мере и активности које су предвиђене Стратегијом реализоваће владине институције, институције ЈЛС, привредни субјекти, организације цивилног друштва и други. У акционим плановима безбедности саобраћаја биће одређени носиоци за сваку меру и активност појединачно. Носиоци активности су најодговорнији за покретање и реализацију активности. 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 активност, пратити реализацију и извештавати о резултатима. Кад-год је то примерено врсти активности, а посебно када је то предвиђено акционим планом, носилац активности 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.

Носиоци активности могу бити препознати у различитим организацијама – секторима и то: 1) државни (влади) сектор; 2) приватни сектор; 3) невладин сектор, и средства јавног информисања, итд.

Посебно се истичу следећи субјекти, као кључни носиоци активности:

ДРЖАВНИ (ВЛАДИ) СЕКТОР

СУБЈЕКТИ НА ДРЖАВНОМ НИВОУ

- Народна скупштина Републике Србије
- Влада Републике Србије, а посебно министарства чији министри су чланови Тела за координацију послова безбедности саобраћаја
- Тело за координацију послова безбедности саобраћаја
- Колегијум Тела за координацију послова безбедности саобраћаја
- Агенција за безбедност саобраћаја
- Јавно предузеће "Путеви Србије"
- "Коридори Србије"
- Народна Банка Србије

СУБЈЕКТИ НА НИВОУ АП ВОЈВОДИНА

- Покрајинска Влада
- Скупштина Аутономне покрајине Војводине
- Покрајинско Тело за координацију послова безбедности саобраћаја

СУБЈЕКТИ НА ЛОКАЛНОМ НИВОУ

- Скупштине јединица локалне самоуправе (општина, градова и Града Београда)
 - Извршни органи (Већа) јединица локалних самоуправа
 - Тела за координацију послова безбедности саобраћаја
-

-
- Управљачи општинских путева и улица
-

СЛУЖБЕ СПАСАВАЊА, ЗБРИЊАВАЊА И РЕХАБИЛИТАЦИЈЕ

- Ватрогасно спасилачке јединице Министарство унутрашњих послова
 - Заводи за ургентну медицину и домови здравља
 - Клинички центри, клиничко болнички центри, опште болнице
 - Здравствени центри
 - Горска служба спасавања Србије
-

СТРУЧНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ И УДРУЖЕЊА

- Привредна комора Србије
 - Локалне привредне коморе
 - Инжењерска комора Србије
 - Ауто мото савез Србије
 - Црвени крст Србије
-

ОБРАЗОВНО-ВАСПИТНЕ, НАУЧНО-ОБРАЗОВНЕ И НАУЧНО-ИСТРАЖИВАЧКЕ УСТАНОВЕ

- Дечији вртићи и предшколске установе
 - Основне и средње школе
 - Академије високих школа
 - Универзитети
 - Научни институти и др.
-

ПРАВОСУДНИ ОРГАНИ

- Тужилаштва
 - Судови
-

ПРИВРЕДНИ СЕКТОР

ПРИВРЕДНИ СУБЈЕКТИ

- Превозници
 - Ауто-школе и центри за обуку возача
 - Технички прегледи
 - Предузећа за одржавање путева и улица
 - Планерске и пројектантске агенције и сл.;
-

ОСИГУРАВАЈУЋЕ КОМПАНИЈЕ

НЕВЛАДИНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ КОЈЕ СУ ПОСВЕЋЕНЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

СРЕДСТВА ЈАВНОГ ИНФОРМИСАЊА, А ПОСЕБНО ЈАВНИ СЕРВИС, РАДИО И ТВ СТАНИЦЕ СА НАЦИОНАЛНОМ ФРЕКВЕНЦИЈОМ, НАЈПОСЕЂЕНИЈИ ДОМАЋИ ИНФОРМАТИВНИ ИНТЕРНЕТ ПОРТАЛИ

9. СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА

У циљу што ефикаснијег достизања циљева, неопходно је успоставити процес непрекидног, стручног и на науци заснованог праћења стања безбедности саобраћаја и реализације мера и активности које предвиђа Стратегија. Од великог значаја за достизање циљева је анализа достизања пролазних циљева на годишњем нивоу и редовно извештавање о стању безбедности саобраћаја на националном и локалном нивоу. Праћење стања безбедности саобраћаја представља непрекидан процес који је заснован на подацима и на науци. На њега се ослања редовно извештавање надлежних институција, стручне и најшире јавности. Праћење стања безбедности саобраћаја подразумева прикупљање, систематизацију и анализу података. Неопходно је успоставити редовно праћење најважнијих обележја безбедности саобраћаја за све територијалне јединице посматрања и то:

Праћење стања безбедности саобраћаја представља непрекидан процес који је заснован на подацима и на науци

- апсолутних и релативних показатеља о саобраћајним незгодама и последицама саобраћајних незгода,
- индикатора перформанси система безбедности саобраћаја,
- изложености учесника у саобраћају,
- ставова о ризицима у саобраћају,
- показатеља о путевима,
- показатеља о возилима,
- саобраћајних прекршаја и
- стања капацитета и интегритета најважнијих субјеката на државном и нижим нивоима и других релевантних показатеља.

Праћење реализације мера и активности које су предвиђене Стратегијом подразумева да се на годишњем нивоу прати степен реализације мера и активности дефинисаних Акционим планом. Агенција ће у року од 120 дана по истеку сваке календарске године од дана усвајања стратегије и акционог плана, припремити извештај о резултатима спровођења акционог плана путем Јединственог информационог система за планирање, праћење спровођења, координацију јавних политика и извештавање, којим администрира Републички секретаријат за јавне политике. У оквиру редовног праћења, извештавања и евалуације, Агенција ће након три године спровођења стратегије извршити ex-post анализа стратегије и првог акционог плана.

Поред тога, Агенција ће у својим програмима рада предвидети организацију и подршку научно-стручним скуповима који ће се одржавати најмање једном годишње, и то:

- скупови повећани анализи примене прописа у области безбедности саобраћаја и
- скупови посвећени анализи стања безбедности саобраћаја и спровођењу мера и активности из Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја.

На овим скуповима ће се стручно, анализирати спроведене мере и активности, односно ефекти спроведених мера и степен достизања циљева. За све активности које нису реализоване неопходно је сагледати разлоге због којих нису реализоване и дефинисати мере за решавање конкретних проблема. Стручна јавност ће, по потреби, предлагати корективне мере: интензивирање спровођења планираних мера и активности, кориговање планираних или додавање нових мера и активности.

Изузетно, уколико стручна јавност процени да је то оправдано, преиспитаће се и поједини циљеви у Стратегији.

Државно и локална ТКПБС би требало на свакој седници да анализирају: најважније показатеље безбедности саобраћаја (између седница), спровођење мера и активности из ове и локалних стратегија безбедности саобраћаја. Макар једном годишње ова Тела би требало да расправљају о стручним анализама достизања циљева стратегија. Тела за координацију послова безбедности саобраћаја ће припремати и достављати Извештаје о стању безбедности саобраћаја. Ове извештаје ће, најмање једном годишње, разматрати следеће институције:

**Народна Скупштина и Влада
Републике Србије разматрају
најмање једном годишње
Извештај о стању безбедности
саобраћаја**

- Влада Република Србије,
- Народна Скупштина,
- Извршни органи јединица локалне самоуправе и
- Скупштине јединица локалне самоуправе.

Посебно је важно омогућити редовно извештавање јавности о стању безбедности саобраћаја путем електронских и других медија. Извештаје треба учинити доступним стручној и најширој јавности путем интернета. У штампаним и електронским медијима објављивати најважније податке о стању безбедности саобраћаја. У телевизијским и радио емисијама говорити о ризицима у саобраћају, као и мерама и активностима за унапређење безбедности саобраћаја.

Током периода трајања Стратегије, анализе постојећег стања безбедности саобраћаја и извештавање стално унапређивати, у складу са тренутним нивоом развоја науке.

На крају периода важења акционих планова безбедности саобраћаја, Агенција ће, уз подршку научно-образовних институција, припремати детаљне извештаје о реализацији и ефектима мера и активности из акционог плана. На основу ових извештаја вршиће се евалуација најважнијих мера и евалуација акционог плана безбедности саобраћаја.

10. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

У наставку детаљније су представљени трошкови по циљевима и мерама, за прве три године спровођена стратегије (Табела 1.). Сви приказани износи дати су у милионима динара.

