



ФПИ Инжењеринг

22. Октобра бр. 8

21217 бачко Градиште

Инвеститор:

Општина Сента

Главни трг 1

24400 Сента





Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Сента за период од 2023. до 2027. године

БРОЈ ПРОЈЕКТА: ПС 10-3/22

НОВЕМБАР 2022. ГОДИНЕ

ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ПРОЈЕКТУ

НАСЛОВ	Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Сента за период од 2023. до 2027. године	
НАРУЧИЛАЦ:	Општина Сента Главни трг 1 24400 Сента	
ИЗРАЂИВАЧ:	ФПИ Инжењеринг 22. Октобра бр.8 21217 Бачко Градиште	
ДИРЕКТОР:	Андор Помлењи	
РЕЗИМЕ:	<p>Општина Сента препознала је значај и могућности стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и у вези са тим наручила израду студије чији је циљ припрема Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Сента за период од 2023. до 2027. године. Стратегија представља кровни стратешки документ јединице локалне самоуправе у области безбедности саобраћаја, који садржи најважније елементе постојећег стања безбедности саобраћаја на подручју општине Сента, у коме су препознати најважнији проблеми у локалној самоуправи, дефинисана мисија, визија и циљеви које је потребно достићи у периоду на који се Стратегија односи. Поред мисије, визије и дефинисаних циљева, стратешко управљање безбедношћу саобраћаја предвиђа и планирање реализације одређених активности, у Акционом плану за наведени период, којима се достиже дефинисан циљ, односно које имају за циљ подизање нивоа безбедности саобраћаја, као и подизање свести учесника у саобраћају о правилним ставовима о безбедности саобраћаја. Квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја је дефинисање жељеног стања, смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица, координација рада институција и активности које се спроводе, а све у циљу подизања нивоа безбедности саобраћаја.</p>	
ЗАКОНСКИ ОСНОВ	Члан 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 - др. закон)	

РУКОВОДИЛАЦ ИЗРАДЕ СТУДИЈЕ:	Атила Хорват маст. инж. саобр.
САРАДНИЦИ:	мр Ласло Фехер, дипл. инж. саобр. Драган Бјељац, маст. инж. саобр.
ДАТУМ:	Новембар, 2022.
САГЛАСАН ИНВЕСТИТОР:	

САДРЖАЈ

1. УВОД	4
1.1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ	7
2. СТАЊЕ И ТЕНДЕНЦИЈЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	10
2.1. СИСТЕМА УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	10
2.1.1. Институционални оквир	10
2.1.2. Правни и стратешки оквир	13
2.1.3. Финансијски оквир	16
3. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ Сента	19
3.1. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЉИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	19
3.2. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА	21
3.3. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ	22
3.4. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ	24
3.5. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ	25
3.6. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ	27
3.7. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ	29
3.8. БЕЗБЕДНОСТ ТЕРЕТНИХ ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈУ	30
3.9. БЕЗБЕДНОСТ У САОБРАЋАЈУ У ОДНОСУ НА СТАРОСНУ ДОБ УЧЕСНИКА	32
3.10. НАЈВАЖНИЈЕ ЧИЊЕНИЦЕ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	34
4. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ	35
4.1. Циљеви – индикатори	39
5. НАЧЕЛА	40
6. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА (СТУБОВИ)	42
6.1. ПРВИ СТУБ - ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	42
6.2. ДРУГИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ И КРЕТАЊА	43
6.3. ТРЕЋИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	44
6.4. ЧЕТВРТИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	44
6.5. ПЕТИ СТУБ - ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	46
7. КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ Сента У СПРОВОЂЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ ДО 2027. ГОДИНЕ	47
8. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	49
9. АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА	52

1. УВОД

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

Влада Републике Србије је, усвајањем националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима, почетком јула 2015. године, заузела одлучан став да је стање безбедности саобраћаја у држави потребно подићи на знатно виши ниво. Достицање националног циља није могуће без подизања нивоа безбедности саобраћаја на путевима локалних самоуправа. Потребно је да све или бар већина локалних самоуправа подигну ниво безбедности саобраћаја на својој територији.

Предуслов за стратешко и системско управљање безбедности саобраћаја на националном нивоу је управљање безбедношћу саобраћаја на локалном нивоу, што је дефинисано и Законом о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 - др. закон). Закон предвиђа да јединица локалне самоуправе донесе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју, а у складу са националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима.

Последњих 40 година најразвијеније земље успешно управљају безбедношћу саобраћаја, тако да омогућавају неометан развој друштва и саобраћаја, уз непрекидно смањење броја саобраћајних незгода и настрадалих лица. У истом периоду је значајно порастао број незгода и број настрадалих лица у земљама са малим и средњим бруто националним дохотком.

Саобраћај је егзистенцијална функција која је допринела развоју цивилизације. Без саобраћаја није могућ опстанак и функционисање живота. Саобраћај има за циљ повезивање осталих функција живота, уз што мање нежељених ефеката.

Данас је саобраћај праћен великим бројем негативних појава, које прате његов развој и интензитет, а истовремено нарушавају интересе друштва. Данас од негативних последица саобраћаја човечанство трпи изузетно велике губитке. Једна од негативних појава у саобраћају, су и саобраћајне незгоде.

Саобраћајне незгоде представљају најзначајнији облик небезбедности саобраћаја због чега су препознате широм света као глобални, здравствени, друштвени и економски проблем. Према подацима Светске здравствене организације, у свету, у саобраћајним незгодама, живот изгуби 1.25 милиона људи годишње, што чини преко 3.000 смртних случајева дневно. Повреде у саобраћајним незгодама су тренутно водећи узрок смрти у старосној групи од 15 до 29 година.

Саобраћајне "незгоде" нису "несреће", тј. страдање у саобраћају није случајно, већ је резултат системских грешака

Тренд пораста броја погинулих и повређених у саобраћају може се променити добро организованим радом и спровођењем добро осмишљених и координираних мера.

Овакав приступ потребно је прихватити и промовисати на свим нивоима управљања безбедности саобраћаја, на тај начин се даје значај усвајању система и стратешким управљањем безбедности саобраћаја.

Према извештају Светске здравствене организације (WHO-World Health Organization) у саобраћајним незгодама највише страдају млади и сиромашни.

Најзначајнији негативни ефекти и последице саобраћаја су:

- настрадали у саобраћајним незгодама (погинула лица, теже повређена и лакше повређена лица),
- исцрпљивање природних ресурса,
- загађивање околине отпадним материјалима и гасовима,
- загађивање околине буком,
- материјалне штете, губици и трошкови у вези са саобраћајним незгодама,
- физичка неактивност,
- стресови проузроковани учешћем у саобраћају,
- социјално загађивање тј. загађивање међуљудских односа проузроковано учешћем у саобраћају, а посебно учешћем у саобраћајним незгодама

Јачање улоге јединице локалне самоуправе у области безбедности саобраћаја има за циљ децентрализацију управљања безбедности саобраћаја и јачање институција, организација, појединаца и стабилан извор финансирања мера безбедности саобраћаја од наплаћених новчаних казни на територији локалне самоуправе.

Поред циљева, мисија и визија, стратешко управљање безбедности саобраћаја предвиђа планирање и акције које имају за циљ подизање нивоа безбедности саобраћаја, као и подизање свести учесника у саобраћају о правилним ставовима о безбедности саобраћаја.

Квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја је дефинисање жељеног стања, смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица, координација рада институција и активности које се спроводе, а све у циљу подизања нивоа безбедности саобраћаја.

Међутим, унапређење стања безбедности саобраћаја на националном нивоу није могуће без унапређења стања безбедности саобраћаја на локалном нивоу, односно у општинама и градовима Републике Србије. Општина Сента је препознала потребу за унапређењем безбедности саобраћаја доношењем

Програма за рад Савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији локалне самоуправе Сента 16.12.2021. године, у оквиру ког је дефинисана потреба израде Стратегије безбедности саобраћаја општине Сента са пратећим Акционим планом. Програм је објављен у "Службеном листу општине Сента", број 32/2021.

Доношењем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Сента пре свега препознат је проблем безбедности саобраћаја на територији општине и намера да се тај проблем решава стручно, плански, организовано, квалитетно и дугорочно, па тек онда се може рећи да је то и Законска обавеза локалне самоуправе.

Унапређење безбедности саобраћаја на територији општине Сента има индиректан утицај на целокупну привреду општине, смањење трошкова због мањег броја саобраћајних незгода, ефикаснији како транзитни тако и локални саобраћај и стварање осећаја сигурног окружења за све становнике општине и све друге учеснике у саобраћају који користе путеве и улице на територији општине.

Управљање у безбедности саобраћаја обухвата три процеса:

1. Праћење постојећег стања,
2. Дефинисање жељеног стања,
3. Примена мера којима се постојеће стање приближава жељеном стању

Праћење постојећег стања подразумева низ поступака везаних за прикупљање тачних података, формирање и стално ажурирање базе података о саобраћају, путу, о саобраћајним незгодама, о последицама незгода, као и о осталим важним обележјима безбедности саобраћаја. Узимањем у обзир политичких, економских, социјалних, културолошких и саобраћајних услова, друштво поставља циљеве, односно жељени ниво безбедности својих грађана у саобраћају, односно прихватљив ниво угрожености у саобраћају.

