



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА КРАЉЕВА 2012 – 2020

Израда *ПРЕДЛОГА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА И УЛИЦАМА ГРАДА КРАЉЕВА ЗА ПЕРИОД 2013. - 2020.* је комплексан процес који је обухватио низ активности, а посебно је важно истаћи:

- Детаљну анализу података о постојећем стању безбедности саобраћаја;
- Детаљну анализу ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја;
- Упоредну анализу најзначајнијих индикатора безбедности саобраћаја;
- Теренско истраживање и сагледавањестањасаобраћајног система у погледу безбедности саобраћаја,
- усаглашавање и дефинисање параметара жељеног стања (кроз визије, дугорочне и краткорочне циљеве) и
- координирано планирање и спровођење оптималних управљачких мера којима ће се постојеће стање приближавати жељеном стању безбедности саобраћаја.

Стратешко управљање стањем безбедности саобраћаја захтева утемељен и развијен заштитни систем у безбедности саобраћаја, уз активно учешће и међусарадњу бројних значајних субјеката. Ове претпоставке које нису у потпуности створене у Краљеву, јесу веома амбициозне, али су и неопходне па их је из тих разлога у оквиру ове - прве стратегије безбедности саобраћаја Краљева потребно обухватити, анализирати и креирати.

У изради ове стратегије безбедности саобраћаја активно су учествовали како стручњаци и научни радници Универзитета у Београду – Саобраћајног факултета, Криминалистичко полицијске академије у Београду, тако и запослени у Управи града Краљева, чланови Савета за координацију послова безбедности саобраћаја у Краљеву, као и носиоци важних друштвених овлашћења и функција.

Поред квалитета спроведених истраживања и приказаног садржаја, успех ове стратегије зависиће од начина и степена реализације, од одмерености циљева, избора и планирања оптималних мера, од активности надлежних субјеката у раличитим областима, а посебно од политичке и полицијске подршке.

У наставку је приказан концепт и садржај стратегије безбедности саобраћаја који је припремљен на основу серије стручних расправа које су вођене на Саобраћајном факултету у Београду (како за потребе стратегије града Краљева, тако и с обзиром на искуства из пројекта за град Београд), на форумима у управи града Краљева, у полицијској управи Краљеву у периоду, а који ће у финалном документу бити усаглашен са дискусијама које буду спроведене у будућности са надлежним из релевантних територијалних јединица града Краљева.



ПРЕДГОВОР

Грађани Краљева не желе да прихвате да у њиховом граду страдају саобраћају, а посебно да њихова деца буду угрожена саобраћају. Имајући то у виду, у наредном периоду неопходно је планирање и примена значајног броја мера, како би се ризик страдања у саобраћају перманентно смањивао.

За грађане Краљева је неприхватљиво да због лошег планирања, пројектовања, контроле, надзора, организације, одржавања, функционисања саобраћајног система као и његових појединих елемената бивају угрожени у саобраћају. Посебно је неприхватљиво да због непоштовања договореног и прописаног начина понашања у саобраћају било ко страда у Краљеву. С обзиром на то, грађани очекују да политичари, планери, пројектанти и они који се брину о спровођењу прописа створе услове у којима нико неће у саобраћају смртно stradати, посебно када је реч о грешки која се могла предвидети.

Стањем безбедности саобраћаја се може управљати, а важно је посветити се оним областима у којима се уз најмања улагања могу постићи највећи ефекти у смањивању страдања у саобраћају, као што су:

- Боље спровођење Закона;
- Пројекти управљања брзинама;
- Унапређивање безбедности рањивих учесника у саобраћају (деце, пешака, бициклиста и мотоциклиста);
- Унапређивање паркирања у функцији безбедности саобраћаја;
- Развој и унапређење јавног превоза (градског, приградског и такси превоза);
- Утемељење позитивних и корекције негативних ставова учесника у саобраћају;

Реализацијом ове стратегије Краљево постаје први град после Београда који се на најбољи начин директно укључио у акцију и реализацију препорука из Резолуције Генералне Скупштине Уједињених Нација "Унапређење безбедности саобраћаја на путевима" и укључује у глобални план деценије акције за безбедност на путевима 2011. до 2020. године.

