



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА ПИРОТА



2023-2027



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА ПИРОТА ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2027. ГОДИНЕ

АУТОРИ

Доц. др Драгослав **КУКИЋ**, дипл. инж., ТСРД, руководилац Пројекта

Николина **МИЛОСАВЉЕВИЋ**, дипл. инж. саобраћаја, ТСРД

Милан **БОЖОВИЋ**, дипл. инж. саобр., ТСРД

Драгана **НОЈКОВИЋ**, маг. инж. саобр., ТСРД

Др Дејан **ЈОВАНОВ**, дипл. инж. саобр., ТСРД

ПРЕДСТАВНИЦИ НАРУЧИОЦА, ГРАД ПИРОТ

Слободан **РАНЧИЋ**, дипл. инж. саобр., ГРАДСКА УПРАВА ПИРОТ

Август, 2023



Садржај

Реч градоначелника	6
Предговор	7
1 Безбедност саобраћаја у Пироту пре усвајања Стратегије	9
1.1.1 Становништво	9
1.1.2 Путна мрежа и саобраћај	11
1.1.3 Основни подаци о возилима регистрованим на територији града Пирота	12
1.1. Где је Пирот данас у области безбедности саобраћаја?	13
1.2. Саобраћајне незгоде као проблем јавног здравља	15
1.3. Ко, кад, где, зашто и како страда у саобраћајним незгодама у Пироту?	17
1.3.1 Када настају саобраћајне незгоде?	21
1.3.2 Где се догађају саобраћајне незгоде?	23
1.3.3 Зашто и како се догађају саобраћајне незгоде?	26
1.4. Колико нас коштају саобраћајне незгоде?	28
1.5. Утицај саобраћајних незгода на животну средину	32
1.6. Зашто Стратегија?	33
2 Приступ безбедног система	34
2.1 Правни, стратешки и плански оквир	36
2.1.1 Правни оквир	36
2.1.2 Стратешки оквир	38
2.1.3 Плански оквир	39
2.2 Субјекти у области безбедности саобраћаја	39
2.2.1 Институционални капацитети Града Пирота	41
3 Чему тежимо	45
3.1 Амбиција, мисија и визија	46
3.2 Циљеви	46
3.2.1 Посебни циљеви	47
4 Кључни изазови	48
5 Заједничким снагама до испуњења циљева	48
5.1 Приступ у раду (4К)	50
5.2 Кључне области рада – стубови безбедности саобраћаја	51
5.2.1 Први стуб безбедности саобраћаја – Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја	52
5.2.2 Други стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији путеви	53



5.2.3	Трећи стуб безбедности саобраћаја – Безбеднија возила	55
5.2.4	5.2.4. Четврти стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији учесници у саобраћају 56	
5.2.5	5.2.5. Пети стуб безбедности саобраћаја – деловање након саобраћајне незгоде 58	
6	Носиоци активности на територији града Пирота.....	59
7	Праћење и извештавање	64
8	Промовисање стратегије и акционог плана безбедности саобраћаја за град Пирот	65
	ЛИТЕРАТУРА.....	66



Списак табела, графика и слика

Табела 1. Старосна структура становника према попису из 2011. године и број настрадалих лица у саобраћајним незгодама, град Пирот, 2018-2022. године	10
Табела 2. Број регистрованих моторних и прикључних возила на територији града Пирота у 2021. години.....	12
Табела 3. Поређење вредности индикатора безбедности саобраћаја у Град Пирот са вредностима на нивоу Републике Србије, 2022. година.....	47
Табела 4. Стубови безбедности саобраћаја.....	52
Табела 5. Носиоци активности безбедности саобраћаја на територији града Пирота.....	59

График 1. Положај града Пирот, на основу броја становника, у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији, са посебним акцентом на општине Пиротског округа, 2023. година	10
График 2. Релативни индекс угрожености изабраних старосних категорија становника на основу података о последицама саобраћајних незгода (2018-2022) на територији града Пирота и броја становника који припадају старосној категорији према попису из 2011. године.....	11
График 3. Положај града Пирота на основу броја регистрованих возила, у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији, са посебним акцентом на општине Пиротског округа, 2021. година.....	13
График 4. Укупан број саобраћајних незгода, град Пирот, 1997-2022. године	14
График 5. Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима и број погинулих лица у саобраћајним незгодама, град Пирот, 2018-2022. година.....	15
График 6. Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама према полу, град Пирот, 2018-2022. године.....	18
График 7. Расподела страдалих лица у саобраћајним незгодама према старосним категоријама, град Пирот, 2018-2022. године.....	18
График 8. Расподела настрадалих учесника према својству учешћа у саобраћају, град Пирот, 2018-2022. године.....	19
График 9. Расподела настрадалих лица према категорији возила, град Пирот, 2018-2022. године	19
График 10. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према месецима у години, град Пирот, 2018-2022. година.....	22
График 11. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према данима у недељи, град Пирот, 2018-2022. година.....	22
График 12. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према часовима у току дана, град Пирот, 2018-2022. година	23
График 13. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према типовима саобраћајних незгода, Град Пирот, 2018-2022. година.....	26
График 14. Расподела група утицајних фактора који су допринели настанку саобраћајних незгода са настрадалим лицима, град Пирот, 2018-2022. године.....	27
График 15. Процењени трошкови саобраћајних незгода у периоду од 2018. до 2022. године, на територији града Пирота, по моделу Европске комисије	29
График 16. Процена броја погинулих и достизање циљева у погледу смањења броја погинулих и очекиване финансијске уштеде (у еврима).....	30



График 17. Процена броја тешко телесно повређених лица и достизање циљева у погледу смањења броја тешко телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима) 30	
График 18. Процена броја лако телесно повређених лица и достизање циљева у погледу смањења броја лако телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима) .. 31	
График 19. Процењени трошкови и уштеде на основу смањења свих последица саобраћајних незгода..... 31	
Мапа 1. Јавни ризик страдања (ЈПБН) по насељеним местима на територији Града Пирота, 2022. година 24	
Мапа 2. Колективни ризик страдања (КПБН) по насељеним местима на територији града Пирота, 2022. година..... 24	
Мапа 3. Просторна дистрибуција саобраћајних незгода са погинулим лицима у граду Пироту, 2018-2022. година, ближи приказ..... 25	
Слика 1. Просторни план Републике Србије од 2021. до 2035. године 11	
Слика 2. Логотип Стратегије безбедности саобраћаја на путевима града Пирота за период од 2023. до 2027. године 65	
Илустрација 1. Агенда за одрживи развој 2030 16	
Илустрација 2. Сликовити приказ најугроженијих категорија учесника у саобраћају у Пироту у периоду од 2018-2022. године 21	
Илустрација 3. Чиниоци, елементи и принципи који утичу на систем безбедности саобраћаја 49	



Реч градоначелника

Поштоване суграђанке и суграђани,

За већину становника града Пирота коришћење пута је део свакодневног живота. Без обзира да ли се возимо или итало, идемо на посао или посећујемо пријатеље и родбину, путна мрежа града олакшава приступ и мобилност. Међутим, како је у последњој деценији саобраћај у експанзији, тако су и његове штетне последице. Поред свих негативних последица саобраћаја, далеко највеће су смртно страдање и повређивање у саобраћају.



Нажалост, на територији нашег града у периоду од 2018. до 2022. године укупно је настрадало 425 лица, од којих је смртно страдало 16 лица. Генерално, на основу ове анализе може се закључити да просечно у саобраћају на територији града Пирота страда троје лице годишње. Колико год то може звучати као мала бројка у односу на остале градове у Републици Србији, чињеница је да је свака жртва превише.

Град Пирот је препознао обавезу, значај и улогу коју локална самоуправа има на пољу управљања безбедношћу саобраћаја. Препозната је одговорност и жеља да се стратешким деловањем дугорочно утиче на смањење броја и последица саобраћајних незгода.

Стратегија безбедности саобраћаја која се налази испред нас обухвата период од 2023. до 2027. године и има нову амбицију која води Град Пирот ка „Визији 0“. Визија 0 је дугорочни циљ усмерен на искорењивање смртог страдања у саобраћајним незгодама. Стратегија је усаглашена са Националном Стратегијом за безбедност саобраћаја за период од 2023. до 2030. године. Неки од циљева који су дефинисани у Стратегији односе се на најризичније групе учесника у саобраћају које су препознате на територији града Пирота.

Ми смо на почетку новог приступа, оног који ће укључити све институције, организације и појединце који живе или раде на подручју нашег града. Наш успех у смањењу страдања у саобраћајним незгодама на путевима захтева да сви дају допринос.

Одлучни смо у намери да створимо безбедније окружење на путевима за све учеснике у саобраћају. Наш циљ је да покренемо системске промене ка безбеднијем саобраћају, без погинулих и тешко повређених лица на територији града Пирота.

Градоначелник Града Пирота,

Владан Васић



Предговор

У саобраћајним незгодама годишње у свету погине око 1,3 милиона људи, односно око 3.700 људи дневно, док преко 50 милиона људи буде повређено или трајно онеспособљено.¹ 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 преузеле низ стратешких активности усмерених ка смањењу броја саобраћајних незгода.

Препознајући важност проблема и потребу да реагују, Владе држава из целог света су једногласно, преко Генералне Скупштине Уједињених нација (Резолуција 74/299), усвојиле другу по реду Деценију акције за безбедност саобраћаја 2021-2030. 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.²

Република Србија припада групи држава које чине напоре да управљају безбедношћу саобраћаја и да изграде организован заштитни систем безбедности саобраћаја. Република Србија је у последње време уложила велике напоре да заузда проблем нарастајућег броја саобраћајних незгода и настрадалих лица у њима. Са националног нивоа, ти напори се у последње време све више премештају на локални ниво, на основу донетих планских и стратешких докумената, попут стратегија и акционих планова за решавање идентификованих проблема у безбедности саобраћаја, као и закона и подзаконских аката којима се регулише област безбедности саобраћаја, посебно путна инфраструктура, и на крају, правилника којима се уређује оснивање и рад локалних савета за безбедност саобраћаја, итд. Нажалост, у Републици Србији свега 20% јединица локалних самоуправа је донео локалне стратешке документе (стратегије и акционе планова), а највећи број локалних самоуправа очекује усвајање стратегије.

У области безбедности саобраћаја, Стратегија представља кровни документ, односно општи план за постизање претходно дефинисаних, јасних, остварљивих циљева. Она се заснива на објективним подацима који произилазе из детаљне анализе постојећег стања безбедности саобраћаја. Стратегија даје преглед постојећег стања и идентификованих најзначајнијих проблема, дефинише жељено стање и приоритетне циљеве које треба остварити и даје одређене смернице за достизање циљева, односно жељеног стања.

¹ https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1

² Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2023. године до 2030. године



Уз то, саставни део Стратегије мора бити Акциони план у коме су дате конкретне, појединачне мере и активности које треба спровести за постизање циљева дефинисаних стратегијом, као и носиоци тих активности и њихове улоге и индикатори који се користе да би се утврдио постигнути степен успешности спровођења стратегије.

Град Пирот је већ 2017. године препознао обавезу, значај и улогу коју локална самоуправа има на пољу управљања безбедношћу саобраћаја и предузео кораке за доношење прве Стратегије безбедности саобраћаја града Пирота.

Израдом и усвајањем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима града Пирота, Град Пирот се сврстава у ред оних локалних самоуправа у Републици Србији које су у претходном периоду успеле да постигну одређене резултате на унапређењу стања безбедности саобраћаја на својим територијама, управо захваљујући доношењу тог стратешког документа и успостављању система за управљање безбедношћу саобраћаја кога карактерише стручан, плански организован, ефикасан, квалитетан и дугорочан приступ решавању проблема безбедности саобраћаја.

Друга по реду Стратегија која се односи на период од 2023. до 2027. године је усаглашена са Националном Стратегијом безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2030. године. Предметна Стратегија уводи нову визију и нове циљеве на територији Града. Визија јесте амбициозна, али остварљива. Визије и служе за дугорочно усмеравање, надахнуће и подстицање мотивације Циљ израде Стратегије је управо идентификација најзаступљенијих проблема безбедности саобраћаја на територији града Пирота, анализа тих проблема и предлог мера и активности за успешно и делотворно елиминисање уочених проблема, односно, увођење организованог, системског управљања безбедношћу саобраћаја, заснованог на подацима. Крајњи циљ Стратегије је смањење ризика од настанка и тежине последица саобраћајних незгода, односно неприхватљивог губитка људских живота и страдања у саобраћају на путевима.

1 Безбедност саобраћаја у Пироту пре усвајања Стратегије

Пирот је административни центар највећег округа у који са њим чине општине Димитровград, Бела Паланка, док је по површини од 1232 км² на Републици Србији. Град Пирот се граничи са четири општине Димитровград, Књажевац, Бела Паланка и Бабушница, као и са Бугарском на дужини од 65 km.

У околини Пирота налазе се бројне познате планине као што су: Стара планина, Влашка планина, Белава, Сува планина, итд. Кроз град Пирот од већих река протичу Нишава, Јерма, Расничка река, Темштица, Височица и Градашничка река. Ова општина има и три језера - Завојско језеро, Крупачко језеро и Суковско језеро. Пиротска општина има преко седамдесет насеља, међу којима је и град Пирот.

Клима Пирота је умерена. Пролећа су влажна и пријатна, лета јесени благе и дуге, а зиме претежно хладне.

Пирот се први пут помиње у једној римској карти путева из прве половине 3. века, у тзв. Tabula Peutingeriana. Пирот је у тој карти назван Turres (Куле). Пирот је тек у 14. веку постао важно источно упориште кнеза Лазара и прва одбрана против Турака. Неколико пута је падао у руке Османлија све до 1878. године. У будућим ратовима и недаћама, Пирот је углавном био под окупацијом Бугара. То се десило и у Српско—бугарском рату као и у оба Светска рата. Град је ослободила српска војска крајем децембра 1877. године а одлукама Берлинског конгреса је и званично припојен кнежевини Србији. Пирот је званично постао град 2016. године.

1.1.1 Становништво

Пиротска општина има површину од 1.232 км², у њој се налази преко седамдесет насеља, међу којима је и град Пирот. Према званичним подацима Републичког завода за статистику за 2022. годину, на територији града Пирота процењено је да живи 52.602 становника³. Густина становништва је 43 ст/км². Просечна старост становника града Пирота је, према статистичким подацима Републичког завода за статистику, 44,2 године. Такође, према подацима Завода за статистику у 2021. години на територији града Пирота укупно је запослено 17.051 становника, што представља 32,4% запослених у односу на број становника.



³ Републички завод за статистику. Општине и региони у Републици Србији 2022. (ISSN 2217-7981, 20. стр.)



На наредном графику приказана је расподела броја становника по локалним самоуправама у Србији, са посебним освртом на Пиротски округ.

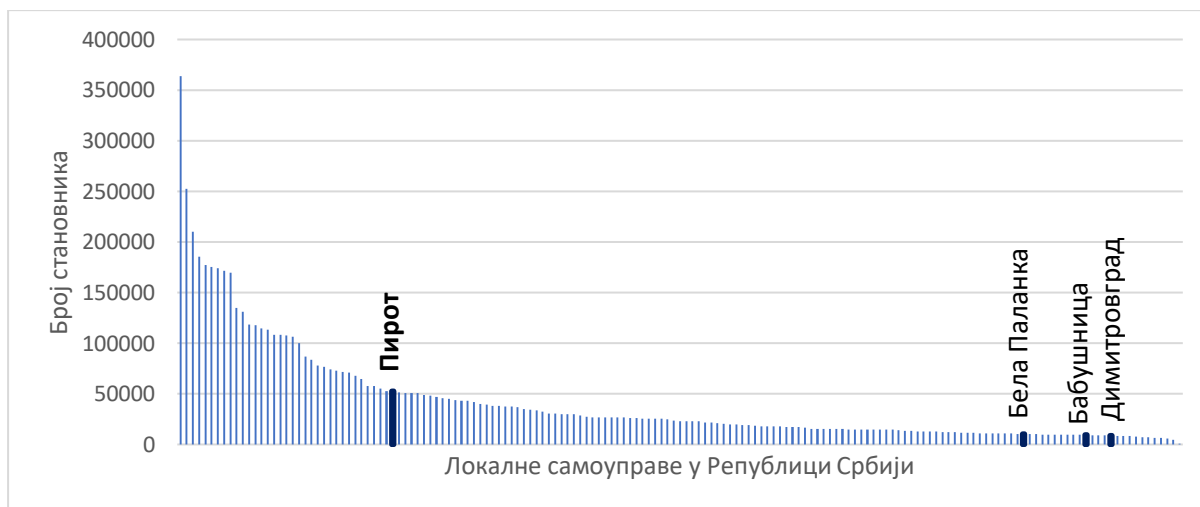


График 1. Положај града Пирот, на основу броја становника, у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији, са посебним акцентом на општине Пиротског округа, 2023. година

Најбројније становништво је старости од 45 до 64 године (31% у укупном броју становништва), у укупном броју погинулих у саобраћајним незгодама учествује са 6%. Највећи број настрадалих лица припада старосној категорији од 15 до 30 године (Табела 1). При разматрању коначних показатеља стања безбедности саобраћаја није узета у обзир изложеност у саобраћају, односно колико је поједина старосна категорија активна, тј. колико учествује у саобраћају.

Табела 1. Старосна структура становника према попису из 2011. године и број настрадалих лица у саобраћајним незгодама, град Пирот, 2018-2022. године

Старосна категорија	Број становника	Погинула лица у СН	Лица са ТТП у СН	Лица са ЛТП у СН	Укупно настрадалих у СН
0-14	7267	1	5	36	42
15-29	10105	5	19	113	137
30-44	11104	6	13	74	93
45-64	17810	1	20	66	87
65+	11642	3	24	39	66
Укупно	57928	16	81	328	425

Релативни индекс угрожености, као показатељ стања безбедности саобраћаја на територији неке општине или града, приказује ризик којем је одређена старосна категорија изложена у саобраћају. Он представља однос између укупно настрадалих лица одређене старосне категорије и броја становника те старосне категорије на 10.000 становника. Према овом показатељу, може се закључити да је у Пироту највећем ризику изложена категорија учесника старости од 15 до 29 година (График 2).