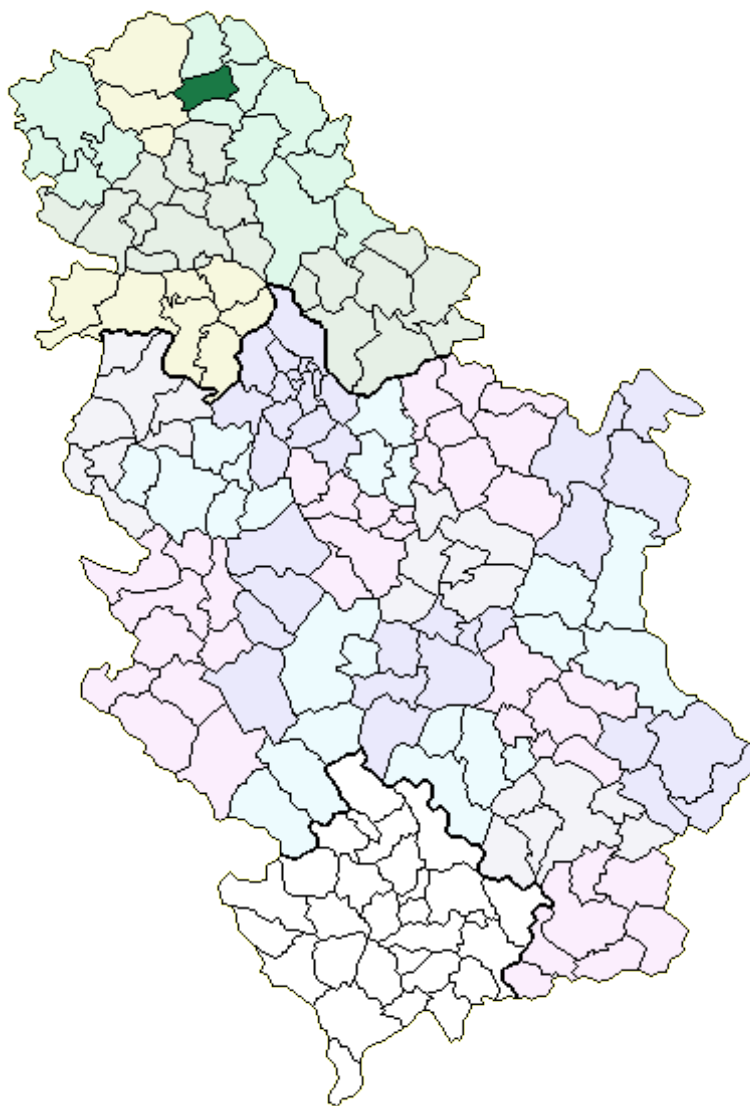
Жељено стање се достиже планским деловањем и применом добро осмишљених и стручно пројектованих, одрживих мера како би се постојећи ниво угрожености грађана приближио друштвено и политички прихватљивом нивоу. Као и у другим областима, припрема, доношење и доследно спровођење стратешких докумената (политика, стратегија и стратешки акциони планови) је најбољи начин да се обезбеди амбијент за успешно и ефикасно политичко управљање и достизање циљева.

Стратешким документима се обезбеђује политички прихватљив, стручан и добро усмераван утицај на најважније елементе саобраћајног система. Искуства најразвијенијих земаља указују да су се одрживи позитивни резултати постигли тек успостављањем снажних заштитних система и добре сарадње између појединих елемената овог система. Неопходно је успоставити сарадњу између корисника којима саобраћај служи да остваре неке своје потребе, оних који зарађују од саобраћаја и оних чији је задатак да се брину о саобраћају.

У оквиру Стратегије, анализиран је и систем управљања безбедношћу саобраћаја општине Сента, као и надлежности и одговорности важних организација и појединаца. Прегледом до сада спроведених студија и пројеката везаних за саобраћајни систем је анализиран њихов утицај на стање безбедности саобраћаја и значај за формирање стратегије безбедности саобраћаја на територији општине Сента.

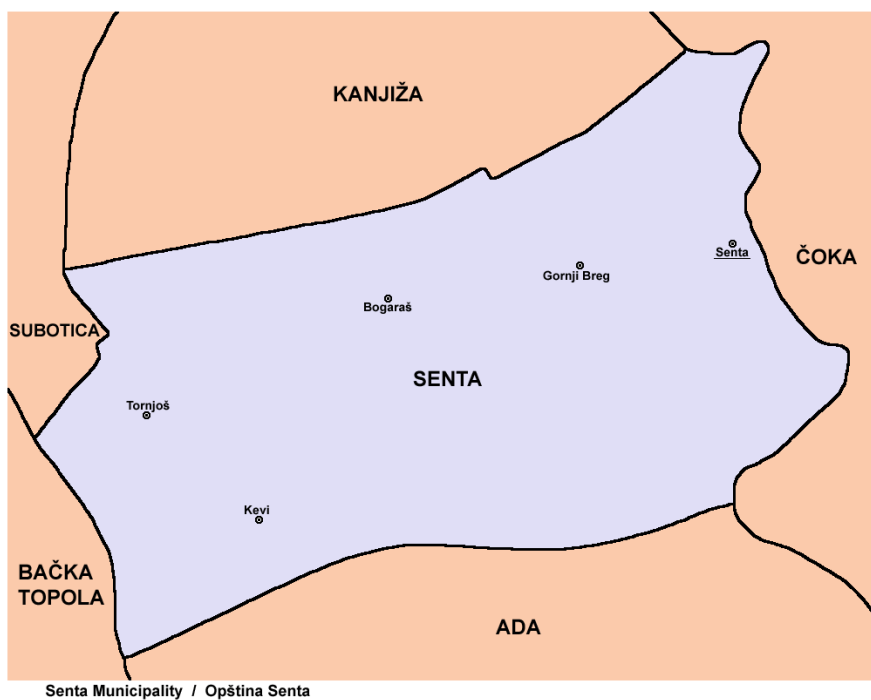
1.1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

Општина Сента се налази у Републици Србији, у АП Војводини и спада у Севернобанатски округ. Смештена је у средишњем делу источне Бачке, и протеже се дуж средишњег дела реке Тисе у њеном току кроз Србију. Простире се на површини од 293 км² и према подацима из 2011. године броји 23.316 становника. Сента је данас значајан економски, саобраћајни и културни центар северног Потисја. На слици 1-1 приказан је положај општине Сента у Републици Србији.



Слика 1-1 Положај општине Сента у републици Србији

Окружена је општинама: Кањижа, Чока, Ада, Бачка Топола и Суботица. Општина Сента се састоји од пет насеља: Сента, Горњи Брег, Богарош, Киви и Торњош. Седиште општине је насеље Сента. (Слика 1-2).



Слика 1-2 Ближи приказ општине Сента са околним општинама

У општини Сента број становника континуално опада од 1971. године, при чему се код последња три пописа уочава значајан пад броја становника (график 1-1).

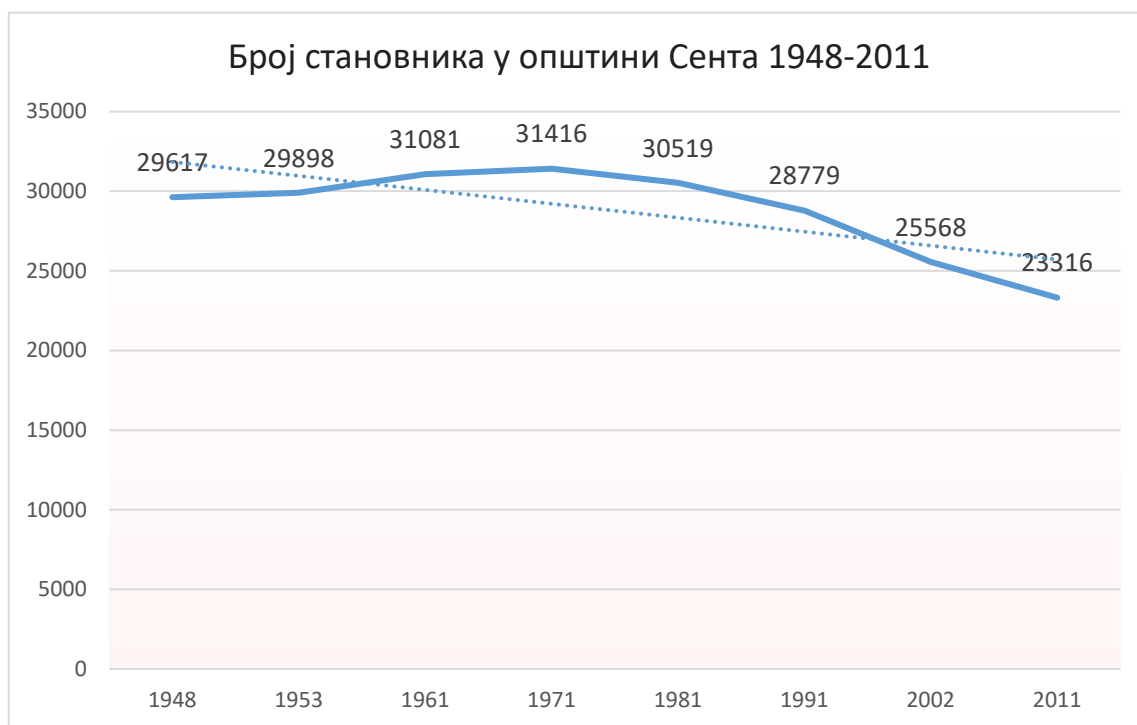


График 1-1 Број становника у општини Сента од 1948. до 2011. године

У саобраћајном смислу, путна мрежа је добро развијена. По осовини Исток – Запад, кроз општину Сента пролази државни пут IIA 105, који се простире од државне границе са Мађарском (Бајмок) до државне границе са Румунијом (гранични прелаз Врбица). Државни пут IIA 105 повезује сва насеља општине Сента. У правцу Север – Југ, кроз општину Сента пролази државни пут IIA 102 од Новог Сада до Кањиже.

Општина Сента налази се источно од аутопута Е75. Државним путем IIA 105 у смеру ка Бачкој Тополи повезана је са овим међународним путем.