УВОД

У последњих неколико деценија двадесетог века дошло је до наглог пораста проблема везаних за безбедност саобраћаја, тако да су саобраћајне незгоде постале једна од највећих савремених пошаста. Наиме, повређивање у саобраћајним незгодама је на глобалном нивоу осми узрок смртог страдања људи, а када се посматра популација младих између 19 и 25 година, саобраћајне незгоде су водећи узрок смрти (WHO, 2013). Иако је у претходном периоду број регистрованих возила у свету увећан за 15%, захваљујући мерама које су најразвијеније земље предузимале, број смртно страдалих у саобраћају није превазишао очекивани раст из претходних процена од око 1,3 милиона, већ се задржао на високим 1,24 милиона погинулих у саобраћају (WHO, 2013). Интересантно је напоменути и то да је 88 земаља у којима живи скоро 1,6 милијарди људи, у периоду од 2007. до 2010. смањило број погинулих у саобраћају, што показује да су побољшања могућа.





Управо наведени резултати најразвијенијих земаља охрабрују да је неопходно наставити са даљим активностима и управљањем безбедношћу саобраћаја, како је то описано и у Декади активности за безбедност саобраћаја (WHO, 2013; WHO, 2011). Имајући у виду такве резултате Уједињене нације су донеле серију резолуција о глобалном проблему страдања у саобраћају (почев од 2004. године) у којима указују на значај проблема безбедности саобраћаја, потребу јачања институција у безбедности саобраћаја, доношења и спровођења стратегија безбедности саобраћаја на свим нивоима.

Поред УН, и друге организације попут међународне организације за превентиву, Светске здравствене организација, Европске уније итд. донеле су међународне стратегије безбедности саобраћаја, односно стратешке документе који могу послужити као оквир за националне, регионалне и локалне стратегије и стратешке планове у безбедности саобраћаја.

Примера ради, у ЕУ је до 1990. године у саобраћају гинуло преко 70 хиљада људи годишње. Уз неометан развој привреде и друштва, овај број је непрекидно смањиван, у наредном периоду тако да је 2009. године погинуло 34,5 хиљада људи, а око 1,7 милиона људи је било повређено (300 хиљада са тешким повредама). За период од 2011. до 2020. године, ЕУ је дефинисала циљ смањења броја погинулих за још 50%. Разлози због којих су овакви циљеви остварени се налазе у томе што је ЕУ проблеме страдања у саобраћају уврстила међу највише политичке, друштвене и развојне приоритете. На основу тога је успостављена и стално се унапређује координација и кооперација земаља чланица и институција унутар ЕУ.

Активности на унапређењу безбедности саобраћаја су настављене Московском декларацијом о безбедности саобраћаја новембра 2009. године, када су представници 147 земаља усвојили Московску декларацију о безбедности саобраћаја. Организација Уједињених Нација је усвојила Резолуцију о глобалном проблему безбедности саобраћаја априла 2010. године и прогласиле деценију безбедности саобраћаја. Развојне банке, агенције УН и земље чланице су позване да предузму хитне и одговарајуће мере у циљу смањивања страдања на путевима.

Србија је такође потписник Московске декларације, чиме је прихватила обавезу да до 2020. године за 50% смањи број погинулих лица у саобраћају, у односу на 2010. годину. У Србији је, у периоду од 1992. до 2010. године, број погинулих у незгодама смањен са 1595 на 660, а број погинуле деце са 139 на 25. У Београду је у периоду од 1992. до 2010. године број погинулих у незгодама смањен са 274 на 117, док је број погинуле деце смањен са 15 на 2. Овако позитиван тренд се може наставити и појачати само уколико се наставе и интензивирају активности у безбедности саобраћаја.

Како би се успешно управљало стањем безбедности саобраћаја неопходна је реализација следећа три процеса:

1. Познавање и праћење постојећег стања,
2. Дефинисање жељеног стања,
3. Познавање и примена управљачких мера којима се постојеће стање приближава жељеном стању



Познавање и праћење постојећег стања подразумева периодичне анализе које обухватају прикупљање тачних података, формирање и стално ажурирање базе података о саобраћају, путу, о саобраћајним незгодама, о последицама незгода и о осталим важним обележјима безбедности саобраћаја. Узимајући у обзир актуелне политичке, економске, социјалне, културолошке и саобраћајне услова, друштво поставља циљеве, односно дефинише жељени ниво безбедности својих грађана у саобраћају. Жељено стање се достиже планским деловањем и применом добро осмишљених и стручно пројектованих, одрживих мера како би се постојећи ниво угрожености грађана приближио друштвено и политички прихватљивом нивоу.