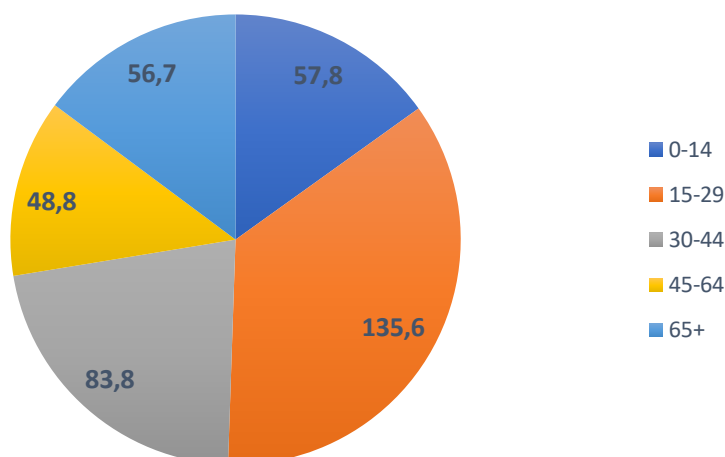


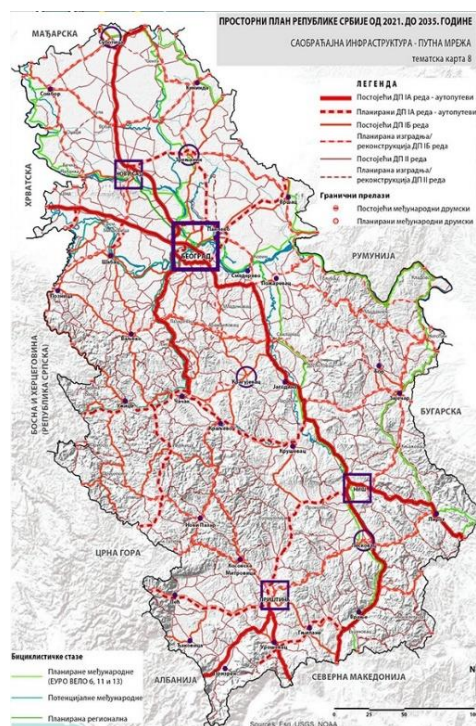
График 2. Релативни индекс угрожености изабраних старосних категорија становника на основу података о последицама саобраћајних незгода (2018-2022) на територији града Пирота и броја становника који припадају старосној категорији према попису из 2011. године

1.1.2 Путна мрежа и саобраћај

Пирот представља саобраћајни чвор регионалног значаја. На територији града Пирота су заступљена два вида транспорта: друмски и железнички. Кроз град Пирот пролази коридор X и удаљен је од Београда 330 километара, од Ниша 75 километара и од Софије 70 километара. Развијена је и мрежа регионалних путева, који повезују територију града са градовима, општинама у окружењу и суседним државама Бугарском и Македонијом.

Подручјем града Пирота пролази регионална железничка пруга која Пирот спаја са градовима као што су Ниш, Београд, Димитровград и Софија.

На територији града Пирота, према званичним подацима Републичког завода за статистику, изграђено је укупно 339,7 km путева, од чега је 209,9 km општинских путева и улица, 11 km државних путева I реда и 118,8 km државних путева II реда⁴.



Слика 1. Просторни план Републике Србије од 2021. до 2035. године

⁴ Републички завод за статистику – Општине и региони у Републици Србији, 2022. година (ISSN 2217-7981, 290. стр.)



Државни путеви који пролазе кроз град Пирот су⁵:

- IA – A4: Ниш - Пирот - Димитровград - државна граница са Бугарском (гранични прелаз Градина);
- IB-39: Пирот - Бабушница - Власотинце - Лесковац - Лебане - Медвеђа - Приштина - Пећ - државна граница са Црном Гором (гранични прелаз Чакор);
- IIA-221: Књажевац - Кална - Темска - Пирот - Височка Ржана - Мојинци – Димитровград;
- IIA-223: Периш - Бела Паланка - Бабушница - Звонце - Трнски Одоровци - Суково - веза са државним путем 43;
- IIA-259: Ниш (петља Малча) - Бела Паланка - Пирот - Димитровград - државна граница са Бугарском (гранични прелаз Градина);
- IIB-428: Бела Паланка - Понор - веза са државним путем 39.

На основу званичних прелиминарних података⁶ јавног предузећа „Путеви Србије“ за 2022. годину, просечан годишњи дневни саобраћај (ПГДС) за деоницу IA реда број A4 износи око 5.163 возила/дан, за деоницу IB реда број 39 износи 2.408 возила/дан и за деоницу IIA реда број 259 износи око 3.039 возила/дан.

1.1.3 Основни подаци о возилима регистрованим на територији града Пирота

Број регистрованих моторних и прикључних возила на територији града Пирота у 2021. години износио је 16.679 возила. Структура регистрованих возила приказана је у табели испод.

Табела 2. Број регистрованих моторних и прикључних возила на територији града Пирота у 2021. години

Категорија возила	Број рег. возила
Путнички аутомобили	14.228
Теретна возила	1.220
Аутобуси	35
Мопеди	457
Мотоцикли	268
Радна возила	10
Прикључна возила	461
Укупно	16.679

У структури регистрованих моторних и прикључних возила у Пироту, 85% чине путнички аутомобили, док теретна возила чине 7,3%. На следећем графику приказан је положај града Пирота у односу на друге општине и градове Републике Србије, на основу броја регистрованих моторних и прикључних возила.

⁵ Уредба о категоризацији државних путева, Службени гласник РС, бр. 105/2013, 119/2013 и 93/2015

⁶ Просечан годишњи дневни саобраћај - ПГДС у 2022. години, Табела саобраћајног оптерећења на државним путевима, ЈП „Путеви Србије“ (<http://www.putevi-srbije.rs/index.php/бројање-саобраћаја>, посећено дана 25.07.2023. године)

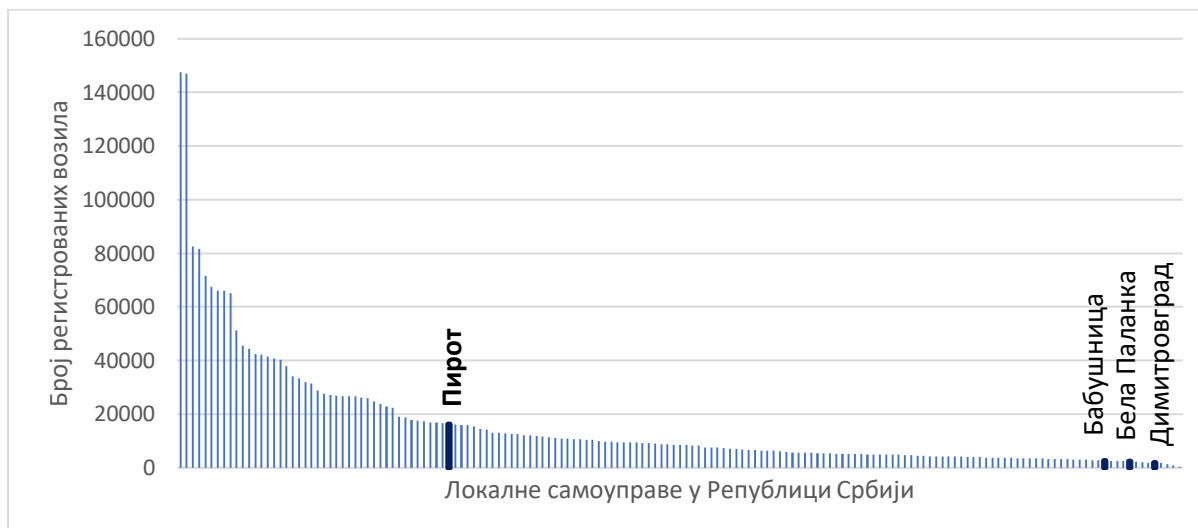


График 3. Положај града Пирота на основу броја регистрованих возила, у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији, са посебним акцентом на општине Пиротског округа, 2021. година

Град Пирот сврстава се у ред локалних самоуправа у Републици Србији са средњим бројем регистрованих моторних возила. У односу на друге локалне самоуправе на територији Пиротског округа, Пирот бележи највећи број регистрованих моторних возила. Степен моторизације⁷ на територији града Пирота у 2021. години износи 317 возила на 1.000 становника.

1.1. Где је Пирот данас у области безбедности саобраћаја?

Ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја било да је на националном или на нивоу неке локалне самоуправе подразумева испуњење неколико предуслова. Први предуслов односи се на постојање заштитног система безбедности саобраћаја, односно кључних субјеката (институција и организација) и њихових капацитета за ефикасно решавање проблема које саобраћај намеће друштву. Потом, за спровођење мера и активности, неопходно је постојање одрживог система финансирања безбедности саобраћаја. Савремени концепт управљања безбедношћу саобраћаја на локалу подразумева децентрализовано управљање. Да би се то остварило, неопходни су квалитетни подаци и развијене базе података о обележјима безбедности саобраћаја. Град Пирот је успоставио локалну базу података о обележјима безбедности саобраћаја и испунио предуслов за ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја заснованом на подацима.

Стратешко управљање безбедношћу саобраћаја чини последњи предуслов ка одрживом систему безбедности саобраћаја заснованом на резултатима. У периоду од 2018. до 2023. године, управљање у области безбедности саобраћаја у Пироту засновано је на Стратегији безбедности саобраћаја. Стратегијом је сагледано постојеће стање безбедности саобраћаја у Пироту, у периоду од 2001. до 2016. године.

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



Жељено стање дефинисано је уз помоћ краткорочних и дугорочних циљева, које би Пирот требало да достигне, а који ће допринети смањењу броја погинулих у саобраћајним незгодама за 50% у 2023. години, у односу на 2011. годину. Конкретно, циљ је да у Пироту у току 2023. године, максимално једно лице погине у саобраћајним незгодама.

Анализа тренда броја саобраћајних незгода регистрованих на територији града Пирота извршена је за временски период од 1997. до 2022. године. Временски период обухваћен анализом износи двадесет шест (26) године. У посматраном временском периоду, на територији града Пирота регистровано је укупно 4501 саобраћајна незгода (График 4). Број саобраћајних незгода у посматраном временском периоду има тренд опадања, с тим да је присутан мањи број осцилација тренда. Посматрано годишње, највећи број саобраћајних незгода регистрован је 2005. године, и то 341 саобраћајна незгода, док је најмањи број саобраћајних незгода регистрован 2018. године (84 саобраћајна незгода).

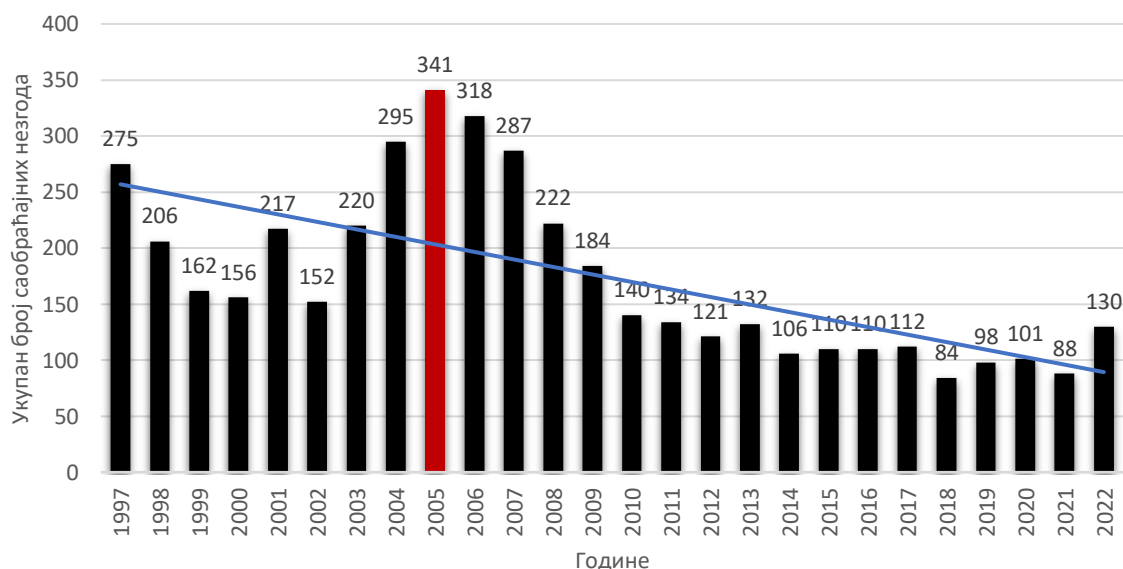


График 4. Укупан број саобраћајних незгода, град Пирот, 1997-2022. године

У протеклих 5 година (2018-2022. година), на територији града Пирота регистровано је укупно **282 саобраћајне незгоде са настрадалим лицима**. Број саобраћајних незгода са настрадалим лицима има растући тренд. Најмање саобраћајних незгода са настрадалим лицима (**47**) регистровано је 2018. и 2021. године, а највише 2022. године (**70**).

Број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у истом временском периоду (2018-2022. година), има такође растући тренд. Укупан број погинулих лица је **16**. Најмањи број погинулих лица у саобраћајним незгодама забележен је 2018. године, када није погинуло ниједно лице, док је највише лица погинуло 2021. године, 6 лица. У периоду од 2018. до 2022. године, на територији града Пирота, регистровано је **укупно 14 саобраћајних незгода са погинулим лицима**.

На територији града Пирота, у временском периоду од 2018. до 2022. године, **настрадало је укупно 425 лица** у саобраћајним незгодама. Највећи удео у укупном броју настрадалих лица чине лица са лаким телесним повредама (77%), затим лица са тешким телесним повредама (19%), док погинула лица чине 4% настрадалих лица. Највећи број настрадалих лица у саобраћајним незгодама забележен је 2022. године.

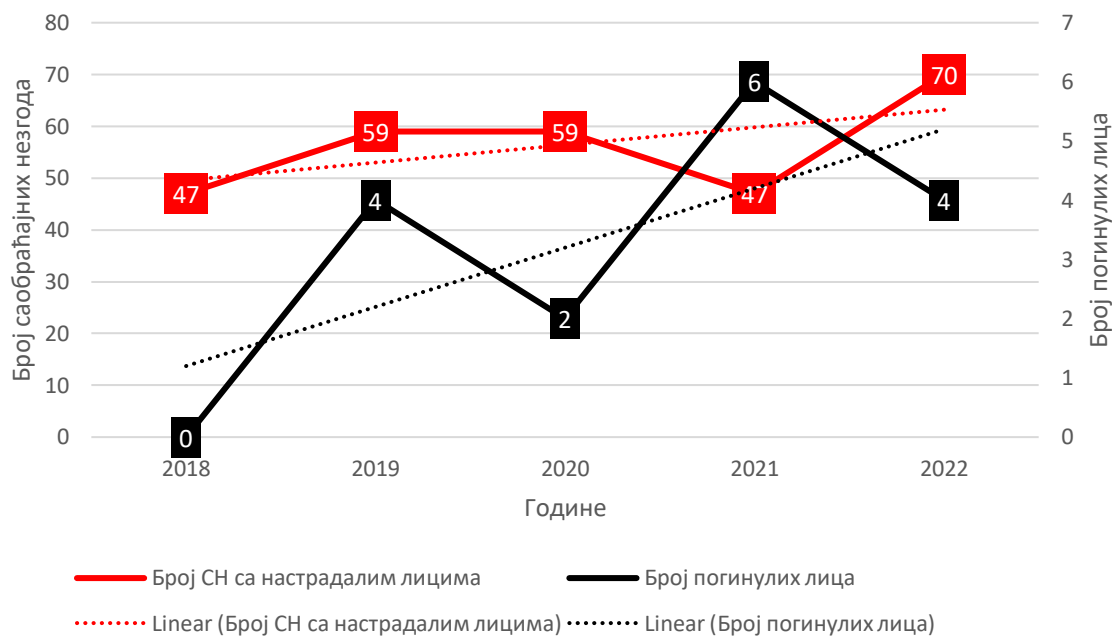


График 5. Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима и број погинулих лица у саобраћајним незгодама, град Пирот, 2018-2022. година

Пројекат израде Стратегије безбедности саобраћаја за територију града Пирота обухватио је израду засебног документа који обухвата детаљну анализу саобраћајних незгода које су евидентиране у периоду од 2018. до 2022. године.

1.2 Саобраћајне незгоде као проблем јавног здравља

Генерална скупштина Уједињених нација и Светска здравствена организација су проблем страдања у саобраћају сврстале у глобални проблем. У прилог томе, говори чињеница да је у правцу решавања овог проблема, Генерална скупштина Уједињених нација усвојила неколико резолуција о безбедности саобраћаја. Уједињене нације су на скупу одржаном у септембру 2015. године усвојиле резолуцију A/RES/70/1 „Трансформисање нашег света: Агенда за одрживи развој 2030“, као универзалну стратегију за остварење циљева кроз 17 тематских целина. Безбедност саобраћаја, као тематска целина, сврстана је у оквиру области 3. које се односи на здравље и област 11., које се односи на одрживост у градовима и заједницама.



Илустрација 1. Агенда за одрживи развој 2030

Циљеви Агенде који се односе на безбедност саобраћаја су:

Циљ 3.6 - До 2020. преполовити број смртних случајева и повреда у друмском саобраћају на глобалном нивоу;



Циљ 11.2 - До 2030. обезбедити приступ сигурним, приуштивим, доступним и одрживим транспортним системима за све, побољшати безбедност на путевима, пре свега проширењем јавног превоза, с посебном пажњом на потребе оних у стањима рањивости, жена, деце, особа са инвалидитетом и старијих лица.



Република Србија је учествовала у развоју Агенде и показала посвећеност у мобилизацији ресурса како би циљеви били остварени до 2030. године. Како би остварила додатан утицај на земље чланице, Генерална скупштина УН усвојила је у августу 2020. године резолуцију 74/299 „Побољшање глобалне безбедности саобраћаја на путевима“, којом је проглашена нова Деценија акције за безбедност саобраћаја на путевима 2021-2030. С обзиром да је она наставак Деценије акције која се односила на период 2011-2020 и механизам који сагледава остварене резултате, представља својеврстан алат за изазове у будућем периоду. Обим проблема безбедности саобраћаја је растући и треба бити препознат од што већег броја земаља у свету.



Резолуцијом су позване све земље да примене интегрисани приступ Безбедног система и на тај начин смање број погинулих и повређених у саобраћају на путевима, за 50%. Паралелно са напорима Уједињених нација, Светске здравствене организације и других институција и организација, на глобалном нивоу, и Европска унија такође позива своје државе-чланице да дају допринос у спровођењу приступа Безбедног система, на нивоу ЕУ.

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

Мере усмерене ка решавању проблема морају бити адекватно одабране, како би се постигнутим ефектима што више утицало на унапређење стања безбедности саобраћаја. Строге полицијске контроле, све већа примена информационих технологија у саобраћају (ИТС), мере у домену саобраћајне психологије (кампање, едукације, стручна усавршавања), чија је улога подизање свести учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја, задржавају потенцијал за постизање резултата. Поставља се питање врсте и специфичности проблема, могућности, али и воље субјеката у области безбедности саобраћаја да се проблемима баве. Зато је неопходно заузети одговарајући приступ, заснован на најбољој пракси у области безбедности саобраћаја, како би се датим ресурсима остварили максимални ефекти. Стратешко деловање представља један од предуслова и неизоставну компоненту за ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја на некој територији.

ТЕШКА NESREĆA KOD PIROTA Sudarili se kamion i automobil, повређено троје људи

Na putu Niš-Pirot, kod Pirota, danas se dogodila saobraćajna nesreća u kojoj je повређено троје људи.

Blic · 22.10.2022 · 16:46

Komentara 0

Slušaj vest



0:00 / 0:00



Saobraćajna nesreća udes na putu

FOTO: N. MINAJLOVIĆ / RAS SRBIJA

1.3 Ко, кад, где, зашто и како страда у саобраћајним незгодама у Пироту?

Како би адекватно разумели величину проблема у безбедности саобраћаја у Пироту, неопходно је анализирати обележја безбедности саобраћаја као што су саобраћајне незгоде.

Детаљном анализом саобраћајних незгода важно је добити одговоре на питања ко је где се незгоде догађају, који типови незгода су у питању, затим шта утиче на настанак саобраћајних незгода, ко је највише угрожен у саобраћају у Пироту, која понашања доприносе тежим последицама саобраћајних незгода итд.

Ко најчешће страда у саобраћајним незгодама?

Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама према полу показује да мушкарци страдају у већем проценту (**64%**) у односу на жене (**36%**).

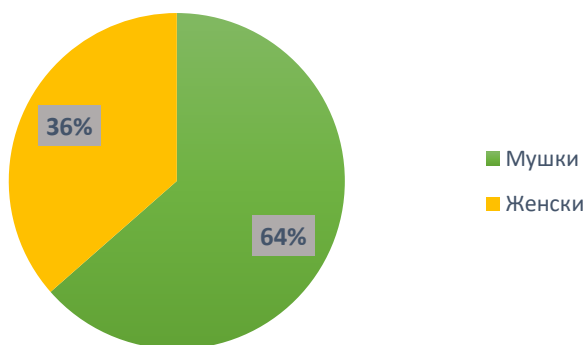


График 6. Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама према полу, град Пирот, 2018-2022. године

Расподелом страдалих лица у саобраћајним незгодама, према старосним категоријама може се закључити да највише саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада старосној категорији од 15 до 30 година, односно **32%** свих саобраћајних незгода са настрадалим лицима, што јасно указује на то да је ова **старосна категорија најугроженија**.

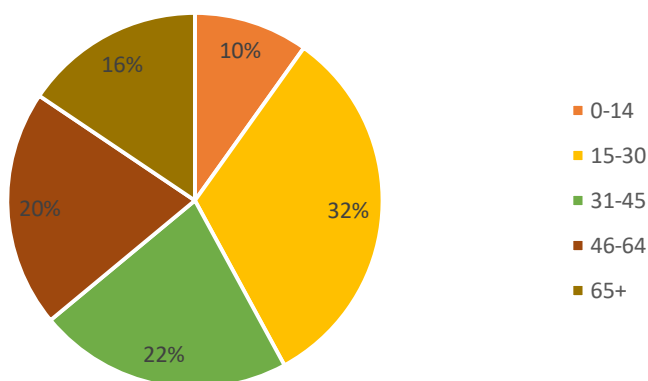


График 7. Расподела страдалих лица у саобраћајним незгодама према старосним категоријама, град Пирот, 2018-2022. године

Расподелом настрадалих учесника саобраћајних незгода према својству у ком су учествовали, може се закључити да су возачи, са учешћем од **48%**, у највећем проценту учествовали у саобраћајним незгодама.

Одељење саобраћајне полиције ПУ у Пироту извршило је додатну анализу страдалих возача у саобраћајним незгодама и резултати показују да од укупног броја погинулих возача и возача са тешким телесним повредама у посматраном временском периоду, 81,2% чине домаћи возачи са пребивалиштем на територији општина Пиротског округа, 12,3% домаћи возачи са пребивалиштем ван територија општина Пиротског округа, док 6,5% чине страни држављани.

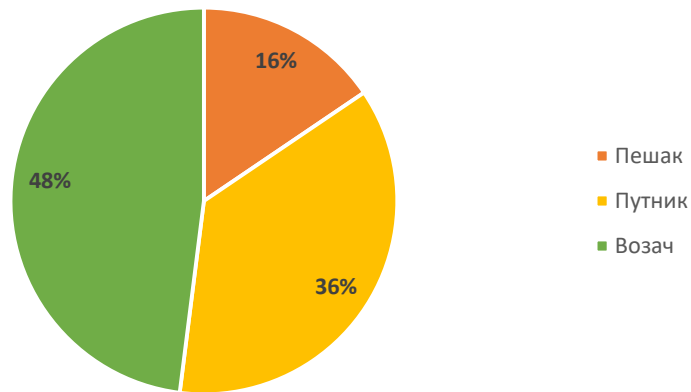


График 8. Расподела настрадалих учесника према својству учешћа у саобраћају, град Пирот, 2018-2022. године

Анализа настрадалих лица према категоријама возила у којима су учествовали у саобраћајним незгодама, показује да је изразито највећи број лица страдао у путничким возилима са процентом од **57,6%**.

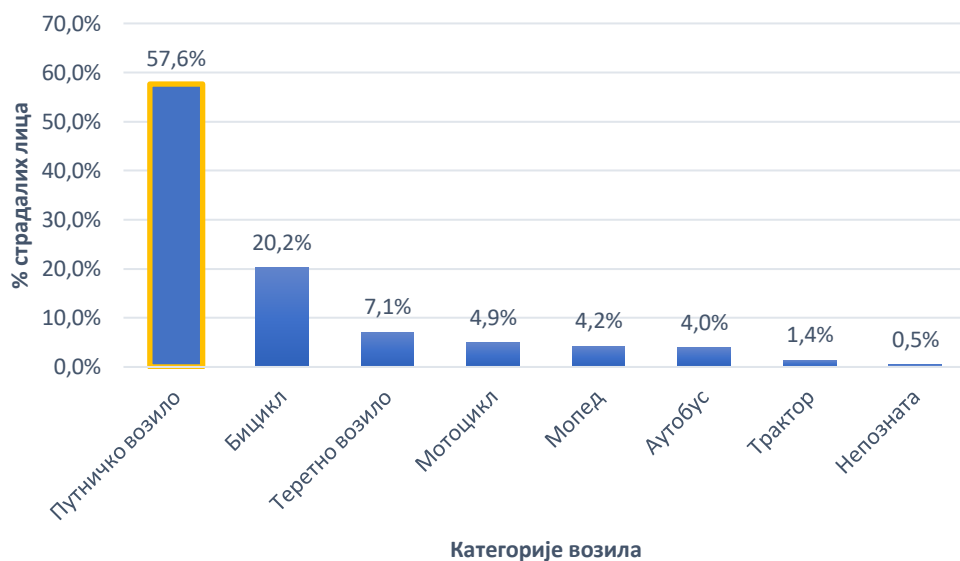


График 9. Расподела настрадалих лица према категорији возила, град Пирот, 2018-2022. године

Угрожене категорије учесника у саобраћају

На основу анализе саобраћајних незгода и последица, најугроженије групе учесника у саобраћају на територији града Пирота су:

- Бициклисти,
- Пешаци, и
- Млада лица старости од 15 до 30 година.

Када је реч о **бициклистима**, у посматраном временском периоду (2018-2022), на територији града Пирота настрадало је укупно 83 бициклиста. Континуалан тренд смањења броја настрадалих бициклиста у претходном петогодишњем периоду није успостављен. Растуће потребе за развојем бицикличког саобраћаја као вида превоза услед различитих фактора као што су екологија (смањење емисије CO₂ у атмосфери), смањење загушења у градској средини, појава великог броја сервиса доставе, уштеде у гориву итд., генеришу низ захтева усмерених ка развоју бицикличке инфраструктуре. Бициклистима је потребно омогућити довољно засебних површина (бицикличке стазе и траке), у циљу њихове максималне заштите у саобраћају.



Према подацима о настрадалим младим лицима у саобраћајним незгодама у Пироту, у посматраном временском периоду (2018-2022. године), уочен је растући тренд броја настрадалих младих лица. У Пироту, млади су у саобраћају страдали најчешће у својству путника (50%), затим у својству возача (39%) и пешака (12%). Узимајући у обзир податке о вредностима индикатора безбедности

саобраћаја за Пирот који се односи на % употребе сигурносног појаса путника на задњем седишту у путничким аутомобилима ван насеља, који значајно одступа од републичког просека и спада у црну категорију показатеља, јасно је да рад у области безбедности саобраћаја треба бити базиран управо на овим индикаторима. За разлику од деце, млади имају већ стечене ставове и понашање на које је могуће утицати различитим кампањама и едукацијом.

У посматраном временском периоду у саобраћајним незгодама у граду Пироту укупно је страдало 66 пешака. Од тог броја живот је изгубило 7 пешака, док је тешке телесне повреде задобило 17 пешака, а лаке телесне повреде 42 пешака. Број настрадалих пешака осцилује током посматраног петогодишњег периода. Пешаци спадају у рањиву категорију учесника у саобраћају. Поред њихове велике рањивости, на повећан ризик од учешћа у незгодама и страдања утиче и непостојећа, недовољно развијена или неадекватна пешачка инфраструктура у насељу.





Илустрација 2. Сlikовити приказ најугроженијих категорија учесника у саобраћају у Пироту у периоду од 2018-2022. године⁸

1.3.1 Када настају саобраћајне незгоде?

Временска расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према месецима у години показује да се у другом шестомесечном периоду године догађа већи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима (График 10). Конкретније, највише саобраћајних незгода са настрадалим лицима регистровано је у летњем периоду, односно у периоду од јуна до августа, тачније, 33% свих саобраћајних незгода са настрадалим лицима, што може бити у корелацији са претпоставком да у току летњих месеци долази до повећања интензитета саобраћаја (већи број возила на уличној и путној мрежи, већи број кретања), односно вредности ПМДС-а.

Највише саобраћајних незгода регистровано је у јуну, са процентом заступљености 12% у односу на укупан број саобраћајних незгода са настрадалим лицима.

⁸ На основу Извештаја о анализи стања безбедности саобраћаја у граду Пироту у периоду 2018-2022. год.

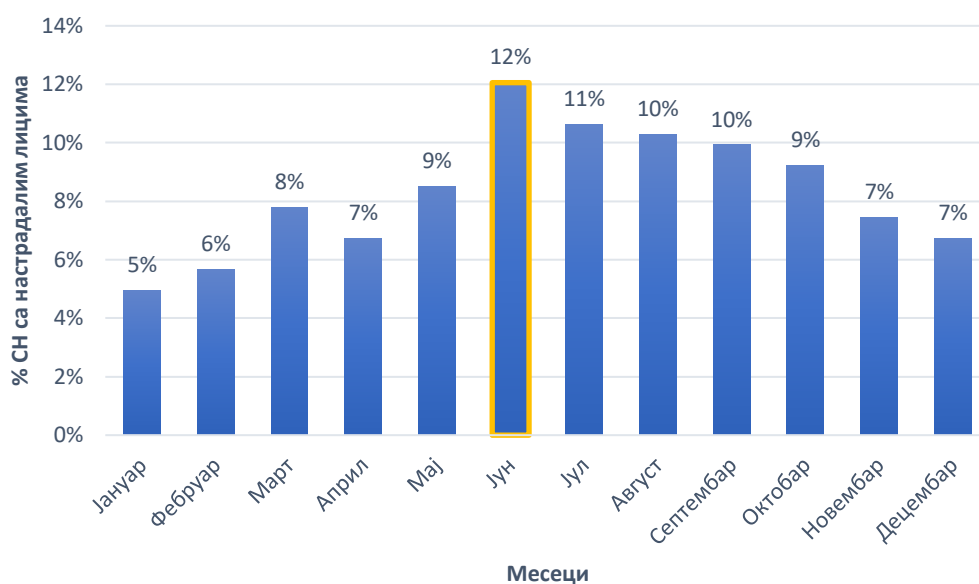


График 10. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према месецима у години, град Пирот, 2018-2022. година

Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима, према данима у седмици, показује да је највише саобраћајних незгода регистровано уторком, тачније, 17% свих саобраћајних незгода (График 11). У случају осталих дана у седмици, примећује се да је почетком и крајем седмице већи проценат заступљености саобраћајних незгода са настрадалим лицима, док је средином седмице мањи.

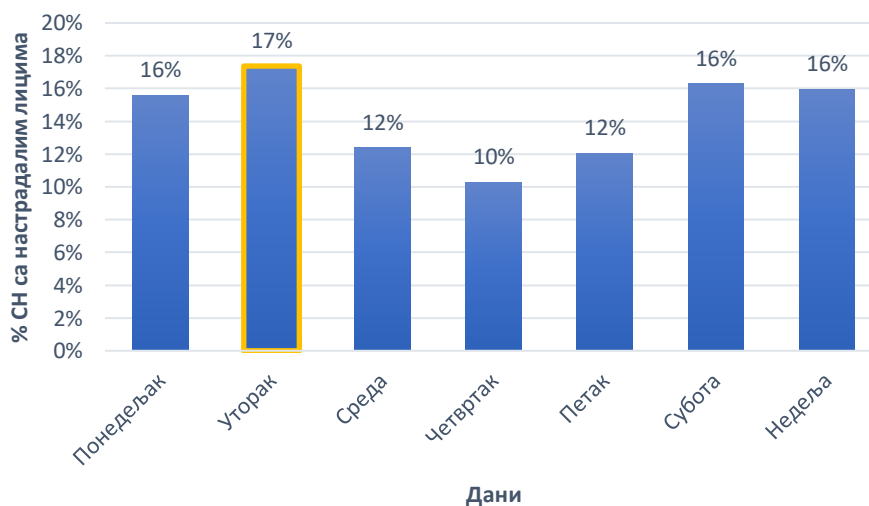


График 11. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према данима у недељи, град Пирот, 2018-2022. година

На основу расподеле саобраћајних незгода са настрадалим лицима, према часовима у току дана, може се закључити да је период од 13:00 до 15:59 часова, најмање безбедан период у току дана у ком је регистровано 20% од укупног броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима у периоду од 2018. до 2022. године (График 12).

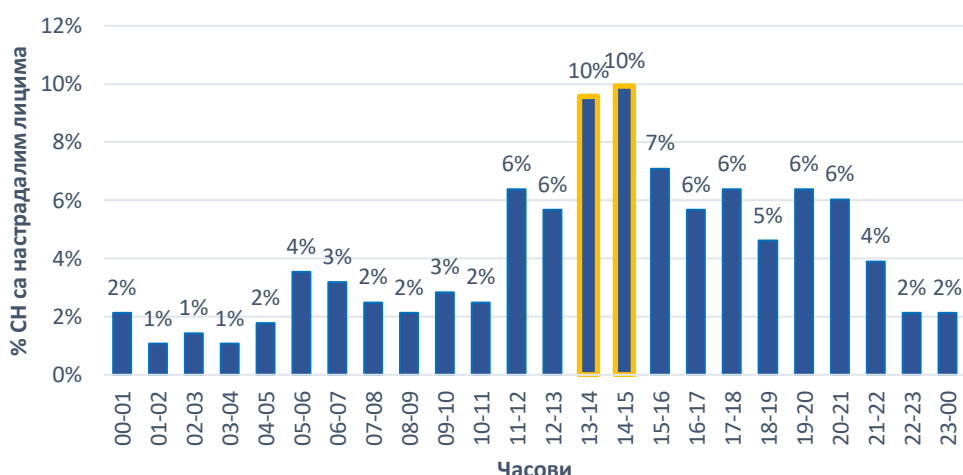


График 12. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према часовима у току дана, град Пирот, 2018-2022. година

1.3.2 Где се догађају саобраћајне незгоде?

Просторна анализа саобраћајних незгода за територију града Пирота урађена је за петогодишњи период, од 2018. до 2022. године. Анализирана је расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према тежини последица у зависности од тога да ли се саобраћајна незгода догодила у насељу или ван насеља, у односу на категорију пута, путне правце и врсту места на путној мрежи.

Код анализе просторне дистрибуције по категорији пута и путним правцима у обзир су узети само подаци о саобраћајним незгодама са настрадалим лицима за које је овај податак евидентиран, и у складу са бројем саобраћајних незгода са настрадалим лицима за које су били познати ови подаци, рачунате су расподеле саобраћајних незгода по категорији путева и путним правцима и врсти места на путној мрежи.

Територију Града Пирота чине 65 насељених места. Анализа ризика по насељеним местима може показати која насељена места се издвајају према вредностима ризика, што даље може послужити за детаљније одређивање величине проблема безбедности саобраћаја. У наставку је дат графички приказ вредности јавног (ЈПБН) и колективног (КПБН) ризика страдања по насељеним местима у Граду Пироту.

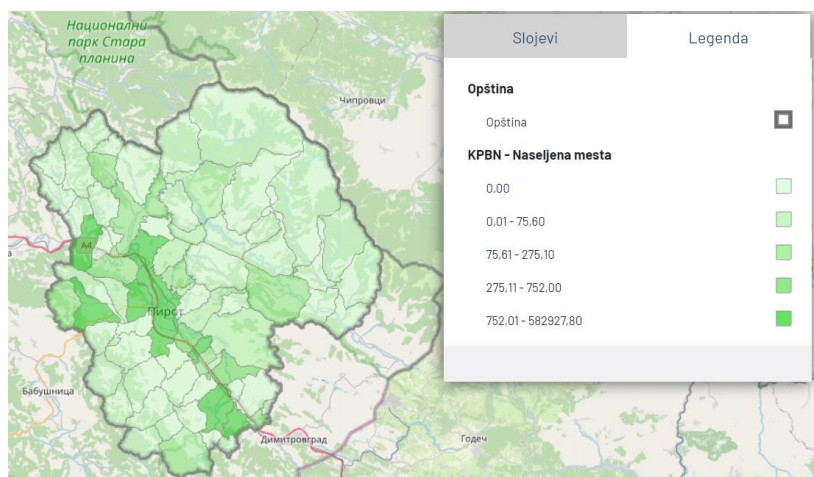
Јавни ризик је релативни (коначни) показатељ безбедности саобраћаја. Представља број погинулих лица у саобраћајним незгодама, најчешће у односу на 100.000 становника на посматраном подручју (могу се јавити варијације у зависности од величине посматране територије). Колективни ризик је, такође, релативни (коначни) показатељ безбедности саобраћаја који се најчешће користи за израчунавање и анализу ризика на путевима и деоницама путева.

На основу вредности јавног ризика страдања, односно вредности јавног пондерисаног броја настрадалих, извршено је рангирање насељених места у Пироту.

Према вредностима ЈПБН издвајају се насељена места: **Срећковац** (980,2)⁹, **Трњана** (795,8) и **Сопот** (509,6) као насељена места са високом вредношћу јавног ризика страдања у саобраћајним незгодама (**Error! Reference source not found.**).

Мапа 1. Јавни ризик страдања (ЈПБН) по насељеним местима на територији Града Пирота, 2022. година

Према вредностима колективног пондерисаног броја настрадалих (КПБН) издвајају се насељена места: **Срећковац** (4298,7)¹⁰, **Гњилан** (3289,9) и **Трњана** (1804,2). Колективни ризик страдања по насељеним местима приказан је на наредној мапи, као и легенда са класама ризика.



Мапа 2. Колективни ризик страдања (КПБН) по насељеним местима на територији града Пирота, 2022. година

⁹ У заградама су приказане вредности јавног ризика у односу на број становника, који је добијен на основу пондерисаног броја настрадалих лица на територији посматраног насељеног места – ЈПБН у граду Пироту.