Од 2001. до 2021. године на територији општине у саобраћајним незгодама **погинуло је укупно 57 људи а повређено је 1036 лица**. Укупни трошкови саобраћајних незгода у овом периоду сведени по погинулом лицу, сходно критеријумима објављеним у Националној стратегији безбедности саобраћаја, износе најмање 26.790.000 евра.

2. СТАЊЕ И ТЕНДЕНЦИЈЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

2.1. СИСТЕМА УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

2.1.1. Институционални оквир

Кључни субјекти безбедности саобраћаја на националном нивоу су све институције које се баве саобраћајем, а посебно:

1. доносиоци политичких одлука,
2. професионална, стручна и друга удружења,
3. научне и образовне установе,
4. предшколске установе,
5. саобраћајна полиција,
6. здравствене установе,
7. медији и други.

Да би се ефикасно управљало безбедношћу саобраћаја неопходно је постојање институционалних капацитета са установљеним процедурама и односима између надлежних субјеката.

Субјекти од значаја за безбедност саобраћаја у Републици Србији су:

- Влада,
- Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
- министарство надлежно за послове саобраћаја,
- министарство надлежно за послове образовања,
- министарство надлежно за послове здравља,
- министарство надлежно за унутрашње послове,
- Агенција за безбедност саобраћаја,
- локално тело за координацију безбедности саобраћаја,
- орган надлежан за инспекцијски надзор из области безбедности саобраћаја,
- управљач пута,
- суд,
- јавни тужилац,
- средство јавног информисања, односно оглашавања,
- научна, образовна, односно васпитана установа,
- удружење из области безбедности саобраћаја на путевима,
- лице које обавља привредну делатност из области, односно у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, итд.

Најважнији субјекти безбедности саобраћаја у Републици Србији су Влада, министарство надлежно за послове саобраћаја и Министарство унутрашњих

послова, као носиоци извршне власти и као органи одговорни за стање безбедности саобраћаја у држави.

Институције успостављене Законом о безбедности саобраћаја на путевима на националном и локалном нивоу су:

- Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
- Агенција за безбедност саобраћаја и
- локална тела за безбедност саобраћаја.

Тело за координацију безбедности саобраћаја доноси политичке и стратешке одлуке у безбедности саобраћаја на путевима, а чине га министри надлежни за послове саобраћаја, унутрашње послове, здравља, рада, правде, просвете и трговине и услуга. Сврха Тела за координацију безбедности саобраћаја је координисано деловање министарстава надлежних за безбедност саобраћаја. Задатак Тела је да прати, усмерава и координира активности везане за смањење броја саобраћајних незгода и последица у Републици Србији, да предлаже и прати спровођење Националне стратегије безбедности саобраћаја на путевима и Акционог плана безбедности саобраћаја.

Агенција за безбедност саобраћаја, која је основана од стране Владе, по својој организационој структури омогућава знатно ефикасније деловање у безбедности саобраћаја и врши повезивање субјеката од значаја за безбедност саобраћаја. Агенција за безбедност саобраћаја обавља стручне, регулаторне и развојне послове безбедности саобраћаја.

Локално тело за безбедност саобраћаја је задужено за усклађивање и координацију послова безбедности саобраћаја на локалном нивоу.

Најзначајнији носиоци активности у безбедности саобраћаја у локалној самоуправи су:

- Скупштина општине;
- Председник општине;
- Тело за координацију послова безбедности саобраћаја на локалном нивоу;
- Образовно-васпитне установе;
- Саобраћајна полиција;
- Управљач пута на локалном нивоу;
- Орган надлежан за послове саобраћаја на локалном нивоу;
- Здравствене установе;
- Медији;
- Ауто школе;
- Технички прегледи возила;
- Локална удружења земљорадника;
- Локална удружења која окупљају мотоциклисте, бициклисте и остале категорије рањивих учесника у саобраћају;
- Лице које обавља привредну делатност из области, односно у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, итд.

Скупштина општине у складу са законом, између осталих има и следеће надлежности:

1. доноси Статут општине и Пословник Скупштине
2. доноси буџет и завршни рачун Општине
3. доноси Програм развоја општине и појединих делатности
4. доноси урбанистички план општине и уређује коришћење грађевинског земљишта
5. доноси прописе и друге опште акте
6. оснива службе, комунална јавна предузећа, установе и организације и врши надзор над њиховим радом
7. именује и разрешава управни и надзорни одбор, поставља и разрешава директоре комуналних јавних предузећа, установа, организација и служби чији је оснивач и даје сагласност и њихове статуте у складу са законом
8. даје мишљење о законима којима се уређују питања од интереса за локалну самоуправу.

Председник општине између осталих надлежности утврђених законом и статутом има и следеће:

1. представља и заступа општину
2. непосредно извршава и стара се о извршавању одлука и других аката Скупштине општине
3. предлаже одлуке и друге акте које доноси Скупштина, као и начин решавања питања о којима одлучује Скупштина општине
4. стара се о извршавању поверених послова из оквира права и дужности Републике
5. усмерава и усклађује рад Општинске управе
6. наредбодавац је за извршење буџета
7. доноси појединачне акте за које је овлашћен законом, статутом или одлуком Скупштине
8. организује рад Општинског већа, даје конкретна задужења члановима Већа из делокруга рада Већа.

Савет за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији локалне самоуправе Сента сходно одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима основан је ради усклађивања послова безбедности саобраћаја на путевима који су из делокруга јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе. Осим ових послова, **Савет** обавља послове техничког регулисања саобраћаја на саобраћајницама чији је управљач Општина.

2.1.2. Правни и стратешки оквир

Систем безбедности саобраћаја у Републици Србији правно је уређен Уставом, признатим међународним изворима, законима и подзаконским актима. Закони који првенствено уређују систем безбедности саобраћаја јесу Закон о безбедности саобраћаја на путевима који је у примени од 11. децембра 2009. године и Закон о путевима који је у примени од 8. јуна 2018. године.

Устав Републике Србије

Устав Републике Србије проглашава право на живот као неприкосновено. Из тога проистиче обавеза државе и свих субјеката безбедности саобраћаја да штите то право грађана. Устав проглашава и право на физички интегритет и право на личну безбедност. Проглашавање тих права такође намеће обавезу Републици Србији да штити физички интегритет и безбедност учесника у саобраћају. Право детета на посебну заштиту, које проглашава Устав, намеће безбедност деце у саобраћају као приоритет, односно обавезу државе да заштиту деце у саобраћају истакне у први план.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима

Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник РС", бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – ОУС, 55/14, 96/15- др. закон, 9/16 – ОУС, 24/18, 41/18 - др. закон, 87/18, 23/19 и 128/20 - др. закон) поред правила саобраћаја уређује институционални оквир система безбедности саобраћаја, и финансирање система. Такође, у основи се овим законом уређује део система који се односи на возаче и возила, а закон садржи и одредбе које се односе на путеве. Закон о безбедности саобраћаја уређује и права и обавезе органа надлежних за контролу и регулисање саобраћаја, као и друге одредбе од значаја за систем безбедности саобраћаја.

Начело да небезбедни финансирају безбедност саобраћаја је начелно спроведено у овом закону, па је тако предвиђено да се целокупан износ прекршајних казни враћа у систем безбедности саобраћаја, кроз финансирање главних субјеката безбедности саобраћаја.

Закон о путевима

Закон о путевима ("Службени гласник РС", бр. 41/18. и 95/18) уређује управљање, заштиту и одржавање јавних путева. Свакако најважнија одредба која се односи на безбедност саобраћаја јесте обавеза управљача јавног пута да обезбеди трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту пута у циљу несметаног и безбедног одвијања саобраћаја на јавном путу. Овим законом уређује се правни положај јавних и некатегорисаних путева, услови и начин управљања, заштите и одржавања јавних путева, посебни услови изградње и реконструкције јавних путева, извори и начин финансирања изградње, реконструкције, заштите и одржавања путева, стицање права својине, инспекцијски надзор, као и друга питања од значаја за управљање, изградњу, реконструкцију, заштиту и одржавање јавних путева.

Кривични законик

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) садржи главу која одређује кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, а заштитни

субјекти јесу живот односно тело људи и имовина већег обима. Инкриминисане радње јесу пре свих непридржавање саобраћајних прописа, уништење односно оштећење саобраћајне сигнализације или опреме пута, постављање препрека на саобраћајници, несавестан надзор над стањем и одржавањем саобраћајница, и непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди.

Закон о прекршајима

Закон о прекршајима ("Службени гласник РС", број 65/13, 13/16 98/16 – ОУС, 91/19 и 91/2019 – др. закон) уређује прекршајни поступак, и прекршајне санкције. С обзиром да су најчешћи саобраћајни деликти саобраћајни прекршаји и с обзиром да су најчешћи прекршаји у Републици Србији они против безбедности саобраћаја на путевима, систем прекршајног кажњавања јесте веома значајан у репресивном делу система безбедности саобраћаја.

Закон о прекршајима познаје и хитан поступак, када се осумњичени за прекршај може одмах спровести прекршајном суду, а казна се може извршити пре правноснажности одлуке о казни. Овај институт нарочито је погодан у борби против вишеструких повратника и учинилаца најтежих прекршаја против безбедности саобраћаја.

Закон о полицији

Закон о полицији ("Службени гласник РС", бр. 6/16, 24/18 – ОУС и 87/18) уређује поступање саобраћајно полицијских службеника у поступку контроле и регулисања саобраћаја на путевима, односно одређује полицијска овлашћења у тим пословима.