Табела 1. Збирна табела трошкова по годинама и циљевима и мерама, за период од 2023. до 2025. године

У милионима РСД	2023	2024	2025	TOTAL
ПОСЕБНИ ЦИЉ 1				
Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују	123	219	195	537
Мера 1.1. Унапређење стратешког оквира безбедности саобраћаја	113	204	181	498
Мера 1.2. Унапређење прописа у безбедности саобраћаја	10	13	8	31
Мера 1.3. Унапређење финансирања безбедности саобраћаја	-	-	-	0
Мера 1.4. Јачање капацитета и интегритета институција и појединаца у области безбедности саобраћаја	-	2	6	8
Мера 1.5. Унапређење комуникације, координације и кооперације у безбедности саобраћаја	-	-	-	0
ПОСЕБНИ ЦИЉ 2				
Унапређено 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	838	2113	3402	6353
Мера 2.1. Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева	775	1787	2681	5243
Мера 2.2. Унапређење процеса праћења утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута	13	15	44	72
Мера 2.3. Јачање капацитета институција и појединаца у области безбедности путне инфраструктуре	15	45	85	145
Мера 2.4. Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама	-	85	345	430
Мера 2.5. Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају	35	160	225	420
Мера 2.6. Унапређење безбедности саобраћаја на прелазима пута преко друге	-	21	22	43
ПОСЕБНИ ЦИЉ 3				
Обновљен и у погледу безбедносних својстава унапређен возни парк	132	378	413	923
Мера 3.1. Унапређење безбедносних својстава возила	-	22	17	39
Мера 3.2. Унапређење система одржавања возила, надоградње безбедносних система комерцијалних возила и трактора и контроле техничке исправности возила	3	71	67	141
Мера 3.3. Јачање капацитета институција и интегритет појединаца у области управљања безбедности возила	9	12	19	40
Мера 3.4. Унапређење система стимулација, фискалних подстицаја, субвенције и других погодности	120	267	310	697
Мера 3.5. Дефинисање услова за безбедно учешће возила микромобилности	-	6	-	6
ПОСЕБНИ ЦИЉ 4				
Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја	471	1121	1114	2706

Мера 4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања	30	41	46	117
Мера 4.2. Унапређење и интензивирање превентивно пропагандног деловања	360	469	476	1305
Мера 4.3. Унапређење система принуде	73	583	568	1224
Мера 4.4. Праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају	8	28	24	60
ПОСЕБНИ ЦИЉ 5 Систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност здравственог опоравка повређених у саобраћајним незгодама	45	276	206	527
Мера 5.1. Доношење заједничких усаглашених националних процедура поступања свих хитних служби након СН	-	-	-	0
Мера 5.2. Доношење обавезујућих националних прописа за опрему и обученост хитних служби за деловање након СН	-	13	-	13
Мера 5.3. Успостављање савременог квалитетног комуникационог система	-	46	60	106
Мера 5.4. Успостављање службе хеликоптерске хитне медицинске помоћи	-	9	4	13
Мера 5.5. Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након СН	-	12	12	24
Мера 5.6. Успостављање база података о дејствима хитних служби након саобраћајне незгоде	-	4	12	16
Мера 5.7. Опремање хитних служби опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајне незгоде	45	188	108	321
Мера 5.8. Успостављање система координације за брз и делотворан одговор свих хитних служби на масовне СН	-	-	-	0
Мера 5.9. Успостављање недостајућих јединица хитних служби за деловање на државним путевима првог реда	-	4	10	14
Мера 5.10. Успостављање повољног окружења за брзо деловање хитних служби након саобраћајне незгоде	-	-	-	0
Мера 5.11. Успостављање повољног окружења за лаичку помоћ повређенима у саобраћајним незгодама	-	-	-	0
ТОТАЛ ПО ГОДИНАМА (у милионима РСД)	1609	4107	5330	11046

За сваки од преостала два трогодишња периода спровођена стратегије, процењује се да је потребно издвојити 25% више средстава него за претходни трогодишњи период важења акционог плана. Детаљна процена потребних средстава за реализацију активности у периоду од 2025. до 2027. године односно у периоду од 2028. до 2030. године, по циљевима и мерама, представиће се у оквиру будућих акционих планова.