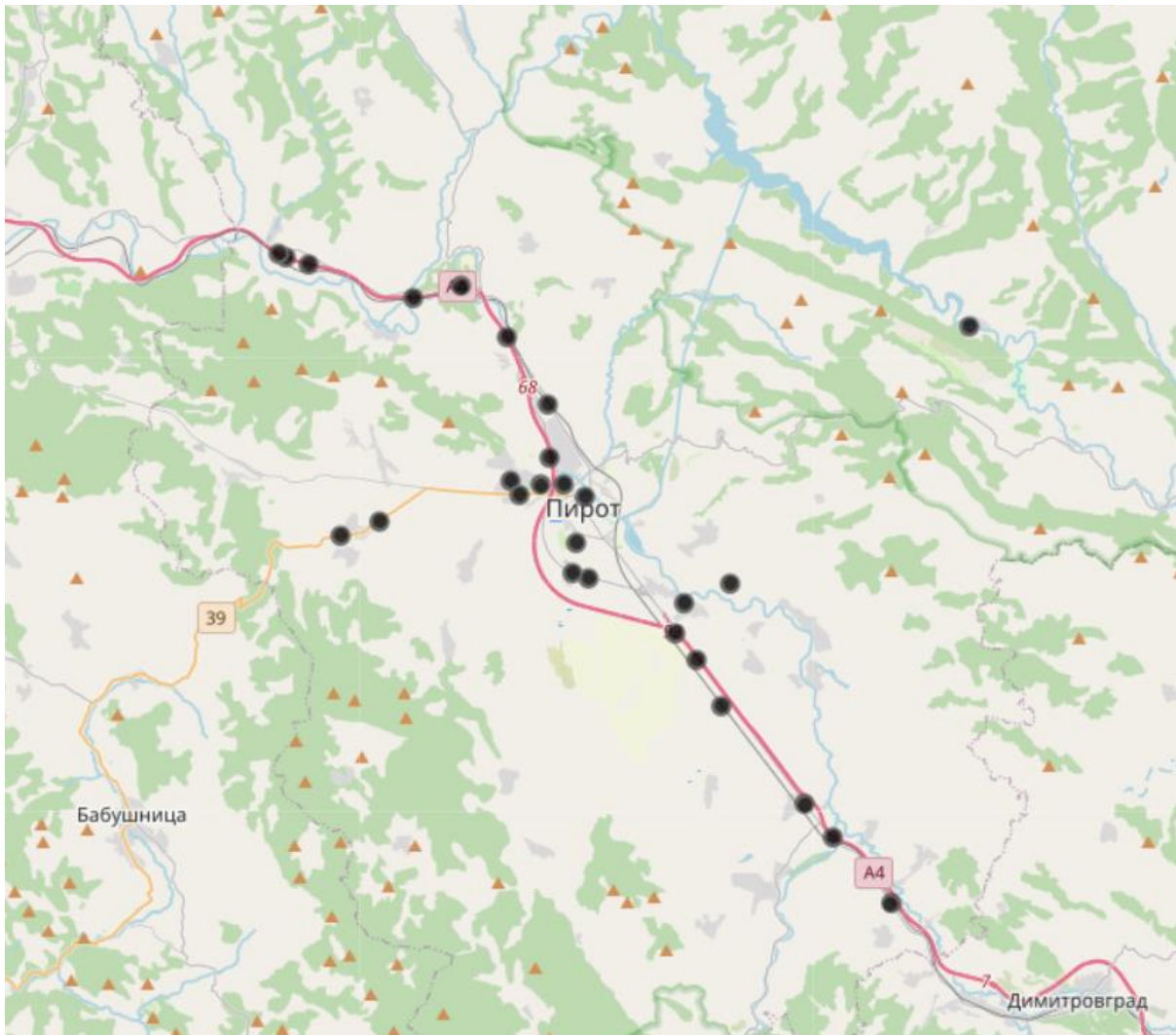
¹⁰ У заградама су приказане вредности колективног ризика у односу на дужину путне мреже, који је добијен на основу пондерисаног броја настрадалих лица на територији посматраног насељеног места – КПБН у граду Пироту.

Насељена места у којима је забележена висока вредност код оба посматрана ризика су **Срећковац и Трњана**.

У оквиру анализе просторне расподеле саобраћајних незгода са настрадалим лицима, изведен је закључак да је учесталост саобраћајних незгода са настрадалим лицима у насељу **70%** у односу на укупан број саобраћајних незгода са настрадалим лицима на територији града Пирота, док ван насеља учесталост узима проценат од **30%**.

С обзиром на тежину последица, посебна пажња је додељена саобраћајним незгодама са **погинулим** лицима које су се догодиле у посматраном временском периоду од 2018 до 2022. године.

На наредној слици представљен је ближи приказ просторне расподеле саобраћајних незгода са погинулим лицима, у посматраном временском периоду од 2018. до 2022. године.



Мапа 3. Просторна дистрибуција саобраћајних незгода са погинулим лицима у граду Пироту, 2018-2022. година, ближи приказ

1.3.3 Зашто и како се догађају саобраћајне незгоде?

Анализа саобраћајних незгода са настрадалим лицима према групама типова показала је да су најзаступљенији типови који припадају групи „СН са најмање два возила – скретање или прелазак“. Типови саобраћајних незгода из групе „СН са најмање два возила – скретање или прелазак“ чине 25% свих саобраћајних незгода са настрадалим лицима. Поред „СН са најмање два возила – скретање или прелазак“, значајно велики проценат заступљености има и група типова саобраћајних незгода са настрадалим лицима „СН са најмање два возила – без скретања“ (23%). Саобраћајне незгоде које припадају групама „СН са једним возилом“ и „СН са пешацима“ имале су проценат заступљености од по 21%, док је група типова „СН са паркираним возилима“ имала удео од 9%.

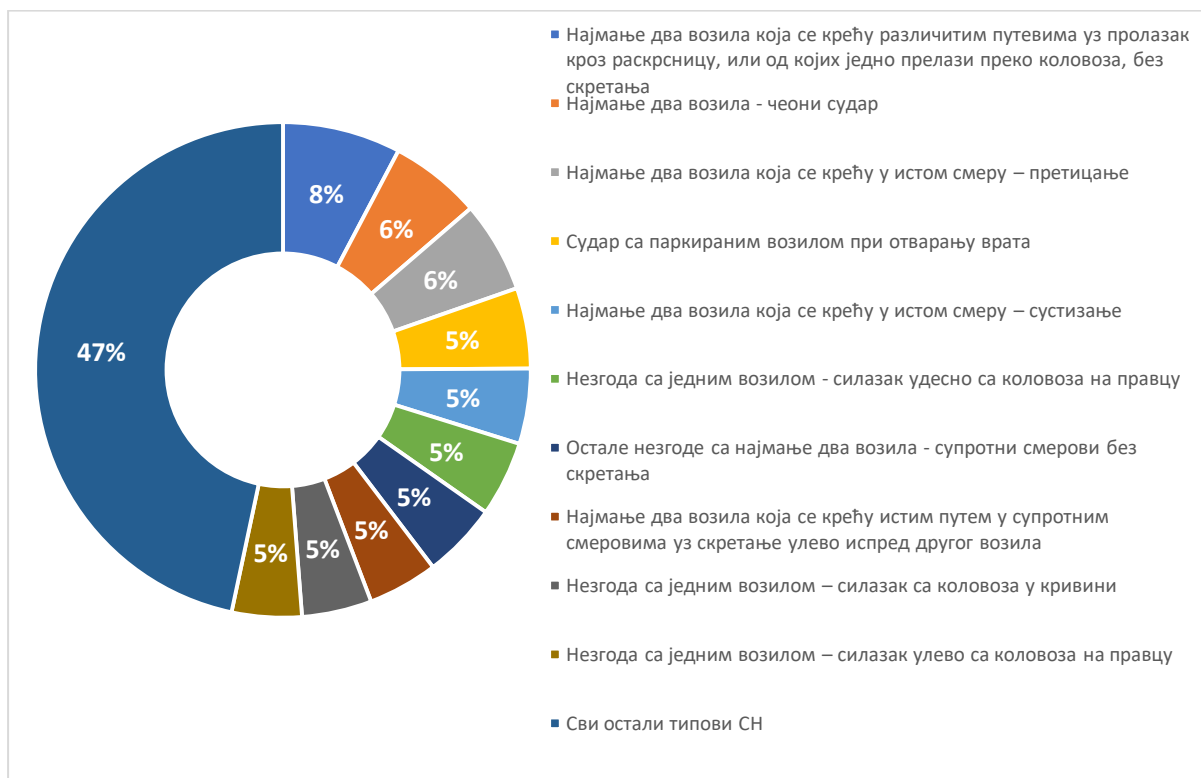


График 13. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према типовима саобраћајних незгода, Град Пирот, 2018-2022. година

Анализа показује да највише утицајних фактора који су допринели настанку саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи „**Предузимање непромишљених радњи од стране возача**“, односно у 34% саобраћајних незгода са настрадалим лицима препознат је утицајни фактор из поменуте групе (График 14). Утицајни фактори из групе „Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ препознати су у 32% саобраћајних незгода.



График 14. Расподела група утицајних фактора који су допринели настанку саобраћајних незгода са настрадалим лицима, град Пирот, 2018-2022. године

Најзаступљенији утицајни фактор у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима је фактор **„Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“**. Овај утицајни фактор опредељен је у чак 38% саобраћајних незгода са настрадалим лицима. Затим се, по заступљености опредељивања, издвајају утицајни фактори: **„Неуступање првенства пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја“** опредељен у 21% саобраћајних незгода са настрадалим лицима и **„Небезбедно одстојање или растојање између возила“** чији је утицај препознат у настанку 14% саобраћајних незгода са настрадалим лицима.

Квалитет прикупљених података о утицајним факторима представља кључни предуслов за ефикасну идентификацију проблема у систему безбедности саобраћаја који утичу на настанак саобраћајних незгода и усмеравање рада припадника саобраћајне полиције у спречавању настанка нових саобраћајних незгода. Од службеника саобраћајне полиције који раде на пословима вршења увиђаја саобраћајне незгоде у највећој мери зависи квалитет прикупљених података о саобраћајним незгодама.

Због тога је место и улога саобраћајне полиције у заштитном систему безбедности саобраћаја на локалном нивоу изузетно значајна јер управо они са аспекта безбедности саобраћаја најбоље познају проблематику подручја за који су задужени.

Важна напомена: Препознавање и евидентирање утицајних фактора из групе „утицај пута и путне околине“ у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима на територији града Пирота је на ниском нивоу. У поређењу са просеком у Републици Србији који износи око 4%, допринос пута настанку саобраћајних незгода у полицијској управи Пирот је у већој мери препознат и износи око 6% на годишњем нивоу.



Са друге стране, у полицијским управама: Ужице, Пожаревац, Смедерево и Зајечар, овај проценат износи око 15%. Примера ради у појединим државама Европе које имају квалитетније путеве од Републике Србије, попут Велике Британије, Немачке и Холандије, овај проценат износи преко 12%. На основу наведеног може се закључити да овај податак не осликава стварно стање када је реч о утицају пута на настанак саобраћајних незгода са настрадалим лицима у граду Пироту и да треба радити на квалитету прикупљања података након догађања саобраћајне незгоде од стране саобраћајне полиције.

1.4 Колико нас коштају саобраћајне незгоде?

Савремени приступ у исказивању величине проблема у области безбедности саобраћаја подразумева квантификацију проблема, односно свођење саобраћајних незгода и њихових последица на економске параметре, тј. трошкове који се исказују у новцу. Укупне друштвено – економске последице саобраћајних незгода представљају економску вредност свих директних и индиректних последица изазваних саобраћајним незгодама.

Пракса многих земаља у свету је да се ови трошкови прикажу као део, односно процентуални износ бруто домаћег производа. Према неким истраживањима, трошкови друмских саобраћајних незгода прелазе 3% бруто домаћег производа земље¹¹. Трошкови саобраћајних незгода састоје се из директних и индиректних трошкова.

Одређивање висине штете настале у саобраћајним незгодама представља процес који веома често подразумева различите приступе и поступке. У Републици Србији још увек није званично прихваћен (усвојен) модел за процену штете у саобраћајној незгоди. Сходно томе, за прорачун трошкова саобраћајних незгода у Пироту, коришћена је методологија Европске комисије за процену укупних друштвено-економских последица саобраћајних незгода, а која је усвојена и у Националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2023. до 2030. године.

Према овој 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 Пироту у 2022. години износили су 27.952.461 евра.

На основу модела прорачуна висине штете у оквиру Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије (2023-2030), израчунати су укупни трошкови саобраћајних незгода на територији града Пирота у односу на последице саобраћајних незгода које су се догодиле у периоду од 2018. до 2022. године (График 15).

¹¹ World Health Organization (WHO). 2021.

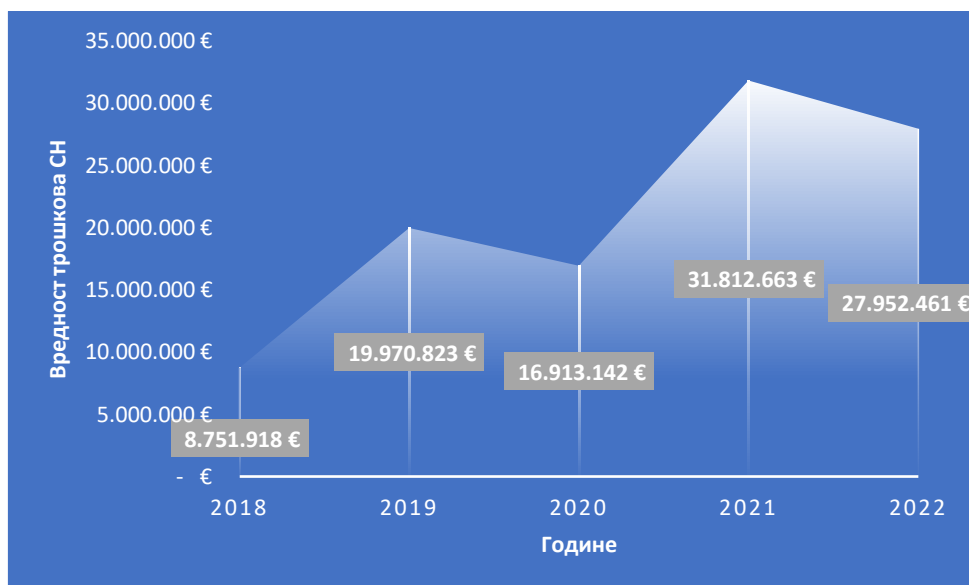
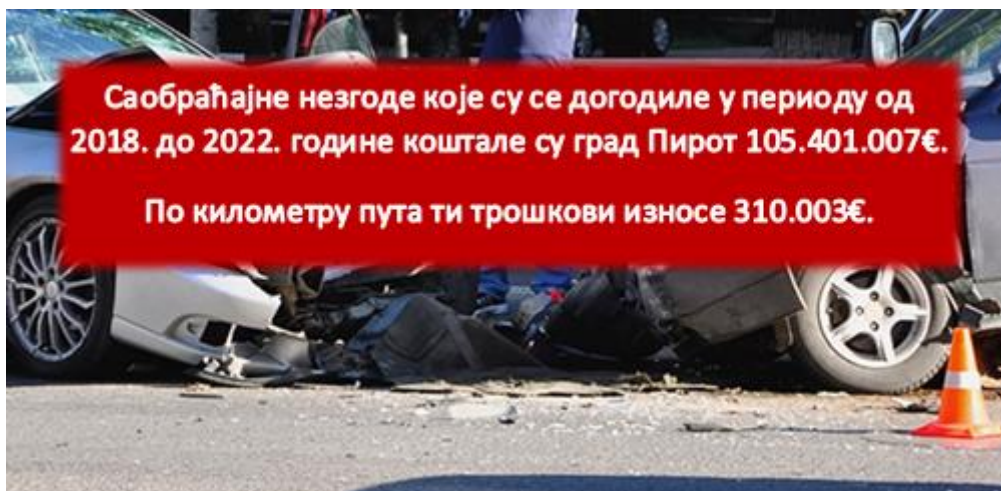


График 15. Процењени трошкови саобраћајних незгода у периоду од 2018. до 2022. године, на територији града Пирота, по моделу Европске комисије¹²

Тако, у граду Пироту укупни трошкови саобраћајних незгода у посматраном временском периоду износе 105.401.007€. Посматрано у односу на дужину путне мреже, ти трошкови износе 310.003€ по километру за посматрани временски период.



С обзиром да је циљ Стратегије да у 2027. години број погинулих лица у саобраћају буде смањен за 50%, у односу на 2017. годину, пратећи прогнозирани опадајући тренд за сваку годину било би спасено 8 живота, што одговара материјалним уштедама од најмање 26.191.272 евра.

¹² Handbook on the external costs of transport, Version 2019 – 1.1, European Commission, DG MOVE.



График 16. Процена броја погинулих и достизање циљева у погледу смањења броја погинулих и очекиване финансијске уштеде (у еврима)¹³

Као референтна вредност броја тешко повређених лица на годишњем нивоу усвојена је вредност из 2017. године, односно 24 тешко повређена лица. Применом Стратегије, смањиће се број лица који су задобили тешке телесне повреде за 40 и оствариће се уштеде од најмање 19.943.640 евра.



График 17. Процена броја тешко телесно повређених лица и достизање циљева у погледу смањења броја тешко телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима)

Када је реч о лако повређеним лицима, циљ који се на њих односи јесте да у 2027. години буде 50% мање лако повређених лица у односу на 2017. годину. Уколико се као референтна вредност посматра број лако повређених лица у 2017. години, смањено би се број лица која су лако повређена за 55 и оствариле уштеде од најмање 2.118.270 евра.

¹³ Трошкови за погинула, тешко и лако повређена лица добијени су на основу методологије Европске комисије за процену укупних друштвено-економских последица саобраћајних незгода

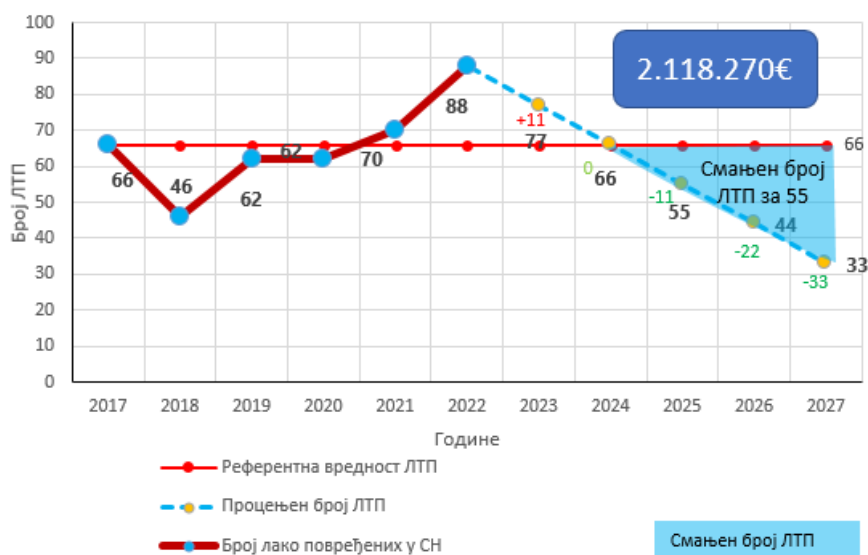


График 18. Процена броја лако телесно повређених лица и достизање циљева у погледу смањења броја лако телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима)

Уколико би град Пирот успоставио тренд смањења саобраћајних незгода и последица, пратио и достигао дефинисане циљеве по годинама, 2027. године би трошкови саобраћајних незгода износили 7.254.054 евра, а укупна уштеда због смањења свих последица саобраћајних незгода у посматраном периоду (2023-2027. година) би достигла 48.253.182 евра.



График 19. Процењени трошкови и уштеде на основу смањења свих последица саобраћајних незгода

Међу трошковима који се јављају у саобраћајним незгодама, трошкове негативног дејства незгода на животну средину можда је најтеже прецизно одредити. Губици који настају приликом угроженог екосистема нису занемарљива компонента укупних трошкова/ефеката саобраћајних незгода.

1.5 Утицај саобраћајних незгода на животну средину

Савремено друштво сусреће се са бројним и растућим изазовима када је реч о очувању животне средине. Борба за здраву и одрживу животну средину постала је императив и један од приоритета развојних агенди у земљама ЕУ, али и у Републици Србији.