Закон о општем управном поступку

Закон о општем управном поступку ("Службени лист СРЈ", бр. 18/16 и 95/18 – аутентично тумачење) јесте системски закон који уређује поступање управних односно извршних органа. Овај пропис примењује се у поступању органа надлежних за контролу (полиција, инспекција), али и органа надлежних за управљање безбедношћу саобраћаја односно техничко регулисање.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају

Закон о обавезном осигурању у саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 - ОУС) уређује веома важну област обавезног осигурања и начина исплате штета из саобраћајних незгода. Овим прописом уведен је "бонус-малус" систем кажњавања и награђивања власника возила у зависности од тога да ли се њиховим возилом узрокују саобраћајне незгоде или не, што јесте мера која утиче на понашање возача. До октобра 2014. године по основу тог закона осигуравајућа друштва су уплаћивала 1,2% бруто премије осигурања од аутоодговорности као део превентиве на посебан рачуна за увођење видео надзора на путевима. Рок важења наведене одредбе није продужен изменом закона.

Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама

Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама ("Службени гласник РС", бр. 87/18) уређује систем заштите и спасавања људи и добара од елементарних непогода и других несрећа укључујући и саобраћајне незгоде, надлежности државних органа, органа

аутономних покрајина и јединица локалне самоуправе у заштити и спасавању дефинише функционалну интеграцију служби од интереса за заштиту и спасавање чиме се обезбеђује координирана, брза и ефикасна интервенција ватрогасно - спасилачких јединица, хитне медицинске помоћи и саобраћајне полиције у случају саобраћајних незгода.

Закон о здравственој заштити

Закон о здравственој заштити ("Службени гласник РС", бр. 25/19) уређује систем здравствене заштите као организоване и свеобухватне делатности друштва са основним циљем да се оствари највећи могући ниво очувања и унапређења здравља грађана, спречавање и рано откривање болести, повреда и других поремећаја здравља и благовремено и ефикасно лечење и рехабилитација.

Закон о основама система образовања и васпитања

Закон о основама система образовања и васпитања ("Службени гласник РС", бр. 88/17, 27/18 – др. закон, 10/19, 27/18 – др. закон, 6/20 и 129/21) уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања. Пропис треба да пружи основ за увођење и спровођење саобраћајног образовања и васпитања деце и младих кроз наставу и остале активности, на квалитативном и квантитативном нивоу који ће обезбедити да долазеће генерације стичу ставове и имају знање неопходно за безбедно и одговорно учествовање у саобраћају.

Подзаконски акти

Правни оквир у систему безбедности саобраћаја на путевима садржи велики број подзаконских аката који су донети што на основу Закона о безбедности саобраћаја, што на основу осталих наведених закона. Основна предност оваквих аката јесте, пре свега, релативно проста процедура усвајања.

Стратешки оквир

Стратешки оквир безбедности саобраћаја на националном нивоу, који је од највеће важности за доношење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Сента за период 2023-2027. године, јесте Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период 2015-2020. године („Службени гласник РС”, број 64/2015). Важност националне Стратегије за јединице локалне самоуправе утврђена је Законом о безбедности саобраћаја на путевима, због тога што јединице локалне самоуправе имају обавезу да усагласе своје локалне стратегије са националном и као такве да их усвоје.

Прихватајући препоруке Организације уједињених нација изражене у документу Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020 који је сачинила Светска здравствена организација, у Стратегији је опредељено пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја:

I СТУБ	II СТУБ	III СТУБ	IV СТУБ	V СТУБ
ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

2.1.3. Финансијски оквир

Због саобраћајних незгода јављају се трошкови који многоструко превазилазе неопходна улагања у безбедност саобраћаја, како би се избегли постојећи трошкови. Имајући у виду да у финансијском смислу анализа везана за саобраћајне незгоде може да се посматра на исти начин као и сваки други инвестициони пројекат, може се рећи да је потребно сагледати "ИРР" (интерна стопа приноса) везану са саобраћајне незгоде. Досадашњи резултати показују да инвестирање у безбедност саобраћаја даје "ИРР" од 10% до 30%, односно да се таква ефикасна улагања могу ретко наћи у другим областима.

Трошкови саобраћајних незгода

Трошкови саобраћајних незгода представљају укупну висину штета изазваних саобраћајним незгодама. У трошкове саобраћајних незгода спадају:

- бол и патња жртава саобраћајних незгода,
- губитак квалитета живота жртава саобраћајних незгода,
- некомпензована бол и недостатак жртве родбини,
- изгубљена продуктивност,
- трошкови оштећења возила и објеката,
- трошкови здравствених услуга,
- социјална давања,
- трошкови поступања након саобраћајне незгоде (хитне службе),
- изгубљена добит,
- трошкови осигурања,
- трошкови радног места,
- правни трошкови,
- трошкови правосудних органа,
- трошкови спровођења санкција,
- трошкови услед временских губитака и др.

Висина штете настале у саобраћајним незгодама се не може прецизно измерити, проценити и израчунати, па се примењују различити поступци за процену висине штете настале у саобраћајним незгодама.

На основу модела рачунања висине штете по истраживањима у Републици Српској (Рос и др, 2012) процењено је да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулим износе 317.317 €, једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним 34.094 €, а једне саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181 €.

Рачунајући трошкове саобраћајних незгода које су се догодиле на територији општине Сента, укупни трошкови саобраћајних незгода у последњих пет година тј. од 2017. до 2021. године на основу наведене методологије процењују су на 5.505.017 евра. Процењени трошкови саобраћајних незгода у претходних пет година приказани су на графику 2-1.

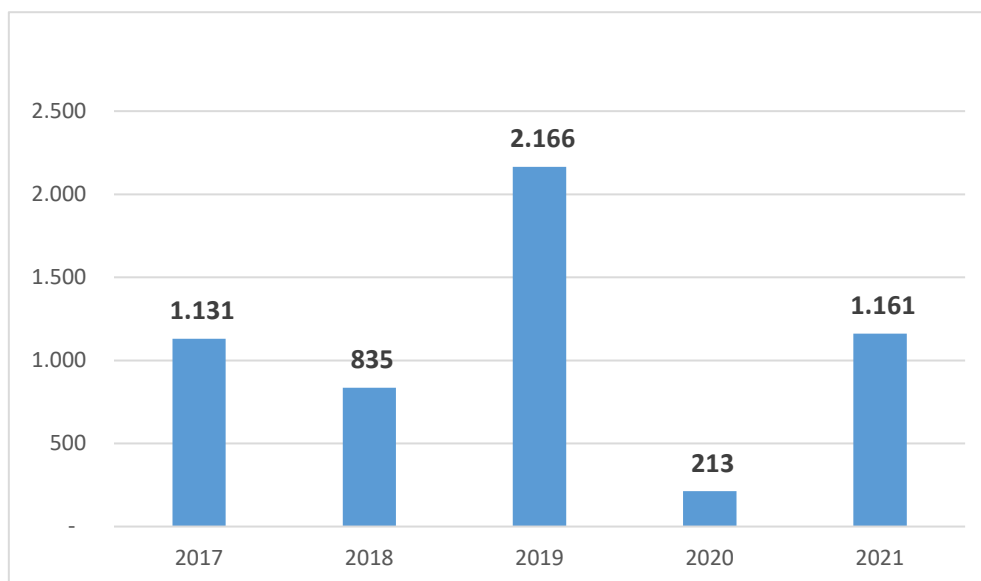


График 2-1 Процењени трошкови саобраћајних незгода у општини Сента у хиљадама евра

Основни извори средстава за унапређење безбедности саобраћаја у општини Сента:

1. буџет општине,
2. наплаћене новчане казне за прекршаје предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима,
3. поклони или прилози покровитеља дати Републици, јединици територијалне аутономије или јединици локалне самоуправе,
4. остали приходи.

Од усвајања Закона о безбедности саобраћаја на путевима (2009.) свакако је најзначајнији извор финансирања унапређења безбедности саобраћаја приход од наплаћених новчаних казни за прекршаје и привредне преступе предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима.

Општинском буџету на основу члана 18. Закона о безбедности саобраћаја на путевима припада 30% средстава од наплаћених новчаних казни за прекршај који је учињен на територији општине.

Средства приходована од новчаних казни смеју се трошити само за унапређење безбедности саобраћаја на територији општине, и то за:

- 1) рад Савета за безбедност саобраћаја,
- 2) унапређење саобраћајног васпитања и образовања,
- 3) превентивно-промотивне активности из области безбедности саобраћаја,
- 4) научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја,
- 5) техничко опремање јединица саобраћајне полиције које контролишу и регулишу саобраћај на путевима и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја
- 6) поправљање оштинских путева и улица

Програм коришћења средстава приходованих наплатом новчаних казни доноси извршни орган општине, на основу предлога **Савет за координацију послова безбедности саобраћаја** на путевима на територији локалне самоуправе Сента.

3. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ СЕНТА

Праћење апсолутних показатеља безбедности саобраћаја (број и последице саобраћајних незгода) представља један од најчешће коришћених елемената за праћење стања безбедности саобраћаја на одређеном подручју, планирање мера и активности и праћење ефеката примењених мера. Имајући наведено у виду, извршена је анализа стања безбедности саобраћаја за различите категорије учесника у саобраћају у односу на својство учешћа, категорију возила у којој су се налазили и старост учесника. Анализе су извршене на основу података о саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од **2017. до 2021.** године. За сваку од посматраних категорија учесника у саобраћају су приказани основни подаци о стању безбедности саобраћаја и околностима настанка саобраћајних незгода у којима су учествовали.

3.1. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЉИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

У периоду од 2017. до 2021. године у општини Сента догодило се укупно 348 саобраћајних незгода (график 3-1), од чега 175 са настрадалим лицима (график 3-2).