Припрема, доношење и доследно спровођење стратешких докумената (политика, стратегија и стратешки акциони планови) је најбољи начин да се обезбеди амбијент за успешно и ефикасно политичко управљање и достизање циљева. Наиме, стратешким документима се обезбеђује политички прихватљив, стручан и добро усмераван утицај на најважније елементе саобраћајног система.

Искуства најразвијенијих земаља показују да су се позитивни резултати који су постигнути и који су се одржали у дужем временском периоду остварени тек по успостављању снажних заштитних система и добре координације између појединих елемената овог система. Неопходно је успоставити сарадњу између корисника којима саобраћај служи да остваре неке своје потребе, оних који зарађују од саобраћаја и оних чији је задатак да се брину о саобраћају.

Почетком 21. века, ЕУ је промовисала савремени концепт безбедности саобраћаја, концепт подељене одговорности који подразумева да се са традиционалног ретроактивног приступа који је обухватао, првенствено кривично правну и прекршајно правну одговорност учесника саобраћајних незгода, пређе на савремени концепт стварне одговорности различитих субјеката који су на било који начин допринели настанку незгоде, односно који су могли утицати да се ризик незгоде смањи или да се смање последице незгоде. Поред тога, применом детаљних анализа индикатора безбедности саобраћаја могуће је проактивним приступом и пре настанка саобраћајних незгода утврдити стање саобраћајног система и дефинисати мере за управљање дтањем безбедности саобраћаја. У погледу тога неопходна је стручна, политичка и морална одговорност, а не искључиво кривично или прекршајно правна. Саобраћај, више од свих других делатности представља бригу свих, јер нема појединца или институције којима саобраћај није неопходан за егзистенцију. Управо из тих разлога у саобраћају је највише изражена подељена одговорност.

Административно уређење је одредило и надлежности на нивоу државе, града, општина итд. Град Краљево има значајна овлашћења и надлежности над територијом града, али нема овлашћења над свим сегментима управљања саобраћајем. Градска управа не може успешно управљати безбедношћу саобраћаја без снажне подршке регионалних јединица и државних органа (полиције, јавног предузећа "Путеви Србије", Министарства надлежног за послове саобраћаја, Агенције за безбедност саобраћаја итд.). Регионалне јединице на ширем подручју града Краљева морају узети активно учешће и усагласити своје активности са градом, тако да се примени опште прихваћен концепт: "Мисли глобално, делуј локално".





БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

Свака саобраћајна незгода изазива лако уочљиве (директне) последице у виду: погинулих лица, повређених лица, оштећених возила и робе, оштећења коловоза, објеката и опреме пута, еколошког загађивања, спречавања стварања нових добара, застоја у саобраћају (временски губици), застоја у производњи, итд. На те последице указују и подаци у статистичким годишњацима, а најчешће се користе за анализе материјалних губитака које оптерећују градске и општинске буџете. Индиректне последице саобраћајних незгода су теже уочљиве, теже препознатљиве и често нису узете у обзир приликом анализе трошкова и утицаја саобраћајних незгода на трошкове функционисања локалне заједнице, града, државе или ширих друштвених заједница. Наиме, сваку регистровану саобраћајну незгоду прате:

- Активности органа МУП-а (увиђаји, извештаји, провере, подношење прекршајних/кривичних пријава, привођења, упућивања на прегледе лица и возила, притвори лица, чување кажњеника итд.),
- Активности везане за правни систем (прекршајни, кривични и парнични поступци, увиђаји, обдукције, реконструкције, расправе, претреси, дописи, извођења доказа, вештачења итд.),
- Активности везане за градске комуналне и друге службе (ватрогасна служба, хитна медицинска помоћ, служба за превоз смртно страдалих особа, служба за транспорт оштећених возила, служба за чишћење лица места, итд.),
- Трошкови збрињавања повређених, транспорта, прегледа, смештаја (сваки трећи лежач у болницама заузимају повређени у саобраћајној незгоди), операција (скоро 50% свих операција су операције повређених у саобраћајним незгодама), трансфузија крви, лекова, помагала, контролних прегледа,
- Трошкови рехабилитације повређених у саобраћајним незгодама,
- Губици због боловања и одсуства са посла, трошкови и губици због осигурања, надокнаде нематеријалних штета (привремена или трајна радна неспособност, делимична или потпуна радна неспособност, умањена животна способност, наруженост, бол због губитка најдражих итд.), инвалидске пензије, посебна помагала, итд.