Приликом израде пратећег трогодишњег акционог плана, препознате су активности чија реализација зависи од других активности. У складу са тим, процена неопходних средстава за реализацију таквих активности није примењива (скр. нп), јер захтева обрачун средстава на основу резултата активности које им претходе.



На графиконима у наставку приказани су детаљније односи и извори обезбеђених и условно обезбеђених средстава, као и процењени трошкови по циљевима са додатним детаљнијим информацијама. Сви приказани износи дати су у милионима динара.

Графикон 1. приказује укупне процењене трошкове по посебним циљевима.



Графикон 1. Укупно процењени трошкови по посебним циљевима (стубовима)

11. ДОНОШЕЊЕ АКЦИОНОГ ПЛАНА ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2025. ГОДИНЕ

Акционим планом за прве три године спровођења Стратегије предвиђене су конкретне активности које ће се предузети ради обезбеђења услова да се циљеви и мере Стратегије реализују, одређени су носиоци и партнери за спровођење тих активности, као и рокови и средства за њихово спровођење.

Акциони план за период од 2023. до 2025. године за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године одштампан је уз ову стратегију и чини њен саставни део.

12. ЗАВРШНА ОДРЕДБА

Ову стратегију објавити на интернет страници Владе, интернет страници Министарства унутрашњих послова, Агенције за безбедност саобраћаја и Порталу е-Управе, у року од седам дана од дана усвајања.

Ову стратегију објавити у „Службеном гласнику Републике Србије”.

05 Број: 344-8643/2023

У Београду, 28. септембра 2023. године

В Л А Д А

ПРЕДСЕДНИК

Ана Брнабић

13. ПРИЛОЗИ

Стратегија садржи прилоге који чине њен саставни део. То су:

Прилог 1: Процес припреме стратегије и опис консултативног процеса

Прилог 2: Референце

Прилог 3: Скраћенице

Прилог 4: Садржај

ПРИЛОГ 1

ПРОЦЕС ПРИПРЕМЕ СТРАТЕГИЈЕ И ОПИС КОНСУЛТАТИВНОГ ПРОЦЕСА

Чланом 11. став 3. ЗоБС дефинисано је да Националну стратегију предлаже Тело за координацију (скр. ТКПБС), за период од најмање пет година, до краја јуна у последњој години важења Националне стратегије. На седници ТКПБС формирано Одлуком о образовању Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима (Сл. гласник РС бр. 87/21), одржаној 12. априла 2021. године, донешена је одлуку о изради Нацрта стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године, а за носиоца активности задужена је Агенција.

Припрема Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године и првог пратећег Акционог плана безбедности саобраћаја за период 2023–2025. године започела је **интерном евалуацијом** резултата остварених спровођењем претходне Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2015. до 2030. године. Након што су представљени резултати интерне евалуације, Агенција је покренула иницијативу за израду нове стратегије, тако што су упућени позиви за учешће у Радној групи свим субјектима безбедности саобраћаја који директно или индиректно утичу на ниво безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије. Сви препознати субјекти су позитивно одговорили на позив и прихватили су учешће у раду Радне групе. На основу тога, Агенција је формирала **Радну групу за израду Нацрта стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године**, која укључује представнике 32 субјекта безбедности саобраћаја на државном и локалном нивоу: Министарство унутрашњих послова Републике Србије (Управа саобраћајне полиције- Дирекција полиције, Сектор за ванредне ситуације), Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије (Сектор друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја, Сектор за железнице и интермодални транспорт), Министарство здравља Републике Србије, Министарство трговине, туризма и телекомуникација Републике Србије, Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде Републике Србије, Министарство просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије, Министарство просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије, Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања Републике Србије, Министарство одбране Републике Србије, Министарство културе и информисања Републике Србије, Министарство државне управе и локалне самоуправе Републике Србије, Министарство омладине и спорта Републике Србије, ЈП „Путеви Србије”, Коридори Србије д.о.о., Завод за унапређивање образовања и васпитања, Завод за вредновање квалитета образовања и васпитања, Институт за јавно здравље Србије „Др Милан Јовановић Батут”, Републички фонд за здравствено осигурање, Саобраћајни факултет – Универзитет у Београду, Машински факултет – Универзитет у Београду, Факултет техничких наука - Универзитет у Новом Саду, Пољопривредни факултет - Универзитет у Новом Саду, Прекршајни суд у Београду, Прекршајни апелациони суд, Удружење осигураваача Републике Србије, Завод за хитну медицинску помоћ Нови Сад, Путеви- Град Београд, Завод за ургентну медицину Ниш, Градски завод за хитну медицинску помоћ Град – Београд, АМСС - Центар за моторна возила, Савет за безбедност саобраћаја - Град Краљево и ДЕКРА. **Радна група је подељена у 5 подгрупа**, у складу са препознатим областима деловања у оквиру стратегије, заснованих на пет стубова Глобалног плана деценије акције за безбедност на путевима 2021-2030.