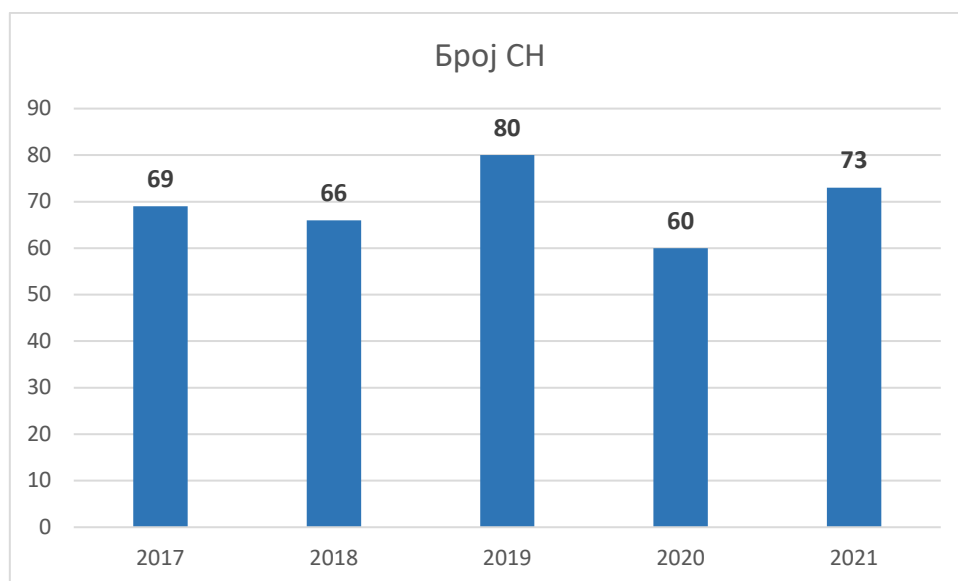


График 3-1 Број саобраћајних незгода по годинама

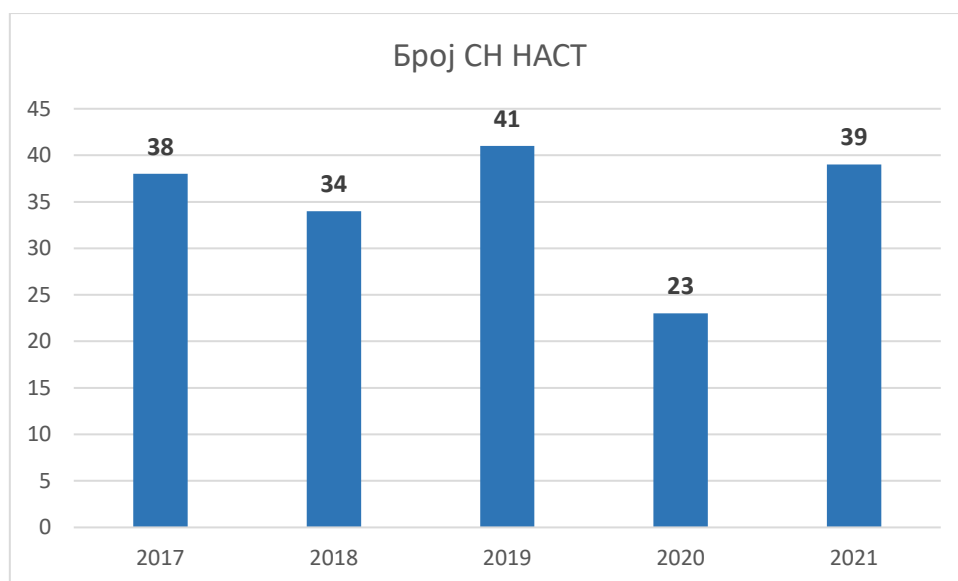


График 3-2 Број саобраћајних незгода са настрадалима по годинама

У протеклих пет година у саобраћајним незгодама на путевима општине Сента погинуло је укупно 10 лица (график 3-3), а повређено је 218 (график 3-4).



График 3-3 Број погинулих у СН по годинама

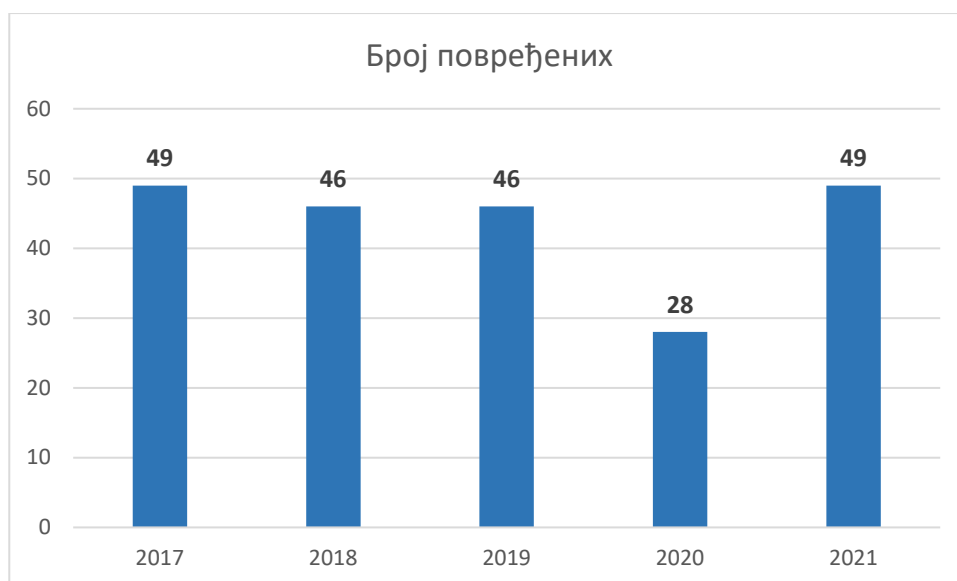


График 3-4 Број повређених у СН по годинама

3.2. СТРУКТУРА НАСТРАДАЛИХ ЛИЦА

На графику 3-5 приказан је пондерисани број настрадалих лица у односу на категорију возила и својство учешћа. Пондерисани број настрадалих лица добија се свођењем свих настрадалих лица (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим коефицијентима (пондерима). Број погинулих се множи пондером 99, број тешко повређених множи се пондером 13 док се број лако повређених множи пондером 1 ($\text{ПБН} = \text{ПОГ} \times 99 + \text{ТПП} \times 13 + \text{ЛТП} \times 1$).



График 3-5 Пондерисани број настрадалих лица у односу на категорију возила и својство учешћа

Из графика 3-5 се може уочити да, у односу на категорију возила и својство учешћа настрадалих у саобраћајним незгодама, највише страдају **бициклисти**.

На графику 3-6 приказан је пондерисани број настрадалих лица у односу на старост настрадалих лица.



График 3-6 Пондерисани број настрадалих лица у односу на старост настрадалих

На основу пондерисаног броја настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама у општини Сента највише страдају лица из старосне групе 46-64 година.

3.3. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА У САОБРАЋАЈУ

На путевима општине Сента у протеклих пет година погинуло је два пешака а повређено је 19. Број погинулих и повређених пешака по годинама за протекли петогодишњи период приказан је на графику 3-7. Број погинулих пешака у општини чини 20% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама, док у Републици Србији пешаци чине 26% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама. 9% свих повређених лица у саобраћајним незгодама у општини Сента су пешаци, док је републички просек 13%.



График 3-7 Број погинулих и повређених пешака по годинама

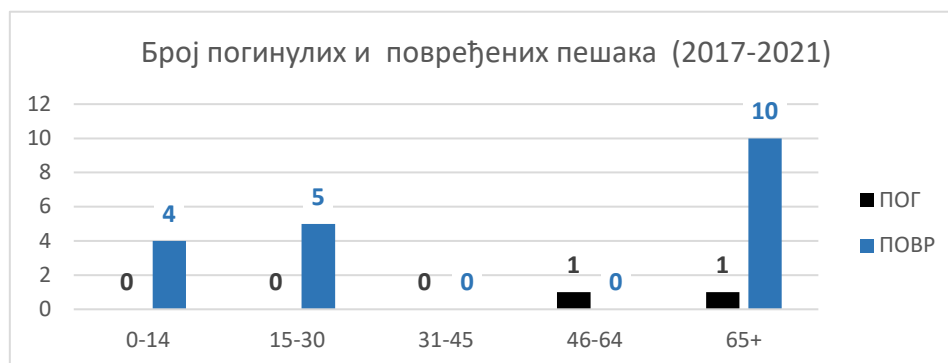


График 3-8 Број погинулих и повређених пешака по старосним групама

Са графика 3-8 се може уочити да је највећи број настрадалих пешака међу лицима старијим од 65 година.