Када се претходно има у виду, јасно је да је проблем безбедности саобраћаја првенствено здравствени, социјални, економски, еколошки и психолошки проблем, о чему говоре и следећи подаци:

- Најмање 2% БНД се годишње губи у саобраћајним незгодама (око 684.000.000 € у 2012. години у Србији, а трошкови 2001. године су били око 1.275.000.000 €);
- Током последњих 10 година (2003 – 2012. године) Србија је имала 8.339 погинулих лица и изгубила око 8 милијарди € због саобраћајних незгода,
- Сваку просечну четворочлану породицу у Србији саобраћајне незгоде коштају најмање 350 € годишње, без обзира да ли су њихови чланови учествовали у саобраћајним незгодама;
- Србија добија помоћ од међународних донатора и институција за унапређење економског развоја, али није успела да реши проблеме безбедности саобраћаја



који узрокују велике годишње губитке, а који су могли бити избегнути или знатно смањени;

- У Србији преко 18.000 људи годишње бива повређено у саобраћајним незгодама (од чега 4.500 годишње задобију повреде у виду трајног инвалидитета);
- С обзиром на значајан број повређених у саобраћајним незгодама, болнице троше значајна средства за третман особа страдалих у саобраћајним незгодама, па СЗО (Светска здравствена организација) предвиђа да ће убудуће око 25% буџета за здравство бити потрошено за лечење страдалих у саобраћајним незгодама, ако се не буду предузеле ефикасне мере за повећање безбедности у саобраћају,
- У Србији и у Европи су саобраћајне незгоде највећи разлог смртног страдања становништва старосног доба од 5 - 29 година,
- Саобраћајне незгоде ће према прогнозама до 2030. године постати 5-ти узрок смртног страдања становништва, а према grubим проценама саобраћајне незгоде су у Србији већ сада на 5-ом месту као узрок смртности становништва;
- Око 700 погинулих годишње и око 4.500 инвалида годишње, представља резултат саобраћајних незгода који јасно указује на чињеницу да се преко 5.000 породица сваке године суочава са значајним губицима и значајним економским проблемима.
- Посматрано за десетогодишњи период, више од 50.000 породица је доживело губитак прихода и било изложено неочекиваним доживотним трошковима због пружања помоћи члану породице који је страдао у саобраћајној незгоди, што према проценама указује да је око 4% становништва осетило директан финансијски губитак, као последицу погибије или трајног инвалидитета члана породице;

Када се све претходно наведено има у виду, низак ниво безбедности саобраћаја омета и успорава развој Краљева и Србије и представља значајан проблем свих грађана Краљева и Србије.

ОСНОВА

Поред претходно описиваних стратешких докумената (од којих су најзначајнији Резолуција Уједињених Нација закључно са резолуцијом број 64/255 - Унапређење безбедности саобраћаја на путевима, Московска декларације о безбедности саобраћаја, Деценија активности за унапређење безбедности саобраћаја 2011 – 2020) који представљају одличну основу за унапређење безбедности саобраћаја на стратешком нивоу и документи Светске здравствене организације (СЗО) дефинишу најважније правце и кључне области рада у безбедности саобраћаја.

Светски извештај о превенцији повреда у друмском саобраћају (СЗО, 2004) је дефинисао шест најважнијих препорука:

- Одређивање и успостављање водеће агенције;
- Анализа проблема, окружења и могућности превенције;
- Припрема стратегије и акционих планова;
- Расподела финансијских и људских ресурса;
- Реализација конкретних акција;





- Даљи развој могућности и сарадње;

У приручнику за обуку - Превенција повреда у друмском саобраћају, (СЗО, 2006) датису основни садржаји са којима би требало упознати учеснике процеса стратешког управљања безбедношћу саобраћаја, а посебно у деловима:

- Значај и утицај повреда у друмском саобраћају;
- Фактори ризика повреда у друмском саобраћају;
- Значај података као основе за превенцију;
- Имплементација посебних мера превенције саобраћајних незгода;
- Пружање неге после саобраћајне незгоде;
- Мултисекторска сарадња;
- Формирање и примена политике безбедности саобраћаја;

Према националном упутству за прегледа могућности управљања безбедношћу на путевима (СЗО, 2009) дефинисан је концептуални приступ управљању у безбедности саобраћаја применом система управљања са 3 нивоа функција:

- Функције институционалног управљања;
- Функције интервенција;
- Функције резултата;

Стратегија безбедности саобраћаја Европске уније и регионална Стратегија безбедности саобраћаја за земље југоисточне Европе (SEETO регион) дају одличне оквире за доношење националне (Србија) и градских стратегија безбедности саобраћаја, што је такође добра полазна основа за креирање и имплементацију стратегије безбедности саобраћаја града Краљева.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима из 2009. године (ЗБС), у члановима 17-19, обавезане су јединице локалне самоуправе да припремају и доносе стратегије безбедности саобраћаја локалне самоуправе и извршне планове безбедности саобраћаја и дефинишу основне садржаје ових докумената. Сви стратешки документи Србије и Краљева подржавају стратешки приступ управљању безбедности саобраћаја. Поред тога, ЗБС је дефинисао изворе финансирања безбедности саобраћаја, са додатним издвајањем наменских средстава из буџета и из новчаних казни.

У Краљеву функционише управа града са одсеком за послове саобраћаја, Дирекција за планирање и изградњу, Савет за координацију послова безбедности саобраћаја што су водећи субјекти за спровођење мера и активности из ове стратегије.

ВИЗИЈА И МИСИЈА

Узимајући у обзир европска стратешка опредељења, као и амбијент у коме се налазе Краљево и Србија, потребно је дефинисати визију и мисију које ће водити ка остварењу циљева на унапређењу безбедности саобраћаја и бити усаглашаване између релевантних субјеката. С обзиром да визија представља одговор на питање где идемо и на који начин, визија Краљева у погледу стварања услова за безбедност свих учесника у саобраћају би могла бити: „**Изједначити ниво безбедности учесника у саобраћају у Краљеву са најбезбеднијим градовима ЕУ и успоставити позитивне трендове у**



континуираном опадању броја погинулих и повређених у саобраћајним незгодама”.

Мисија, као сврха делатности и разлог постојања, а везано за безбедност саобраћаја би се могла дефинисати на следећи начин: **„Успоставити ефикасан заштитни систем у саобраћају сачињен од широког спектра субјеката и остварити услове за одрживи развој у коме ће сви учесници саобраћаја и транспорта бити безбедни“.**

Овде је важно истаћи да се под широким спектром субјеката посебно подразумевају: градоначелник, градско веће, Савет за координацију послова безбедности саобраћаја, саобраћајна полиција, Дирекције, Секретаријати и други органи локалне самоуправе на нивоу града, Универзитетске и друге високошколске установе, невладине организације, Ауто мото савез Србије, Црвени крст Србије, као и друге релевантне институције. Такође је неопходно успостави функционалан концепт подељене одговорности за безбедност саобраћаја и проширити систем одговорности за саобраћајне незгоде са директних учесника у незгоди, на оне субјекте који могу допринети смањењу броја и последица саобраћајних незгода.

ЦИЉЕВИ

Основни циљ Стратегије безбедности саобраћаја града Краљева је смањење броја погинулих у саобраћајним незгодама, тако да у 2020. години број погинулих буде мањи за 50% у односу на 2011. годину.