Током израде текста Нацрта стратегије, Радна група је одржала **десет великих**

састанака Радне групе, 20 састанака подгрупа, 26 састанака шефова подгрупа и велики број појединачних састанака Агенције и заинтересованих страна на којима је, заједно са удружењима грађана и другим заинтересованим странама, спроведена анализа ситуације са анализом проблема и развијени циљеви, показатељи, активности и трошкови за остварење пет посебних циљева ове стратегије. Електронским путем су коментарисани, ревидирани и усклађивани различити делови овог документа све време његове израде, од октобра 2021. године до јуна 2022. године. Министарство унутрашњих послова- Управа саобраћајне полиције, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, АМСС- Центар за моторна возила, Прекршајни суд у Београду и Српски комитет за безбедност саобраћаја доставили су мишљења на прелиминарну верзију у писаном облику и њихови коментари су се одразили у коначној верзији.

У процес израде стратегије и пратећег акционог плана активно је укључен и консултован Републички секретаријат за јавне политике (скр. РСЈП), чији су коментари допринели усклађености коначне верзије са Законом о планском систему Републике Србије (скр. ЗПС) и Уредбом о методологији управљања јавним политикама, анализи ефеката јавних политика и прописа и садржају појединачних докумената јавних политика Републике Србије (скр. Уредба).

Процес израде ове стратегије искоришћен је и као платформа за усклађивање циљева и приоритетних праваца деловања у хијерархијски нижим документима јавних политика (Први акциони план безбедности саобраћаја 2023-2025). Све подгрупе су заједно анализирале постојеће стање, постављале посебне циљеве и показатеље учинка да би наставиле паралелан појединачан рад по програмима до нивоа детаљнијих активности.

Процес је искоришћен ради обуке свих шефова подгрупа у области планирања јавних политика имајући у виду нове обавезе које уводе ЗПС и Уредба. Сваки радни састанак (целодневна радионица) замишљен је као један корак у процесу израде документа јавне политике и сваки састанак шефова подгрупа започињао је методолошким упутствима и алатима за одговарајућу фазу у изради документа јавне политике, а стечено знање су чланови подгрупа непосредно и практично примењивали у конкретном раду на овом документу. Сва методолошка упутства прослеђивана су свим шефовима подгрупа. Након сваке радионице учесницима је прослеђен обједињен радни материјал и пружена могућност да доставе своје коментаре и сугестије. Методолошка новина примењена је и у процесу обрачуна трошкова употребом нових инструмената које је развио РСЈП.

У циљу додатног усклађивања Стратегије и светских односно европских принципа у области безбедности саобраћаја, као и да би и Република Србија лакше пратиле напредак унапређења система безбедности саобраћаја, структура ове стратегије и рад Радне групе **прати светске правце, препознаје и ослања се на светске успешне праксе у области безбедности саобраћаја**, посебно: Глобалне циљеве одрживог развоја; Глобалне циљеве безбедности саобраћаја; Резолуције УН о глобалном унапређењу безбедности саобраћаја закључно са Резолуцијом од 2. септембра 2020. године којом се период од 2021-2030. године проглашава Другом деценијом акције за безбедност саобраћаја; Стокхолмску декларацију; Глобални план друге деценије акције за безбедност саобраћаја, Оквирну политику безбедности саобраћаја Европске уније за период 2021-2030. године као и Акциони план безбедности саобраћаја Западног Балкана.

Након спроведене јавне расправе, Предлог стратегије и акциони план су прошли кроз круг писаних коментара, консултација и инкорпорирања коментара.