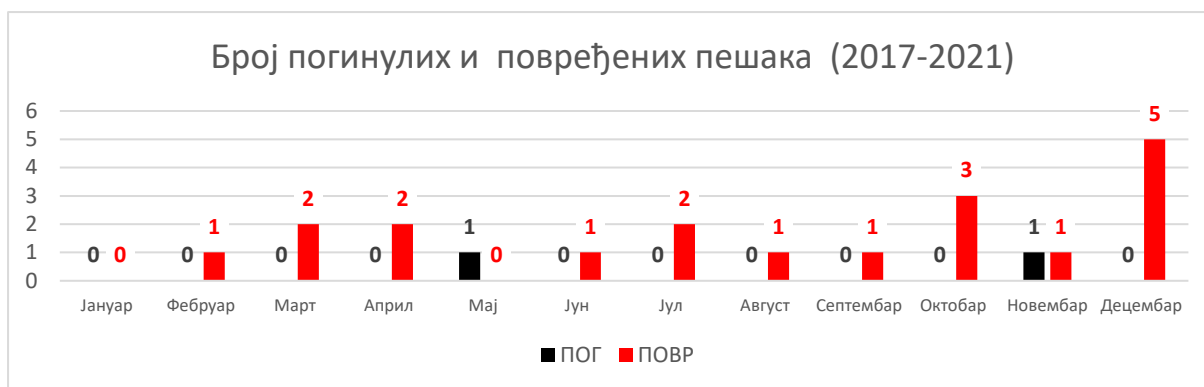


График 3-9 Број погинулих и повређених пешака по месецима

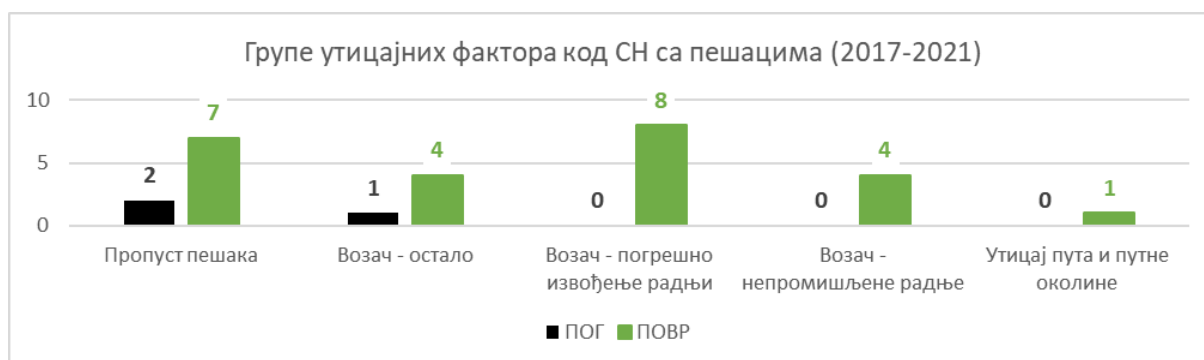


График 3-10 Расподела група утицајних фактора код саобраћајних незгода са пешацима

На основу података за период од 2017. до 2021 године, месец у којем пешаци најчешће страдају је децембар (график 3-9), док је најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим пешацима „пропуст пешака“ (график 3-10).

3.4. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА У САОБРАЋАЈУ

У периоду од 2017. до 2021. године у општини Сента погинуло је четири бициклиста у саобраћајним незгодама, што чини **40%** свих погинулих у саобраћајним незгодама. То је далеко већи удео од републичког просека од 9%. Број погинулих и повређених бициклиста по годинама за протекли петогодишњи период приказан је на графику 3-11.



График 3-11 Број погинулих и повређених бициклиста по годинама

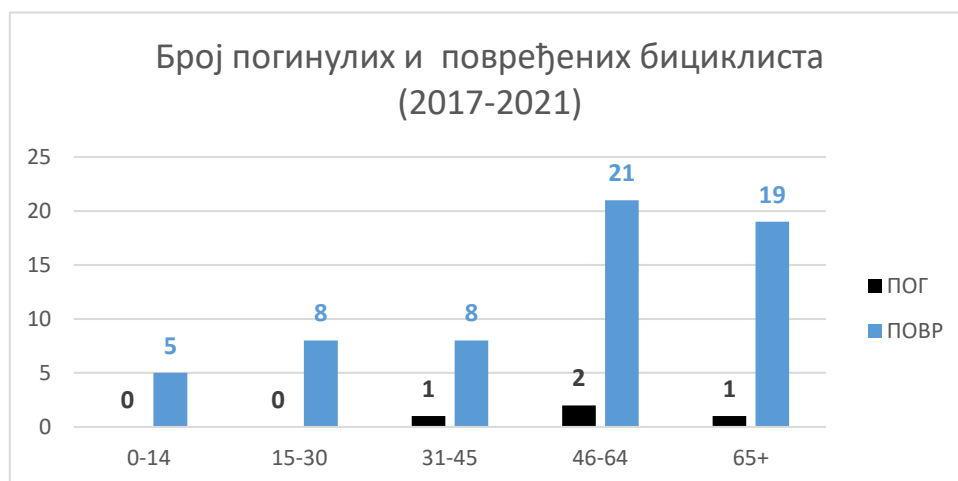


График 3-12 Број погинулих и повређених бициклиста по старосним групама

На основу графика 3-12, највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 46-64 година, док је месец у ком највише страдају бициклисти септембар (график 3-13).



График 3-13 Број погинулих и повређених бициклиста по месецима

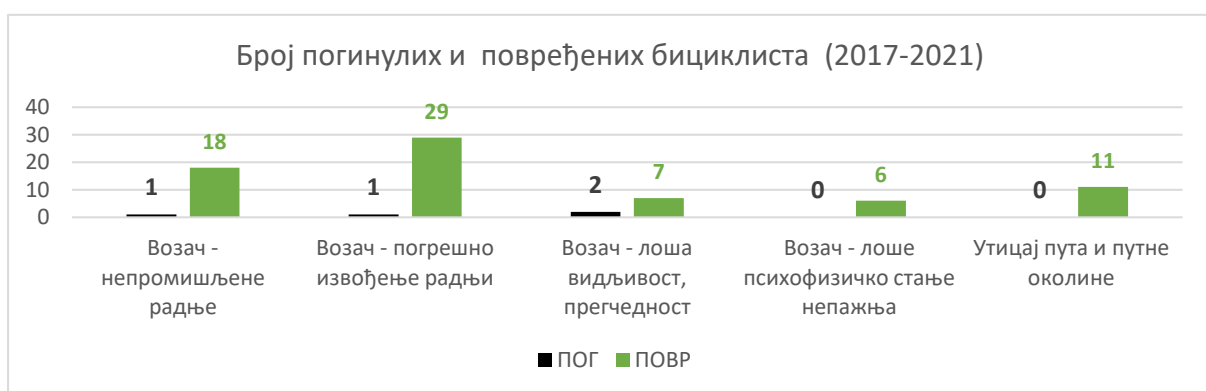


График 3-14 Расподела група утицајних фактора код саобраћајних незгода са бициклистима

Нејчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим бициклистима је „погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ (график 3-14).

3.5. БЕЗБЕДНОСТ МОТОЦИКЛИСТА И МОПЕДИСТА У САОБРАЋАЈУ

На путевима општине Сента у протеклих пет година погинуо је један возач мотоцикла, односно 10% свих погинулих лица. У Републици Србији моторизовани двоточкаши чине 9% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама. У истом периоду у општини Сента повређено је укупно 28 возача и путника мотоцикала и мопеда, односно 13% свих повређених у саобраћајним незгодама. У Републици Србији моторизовани двоточкаши чине 7% свих повређених лица у саобраћајним незгодама. Број погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста по годинама за протекли петогодишњи период приказан је на графику 3-15.



График 3-15 Број погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста по годинама

Са графика 3-16 се може уочити да је највећи број настрадалих мотоциклиста и мопедиста у старосној категорији од 15-30 година. Лица на мотоциклима и мопедима најчешће страдају у мају (график 3-17).



График 3-16 Број погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста по старосним групама

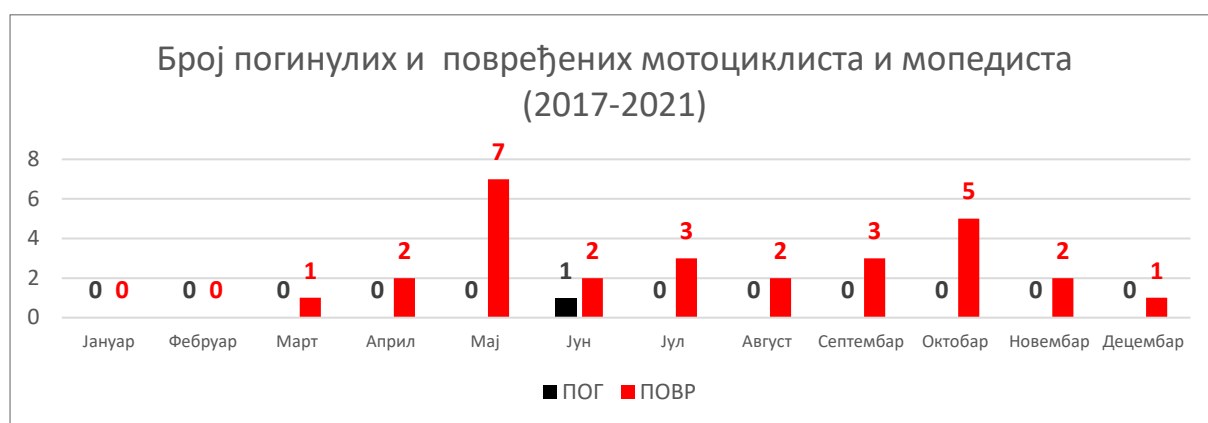


График 3-17 Број погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста по месецима

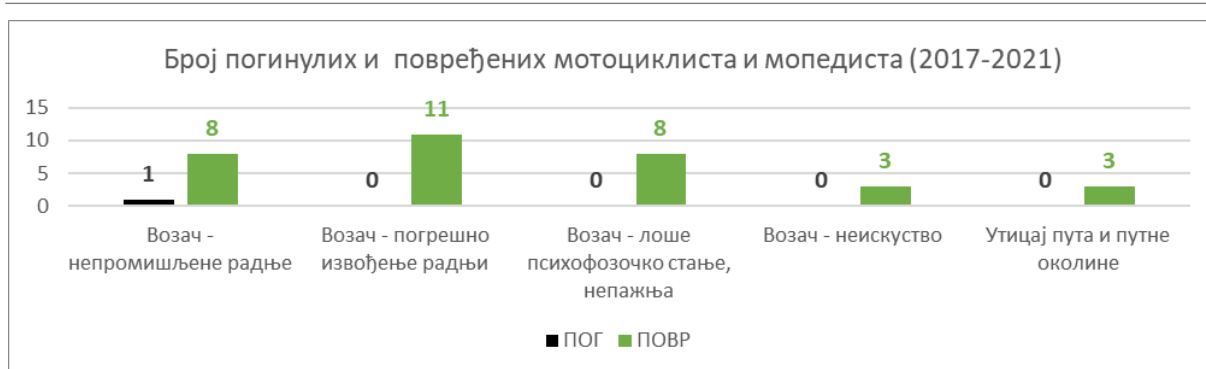


График 3-18 Расподела група утицајних фактора код саобраћајних незгода са настрадалим мотоциклистима и mopедистима

Нејчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим мотоциклистима и mopедистима је „погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ (график 3-18).