Краткорочни циљеви

У следећих 2 до 5 година, најзначајнији краткорочни циљеви у области безбедности саобраћаја које би град Краљево требало да достигне односе се на:

- У наредне 3 године неопходно је наставити са радом успостављеног градског Савета за координацију послова безбедност саобраћаја, уз повећање ефикасности и бољу координацију са мањим територијалним целинама (насељима) на подручју града Краљева;
- У наредне 2 године неопходно је успоставити систематски процес трансфера знања и искустава из развијених земаља чланица ЕУ и градова, према Краљеву и увести концепт стручног усавршавања професионалаца у области безбедности саобраћаја;
- У наредне 3 године важна је имплементација савременог концепта образовања за безбедно учешће у саобраћају за предшколске установе, основне и средње школе, кроз мултидисциплинарно тумачење чињеница важних за безбедност саобраћаја у свим предметима;
- У наредне 2 године неопходно је перманентно стручно усавршавање васпитача, учитеља, наставника, и других значајних школских кадрова, како би стекла неопходна знања и вештине које треба пренети ученицима у циљу одговорног понашања у саобраћају, као и да би се утемељили позитивни ставови који би учинили да школски кадрови буду добар узор деци и другим учесницима у саобраћају;





- У наредне 2 године већ мотивисане медије и средства информисања би требало охрабрити да наставе са припремом и емитовањем квалитетних емисија и других прилога којима се доприноси унапређењу ставова о безбедности саобраћаја;
- У наредне 2 године неопходно је јавно документовати опасност коју носи небезбедно понашање у саобраћају и утицај таквог понашања на појединца, породицу, локалну заједницу, државу итд;
- У наредне 2 године јавно истаћи примере неморалног понашања којима се возилима у небезбедном стању омогућава учешће у саобраћају (лоше одржавање, поправка, преправке, руковање, остављање без надзора и обезбеђења);
- У наредне 2 године је неопходно повећати одговорност, надзор и контролу над и у предузећима за пројектовање, изградњу и одржавање путева, предузећима за израду, уградњу и одржавање саобраћајне сигнализације;
- У наредне 3 године је неопходно спровести студију којом ће се унапредити и органозовати на високом нивоу јавни превоз (градски, приградски и такси превоз) на подручју града Краљева;
- У наредних пет година израдити пројекте и започети изградњу тротора на излазним правцима из града;
- У току наредне године увести у праксу савремене процедуре унапређења безбедности пута (имплементација члана 156. ЗБС);
- Смањити број погинулих за 40% до 2015. у односу на 2010. годину,
- Смањити број тешко повређених за 20% до 2015. у односу на 2010. годину.

Дугорочни циљеви

Најважнији дугорочни циљеви у области безбедности саобраћаја које би Краљево требало да достигне у наредних 10 година су:

- Усклађивање нивоа безбедности саобраћаја у Краљевоу са нивом безбедности сличних градова у ЕУ;
- Успостављање сигурног заштитног система у безбедности саобраћаја, директно подржаном од стране политичара, стручњака и јавности а предвођен професионалцима;
- Смањити број погинулих за 50% до 2020. године у односу на 2010. годину,
- Смањити број тешко повређених за 50% до 2020. године у односу на 2010. годину,
- Смањити (пондерисани) број настрадалих лица у саобраћају за 30% до 2020. године, у односу на 2010. годину;
- Започети и перманентно спроводити мере за заштиту рањивих учесника у саобраћају,
- Уводити, фаворизовати, створити услове за безбедно учешће и промовисати немоторизоване врсте саобраћаја (пешачки, бициклички итд.) до заступљености која одговара тим врстама саобраћаја,
- Обезбедити јавне висококапацитивне гараже и паркиралишта (уз увођење "park and ride" и "park and walk" система) како би се у возила максимално изместила из централне зоне града, чиме би се повећала безбедност рањивих учесника саобраћајаи повећао капацитет градске уличне мреже;

- Наставити активности ка реализацији ауто-пута и обилазнице у пуном профилу чиме би се обезбедило измештање транзитног саобраћаја из централне зоне града;
- На излазним правцима из града спровести анализу прикључних путева који значајно угрожавају безбедност и проточност саобраћаја;

САРАДЊА И НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Следећи концепт подељене одговорности, за безбедност саобраћаја у Краљеву одговорност је подељена између великог броја субјекта, а како је то приказано на Слици 1.1. Приказани концепт подељене одговорности и најважнији субјекти (носиоци мера и активности) морају стално јачати сарадњу и унапређивати усаглашавање мера и активности.



Слика бр. 1.1. - Приказ шеме субјекта заинтересованих за безбедност саобраћаја

Доследно вршење основних делатности и на тај начин доприношење јачању система безбедности саобраћаја су оно што се очекује од свих субјеката. Поред тога, потребно је уводити нове мере и активности, односно уводити нове процедуре безбедности саобраћаја, што захтева унапређење послова безбедности саобраћаја и запошљавање нових кадрова који би били задужени за поједине аспекте саобраћајног система.

КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА

Посматрајући савремена истраживања, ефикасан рад на унапређењу нивоа безбедности саобраћаја, може се остварити ако је заснован на унапређењу четири основна фактора безбедности саобраћаја, односно на унапређењу:

- Фактора ЧОВЕК (свих учесника у саобраћају);
- Фактора ПУТ;
- Фактора ВОЗИЛО;



- Фактора ОКРУЖЕЊЕ;

Иако фактор човек доприноси угрожености у саобраћају са око 93%, за остваривање оптималних резултата, неопходно је сваком од фактора посветити посебну пажњу.

Кључнеобласти примене Стратегије града Краљева су у директнојвези са концептом 4Е, односно унапређењем следећа четири елемента у погледу безбедности саобраћаја:

- Образовања;
- Инжењерских мера;
- Присиле;
- Прве помоћи;

Конкретне мере које ће за потребе Стратегије града Краљева бити спровођене могу се класификовати у шест следећихобласти:

- Институционално јачање;
- Образовне мере;
- Инжењерске мере;
- Унапређење прве помоћи и третмана повређених;
- Унапређење поштовања прописа;
- Остале мере;

Институционално јачање

Узимајући у обзир развијеност заштитног система у безбедности саобраћаја, град Краљевоби у предстојећем периоду посебну пажњу требало да посвети:

- Јачању постојећих институција и њихове посвећености безбедности саобраћаја;
- Успостављању новихинституција (посебно у невладином сектору);
- Сталном јачању капацитета и интегритета институција и појединаца;
- Изградњи и јачању професије и професионализма у безбедности саобраћаја;
- Унапређењу сарадње и усаглашавања (ЗК у ЗК – квалитет у координацији, квантитет у кооперацији и континуитет у комуникацији);
- Успостављање процедура унапређења безбедности саобраћаја;

Образовне мере

Спроведене анализе у Краљеву указују на неприхватљив број настрадалих лица у саобраћају, као и на потребу за упознавањем јавности са значајем проблема страдања у саобраћају. Поред тога, суштинска потреба је унапређивање понашања возача и других учесника у саобраћају, посебно унапређивањем саобраћајног образовања и васпитања свих учесника у саобраћају. Овде је важно поменути и то да се посебна пажња мора посветити деци и младим возачима као најугроженијим, односно најризичнијим категоријама учесника у саобраћају.

С обзиром на претходно, важно је осмислити и реализовати:



- Програме унапређења саобраћајног образовања деце;
- Специјалне програме за младе возаче и возаче почетнике;
- Медијске кампање у кључним областима.

Инжењерске мере

Инжењерске мере се најједноставније могу груписати у две групе, оне које су намењене унапређењу активне и пасивне безбедности возила и оне које су намењене унапређењу активне и пасивне безбедности пута.

Краљево би у наредном периоду значајну пажњу и одговарајућа финансијска средства морало да усмери на унапређење нивоа безбедности путева. У том смислу, неопходно је:

- Припремити методологију и одговарајућа упутства на основу којих ће увести савремене алате и процедуре унапређења безбедности путева у фази планирања, пројектовања, изградње и одржавања (обавезе из члана 156 ЗоБС), а у складу са надлежностима;
- Преиспитати и унапредити постојеће подзаконске акте, упутства и стандарде у области путева,
- Градити нове и реконструисати постојеће улице тако да се подстиче немоторизовани саобраћај и смањује ризик страдања рањивих учесника у саобраћају,
- Уводити интелигентне транспортне системе (ИТС) у циљу унапређења проточности и безбедности саобраћаја, а посебно видео-надзор и елементе аутоматске контроле саобраћаја итд.

Унапређење прве помоћи и третмана повређених

Сва светска истраживања показују да благовремено пружена помоћ повређеном у саобраћају може спасити живот. У том погледу битно је унапређење третмана и предузимање мера које се односе на унапређење функционисања и ефикасности система пружања хитне помоћи и благовременог збрињавања настрадалих у саобраћајним незгодама. У складу са тим, а уз сагласност са здравственим установама и професионалцима - појединцима, потребно је разрадити:

- Акциони план за унапређење ефикасности професионалног пружања прве помоћи у случају настанка саобраћајне незгоде;
- Медијске кампање у циљу промовисања правилног поступања у случају саобраћајне незгоде;
- Концепт јединственог броја за све хитне службе.