Када је реч о саобраћајним незгодама, један од често занемарених аспеката је њихов негативан утицај на животну средину. Иако можда не очигледан, саобраћајне незгоде представљају и еколошки проблем. Утицај саобраћајних незгода на животну средину је вишеструк, тј. ефекти који настају након незгода могу негативно утицати на човека, биљни и животињски свет, односно на целокупан екосистем.

На пример, као последица саобраћајних незгода често се јавља истицање течности и гасова из возила, чиме се у животну средину емитују једињења која негативно делују на биљни и животињски свет (нпр. изливање нафте и њених деривата из возила).

Секундарни проблем представљају депоније возила оштећених у саобраћајним незгодама. Нису ретки случајеви да, уколико је возило значајно оштећено у незгоди, оно заврши на депонији, иако делови тог возила могу бити рециклирани. Овим се остварује додатан негативан ефекат на животну средину. Такође, као последица саобраћајних незгода јавља се и оштећење путне инфраструктуре, што са друге стране може захтевати значајне радове и поправке. Ангажман ресурса на поправке путне инфраструктуре може остварити негативан утицај на животну средину, с обзиром да уређаји који се употребљавају остварују потрошњу горива и емитују велику количину загађујућих материја у ваздух. Применом различитих технологија (ИТС-а), повећаном полицијском контролом, спровођењем кампања и др., може се утицати на смањење броја саобраћајних незгода, а самим тим и на смањење негативних ефеката незгода на животну средину.

Управо због овог проблема, Транспортна заједница¹⁴ је усвојила Стратегију за одрживу и паметну мобилност на Западном Балкану, која безбедност саобраћаја сврстава у стратешке циљеве ка остварењу визије *чистијег, безбеднијег, паметнијег, зеленијег, отпорнијег, конкурентнијег и одрживијег транспорта на Западном Балкану.*



¹⁴ Транспортна заједница је међународна организација у области мобилности и транспорта од 33 учесника – ЕУ и шест регионалних партнера из Западног Балкана (Албанија, Босна и Херцеговина, Северна Македонија, *Косово, Црна Гора, Србија). Организација је основана Уговором о оснивању Транспортне заједнице потписаним 9. октобра 2017. од стране свих партнера (Одлука Савета (ЕУ) 2019/392). Уговор између Транспортне заједнице и Републике Србије потписан је у Трсту 12.07.2017. године, а Председник Републике, донео је Указ о проглашењу Закона о потврђивању Уговора о оснивању Транспортне заједнице, 24. новембра 2017. године.

*Овај назив је без прејудуцирања статуса и у складу је са Резолуцијом Савета безбедности Уједињених нација 1244 и мишљењем Међународног суда правде о декларацији о независности Косова.



Република Србија, као земља кандидат за чланство у ЕУ, обезбеђује законодавни оквир за спровођење политика које подржавају ову визију, док је на градовима и општинама да обезбеде имплементацију политика.

1.6 Зашто Стратегија?

У безбедности саобраћаја, као и у другим областима на пример, економији и привреди, најбољи начин за стварање услова за ефикасно достизање циљева је постојање и доследно спровођење одговарајућих стратешких докумената, као што су стратегије, политике, акциони планови и сл. Доследно спровођење ових докумената обезбеђује политички прихватљив, стручан и фокусиран утицај на најзначајније елементе саобраћајног система. Кључ успеха предложених мера који води ка безбедном и одрживом саобраћају представља, управо, успостављање заштитног система и добре сарадње између појединих елемената у систему. Многе земље у свету су препознале овај значај и још на почетку прве деценије акција за безбедност саобраћаја развиле своја стратешка документа.

Управо се та пракса пренела на локални ниво, односно ниво градова и општина, чиме су се створили услови за децентрализовано управљање безбедношћу саобраћаја. Без квалитетних и релевантних података није могуће пратити остваривање стратешких циљева и указивати на напредак или на проблеме због којих напредак изостаје. Индикатори успешности исказани су подацима, дакле, без података се не може управљати безбедношћу саобраћаја.

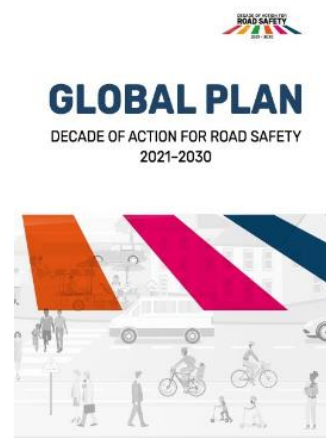
Како би се олакшало коришћење расположивих података пожељно је да сви подаци који се користе у процесу унапређења безбедности саобраћаја буду дигитализовани и ускладиштени на једном месту, односно, у јединственој централној бази података тзв. интегрисаној бази података о обележјима безбедности саобраћаја. Локална база података о обележјима безбедности саобраћаја је основни алат у процесу доношења одлука који се користи и за праћење стања и трендова у области безбедности саобраћаја.

Практично, подаци су полазна основа за раду у безбедности саобраћаја и са подацима се овај рад завршава. Основни циљ Стратегије је смањење броја погинулих, теже и лакше повређених лица за 50% у 2026. години, у односу на 2017. годину, и Визија „0“ када је реч о погинулој и тешко повређеној деци у саобраћају.

2 Приступ безбедног система

У Глобалном плану УН за деценију акције за безбедност саобраћаја 2021-2030, који заправо представља смернице за примену Деценије акције и њених циљева, у периоду од 2021. до 2030. године, позивају се владе свих земаља и партнери у безбедности саобраћаја да примене интегрисани приступ Безбедног система и на тај начин смање број погинулих и повређених у саобраћају на путевима, за 50%.

Паралелно са напорима Уједињених нација, Светске здравствене организације и других институција и организација, на глобалном нивоу, и Европска унија такође позива своје државе-чланице да дају допринос у спровођењу приступа Безбедног система, на нивоу ЕУ. Смањење броја погинулих и повређених, за 50%, у периоду од 2021. до 2030. године, представљао би тако правац којим треба ићи у циљу остварења „Визије 0“. С тим у вези, најважнији циљеви би били следећи¹⁵: 1) унапређено образовање и обука учесника у саобраћају, 2) боља примена законских мера, 3) безбеднија инфраструктура, 4) безбеднија возила, 5) промоција коришћења нових технологија, 6) унапређење рада служби надлежних за хитну медицинску помоћ и збрињавање повређених у саобраћајним незгодама, и 7) заштита најрањивијих учесника у саобраћају.



У Глобалном плану истиче се важност приступа Безбедног система и он представља срж Деценије акције, па је из тог разлога неопходно да се он примењује у наредном периоду, кроз активности које имају за циљ да учине саобраћај, односно интеракцију између људи, возила и пута, што је могуће безбеднијим, чиме ће се аутоматски обезбедити услови за смањење саобраћајних незгода и њихових последица.

Приступ Безбедног система заснива се на четири начела, и то:

- 1) људи праве грешке, јер једноставно нису савршени, и грешке које чине су управо резултат тих ограничења,
- 2) људско тело је подложно повредама, јер није изграђено тако да издржи ударне силе изнад одређених граница,
- 3) одговорност за настанак саобраћајне незгоде не може бити само на возачу или другом учеснику у саобраћају, већ се одговорност расподељује на све носиоце активности који учествују у систему безбедности саобраћаја,
- 4) с обзиром да се страдање у саобраћајним незгодама може предвидети и спречити, те да стога фаталне или тешке повреде не могу бити прихватљиве, сви елементи система морају бити ојачани (не само појединачно, већ и као целина), ради постизања свеукупних, бољих резултата у безбедности саобраћаја.

¹⁵ Оквир политике безбедности саобраћаја ЕУ за период 2021-2030: Наредни кораци ка „Визији 0“ (енгл. Road Safety Policy Framework 2021-2030: Next steps towards “Vision Zero”)



Слика 1. Шема приступа „безбедног система“

Управо на овим начелима Безбедног система засниваће се све активности које ће се предузимати у оквиру Деценије акције за безбедност саобраћаја до 2030. године, као и других иницијатива, било глобалних, националних или локалних, за унапређење безбедности саобраћаја.



Слика 2. Логотип Деценије акције за безбедност саобраћаја, 2021-2030

Конкретне активности у оквиру приступа Безбедног система обухватаће 6 области за рад на унапређењу безбедности саобраћаја. Те области су практично исте као и стубови дефинисани у Глобалном плану УН за Деценију акције за безбедност саобраћаја, 2011-2020, с тим што је безбедном систему придодата компонента *Безбедне брзине*, имајући у виду значај који ова компонента има за безбедност саобраћаја. Активности на унапређењу саобраћаја ће, дакле, превасходно бити фокусиране на следеће области:

- Управљање безбедношћу саобраћаја,
- Безбедни путеви и заштитни појас поред пута,
- Безбедна возила,
- Безбедне брзине,
- Безбедни учесници у саобраћају,
- Активности после незгоде.



За сваку од ових области, Глобални план нуди низ мера и активности које могу наћи своју примену, кроз акционе планове за спровођење стратегија безбедности саобраћаја, и све земље се позивају да то и чине, без обзира на достигнути ниво безбедности саобраћаја. Уз то, приступ безбедног система садржан је и у одрживим циљевима развоја Уједињених нација¹⁶ који представљају нове могућности за акцију и постизање бољих резултата у безбедности саобраћаја. У циљу 11.2 наводи се следеће: „До 2030. године, обезбедити **приступ безбедним, приступачним, доступним и одрживим саобраћајним системима** за све, унапређењем безбедности саобраћаја, посебно проширивањем јавног превоза путника, узимајући посебно у обзир потребе оних који се налазе у рањивим ситуацијама, жена, деце, особа са инвалидитетом и старијих особа“. Такође, у извештају Међународног форума за транспорт¹⁷, истиче се потреба да „све земље, без обзира на њихов ниво перформанси безбедности саобраћаја, почну да примењују **приступ Безбедног система** у области безбедности саобраћаја“.

2.1 Правни, стратешки и плански оквир

2.1.1 Правни оквир

Општи друштвени значај који безбедност саобраћаја има за целокупни развој друштвене заједнице, препознат је и укључен у одредбе најважнијих правних докумената који су на снази у Републици Србији, попут Устава, закона и подзаконских аката, као и међународних иницијатива и најбољих пракси које се примењују у области безбедности саобраћаја. На тај начин је креиран својеврстан правни оквир, који се подједнако примењује у области управљања безбедношћу саобраћаја и његовог унапређења.

Најважније одлуке из области саобраћаја за град Пирот:

- 1) *Одлука о техничком регулисању саобраћаја на територији општине Пирот („Службени лист града Ниша“; број 74/2012).* Овом Одлуком регулишу се питања техничког регулисања саобраћаја на општинским путевима и улицама у населјеним местима на територији општине Пирот и уређују друга питања од значаја за несметано и безбедно одвијање саобраћаја на територији општине Пирот. Донете су саобраћајно техничке мере, као што су ограничење брзине кретања возила, зона школе, пешачка зона, зона успорења саобраћаја, одредбе у вези са паркирањем, кретање теретних возила, итд.;
- 2) *Нацртом Одлуке Скупштине града Пирота, формиран је буџетски фонд за организацију саобраћаја и саобраћајну инфраструктуру и у те сврхе предвиђена су средства у износу од 320.023.000,00 динара;*
- 3) *Одлука о изменама и допунама Одлуке о образовању Савета за безбедност саобраћаја града Пирота (2021) у оквиру које је измењен састав Савета за безбедност саобраћаја града Пирота;*
- 4) *У оквиру Одлуке о категоризацији општинских путева и улица (2018) извршена је категоризација општинских путева и улица на територији града Пирота;*

¹⁶ UN Sustainable Development Goals, 2015, <https://sustainabledevelopment.un.org>

¹⁷ Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach, ITF, 2008



- 5) *Одлука о некатегорисаним путевима и улицама на територији града Пирота (2017)* - Овом одлуком уређује се и обезбеђује коришћење, управљање, заштита, одржавање, изградња, реконструкција и финансирање некатегорисаних путева, инспекцијски надзор, казнене одредбе, као и друга питања од значаја за некатегорисане путевима на територији града Пирота;
- 6) *Одлука о општинским путевима и улицама на територији града Пирота (2019)* - Овом Одлуком уређује се начин управљања, заштита, одржавање и финансирање општинских путева и улица, техничко регулисање саобраћаја, инспекцијски надзор, казнене одредбе, као и друга питања од значаја за општинске путеве и улице на територији града Пирота;
- 7) *Одлука о одређивању аутобуских стајалишта која се могу користити у линијском превозу путника на територији општине Пирот (2005)* - Овом Одлуком одређују се аутобуска стајалишта која се користе у линијском превозу путника, постављање и одржавање аутобуских стајалишта и услови експлоатације;
- 8) *Одлука о јавним паркиралиштима (2017)* - Овом Одлуком уређују се услови и начин организовања послова у обављању комуналне делатности управљање јавним паркиралиштима (управљање, одржавање и услови коришћења) на територији града Пирота као и уклањање и одвожење до места чувања возила паркираних супротно прописима о безбедности саобраћаја и одредбама ове одлуке;
- 9) *Одлука о ауто-такси превозу на територији града Пирота (2016);*
- 10) *Одлука о линијском превозу путника у градском и приградском саобраћају на територији општине Пирот (2016);*
- 11) *Одлука о правцу пружања државних путева кроз насељена места на територији града Пирота (2016).*

Израда, усвајање и доследна примена стратешких докумената (у које спадају национална и локална стратегија и акциони план за спровођење стратегије, политике и друга повезана документа) представљају полазну основу за ефикасно и делотворно управљање и постизање циљева, у било којој области деловања или активности, укључујући и безбедност саобраћаја. Уважавање значаја безбедности саобраћаја указује на комплексност проблематике безбедности саобраћаја, која захтева мултидисциплинарни стратешки приступ, уз системско и дугорочно деловање. Стратешки документи су, на крају, одраз и политичке и сваке друге воље да се реализују дефинисани циљеви који су предмет тих стратешких докумената. Другим речима, у случају јачања система безбедности саобраћаја града Пирота, препознавање значаја безбедности саобраћаја, не само од стране стручних, већ и политичких структура, као и целокупне јавности, може значајно допринети успостављању повољног амбијента и опште подршке за олакшано и убрзано предузимање иницијалних корака и напора ка унапређењу стања безбедности саобраћаја.



2.1.2 Стратешки оквир

За успешно и делотворно управљање безбедношћу саобраћајем неопходно је планирање и системско деловање, односно примена мера и активности заснованих на стратешким документима. Најважнији такав стратешки документ је стратегија безбедности саобраћаја са пратећим акционим планом, на националном нивоу, а такође и стратегије и акциони планови на локалном нивоу, за чију израду и предлог је задужен локални савет за безбедност саобраћаја.

Стратегије на нивоу града Пирота:

- **Стратегија безбедности саобраћаја Града Пирота за период од 2018. до 2023. године**

Град Пирот је препознао значај израде стратегије и ангажовао фирму „ХАРМОНИЈА ПРОЈЕКТ“ д.о.о. из Ваљева за потребе израде анализе стања безбедности саобраћаја на територији града Пирота. Анализа система безбедности саобраћаја је један од најважнијих корака које треба направити у процесу израде стратегије безбедности саобраћаја. Таквом анализом сагледава се постојеће стање безбедности саобраћаја на конкретној територији и идентификују постојећи проблеми безбедности саобраћаја које треба решити, да би се могло постићи жељено стање. Жељено стање се дефинише параметрима и циљевима које треба достићи.

Од постојећег до жељеног стања стиже се применом планираног, стратешког управљања безбедношћу саобраћаја, заједничким, координисаним деловањем и сарадњом свих заинтересованих страна и субјеката безбедности саобраћаја, међу којима постоји и добра комуникација, размена података и информација, и други предуслови за ефикасну и делотворну примену управљачких мера.

Имајући у виду напред наведено, израђена **Стратегија безбедности саобраћаја** дала је преглед стања безбедности саобраћаја на територији града Пирота, кроз следећа поглавља:

- ✚ *Искуства развијених земаља у управљању безбедношћу саобраћаја,*
- ✚ *Преглед стратешких докумената на глобалном, регионалном и националном нивоу,*
- ✚ *Најзначајнији елементи постојећег стања заштитног система,*
- ✚ *Опште карактеристике града Пирота,*
- ✚ *Анализа саобраћајних незгода на територији града Пирота,*
- ✚ *Визија, мисија и циљеви Стратегије безбедности саобраћаја,*
- ✚ *Кључне области рада са предлогом мера за достизање циља,*
- ✚ *Носиоци активности,*
- ✚ *Финансирање безбедности саобраћаја на територији града Пирота,*
- ✚ *SWOT анализа система безбедности саобраћаја на територији града Пирота.*

У оквиру анализе саобраћајних незгода извршена је временска и просторна расподела саобраћајних незгода, структура настрадалих лица по категоријама учешћа и старости



лица, анализа јавног ризика страдања, анализа директних и индиректних трошкова саобраћајних незгода и анализа индикатора понашања учесника у саобраћају за ПУ Пирот.

2.1.3 Плански оквир

Од планских докумената, важно је истаћи:

- *Просторни план Града Пирота* у коме су дати детаљи у вези са:
 - принципима и пропозицијама просторног развоја саобраћаја, инфраструктурних система и комуналне инфраструктуре и повезивања са регионалном инфраструктурном мрежом,
 - саобраћајем и саобраћајном инфраструктуром (реферална карта),
 - правилима изградње инфраструктуре,
 - правилима изградње саобраћајница, итд.
- *План генералне регулације „Пирот-центар“* - Планом се дефинише дугорочна концепција организације, уређења и заштите планског подручја, за период до 2024. године и стварају се услови, између осталог и за заокруживање основне саобраћајне матрице града и усмеравање теретног саобраћаја ка привредној зони без ремећења градског језгра и зона становања.

2.2 Субјекти у области безбедности саобраћаја

За успешно управљање безбедношћу саобраћаја, од посебног значаја су институционални капацитети, без којих није могуће спроводити мере и активности које за циљ имају ефикасно и делотворно управљање безбедношћу саобраћаја, као и његово унапређење. Институционални капацитети се успостављају подједнако на националном и локалном нивоу, а да би њихово функционисање довело до повољних резултата, потребно је да постоје адекватне процедуре, координација и сарадња, као и комуникација међу надлежним субјектима.

Република Србија је крајем 2009. године усвојила Закон о безбедности саобраћаја на путевима, којим је дефинисана обавеза успостављања нових институција и тела, односно субјеката безбедности саобраћаја, како на националном, тако и на нивоу локалних самоуправа. Законом је формирана Агенција за безбедност саобраћаја, а омогућен је правни основ за формирање Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на националном нивоу и локалних савета за безбедност саобраћаја (тела за координацију послова безбедности саобраћаја на нивоу локалних самоуправа). Тиме је створена основа за успостављање система за управљање безбедношћу саобраћаја која подразумева заједничко деловање организационих јединица различитих институција и организација како на националном, тако и на локалном нивоу. Улогу у систему безбедности саобраћаја имају и надлежна министарства – Министарство унутрашњих послова, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Министарство здравља, Министарство просвете, науке и технолошког развоја, Министарство трговине, туризма и телекомуникација, Министарство правде, Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања и Министарство финансија.



То су уједно министарства која учествују у раду Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима и која својим радом утичу и на стварање услова за развој и унапређење система безбедности саобраћаја на локалу.