У складу са чланом 45. став 1. Закона о Влади (Службени гласник РС бр. 55/05, 71/05-исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12- УС, 72/12, 7/14- УС, 44/14 и 30/18), Законом о планском систему Републике Србије (Службени гласник РС, бр. 30/18), чланом 11. Закона о безбедности саобраћаја на путевима (Службени гласник РС, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13- УС и 55/14), Уредбе о методологији управљања јавним политикама, анализи ефеката јавних политика и прописа и садржају појединачних докумената јавних политика (Службени гласник РС, бр. 8/19), **Тело за координацију послова безбедности саобраћаја предлаже Влади Републике Србије да донесе Стратегију безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године.**

ПРИЛОГ 2

РЕФЕРЕНЦЕ

- Агенција за безбедност саобраћаја (2021). Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2020. години. <https://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20211221085715-statisticki-izvestaj-o-stanju-bezbednosti-saobracaja-u-republici-srbiji-u-2020.-godini.pdf> (преузето је 13.4.2022.)
- Benoit Matsha-Carpentier/ IFRC (1998). The World Disaster Report, retrieved from: <http://www.ifrc.org/en/publications-and-reports/world-disasters-report/wdr1993-1999/>, (преузето 21.12.2021.)
- Hagenzieker, M. P., Commandeur, J. J., & Bijleveld, F. D. (2014). The history of road safety research: A quantitative approach. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 25, 150-162, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2013.10.004>, (преузето 21.12.2021.)
- Липовац, К, Д. Јовановић и М. Нешић (2019). Основе безбедности саобраћаја, Криминалистичко полицијски универзитет, Београд.
- 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.
- Mehdizadeh, M., Shariat-Mohaymany, A., & Nordfjaern, T. (2019). Driver behaviour and crash involvement among professional taxi and truck drivers: Light passenger cars versus heavy goods vehicles. *Transportation research part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 86-98.
- Norton, P. (2015). Four Paradigms: Traffic Safety in the Twentieth-Century United States. *Technology and Culture* 56(2), 319-334. doi:10.1353/tech.2015.0065.
- Thomas R. Menzies, Jr. (2007). Building the Road Safety Profession in the Public Sector. Special Report 289. Transportation research board, Washington DC. Retrieved from: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr289.pdf>, (преузето 21.12.2021.)
- Vis, M. A. (2005). State-of-the-art Report on Road Safety Performance Indicators. *Deliverable D3.1*. <http://erso.swov.nl/safetynet/fixed/WP3/Deliverable%20wp%203.1%20state%20of%20the%20art.pdf>, (преузето 21.12.2021.)
- DaCoTA (2012) Road Safety Management, Deliverable 4.8p of the EC FP7 project DaCoTA. Retrieved from: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/pdf/safety_issues/policy_issues/06-road_safety_management_en.pdf, (преузето 21.12.2021.)
- Handbook on the external costs of transport, Version 2019 – 1.1, Luxembourg: Publications Office of the EU, 2020. стр. 44, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1> (преузето, 22.12.2020)
- EU: 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/10.2832/261629>, (преузето, 20.12.2021.)
- EU Strategic Action Plan on Road Safety, Anex 1 to the Communication from the Commission, Europe on the move Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF, (преузето, 20.12.2021.)
- 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, 20.12.2021.)
- OECD/ ITF (2018), „Serbia” in Road Safety Annual Report 2018, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/1c884dcb-en>
- OECD/ ITF (2018), Road Safety Annual Report 2018, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/1c884dcb-en>
- OECD (2015). <http://stats.oecd.org/>, (преузето 21.12.2021.)
- OECD (2016). Road accidents (indicator). doi: [10.1787/2fe1b899-en](https://doi.org/10.1787/2fe1b899-en), (преузето 21.12.2021.)
-