Присила (надзор над применом закона)

Све системске мере морају бити праћене принудом, како би се сви учесници у саобраћају уклопили у шаблон цивилизованог понашања. Унапређење мера спровођења закона и доследна присила могу позитивно утицати на смањење броја и последица





саобраћајних незгода. Позитиван учинак квалитетне примене закона се брзо може уочити на оним, лако препознатљивим недозвољеним понашањима као што су: брза вожња, вожња под утицајем алкохола, некоришћење сигурносних појасева и заштитних кацига и сл.

Добро планирана и усмеравања принуда у области саобраћаја има за циљ повећање субјективног ризика код учесника у саобраћају стварање осећаја да ће прекршај бити откривен и санкциониран, што значајно унапређује понашање учесника у саобраћају и поштовање закона. Краљевомора да подстакне изразу посебне стратегије саобраћајно полицијске принуде и да усаглашава план активности саобраћајне полиције у циљу добре полицијске подршке Стратегији безбедности саобраћаја. Посебно би требало планирати и координирано спроводити:

- Активности за смањење броја учесника у саобраћају који прекорачују дозвољену брзину;
- Активности за смањење броја учесника у саобраћају под утицајем алкохола;
- Активности за повећање употребе сигурносних појасева, кацига и заштитних седишта за децу у возилима;

Наведене активности би требало да омогуће да сви учесници у саобраћају поштују прописе и да сви прекршиоци буду у кратком року кажњени у складу са законом. Само доследно спровођење закона и једнак однос према свим учесницима у саобраћају даће јавну снагу и морални кредибилитет за спровођење осталих мера из ове стратегије.

ОДГОВОРНОСТ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ СТРАТЕГИЈЕ

Претходно наведени, бројни субјекти би требало да буду одговорни за реализацију мера из ове Стратегије, а у складу са њиховим овлашћењима и надлежностима, односно у складу са конкретним задужењима из стратешких докумената.

ФИНАНСИРАЊЕ

Финансирање за потребе спровођења мера из ове Стратегије мора бити у складу са прописима, а у погледу извора финансирања (буџет, казне, поклони, прилози и остали приходи), расподеле, намене и начина трошења средстава. Веома је важно да се у почетном периоду спровођења Стратегије повећају материјална средства за институционално јачање, успостављање и добро спровођење Стратегије, како из буџета, тако и из других извора. Посебно је важно истаћи значајан ниво средстава који потичу од наплаћених казни и усмеравање ових средстава у складу са ЗБС. Поред ових средстава, Краљево ће из буџета града, обезбедити одговарајућа финансијска средства за подршку овој стратегији безбедности саобраћаја. Закон предвиђа да се наведена средства могу користити према програму који доноси градско веће, на предлог градског савета за координацију послова безбедности саобраћаја, а у складу са дефинисаним приоритетима у овој стратегији и програмима коришћења наменских средстава. Један од начина за финансирање и спровођење мера и активности из ове Стратегије може бити и такозвано П-П-П ("Public Private Partnership"- Јавно Приватно Партнерство).



ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ, ЕВАЛУАЦИЈА И ИЗВЕШТАВАЊЕ

У првој фази припреме Стратегије безбедности саобраћаја, успостављен је рад форума Стратегије безбедности саобраћаја на челу са Саветом за координацију послова безбедности саобраћаја који би требало да у будућности активно прати и помаже доношење, спровођење и евентуално унапређивање појединих делова Стратегије.







САДРЖАЈ

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА КРАЉЕВА 2012 – 2020	1
ПРЕДГОВОР.....	2
УВОД.....	2
БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА	5
ОСНОВА.....	6
ВИЗИЈА И МИСИЈА.....	7
ЦИЉЕВИ.....	8
САРАДЊА И НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	10
КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА.....	10
ОДГОВОРНОСТ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ СТРАТЕГИЈЕ	13
ФИНАНСИРАЊЕ.....	13
ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ, ЕВАЛУАЦИЈА И ИЗВЕШТАВАЊЕ	14
АКЦИОНИ ПЛАНОВИ	15