Тело за координацију безбедности саобраћаја надлежно је за доношење политичких и стратешких одлука у области безбедности саобраћаја на путевима, у циљу обезбеђивања координисаног деловања субјеката надлежних за безбедност саобраћаја, на националном нивоу. Задатак овог Тела је да прати, усмерава и координише активности чији је циљ смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица у Републици Србији, да предлаже и прати спровођење Националне стратегије безбедности саобраћаја на путевима и акционог плана за спровођење стратегије безбедности саобраћаја, итд.

Агенција за безбедност саобраћаја је основана од стране Владе Републике Србије и представља извршни орган у области безбедности саобраћаја. Обавља стручне, регулаторне и развојне послове безбедности саобраћаја, врши повезивање и координацију субјеката од значаја за безбедност саобраћаја, итд.

По угледу на национални ниво, локалне самоуправе би требало да уређују систем безбедности саобраћаја на својој територији. Савети за безбедност саобраћаја на локалном нивоу омогућују подршку у управљању безбедношћу саобраћаја, уз координацију и заједничко деловање свих служби, институција и организација који имају своју дефинисану улогу у систему безбедности саобраћаја. Задаци и одговорности Савета ближе су дефинисани у *Правилнику о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник РС", број 8/20)*.

Важну улогу у овом систему има управљач пута. На националном нивоу, управљач државног пута је Јавно предузеће „Путеви Србије“. На основу члана 72. Закона о путевима, управљач државног пута је делом надлежан за управљање путевима на проласку државних путева кроз насеље (у смислу одржавања коловозне конструкције, саобраћајне сигнализације на државном путу, осим уређаја за давање светлосних саобраћајних знакова и туристичке сигнализације). Део надлежности законом је додељен управљачу пута на нивоу локалне самоуправе, а односи се на додатне елементе, објекте и опрему државног пута (тротоар, раскрснице за потребе насеља, просторе за паркирање, јавну расвета, светлосну и другу сигнализацију за потребе насеља, бицикличке стазе, пешачке стазе и сл.). Имајући у виду подељену надлежност над управљањем државним путевима у проласку кроз насеље, императив је да постоји уска сарадња између ова два нивоа управљача пута.

На нивоу локалне самоуправе управљач пута је орган јединице локалне самоуправе, који делатност управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима може да повери јавном предузећу, односно друштву капитала или предузетнику (члан 10. Закона о путевима, „Сл. гласник РС“, бр. 41/18, 95/18 – др. закон). Град Пирот је послове управљача пута поверио Јавном предузећу за планирање и уређивање грађевинског земљишта „Пирот“.



Улога овог јавног предузећа, као управљача пута, огледа се пре свега у примени прописа, а нарочито Закона о путевима, Закона о безбедности саобраћаја на путевима, Закона о планирању и изградњи и пратећих подзаконских аката којима се уређује област управљања путном инфраструктуром укључујући и безбедност саобраћаја. Јавно предузеће усваја годишњи Програм уређивања грађевинског земљишта, који представља кључни оперативни документ за инвестиције и финансирање радова у сектору путева и саобраћаја укључујући и безбедност саобраћаја (планирање развоја и извођење радова на пројектовању, изградњи и одржавању саобраћајне инфраструктуре).

2.2.1 Институционални капацитети Града Пирота

Најзначајнији субјекти, односно носиоци активности у систему безбедности саобраћаја на територији Града Пирота обухватају, али нису ограничени на, следеће субјекте:

- ✚ Скупштина града Пирота,
- ✚ Градоначелник града Пирота,
- ✚ Градско веће града Пирота,
- ✚ Савет за безбедност саобраћаја града Пирота,
- ✚ Градска управа града Пирота (Одељење за урбанизам, стамбено-комуналне послове, грађевинарство и инспекцијске послове),
- ✚ Управљач пута на територији града Пирота – Јавно предузеће за планирање и уређивање грађевинског земљишта „Пирот“,
- ✚ Саобраћајна полиција (ПУ Пирот),
- ✚ Ватрогасна јединица, хитна помоћ, дом здравља на територији града Пирота,
- ✚ Установе образовања и васпитања на територији града Пирота,
- ✚ Правна лица за вршење техничких прегледа на територији града Пирота,
- ✚ Транспортне компаније,
- ✚ Невладине организације и удружења грађана,
- ✚ Средства јавног информисања, итд.

Надлежности **Града Пирота** утврђене су у члану 14. Статута града Пирота у складу са Уставом и законом, тако да Град, преко својих органа, између осталих активности:

- 1) доноси статут, буџет и завршни рачун, просторни и урбанистички план и план развоја Града, као и стратешке планове и програме локалног економског развоја;
- 2) уређује и обезбеђује обављање и развој комуналних делатности, локални превоз, коришћење грађевинског земљишта и пословног простора;
- 3) стара се о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу некатегорисаних и општинских путева, као и улица и других јавних објеката од значаја за Град итд.

Скупштина Града Пирота

Скупштина града је највиши орган Града који врши основне функције локалне власти, утврђене Уставом, законом и овим статутом. Надлежност Скупштине, у складу са законом, између осталог, је да:



- 1) доноси Статут града и Пословник Скупштине града,
- 2) доноси буџет и усваја завршни рачун Града,
- 3) доноси план развоја Града, планске документе јавних политика, средњорочне планове и друге планске документе, у складу са законом;
- 4) доноси просторни и урбанистички план Града итд.

Скупштини града се, најмање два пута годишње, подноси Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима, од стране локалног савета за координацију послова безбедности саобраћаја.

Градоначелник Града Пирота

На основу Статута Града Пирота, градоначелник је извршни орган Града који заступа и представља Град Пирот. Има широк спектар надлежности, као и веома значајну улогу у безбедности саобраћаја с обзиром да је без његове сагласности и јавне подршке веома тешко предузети важне мере за побољшање нивоа безбедности саобраћаја. Уз то, у ресор градоначелника спадају и Градска управа и финансије, односно изворни приходи локалне самоуправе и буџет Града Пирота, па је тако градоначелник наредбодавац за извршење буџета, односно располаже буџетом Града Пирота, води рачуна и управља приходима и расходима града. Такође је одговоран за законитост рада Градског већа.

У области безбедности саобраћаја, Градоначелник такође потписује и контролише уговорене обавезе и стратешке документе, анализира постигнуте резултате, постојеће проблеме и извештаје о предузетим мерама и активностима на унапређењу безбедности саобраћаја.

Градско веће Града Пирота

Градско веће града Пирота је такође извршни орган и, између осталих својих многобројних надлежности, образује Савет за безбедност саобраћаја, именује председника и чланове и најмање два пута годишње подноси Скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на територији Града, који је дужно да учини доступним јавности.

Савет за безбедност саобраћаја Града Пирота

Одлуком Градског већа града Пирота, 2019. године формиран је Савет за безбедност саобраћаја града Пирота.

Савет за безбедност саобраћаја града Пирота има следеће обавезе:

- 1) Предлаже стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на територији града Пирота у складу са Националном стратегијом и Националним планом Републике Србије,
- 2) Предлаже Градском већу Годишњи програм расподеле новчаних средстава намењених за финансирање унапређења безбедности саобраћаја,
- 3) Припрема Извештај о стању безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама најмање двапут годишње за потребе Градског већа.



Поред тога, Савет обавља и следеће послове: разматра питања из области безбедности саобраћаја, предлаже мере за унапређење безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама, даје мишљење о предлозима одлука и другим актима којима се уређује безбедност саобраћаја, сарађује са републичким, регионалним и локалним телима та безбедност саобраћаја, остварује и подстиче координацију и сарадњу локалних органа и других субјеката у безбедности саобраћаја, даје мишљење о предлогу Плана техничког регулисања саобраћаја града Пирота, организује и подстиче активност на саобраћајном васпитању и образовању грађана, врши и друге послове од интереса за безбедност саобраћаја на путевима.

Градска управа града Пирота (Одељење за урбанизам, стамбено-комуналне послове, грађевинарство и инспекцијске послове)

Градска управа обавља управне послове у оквиру права и дужности Града и одређене стручне и административно-техничке послове за потребе Скупштине града, градоначелника и Градског већа. Градска управа састоји се од неколико унутрашњих организационих јединица (одељења и служби).

Од значаја за питања безбедности саобраћаја, значајна су следеће организационе јединице:

- **Одељење за општу управу:** надлежно за припрему прописа и других аката из области локалне самоуправе, обавља послове прикупљања и управљања геопросторним подацима (Географски Информациони Систем – ГИС), и др.
- **Одељење за урбанизам, стамбено-комуналне послове, грађевинарство и инспекцијске послове:** врши послове који се односе на: просторно и урбанистичко планирање, доношење просторног плана Града, генералног урбанистичког плана, планова генералне регулације и планова детаљне регулације; издавање грађевинских дозвола за одређене објекте; **врши одржавање** комуналног и другог законом уређеног реда од значаја за комуналну делатност, **улица, општинских и некатегорисаних путева; саобраћајних ознака и сигнализације, паркирања, превоза путника у градском и приградском, односно локалном саобраћају, такси превоза, врши надзор у јавном градском, приградском и другом локалном саобраћају, у складу са законом и прописима органа Града,** контрола градског и приградског превоза путника, ванлинијског превоза путника, превоза за сопствене потребе и ауто-такси превоза, паркирања, као и надзор над државним путевима који пролазе кроз насеља на територији Града, општинским путевима и некатегорисаним путевима и улицама у делу стања, одржавања, реконструкције, заштити, изградњи путева и објеката на њима, контролу над исправношћу хоризонталне и вертикалне сигнализације на путевима и улицама, итд.

Од јавних предузећа која у делокругу рада имају саобраћај и безбедност саобраћаја, треба поменути:



Јавно предузеће за планирање и уређивање грађевинског земљишта „Пирот“ (управљач пута на територији града Пирота)¹⁸

Послови управљача пута односе на: издавање услова за израду техничке документације за изградњу и реконструкцију саобраћајног прикључка на јавни пут и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова; издавање услова за израду техничке документације, односно за постављање линијског инфраструктурног објекта на јавном путу и заштитном појасу јавног пута (железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура и др.) и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова; издавање сагласности за одржавање спортске и друге приредбе на јавном путу; издавање дозволе за обављање ванредног превоза на јавном путу; издавање дозволе за прекомерно коришћење јавног пута; издавање одобрења за постављање рекламних табли и паноа, издавање одобрења за постављање уређаја за обавештавање или оглашавање на јавном путу; издавање сагласности за преусмеравање саобраћаја на јавни пут у случају обављања радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавног пута.

Важна улога Јавног предузећа за уређивање грађевинског земљишта у Пироту огледа се у доношењу Програма уређивања грађевинског земљишта, документа помоћу ког се на оперативном нивоу обезбеђује финансирање активности и мера и у области безбедности саобраћаја са аспекта путне инфраструктуре и коришћења земљишта. Између осталог, ту спадају радови на планирању (израда планских докумената), пројектовању, изградњи и одржавању путне инфраструктуре и саобраћајних површина (коловоза, пешачких и бициклистичких стаза). У периоду важења Стратегије безбедности саобраћаја, Програм би требало да прати, односно подржава мере и активности које су предвиђене Акционим планом безбедности саобраћаја на путевима. Овде је важно истаћи улогу Савета за безбедност саобраћаја и сарадњу са управљачем пута – Јавним предузећем за уређивање грађевинског земљишта како би се на адекватан начин препознале приоритетне мере које би допринеле решавању кључних проблема безбедности саобраћаја у Пироту. Савет би требало да прати спровођење Програма у домену активности које се односе на област саобраћаја. Пожељно је да Савет буде информисан о резултатима и кључним показатељима спроведених активности, како би пружио подршку у спровођењу приоритетних мера препознатих у Акционом плану безбедности саобраћаја.

ЈП „Комуналац“ Пирот¹⁹

Јавно предузеће “Комуналац” – Пирот основано је од стране града и бави се искључиво комуналном делатношћу, а основна комунална делатност под којом послује је под шифром 3811 – скупљање отпада који није опасан.

¹⁸ <https://www.jpplanpirot.rs/>

¹⁹ <https://www.komunalacpirot.rs/>



У оквиру предузећа формирана је и зимска служба која обухвата све радове на чишћењу снега и леда на локалним путевима и са јавно-прометних површина које су обухваћене програмом Зимске службе.

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

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

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

3 Чему тежимо

Прва Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године, као део система управљања безбедношћу саобраћаја, на националном нивоу, донета је на основу Закона о безбедности саобраћаја на путевима²⁰. Закон о безбедности саобраћаја обавезао је државу да донесе Националну стратегију, а исто тако и локалне самоуправе да на својим нивоима донесу локалне стратегије о безбедности саобраћаја на путевима. У току 2023. године донети су нови документи Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са пратећим Акционим планом.

Такође, Акциони план за спровођење стратегије безбедности саобраћаја представља саставни део напора за постизање утврђених циљева из стратегије. Без тих докумената није могуће управљање безбедношћу саобраћаја, на ефикасан и делотворан начин.

Стратегије које се доносе за потребе управљања безбедношћу саобраћаја, на локалном нивоу, морају бити у свему усаглашене са националном Стратегијом. Свака стратегија мора имати своју **амбицију, мисију, визију и циљеве** које треба постићи. Општи циљеви

²⁰ Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник Републике Србије“, број 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – други закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – други закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – други закон).



се односе на унапређење система безбедности саобраћаја у целини, док се појединачни циљеви могу односити на циљеве у погледу смањења броја саобраћајних незгода и њихових последица, унапређења понашања у саобраћају и ставова о безбедности саобраћаја, подизања свести о значају безбедног учешћа у саобраћају, смањења укупних друштвено-економских трошкова, итд.

3.1 Амбиција, мисија и визија

2023
2027



А М Б И Ц И Ј А

Бити међу 10 најбезбеднијих градова Србије, према вредностима јавног ризика страдања у саобраћајним незгодама.

М И С И Ј А

Јачање свих расположивих капацитета и ресурса у циљу стварања ефективног система безбедности саобраћаја са минималним штетним последицама.

В И З И Ј А

Друмски саобраћај у Пироту без погинулих и тешко повређених лица.

3.2 Циљеви

Доношењем Стратегије омогућава се континуитет стратешког управљања безбедношћу саобраћаја (који је сам по себи један од циљева), а који такође служи и за постизање следећих циљева:



01	да се успостави и одржи тренд „0“ погинуле и тешко повређене деце
02	смањење за 50% годишњег броја погинулих лица и тешко повређених лица до 2027. године, у односу на 2017. годину
03	смањење за 50% укупних годишњих друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода до 2027. године, у односу на 2017. годину

3.2.1 Посебни циљеви

Посебни циљеви који се односе на понашање учесника у саобраћају везани су за вредности индикатора безбедности саобраћаја, имајући у виду да су они у корелативној вези са последицама саобраћајних незгода, а посебно са бројем погинулих у саобраћају. Извршено је поређење вредности индикатора безбедности саобраћаја у Пироту са вредностима евидентираним на нивоу Републике Србије и приказане су вредности у категорији црне боје (изразито лоша вредност по питању датог индикатора), које значајно одступају од републичког нивоа (Табела 3). Затим, у погледу датих индикатора дефинисани су посебни циљеви, до краја периода важења Стратегије.

Табела 3. Поређење вредности индикатора безбедности саобраћаја у Град Пирот са вредностима на нивоу Републике Србије, 2022. година

ИНДИКАТОР	Град Пирот	Република Србија	ЦИЉ: Пирот (2027)
% употребе сигурносног појаса возача и сувозача на предњем седишту у ПА и доставним возилима до 3,5t, у насељу	91,8	82,3	98,0
% употребе сигурносног појаса путника на задњем седишту у ПА и доставним возилима до 3,5t, ван насеља	9,0	16,8	96,0
% употребе заштитних система за децу од 0 до 12 год., у насељу	70,1	58,4	98,0
% употребе заштитних кацага возача и путника на моторизованим двоточкашима, у насељу	80,6	76,1	95,0
% употребе сигурносног појаса возача у теретним возилима, у насељу	70,2	47,0	96,0



4 Кључни изазови

Данас се стратешко планирање у области безбедности саобраћаја суочава са великим изазовима. Растући проблеми у безбедности саобраћаја, комплексност савременог саобраћајног система и промене у друштву (нпр. епидемија вируса COVID-19) чине планирање активности све изазовнијим. Управо из тог разлога, важно је предвидети могуће претње за доследно спровођење стратешког документа и остваривање унапред дефинисаних циљева.

Како би се омогућио што већи степен имплементације мера и активности за достизање стратешких циљева, препознати су кључни изазови за град Пирот у будућем периоду, покривеним стратегијом. Изазови су:

01 Задржавање континуитета у раду и остваривање ефеката у циљу унапређења система безбедности саобраћаја на територији града Пирот

02 Успостављање пуне имплементације савремених алата за управљање безбедношћу путном инфраструктуром у Пироту

03 Отклањање негативних последица утицаја изградње великих инфраструктурних пројеката на безбедност саобраћаја на мрежи путева која се налази на територији града Пирота

04 Унапређење безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају у Пироту, уз уважавање циљева одрживог развоја (пешачке и бициклическе стазе, тротоари, осветљење итд.)

05 Ефикасно управљање транзитним саобраћајем (услед повећаних захтева на путној и уличној мрежи у Пироту)

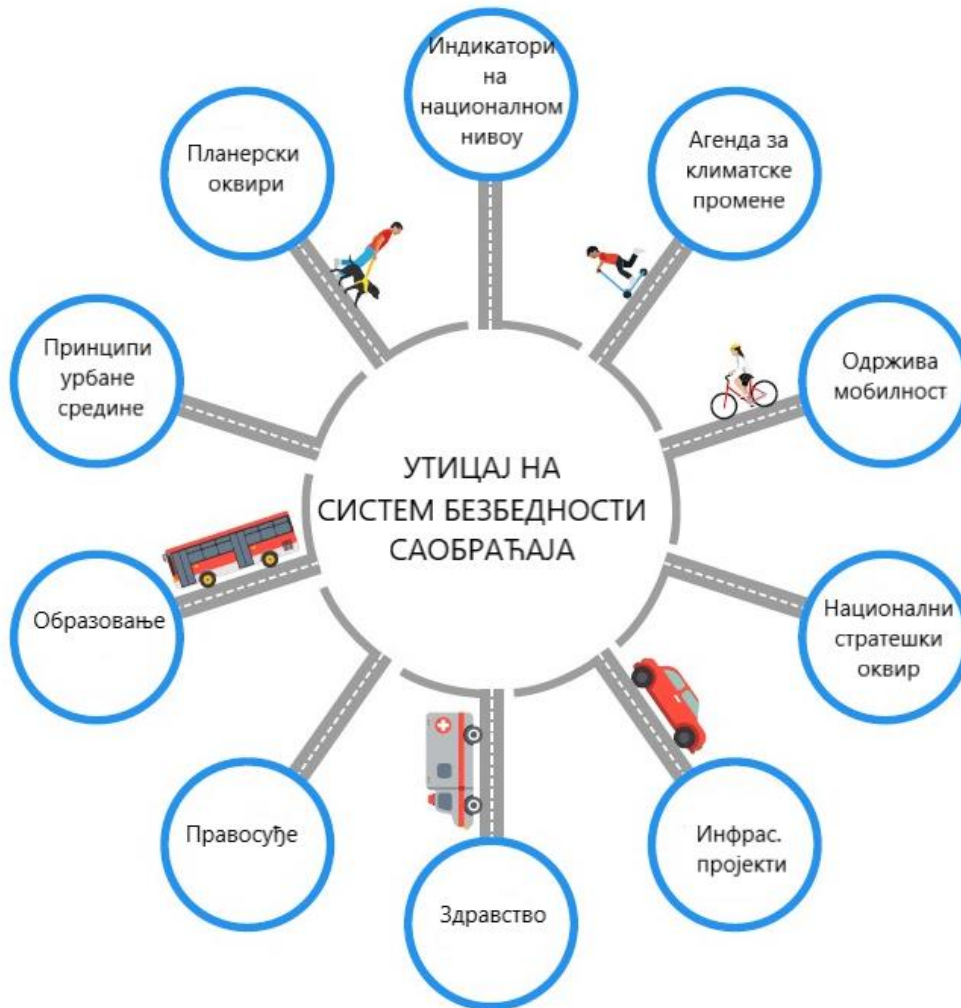
06 Унапређење система управљања паркирањем у централној градској зони града Пирота са аспекта безбедности саобраћаја

07 Задржавање одрживог финансирања система безбедности саобраћаја у Пироту

5 Заједничким снагама до испуњења циљева

Безбедност саобраћаја не може се посматрати у контексту изван ширег друштвеног уређења. Захтеви које савремено друштво, а самим тим и саобраћај, намећу стручњацима који раде у области безбедности саобраћаја, захтевају мултидисциплинаран приступ у решавању проблема безбедности саобраћаја. Како на националном нивоу, тако и на нивоу градова и општина, на систем безбедности

саобраћаја делују различити елементи, односно чиниоци. Свакако, овај утицај је повратног карактера, што значи да и систем безбедности саобраћаја са својим уређењем, стањем и резултатима утиче на остале елементе, чиниоце и принципе од ширег друштвеног значаја.