-
- 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, 20.12.2021).
- Републички завод за статистику (2019). Трендови – Модел макроекономских пројекција за тестирање дугорочне одрживости дуга и перформанси раста 2019–2030. (ISSN 1820-1148), Београд, Република Србија.
- UN: General Assembly resolution 64/255, *Improving global road safety* A/RES/64/255 (2 March 2010), available from undocs.org/A/RES/64/255. Retrieved from: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/64/255, (преузето 21.12.2021).
- UN: General Assembly resolution 66/260, *Improving global road safety* A/RES/66/260 (19 April 2012), available from undocs.org/A/RES/66/260. Retrieved from: <http://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/download/en/>, (преузето 21.12.2021).
- UN: General Assembly resolution 68/368, *Global road safety crisis- Report of improving global road safety* A/RES/68/368 (6 December 2013), available from undocs.org/A/RES/68/368. Retrieved from: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp1/Improving_Global_Road_Safety_2013_en.pdf, (преузето 21.12.2021).
- UN: General Assembly resolution 69/269, *Improving global road safety* A/RES/69/269 (29 April 2014), available from undocs.org/A/RES/68/368. Retrieved from: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/68/269, (преузето 21.12.2021).
- UN: General Assembly resolution 70/1, *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development* A/RES/70/1 (29 April 2014), available from undocs.org/A/RES/70/1. Retrieved from: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E, (преузето 21.12.2021).
- UN: The 2030 Agenda for Sustainable Development, <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>, (преузето 21.12.2021).
- UN: The Moscow Declaration, http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/conference_booklet.pdf, (преузето 21.12.2021).
- UN Economic and Social Council ECE/Trans/2012/4, United Nations Economic Commission for Europe: Plan to implement the United Nations Decade of Action for Road Safety (2011-2020), <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/itc/ECE-TRANS-2012-4e.pdf>, (преузето 21.12.2021).
- UN: Transforming our world: the 2030 agenda for sustainable development, A/RES/70/1, <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>, (преузето, 20.12.2021).
- UN: Global road safety performance targets, https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf, (преузето, 20.12.2021).
- UN: Resolution A/RES/74/299, 02.09.2020, <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>, (преузето, 20.12.2021).
- UN: First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action, Moscow Declaration, Moscow, 19-20 November 2009, https://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf, (преузето, 20.12.2021).
- UN: Second Global High-level Conference on Road Safety: Time for Results, Brasilia, 18-19 November 2015, Brasilia Declaration, https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf (преузето, 20.12.2021).
- UN: Valletta Declaration on Road Safety, Valletta, 29 March 2017, https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf, (преузето, 20.12.2021).
- UN: Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19–20 February 2020, Stockholm Declaration, <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443cb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>, (преузето, 20.12.2021).
- World Health Organization (WHO), First Global Ministerial Conference on road safety (http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html), (преузето 21.12.2021).
- 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 21.12.2021).
-

World Health Organization (WHO), Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020 (http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html, (преузето 21.12.2021).

World Health Organization (WHO), Global plan for the decade of action for road safety, 2021-2030, https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_33&download=true, (преузето, 20.12.2021).

ПРИЛОГ 3

СКРАЋЕНИЦЕ

АБС	Агенција за безбедност саобраћаја
АМСС-ЦМВ	Ауто мото савез Србије- Центар за моторна возила
БСС	Бициклически савез Србије
БДП	Бруто домаћи производ
БХМП	Болничка хитна медицинска помоћ
ВСЈ	Ватрогасно спасилачке јединице
ГСС	Горска служба спасавања
ДЗ	Дом здравља
ДРИ	Државна ревизорска институција
ДПС	Друштво психолога Србије
ДЦВ	Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије
ЕУ	Европска унија
ЗАШ	Заједница ауто-школа
ЗВКОВ	Завод за вредновање квалитета образовања и васпитања
ЗоБС	Закон о безбедности саобраћаја на путевима
ЗоБцС	Закон о буџетском систему
ЗоПиИ	Закон о планирању и изградњи
ЗоПут	Закон о путевима
ЗоЖ	Закон о железници
ЗоБЖС	Закон о безбедности у железничком саобраћају
ЗоПрек	Закон о прекршајима
ЗоАБС	Закон о Агенцији за безбедност саобраћаја
ЗоВ	Закон о возилима
ЗоПВиО	Закон о предшколском васпитању и образовању
ЗоООиВ	Закон о основном васпитању и образовању
ЗоСОиВ	Закон о средњем васпитању и образовању
ЗоООС	Закон о основном осигурању у саобраћају
ЗоФБС	Закон о Фонду за безбедност саобраћаја
ЗоРВДТ	Закон о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима
ЗоТОР	Закон о транспорту опасне робе