Илустрација 3. Чиниоци, елементи и принципи који утичу на систем безбедности саобраћаја

Нпр. на уређење и деловање система безбедности саобраћаја, који укључује и израду стратешког документа, утицај остварују сви они чиниоци, елементи и принципи који безбедан, одржив и конкурентан саобраћајни систем сматрају као императив модерног друштва. Ту спадају карактеристике и начин уређења здравственог система, система правосуђа и заштите грађана, образовног система, затим оквири који су донети на националном нивоу а који се односе на планирање простора и саобраћаја, индикатори у различитим областима (нпр. индикатори у оквиру УН Агенде за одрживи развој 2030), планови за митигацију и адаптацију на климатске промене, планови одрживе мобилности и сви остали стратешки и плански оквири у земљи, укључујући и инфраструктурне пројекте.



За град Пирот, као локалну самоуправу која има постављене основе система безбедности саобраћаја и већ остварене ефекте, намеће се још већи изазов у погледу остваривања резултата који би допринели смањењу броја настрадалих на путевима. Потенцијал за резултате потребно је тражити у оним сегментима система који то дозвољавају и где ефекти већ примењених мера нису били одговарајући. Дакле, потребан је константан мониторинг и промена у приступу решавања проблема, уколико одређени приступ није био адекватан. Потребан је фокус на сарадњи и здруженом дејству свих субјеката, што се може постићи и кроз различите видове партнерстава (нпр. јавно-приватна партнерства). Безбедност саобраћаја је у интересу сваког грађанина и грађанке Пирота, па је самим тим важно успоставити и одговарајућу платформу за њихову инклузију.

5.1 Приступ у раду (4К)

Без обзира на друштвени значај безбедности саобраћаја, она у скупу друштвено-економских питања нема адекватан третман. Веома често постоји несразмера у погледу посвећивања пажње безбедности саобраћаја у односу на обим и тежину проблема којима ова област оптерећује друштво.

Недостатак посвећивања пажње безбедности саобраћаја у оквиру ширег скупа области у друштву, пресликава се на недостатак деловања у смањењу броја и последица саобраћајних незгода. Са овим изазовом, сусрећу се многе локалне самоуправе у Републици Србији, а међу њима и град Пирот. Једно од важних питања у области безбедности саобраћаја јесте: „Ко је одговоран?“.

Поштовање принципа подељене одговорности свих чинилаца у систему безбедности саобраћаја у граду Пироту за резултате који се остварују у овој области представља важан предуслов за остваривање циљева. Одговорност, ма колико се односила на политички ниво, свакако не може искључити и ниво струке. То значи да је за стање у систему безбедности саобраћаја одговоран свако ко својим активностима доприноси унапређењу, а нечињењем или погрешним чињењем, погоршању овог стања. Поред препознате одговорности, између чинилаца безбедности саобраћаја у систему мора постојати сарадња, као и одговарајућа координација активности.

Показатељи стања безбедности саобраћаја у Пироту, пре свега изражени у броју погинулих лица у годинама анализираних периода (2018-2022.) могу указати на „замор“ система безбедности саобраћаја. Ту се пре свега мисли на недостатак усмереног и координисаног деловања у циљу спречавања негативног тренда када је реч о показатељима безбедности саобраћаја. Значајно повећање броја страдалих лица у саобраћају у Пироту у 2022. години, може указати на потенцијалне недостатке и мањкавости заштитног система безбедности саобраћаја. На пример, да би овај систем искористио све потенцијале када је реч о путу као фактору безбедности саобраћаја, важно је да се спроводе савремени алати за унапређење безбедности путне инфраструктуре.

Управљач пута у граду Пироту – Јавно предузеће за планирање и уређивање грађевинског земљишта, би требало ове алате да сврста у своје програме рада, као и да поседује довољан број обучених кадрова који ће ове алате покретати, пратити њихово спровођење и контролисати, а затим на основу добијених резултата одредити адекватне мере. Јасно је да јачање капацитета управљача пута мора постојати као важан сегмент унапређења заштитног система безбедности саобраћаја.



Град Пирот ће у периоду важења стратегије бити посвећен питањима безбедности саобраћаја и ангажовати све расположиве ресурсе и капацитете за постизање стратешких циљева. Приступ решавању проблема безбедности саобраћаја заснован је на принципу „4К“: **комуникацији, координацији, кооперацији и конкуренцији**.



Унапређеном и сталном комуникацијом између кључних субјеката безбедности саобраћаја, стручне, политичке и најшире јавности могуће је утицати на бољи ангажман ресурса и видљивост постигнутих резултата. Пажњу је потребно усмерити и на унапређење координације и кооперације свих служби које делују у систему безбедности саобраћаја. Обезбеђивање јаким партнерстава, што подразумева да стратегија заузме значајно место у приоритетима партнера, омогућила би подршку носиоцима стратешких

активности.

5.2 Кључне области рада – стубови безбедности саобраћаја

Угледајући се на Националну Стратегију за период од 2023. до 2030. године, све мере и активности су систематизоване кроз пет стубова безбедности саобраћаја.

Нова Деценија акције за безбедност саобраћаја 2021-2030 даје препоруке за унапређење система безбедности саобраћаја на националном нивоу. Препоруке се односе на уређење националног система безбедности саобраћаја који обухвата све кључне елементе на националном нивоу уз међународну подршку. Препоруке су усаглашене са пет стубова безбедности саобраћаја из претходног Глобалног плана.

У оквиру постојећег законског решења које уређује област безбедности саобраћаја у Републици Србији, локалне самоуправе треба да израђују своје стратегије по узору на националну Стратегију, како у погледу дефинисаних циљева, тако и у погледу методолошког приступа и анализе проблема. Стубови безбедности саобраћаја кроз које се сагледавају смернице и проблеме које је потребно отклањати представљени су у следећој табели:

Табела 4. Стубови безбедности саобраћаја

1. стуб	2. стуб	3. стуб	4. стуб	5. стуб
<p>ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА</p>	<p>БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ</p>	<p>БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА</p>	<p>БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ</p>	<p>ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ</p>

5.2.1 Први стуб безбедности саобраћаја – Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја

<p>Проблеми безбедности саобраћаја за град Пирот</p>	<p>Основне смернице за град Пирот</p>
<ul style="list-style-type: none"> • недостатак стратешког оквира рада и недостатак дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја, • недостатак деловања на унапређењу безбедности саобраћаја уз поштовање принципа подељене одговорности свих чинилаца у систему безбедности саобраћаја у граду Пироту, • недовољна заступљеност одлучивања о мерама безбедности саобраћаја на основу података, • недовољна кооперација и координација елемената система безбедности саобраћаја у решавању идентификованих проблема безбедности саобраћаја на територији града Пирота, • недостатак транспарентног извештавања о реализацији планираних мера и активности безбедности саобраћаја и њиховој ефикасности, 	<ul style="list-style-type: none"> • дефинисање стратешког оквира и обезбеђивање могућности за његову реализацију, уз спровођење мера које су препознате акционим планом, • препознавање и јачање улоге чинилаца у систему управљања безбедношћу саобраћаја (изградња и јачање капацитета и интегритета свих чинилаца система који делују на територији града Пирота), • унапређење координације и кооперације између чинилаца у систему управљања, • деловање у области безбедности саобраћаја уз поштовање принципа подељене одговорности свих чинилаца у систему безбедности саобраћаја у граду Пироту, • непостојање адекватне, функционалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја (путеви, саобраћајне незгоде, индикатори, ставови..) • примена истраживања у области безбедности саобраћаја у

- недовољно снажан политички приступ у процесу доношења управљачких одлука,
- недовољно ангажовање (активности су у зачетку) на успостављању савремених фиксних система (систем видео надзора) за аутоматско откривање и евиденцију саобраћајних прекршаја,
- недовољан број примењених истраживања у области безбедности саобраћаја, која доприносе правилној идентификацији проблема, препознавању ефикасних мера и правилном усмеравању ресурса за реализацију мера и активности у области безбедности саобраћаја,
- недовољан број обучених стручних кадрова за професионалан приступ раду у области безбедности саобраћаја на нивоу локалне самоуправе и Савета за БС, посебно у домену примене савремених алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре.

- идентификацији проблема, препознавању ефикасних мера и правилном усмеравању ресурса за реализацију мера и активности у области безбедности саобраћаја,
- транспарентно праћење и извештавање о односу уложених средстава за реализацију активности безбедности саобраћаја и остварених ефеката,
- примена савремених технологија и алата у процесу препознавања приоритета деловања и процене ефеката мера,
- примена савремених технолошких решења у развоју система принуде,
- обука кадрова за професионалан приступ раду у области безбедности саобраћаја на нивоу локалне самоуправе, како на нивоу управљања безбедношћу саобраћаја заснованог на подацима, тако и на нивоу примене алата прописаних законском регулативом.

5.2.2 Други стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији путеви



Проблеми безбедности саобраћаја за град Пирот

- Није успостављена примена савремених алата унапређења безбедности саобраћаја који су у складу Закона о путевима,
- недовољно површина намењених за кретање бициклиста на територији града Пирота и недостатак њиховог континуитета,
- није успостављена примена савремених алата унапређења



Основне смернице за град Пирот

- успоставити системско планирање у области регулисања саобраћаја и развоја мреже саобраћајница,
- тежити смањењу и потпуном елиминисању доприноса пута настанку саобраћајних незгода,
- тежити концепту да пут треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају или грешке на возилу,



безбедности саобраћаја који су у складу са Законом о путевима,

- непостојање адекватне базе података о путевима, опреми пута, саобраћајној сигнализацији (нпр. недостатак катастра саобраћајне сигнализације који би омогућио боље управљање путном имовином и рад управљача пута у домену управљања саобраћајем у граду),
- изостанак примене концепта „самообјашњавајућих“ путева,
- нарушен заштитни појас јавних путева (недовољна заступљеност концепта опраштајуће околине пута – постојање непокретних објеката у заштитном појасу пута, нпр. рекламни панои, дрвеће, пасивно небезбедни стубови расвете и сл.),
- изостанак примене савремених информационих система за управљање режимом саобраћаја на путној мрежи,
- недостатак униформног решавања проблема означавања зона основних школа на територији града Пирота;
- недовољна контрола изградње приступа на градске путеве и улице (постојање „дивљих“ прикључака на путној и уличној мрежи у граду чиме се повећава број конфликтних тачака на путној мрежи и утиче на проток и безбедност саобраћаја),
- непостојање системског планирања и изградње бицикличких коридора и дефинисања модела интеграције бицикличке инфраструктуре (непостојање стратешког приступа у планирању развоја бициклизма у Пироту који би одредио правце и фазе развоја овог вида саобраћаја и гране туризма),
- непостојање системског управљања брзинама на свим путевима, а посебно на путевима и улицама у насељу,

- тежити концепту да пут треба да спречи или ублажи последице настале саобраћајне незгоде (концепт „опраштајуће околине пута“) чиме ће се обезбедити одговарајући заштитни појас пута,
- успоставити референтни систем општинских путева и улица на подручју града Пирота,
- успоставити базу података о путу, опреми пута и саобраћајној сигнализацији за градску мрежу путева, коју је пожељно повезати са базом података о обележјима безбедности саобраћаја на територији града Пирота,
- подржати увођење савремених приступа у пројектовању путева и саобраћајне сигнализације,
- успоставити примену савремених алата за анализу безбедности пута у складу са Законом о путевима, како у фази експлоатације, тако и у фази пројектовања, као и обезбедити евидентирање и праћење резултата примене ових алата (извештаји, табеле, итд.), које је, такође, пожељно повезати са базом података о обележјима безбедности саобраћаја на територији града Пирота,
- успоставити праћење ефикасности реализованих мера и анализу финансијске ефикасности резултата примењених мера (вредновање мера),
- омогућити препознатљивост зона школа применом униформног модела означавања, у складу са Правилником о саобраћајној сигнализацији,
- повећати заступљеност савремених информационих технологија и система у управљању режимом саобраћаја,
- повећати број и унапређивати стручност кадрова који се баве управљањем безбедношћу путева

- неефикасна сарадња са управљачем државних путева у погледу унапређења безбедности на путевима,
 - недовољна доступност тротоара / пешачких стаза лицима са инвалидитетом, као и недостатак континуитета ових стаза (препознат је недостатак тактилних површина и тактилних поља безбедности за особе са инвалидитетом, спуштених ивичњака, тастера за најаву пешака и звучног сигнала семафора за особе са инвалидитетом и др.),
 - недовољно познавање законом дефинисаних мера, алата и прописаних процедура из области унапређења безбедности путева,
 - није успостављен систем сталног стручног усавршавања планера, пројектаната и других професионалаца у области путева, како би савремена решења у области планирања и пројектовања путева уврстили приликом свог рада на територији локалне самоуправе Пирот.
- (првенствено код управљача путева града Пирота),
- унапредити сарадњу и координацију мера са управљачем државних путева,
 - унапредити елементе пута који утичу на безбедност бициклиста и пешака, посебно деце, старијих лица и лица са инвалидитетом (унапредити квалитет бицикличке инфраструктуре у складу са претходно усвојеним стратешким приступом, омогућити довољно елемената/опреме за безбедно кретање старијих лица и лица са инвалидитетом у саобраћају итд.).

5.2.3 Трећи стуб безбедности саобраћаја – Безбеднија возила



Проблеми безбедности саобраћаја за град Пирот

- недовољна знања возача о значају безбедног возила, односно, величини утицаја неисправног возила на настанак саобраћајне незгоде,
- неодговарајуће одржавање техничке исправности возила,
- неуједначен квалитет, старост и опремљеност возила у јавном превозу, аутобуса и такси возила (просечна старост возила возног парка у Пироту, 2018. године, износила је 20,6 година),



Основне смернице за град Пирот

- возило не сме да буде узрок саобраћајне незгоде,
- возило треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају, грешке пута или друге опасне ситуације,
- возило треба да спречи или ублажи последице настале у саобраћајној незгоди,
- квалитетан рад правних лица која врше техничке прегледе.

- постојање неосветљених и неозначених возила у саобраћају у Пироту (бицикли, трактори, теретна возила, мопеди, радне машине),
- недоследно спровођење процедура везаних за контролу техничке исправности возила, што карактерише комплетну Републику Србију,
- производња и стављање у промет нехомологованих и неквалитетних делова и опреме возила, што је проблем препознат на националном нивоу,
- мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила,
- недовољна промоција „чистих“ и енергетски ефикасних возила,
- недовољна промоција и активности (инфраструктурне и превентивне) на повећању употребе бицикала као превозног средства.

5.2.4 5.2.4. Четврти стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији учесници у саобраћају

Проблеми безбедности саобраћаја за град Пирот	Основне смернице за град Пирот
<ul style="list-style-type: none"> • недовољно планирање активности безбедности саобраћаја ка угроженим категоријама учесника у саобраћају препознатим на основу анализе ризика учешћа у саобраћајним незгодама, • непостојање континуитета у медијском и јавном промовисању значаја безбедности саобраћаја и ризицима учесника у саобраћају, • потреба за додатном циљаном контролом младих учесника у саобраћају од стране саобраћајне полиције, а у периоду који је означен као најризичнији, а који су препознати као угрожена категорија у саобраћају у граду Пироту 	<ul style="list-style-type: none"> • квалитетно усмеравање активности безбедности саобраћаја ка угроженим категоријама учесника у саобраћају препознатим на основу анализе ризика учешћа у саобраћајним незгодама, • унапређење знања и вештина возача почетника кроз реализацију додатних теоријских и практичних обука, • утицај на унапређење свести, ставова, знања, вештина и понашања код већ формираних „искусних“ и старијих учесника у саобраћају кроз промовисање позитивних ставова и информисање, • промена понашања учесника у саобраћају као резултат превентивних



- недовољан интензитет активности усмерених ка повећању безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају (пешаци и бициклисти), који су препознати као угрожени у саобраћају у граду Пироту,
 - низак ниво свести о повећању ризика којем доприноси непрописно понашање,
 - знатно учешће возача под дејством алкохола у саобраћајним незгодама,
 - недовољан континуитет активности на едукацији деце у основним школама,
 - недовољан број посебних мера за заштиту младих и неискусних учесника у саобраћају,
 - недовољно квалитетан систем саобраћајног образовања и васпитања у систему предшколског, основног и средњег образовања, што је проблем препознат и на националном нивоу,
 - непостојање јединственог центра за унапређење свести деце и младих учесника о ризицима у саобраћају, кроз додатне теоријске и практичне обуке,
 - недовољно активности усмерених ка повећању безбедности бициклиста, а посебно ка оним старосним категоријама које су означене као најризичније,
 - недовољан број ефикасних медијских кампања из области безбедности саобраћаја на подручју Града,
 - недостатак адекватне едукације и обуке намењене возачима моторизованих двоточкаша, трактора и радних пољопривредних машина.
- кампања, али и контроле и санкционисања,
 - утицај на најмлађу популацију кроз изградњу позитивних ставова, безбедног понашања и стално развијање знања и вештина које су неопходне за безбедно учешће у саобраћају,
 - утицај на унапређење свести, ставова, знања, вештина и понашања код родитеља о правилном превозењу детета у возилу,
 - унапређење рада основних и средњих школа у вези са саобраћајним васпитањем,
 - развијање подршке у систему рада са возачима којима је одузета возачка дозвола,
 - промовисање негативног утицаја конзумирања алкохола од стране учесника у саобраћају и додатног ризика које такво понашање прати,
 - ефикасно процесуирање најтежих саобраћајних прекршаја и правовремено (трајно или привремено) уклањање из саобраћаја учесника који нису подобни за безбедно учешће у саобраћају.



На основу анализе саобраћајних незгода и последица, најризичније групе учесника у саобраћају на територији града Пирота су:

- бициклисти,
- млади учесници старости од 15 до 30 година,



- пешаци.

5.2.5 5.2.5. Пети стуб безбедности саобраћаја – деловање након саобраћајне незгоде

 Проблеми безбедности саобраћаја за град Пирот	 Основне смернице за град Пирот
<ul style="list-style-type: none">• недовољна техничка опремљеност и обученост свих хитних служби,• недовољна координација у деловању хитних служби након догађања саобраћајне незгоде,• недовољан број обучених кадрова задужених за обезбеђивање и фиксирање лица места саобраћајне незгоде,• недовољан број и обим активности од стране локалних организација у области едукације становништва о пружању прве помоћи,• непостојање система за евидентирање и праћење података о повредама насталим у саобраћајним незгодама према MAIS3+ склади повреда, што је проблематика присутна на територији Републике Србије,• непостојање анализе начина повређивања лица у саобраћајним незгодама на основу статистике повреда и коришћења наведених анализа у унапређењу одговора свих служби које реагују након догађања саобраћајне незгоде,• недостатак размене података о повредама насталим у саобраћајним незгодама и проблемима у одзиву одређених елемената који реагују у спасавању лица која су учествовала у саобраћајним незгодама,• недостатак системског приступа у управљању безбедношћу саобраћаја на основу података о саобраћајним незгодама у сврху идентификације проблема и отклањања истих.	<ul style="list-style-type: none">• спречавање настанка саобраћајне незгоде као последица претходно настале саобраћајне незгоде (тзв. „секундарне саобраћајне незгоде“),• спасавање живота, односно, ублажавање здравствених последица повређених учесника саобраћајне незгоде,• постојање система за евидентирање и праћење података о повредама насталим у саобраћајним незгодама према MAIS3+ склади повреда, што је потребно применити на целокупан здравствени систем на територији Републике Србије (актуелан је пројекат на обучавању здравственог особља за успостављање система праћења повреда на овај начин),• анализа начина повређивања лица у саобраћајним незгодама на основу статистике повреда и коришћење наведених анализа у унапређењу одговора свих служби које реагују након догађања саобраћајне незгоде,• адекватна размена података о повредама насталим у саобраћајним незгодама и проблемима у одзиву одређених елемената који реагују у спасавању лица која су учествовала у саобраћајним незгодама, како би се систем могао унапредити,• унапређење техничких и људских ресурса ангажованих у раду хитних медицинских служби које реагују у случају саобраћајне незгоде,• отклањање, односно, ублажавање здравствених, финансијских и других последица саобраћајне незгоде,

- координација деловања хитних служби приликом отклањања, односно, ублажавања последица саобраћајних незгода кроз доношење стандардних оперативних процедура,
- успостављање јединственог центра за пријем позива који препознаје више страних језика.

6 Носиоци активности на територији града Пирота

Успостављање система безбедности саобраћаја захтева препознавање најважнијих носилаца активности на територији локалне самоуправе, њиховог значаја, улоге и задатака за чије извршење су одговорни. Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима и у различитим облицима организовања у једној локалној самоуправи. Носиоци активности могу бити институције Града, националне институције, али и компаније, предузетници и појединци који на било који начин могу и желе да дају допринос унапређењу безбедности саобраћаја.

Носиоци активности практично представљају најважније институције и организације на посматраном подручју, које ће имати најважнију улогу у реализацији Акционог плана Стратегије. У зависности од примарне делатности, извршена је подела носилаца активности безбедности саобраћаја према стубовима безбедности саобраћаја. Сви препознати носиоци су задужени за спровођење и надзор спровођења мера из своје основне делатности.

Табела 5. Носиоци активности безбедности саобраћаја на територији града Пирота





Најзначајнији носиоци активности задужени за унапређење безбедности саобраћаја који делују на територији града Пирота су:

Скупштина града Пирота

- уређује нормативно-правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедности саобраћаја на територији града Пирота;
- најмање два пута годишње, на својим редовним седницама, разматра извештаје Савета за безбедност саобраћаја. Ови извештаји су креирани од стране представника Савета за безбедност саобраћаја и треба да садрже податке о стању безбедности саобраћаја, резултатима спроведених активности и примењених мера у циљу унапређења безбедности саобраћаја;
- утврђује концепт, усваја стратегију безбедности саобраћаја и утврђује одговорности и обавезе извршних органа и других субјеката.

Савет за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима

- представља централно тело у области безбедности саобраћаја на територији града;
- координира рад свих кључних носилаца система безбедности саобраћаја, прати реализацију мера и активности и њихових ефеката;
- анализира стање безбедности саобраћаја и најмање два пута годишње подноси извештај Скупштини града;
- обезбеђује квалитетну сарадњу и усклађује обављање послова у функцији унапређења безбедности саобраћаја на територији града;
- надзире спровођење Стратегије безбедности саобраћаја и прати достизање дефинисаних циљева;
- непрекидно прати стање безбедности саобраћаја и у складу са тим координира и организује све активности у области безбедности саобраћаја. Сви чланови савета имају обавезу да у том својству подстичу и подржавају рад других субјеката;
- сагледава и оцењује проблеме у саобраћају са прецизним одређивањем подељене надлежности и одговорности на локалном нивоу;
- обавља превентивно-промотивне активности и води кампању о безбедности саобраћаја;
- је дужан да доставља програм рада Савета Агенцији за безбедност саобраћаја. Агенција је надлежна да координира рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама и даје сагласност на програм за рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама, у складу са одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима;
- обавља друге послове везане за унапређење безбедности саобраћаја у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима и Правилником о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима.



Градоначелник града Пирота

- представља лице које је кључно за обезбеђивање политичке подршке за рад у области безбедности саобраћаја и као такав први је одговоран за смањење свих штетних последица саобраћаја на територији града;
- по препоруци стално присуствује седницама Савета за безбедност саобраћаја;
- обезбеђује квалитетан и професионалан рад свих организационих целина које припадају локалној самоуправи – граду Пироту.

Управљач пута на територији града Пирота – ЈП „Пирот“

- дужан је да означава и води евиденције о путевима и о саобраћајно-техничким и другим подацима за путеве на територији града;
- дужан је да обезбеди трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту пута, у циљу несметаног и безбедног одвијања саобраћаја. Новим Законом о путевима („Службени гласник РС“, број 41/2018 и 95/2018 – др. закон) управљачу пута додељен је низ одговорности у погледу анализе и унапређења безбедности путне мреже, кроз примену савремених алата безбедности саобраћаја;
- одговоран је за штету која настане корисницима путева, уколико је штета настала услед изостанка или неблаговременог реаговања управљача у области која спада у његову надлежност;
- обавља надзор над безбедношћу саобраћаја на путевима, обезбеђује пројекте мапирања ризика и пројекте идентификације и рангирања опасних места - "црних тачака" на путевима, и обезбеђује независно оцењивање доприноса пута настанку незгода са погинулим лицима.

Саобраћајна полиција (ПУ Пирот)

- орган који врши непосредан надзор, контролу и принуду према учесницима у саобраћају;
- у сарадњи са другим субјектима, а посебно са Саветом за безбедност саобраћаја града Пирота, координирано учествује у реализацији превентивних кампања безбедности саобраћаја, као и у пројектима и истраживањима која за циљ имају промену понашања учесника у саобраћају;
- одговорна је за квалитетно вршење обезбеђења лица места након саобраћајне незгоде и квалитетно прикупљање података на увиђајима саобраћајних незгода. Посебно је значајан рад саобраћајне полиције са јавним тужиоцем на увиђајима тежих саобраћајних незгода са повређеним и погинулим лицима.

Прекршајни суд, Основни суд (судске јединице) и Основно јавно тужилаштво у Пироту

- имају превентивну улогу у систему безбедности саобраћаја кроз одвраћање од непрописног и небезбедног понашања;
- имају значајну корективну улогу према учесницима у саобраћају кроз примену репресивних мера;



- обезбеђују брже процесуирање прекршилаца Закона о безбедности саобраћаја на путевима, а посебно казнено делује према рецидивистима у чињењу најтежих прекршаја;
- у сарадњи са саобраћајном полицијом раде на квалитетнијем функционисању система репресије против починилаца саобраћајних прекршаја.

Установе образовања и васпитања на територији града Пирота

Предшколске установе, основне и средње школе имају значајан утицај на унапређење безбедности саобраћаја.

Саобраћајно васпитање и образовање представља један од кључних подсистема укупног система безбедности саобраћаја. Установе образовања и васпитања представљају један од најзначајнијих субјеката који, поред породице, од најранијег узраста доприноси унапређењу знања, ставова и понашања деце и младих учесника у саобраћају. Процеси унапређења знања и ставова деце и младих још увек немају законску потпору у овим институцијама.

Квалитетно спроведена процедура утемељивања исправних ставова и понашања код ове категорије може знатно подићи ниво безбедности саобраћаја. Ове установе треба да дају одлучујући допринос у креирању и унапређивању свести о значају безбедности саобраћаја, о начинима и могућностима смањивања штетних последица саобраћаја, и сл.

Политичке странке и организације

Политичке странке и организације које делују на територији града Пирота могу у оквиру својих програма да изложе и концепте унапређивања безбедности саобраћаја на подручју града за које ће се залагати.

Политичке странке могу основати одборе за саобраћај који могу имати и посебне радне групе или комисије за безбедност саобраћаја са циљем деловања на унапређење безбедности саобраћаја.

Удружења, стручне и невладине организације (АМСС, Црвени крст, Удружење лица са инвалидитетом, друга удружења, ауто и мото клубови и стручне организације) окупљају субјекте који су врло заинтересовани за стање безбедности саобраћаја или за унапређење појединих сегмената овог система.

Ове организације могу учествовати у раду Савета за безбедност саобраћаја, а могу и спроводити конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја.

Невладине организације често имају сарадњу са сличним организацијама из других земаља, као и подршку међународних организација које у програму имају и унапређивање безбедности саобраћаја. Стручне организације би требало да помажу свим другим субјектима у домену свога деловања.



Здравствене установе – Општа болница и Дом здравља Пирот

Здравствене установе представљају најважнији чинилац у активностима које припадају 5. стубу – Деловање након саобраћајне незгоде. Професионализам, добра опремљеност и обученост припадника Опште болнице и Дома здравља, посебно службе хитне медицинске помоћи, је од великог значаја за правовремене и квалитетне реакције након саобраћајне незгоде. Здравствене установе, такође, помажу у селекцији возача, а посебно у сталном праћењу здравственог стања возача професионалаца. Поред тога, здравствене установе врше збрињавање и лечење повређених у саобраћајним незгодама, врше анализе крви и других телесних течности на присуство алкохола и психоактивних супстанци и обављају друге активности у складу са законом.

Потребно је да ове установе имају квалитетно оспособљено особље и опрему, чиме се постиже ефикасан рад у збрињавању и лечењу повређених у саобраћајним незгодама. Координација и сарадња са другим хитним службама (посебно саобраћајном полицијом и ватрогасним јединицама) које делују на подручју града Пирота треба да буде на највишем нивоу.

Привреда града Пирота

Привреда би требало да препозна свој интерес у побољшању безбедности саобраћаја на територији Града, а посебно директно заинтересовани привредни субјекти (предузећа која обављају теретни превоз за сопствене потребе, предузећа којима је транспорт путника и/или робе основна делатност, предузећа за изградњу и одржавање путева, технички прегледи возила, ауто-школе, и сл.).

Увођење система безбедности саобраћаја и стандарда безбедности саобраћаја - ISO 39.001 у привредне субјекте допринеће унапређењу укупне безбедности саобраћаја на територији града Пирота и ефикаснијем раду привредних субјеката.

Транспортне компаније су одговорне за то да им возни парк и особље буду на високом нивоу безбедности саобраћаја, што подразумева технички исправна возила, транспорт организован у складу са правилима струке и нормативима, високо обучене и посвећене сертификоване возаче професионалце.

Средства јавног информисања

Медији су одговорни за информисање грађана у погледу безбедног учествовања у саобраћају и обавештавању о последицама небезбедног понашања у саобраћају.

Такође, имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења.

С обзиром на распрострањеност и доступност, средства јавног информисања омогућују примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији. Медији на територији града Пирота треба да буду укључени у све кампање и промотивно-превентивне акције усмерене ка унапређењу безбедности саобраћаја.



Јавност

Јавност, под утицајем стручњака, медија и делом политичких и других организација, унапређује свест о значају безбедности саобраћаја, изграђује исправне ставове и схвата значај појединих активности. Јавност чине сви становници који живе на територији града Пирота и који треба да утичу на доносиоце одлука у систему безбедности саобраћаја, на изборима (директно) или индиректно кроз остале видове изражавања мишљења.

У неким случајевима, најшира јавност може и да захтева спровођење основних активности у безбедности саобраћаја на основу стручних ставова које преносе медији. Подршка јавности је потребан услов за ефикасну примену и спровођење свих мера у безбедности саобраћаја, а посебно превентивно-пропагандних мера.

Организационе целине које припадају локалној самоуправи – граду Пирот и ЈКП која послују на територији Пирота

У оквиру својих надлежности, ове организационе јединице примењују краткорочне и дугорочне активности за смањење броја и последица саобраћајних незгода, комуницирају и размењују информације са другим субјектима безбедности саобраћаја. На свом подручју надлежне су за техничко регулисање саобраћаја, безбедност и одржавање путева, инспекцијске послове и друге послове прописане законима, одлукама, решењима, и сл.

7 Праћење и извештавање

Праћење стања безбедности саобраћаја је незаобилазан сегмент управљања безбедношћу саобраћаја. Уопште, да би се управљало безбедношћу саобраћаја на оптималан и одржив начин, потребно је константно анализирати постојеће стање, дефинисати жељене (реалне) циљеве и предузети оптималне управљачке мере и активности које ће постојеће стање што више приближити жељеном. Уз праћење постојећег стања као саставни детаљ иде и извештавање о стању безбедности саобраћаја, које је као обавеза препознато и у Закону о безбедности саобраћаја на путевима. У члану 14. Закона о безбедности саобраћаја на путевима дефинисано је да надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе – у конкретном случају општинско веће, подноси скупштини општине извештај о стању безбедности саобраћаја на територији општине најмање двапут годишње.

Број, врста и структура предложених података, као и институције и организације које су укључене у систем „пуњења“ базе, односно, организације и размене података, треба да прате структуру националне Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја. Јединице локалне самоуправе су препознате као засебан чинилац у структури националне Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја, у документу Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2023. до 2030. године.



То практично значи да јединице локалне самоуправе део својих података о обележјима безбедности саобраћаја треба да учине доступним у оквиру националне – Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја. Због тога је развој локалних база података о обележјима безбедности саобраћаја подржан и представљен као посебно важна активност у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима за период од 2023. до 2030. године.

Локална база података о обележјима безбедности саобраћаја представља користан алат у праћењу стања и трендова у области безбедности саобраћаја. Стога је препоручљиво да свака локална самоуправа успостави квалитетну и свеобухватну локалну базу података о обележјима безбедности саобраћаја, како би се олакшало и централизовало праћење и извештавање о стању безбедности саобраћаја на локалном нивоу.

8 Промовисање стратегије и акционог плана безбедности саобраћаја за град Пирот

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима и пратећи Акциони план предвидели су иницирање великог броја мера и активности које треба да буду усмерене на достизање дефинисаних циљева. За реализацију ових активности важан је ангажман што већег броја субјеката у систему безбедности саобраћаја, уз адекватну координацију.

Како би се промовисали циљеви и активности које се реализују на основу ове Стратегије успостављен је и логотип Стратегије. Логотип је предвиђен као визуелни идентитет Стратегије, који има за циљ да истакне значај стратегије и истовремено пружи системску подршку свим активностима. Носилац и промотер овог логотипа је Савет за безбедност саобраћаја града Пирота.



Слика 2. Логотип Стратегије безбедности саобраћаја на путевима града Пирота за период од 2023. до 2027. године



ЛИТЕРАТУРА

- [1] Влада Републике Србије. (2023). Нацрт Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2023. до 2030. године. Београд.
- [2] Влада Републике Србије. (2023). Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2023. до 2030. године. Београд.
- [3] Влада Републике Србије. (2015). Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС“ бр. 64/2015). Београд.
- [4] Влада Републике Србије. (2008). Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године“. („Службени гласник РС“ бр. 4/2008). Београд.
- [5] Град Пирот. (2017). Стратегија безбедности саобраћаја на путевима град Пирота, за период од 2018. до 2023. године. Пирот.
- [6] ETSC (2001). Transport Safety Performance Indicators. European Transport Safety Council. Brussels.
- [7] Handbook on the external costs of transport, Version 2019 – 1.1, European Commission, DG MOVE.
- [8] Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закони и 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон).
- [9] Закон о путевима („Службени гласник РС“, број 41/18 и 95/2018).
- [10] Кривични законик („Службени гласник РС“, бр. 85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/16 и 35/19).
- [11] Закон о прекршајима („Службени гласник РС“, бр. 65/13, 13/16, 98/16 - одлука УС, 91/2019, 91/2019 – др. закон и 112/2022 – одлука УС).
- [12] Закон о полицији („Службени гласник РС“, бр. 6/16, 24/18 и 87/2018).
- [13] Закон о комуналној милицији („Службени гласник РС“, број 49/19).
- [14] Закон о општем управном поступку („Службени гласник РС“, бр. 18/16, 95/2018 и 2/2023 - одлука УС).
- [15] Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 - одлука УС).
- [16] Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС“, бр. 111/09, 92/11 и 93/12).
- [17] Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС“, бр. 25/2019).
- [18] Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС“, бр. 88/17, 27/18 - др. закон, 10/2019, 27/18 – др. закон, 6/20 и 129/2021).
- [19] Кукић, Д. (2010). Ниво безбедности саобраћаја у локалним заједницама. Магистарски рад. Саобраћајни факултет. Универзитет у Београду.



- [20] Кукић, Д. (2015). Модел квантификације ризика страдања у саобраћају. Докторска дисертација. Саобраћајни факултет. Универзитет у Београду.
- [21] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја. ЈП Службени лист СРЈ. Београд.
- [22] Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.
- [23] Републички завод за статистику. (2022). Општине и региони у Републици Србији. ISSN 2217-7981.
- [24] Службени гласник Републике Србије (2020). Правилник о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“ бр. 8/2020).
- [25] Transport Community. Strategy for sustainable and smart mobility in the Western Balkans. 2021.
- [26] Уредба о категоризацији државних путева (Службени гласник РС, бр. 105/2013, 119/2013 и 93/2015).
- [27] United Nations. Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development. A/RES/70/1.
- [28] United Nations. Improving global road safety. Resolution adopted by the General Assembly. A/RES/74/299.
- [29] Wijnen, W., et al. (2017), Crash cost estimates for European countries, Deliverable 3.2 of the H2020 project SafetyCube.
- [30] World Health Organization – WHO. (2018). Global status report on road safety. Geneva.
- [31] World Health Organization – WHO. (2019). European regional status report on road safety. Copenhagen.
- [32] World Health Organization – WHO. (2021). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030. Geneva.
- [33] <http://www.putevi-srbije.rs/index.php/бројање-саобраћаја>.
- [34] <https://www.pirot.rs/index.php>.
- [35] <https://www.topirot.com/>.