ЗУМ	Завод за ургентну медицину
ЗУОВ	Завод за унапређивање образовања и васпитања
ИТС	Интелигентни транспортни системи
ИзП	Инспекција за путеве
ИТ	Информационе технологије
ИЖС	Инфраструктура железнице Србије а.д.
ЈЛС	Јединице локалних самоуправа
ЈППС	ЈП Путеви Србије
КБЦ	Клиничко болнички центар
КЦ	Клинички центар
КС	Коридори Србије
ЛКС	Лекарска комора Србије
МАС	Мастер академске студије
МЗ	Министарство здравља
МЕИ	Министарство за европске интеграције
МГСИ	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
МРЗБСП	Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања
МПро	Министарство просвете
МНТРИ	Министарство науке, технолошког развоја и иновација
МП	Министарство правде
МПШВ	Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде
МУСТ	Министарство унутрашње и спољне трговине
МИТ	Министарство информисања и телекомуникација
МУП	Министарство унутрашњих послова
МФ	Министарство финансија
НБС	Народна банка Србије
НВО	Невладине организације
НОУ	Научно- образовне установе
НП	Није примењиво
ОАС	Основне академске студије
ОБ	Општа болница
ОД	Осигуравајућа друштва
ОЛ	Овлаштене лабораторије

ОО	Овлаштене организације
ОШ	Основне школе
ПА	Путнички аутомобили
ПЗП	Предузеће за путеве
ПКС	Привредна комора Србије
ПС	Привредни субјекти
ПО	Пројекте организације
ПУ	Предшколске установе
ПХМП	Преболничка хитна медицинска помоћ
РФЗО	Републички фонд за здравствено осигурање
СЗО	Светска здравствена организација
СЛД	Српско лекарско друштво
СО	Стручне организације
СШ	Средње школе
СУД	Судови
ТКПБС	Тело за координацију послова безбедности саобраћаја
ТУЖ	Тужилаштва
УЦ	Управљачки центри
УН	Уједињене нације
УП	Управљачи путева
УОС	Удружење осигуравача Србије
УСП	Управа саобраћајне полиције
ХМП	Хитна медицинска помоћ
ХХМП	Хеликоптерска хитна медицинска помоћ
ЦКС	Црвени крст Србије

ПРИЛОГ 4

САДРЖАЈ

1. УВОД.....	1
2. ШТА СМО УРАДИЛИ ДО САДА?	4
3. ШТА НИСМО УРАДИЛИ ДО САДА?	5
4. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ.....	7
4.1. Ставови учесника у саобраћају	7
4.2. Индикатори безбедности саобраћаја.....	8
4.3. Саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода	9
4.4. Укупне друштвено-економске последице саобраћајних незгода.....	12
4.5. Кључни проблеми безбедности саобраћаја	14
4.5.1. Систем управљања безбедношћу саобраћаја.....	14
4.5.2. Безбедни путеви.....	16
4.5.3. Безбедна возила.....	19
4.5.4. Безбедни учесници у саобраћају.....	20
4.5.5. Деловање након саобраћајне незгоде.....	22
5. ЗАШТО МОРАМО ДА НАСТАВИМО?	24
6. ЦИЉЕВИ КОЈЕ ЖЕЛИМО ДА ОСТВАРИМО	25
6.1. Општи циљ.....	25
6.2. Посебни циљеви	27
6.2.1. Систем управљања безбедношћу саобраћаја.....	27
6.2.2. Безбедни путеви.....	33
6.2.3. Безбедна возила.....	39
6.2.4. Безбедни учесници у саобраћају.....	43
6.2.5. Деловање након саобраћајне незгоде.....	49
7. НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	55
8. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ.....	57
9. СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА	59
10. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ.....	61
11. ДОНОШЕЊЕ АКЦИОНОГ ПЛАНА ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2025. ГОДИНЕ.....	64
12. ЗАВРШНА ОДРЕДБА	64
13. ПРИЛОЗИ	65
ПРИЛОГ 1	66
Процес припреме стратегије и опис консултативног процеса	66
ПРИЛОГ 2	69
Референце.....	69
ПРИЛОГ 3	72
Скраћенице.....	72
ПРИЛОГ 4	75
Садржај.....	75