3.6. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ

У оериоду од 2017. до 2021. године, у општини Сента погинуло је 3 возача и путника у путничким аутомобилима, а повређено је 94. У општини Сента број погинулих возача и путника у путничким аутомобилима чини 30% свих погинулих у саобраћајним незгодама, док број повређених учесника у саобраћају у овој категорији чини 43% свих повређених у саобраћајним незгодама, што је у оба случаја знатно **ниже од републичког просека**. У Републици Србији ти бројеви чине 45% и 63% респективно. Број погинулих и повређених путника и возача у путничким аутомобилима по годинама приказан је на графику 3-19.



График 3-19 Број погинулих и повређених путника и возача у ПА по годинама

Са графика 3-20 се вид да је највећи број настрадалих путника и возача у путничким аутомобилима у старосној групи од 15-30 година, док су месеци у

којем највише страда ова категорија учесника у саобраћају јануар и август (график 3-21).



График 3-20 Број погинулих и повређених путника и возача у ПА по старосним групама



График 3-21 Број погинулих и повређених путника и возача у ПА по месецима

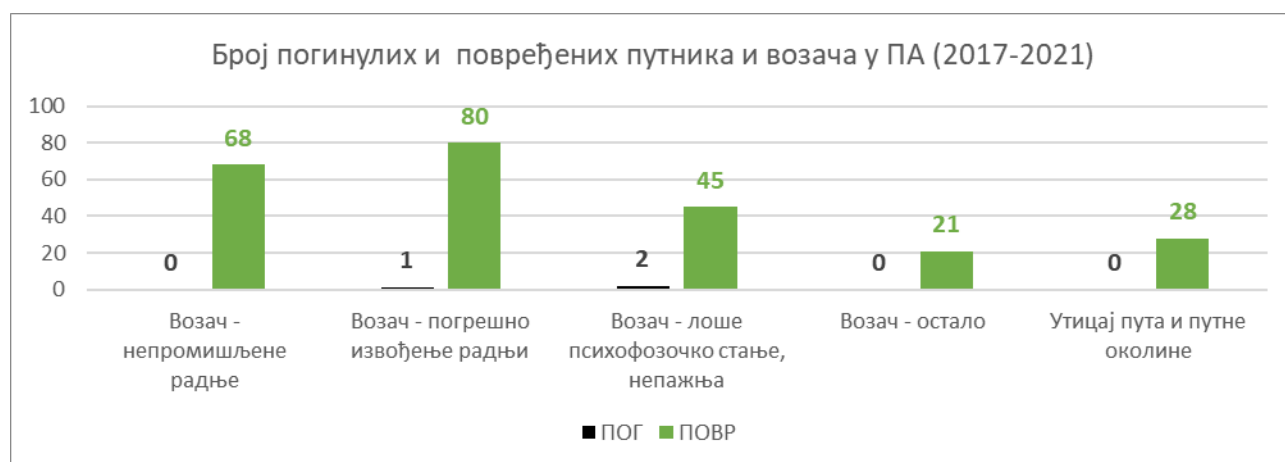


График 3-22 Распореда група утицајних фактора код саобраћајних незгода са настрадалим путницима и возачима у ПА

Нејчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са настрадалим са путницима и возачима у путничким аутомобилима је „погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ (график 3-22).

3.7. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ

У општини Сента није било погинулих лица у саобраћајним незгодама са тракторима у анализираном периоду. У протеклих пет година повређено је 12 лица у саобраћајним незгодама са тракторима, што чини 6% од укупно повређених лица у саобраћајним незгодама, док је републички просек 2%. Број погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама са тракторима по годинама приказан је на графику 3-23.



График 3-23 Број погинулих и повређених у саобраћајним незгодама са тракторима по годинама

График 3-24 показије да је број повређених путника и возача трактора у анализираном периоду био четири, а највише настрадалих возача и путника на тракторима је међу лицима у старосној категорији 65+ година.



График 3-24 Број погинулих и повређених путника и возача трактора по старосним групама

Месец у којем највише страдају лица у саобраћајним незгодама су мај и септембар (график 3-25).



График 3-25 Број погинулих и повређених у саобраћајним незгодама са тракторима по месецима

3.8. БЕЗБЕДНОСТ ТЕРЕТНИХ ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈУ

Од 2017. до 2021. погинуло је једно лице у саобраћајним незгодама са теретним возило, што чини 10% погинулих лица. Број повређених лица у саобраћајним незгодама са теретним возилима је 27, односно 12% од укупног броја повређених повређених у саобраћајним незгодама. У Републици Србији 23% свих погинулих и 16% свих повређених лица у саобраћајним незгодама чине лица погинула и повређена у саобраћајним незгодама са теретним возилима. Број погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама са теретним возилима по годинама приказан је на графику 3-23.



График 3-26 Број погинулих и повређених у саобраћајним незгодама са теретним возилом по годинама

График 3-28 показује да је повређено 11 путника и возача теретног возила у анализираном периоду, од којих највише, њих 8, припада старосној категорији од 46-64 година.



График 3-27 Број погинулих и повређених у саобраћајним незгодама са теретним возилом по старосним групама

Месец у ком је било највише настрадалих у саобраћајним незгодама са теретним возилима август (график 3-29).



График 3-28 Број погинулих и повређених у саобраћајним незгодама са теретним возилом по месецима

3.9. БЕЗБЕДНОСТ У САОБРАЋАЈУ У ОДНОСУ НА СТАРОСНУ ДОБ УЧЕСНИКА

Поред наведених анализа постојећег стања, спроведена је и анализа саобраћајних незгода и њихових последица по старосној структури за период од 2017. до 2021. године на подручју општине Сента.

Када се поматра страдање учесника у саобраћају, учесници у саобраћају су подељени у четири старосне доби и то:

- Деца – старосне доби од рођења до навршених 14 година живота;
- Млади – старосне доби од 15 до 30 година живота;
- Одрасли – старосне доби од 31 до 64 године живота;
- Стари – старосне доби преко 65 година живота.

Старосне категорије су тако дефинисане због својих специфичности. Од четири старосне категорије, само одрасли не спадају у ризичне тј. рањиве категорије учесника у саобраћају због својих психофизичких специфичности.

Утабели 3-1 приказано је колико је учесника страдало по старосној доби на путевима општине Сента.

Табела 3-1 Страдали учесници у саобраћају по старосној доби

	ПОГ	ТПП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Деца	0	3	12	15	15
Млади	1	12	54	66	67
Одрасли	7	24	74	98	105
Стари	2	14	25	39	41

На графику 3-31 приказана је структура настрадалих лица у саобраћајним незгодама по старосној доби. Највише настрадалих учесника у саобраћају су

одрасли учесници у саобраћају, што је и за очекивање обзиром да су они најбројнији учесници у саобраћају. Битан податак је што 36% настрадалих чине деца и млади, што указује на то да је неопходно је радити на унапређењу безбедност деце и младих у саобраћају.



График 3-29 Страдали учесници у саобраћају по старосној доби

На наредном графику приказана је структура погинулих лица у саобраћајним незгодама по старосној доби.



График 3-30 Погинули учесници у саобраћају по старосној доби

Претходних пет година није било погинуле деце у саобраћајним незгодама, док 30% погинулих лица спада у ризичну категорију учесника у саобраћају (млади и стари). У општини Сента, млади чине 20% укупног броја погинулих лица, што је приближно једнако републичком просеку од 19%. Стари чине 10%

укупног броја погинулих лица, и та вредност је значајно мања од републичког просека који износи 30%.

3.10. НАЈВАЖНИЈЕ ЧИЊЕНИЦЕ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Најважније чињенице о стању безбедности саобраћаја на територији општине Сента, у периоду од 2017. до 2021. године:

- Догодило се укупно 348 саобраћајних незгода, од којих је 175 саобраћајних незгода са настрадалим лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 10 лица, док је теже и лакше повређено 218 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- **Погинула су два пешака**, што чини 20% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама.
- **Погинуло је четири бициклиста**, што чини 40% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама.
- **Погинуо је један возач мотоцикла**, што чини 10% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама.
- **Погинуло је 3 возача и путника у ПА**, што чини 30% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама.
- У посматраном периоду **повређено је 15-оро деце**, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству путника (40%).
- У саобраћајним незгодама **погинуло је једно младо лице**. Млади чине 10% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (60%).
- У саобраћајним незгодама **погинула су два лица старија од 65 година**, што чини 20% од укупног броја погинулих лица. Лица старија од 65 година у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству бициклисте (49%).
- Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у августу.

4. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

Амбиција	Постати најуспешнија локална самоуправа у области безбедности саобраћаја у Републици Србији, односно локална самоуправа која бележи најмањи јавни и саобраћајни ризик страдања на путевима у Републици Србији.
Мисија	Успоставити стабилан систем безбедности саобраћаја у општини Сента који ће омогућити успешно управљање безбедношћу саобраћаја.
Визија	Друмски саобраћај без погинулих, са знатно мање повређених и знатно мањим трошковима саобраћајних незгода.
Циљеви	<p>Доношење стратегије треба да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2027. године који ће омогућити:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Да нема погинулих учесника у саобраћају на путевима у општини Сента од 2027. године; • Да нема повређене деце у саобраћају општини Сента од 2027. године; • Да број тешко повређених у саобраћајним незгодама на путевима у општини Сента годишње буде максимално пет од 2027. године; • Да број лако повређених у саобраћајним незгодама на путевима у општини Сента годишње буде максимално 15 од 2027. године; • Да укупни годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у општини Сента у 2027. години не прелазе 220.000 €

Процена броја погинулих у саобраћајним незгодама на територији општине Сента до 2027. године приказана је на графику 4-1.

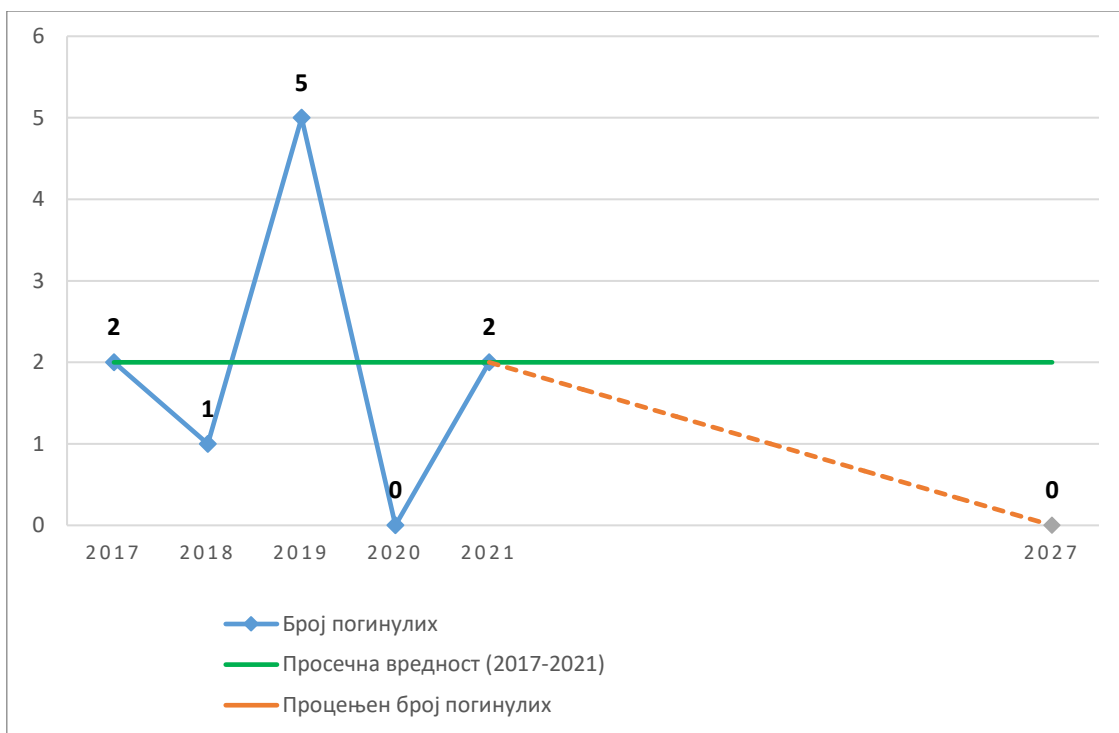


График 4-1 Процена броја погинулих и достизање циља у погледу смањења броја погинулих

Постизањем циља од **0** погинулих лицау саобраћајним незгодама до 2027. године, **укупан број спашених живота од 2022. до 2027. године износи 7.**

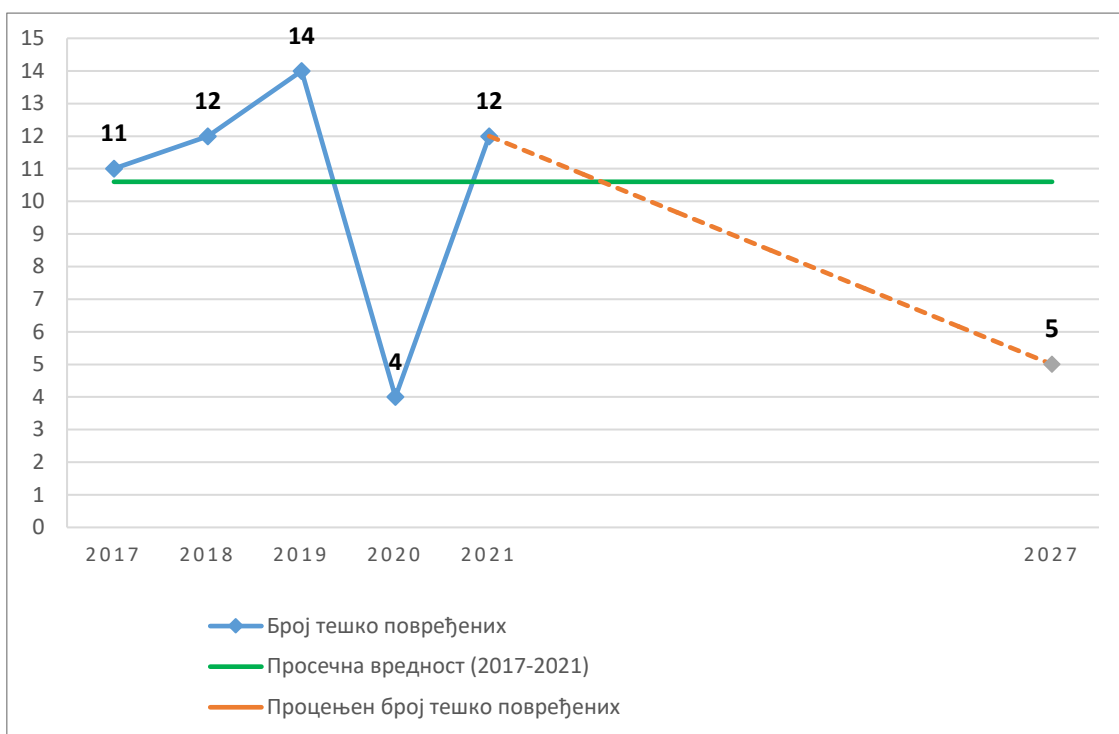


График 4-2 Процена броја тешко повређених и достизање циља у погледу смањења броја тешко повређених

Постизањем циља од **пет** тешко повређених лица у саобраћајним незгодама до 2027. године, **број тешких телесних повреда од 2022. до 2027. године се смањује за 16.**

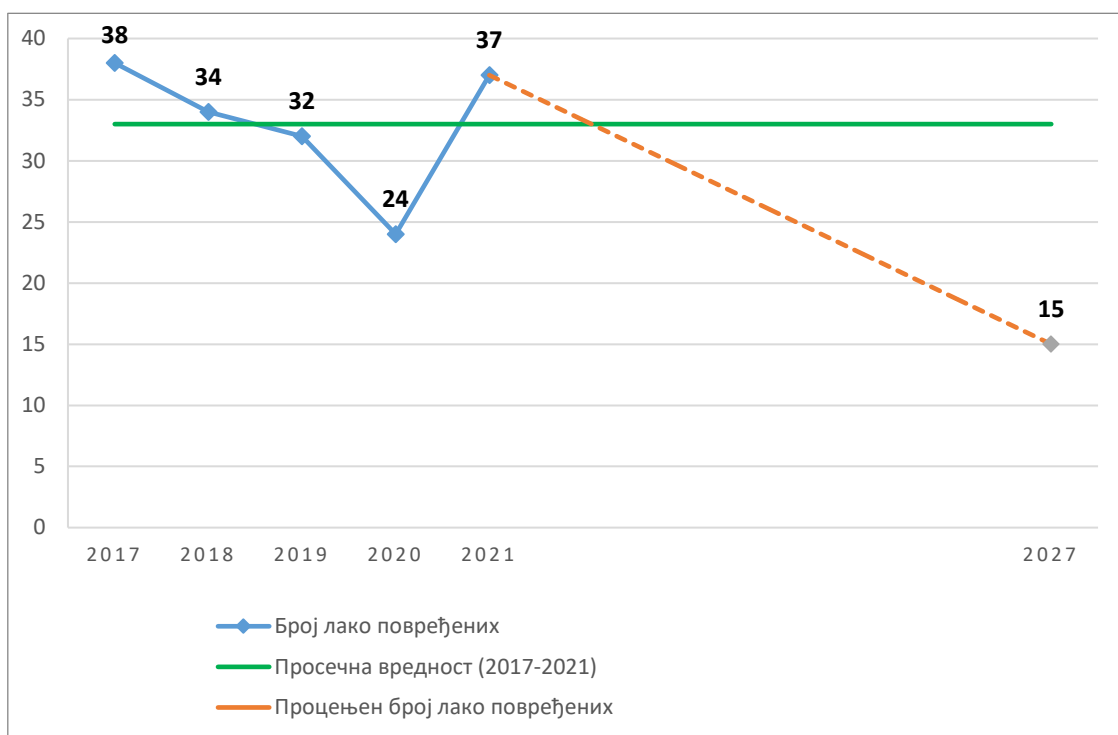


График 4-3 Процена броја лако повређених и достизање циља у погледу смањења броја лако повређених

Постизањем циља од **15 лако повређених** лица у саобраћајним незгодама до 2027. године, **број лаких телесних повреда од 2022. до 2027. године се смањује за 53.**

На основу модела рачунања висине штете по истраживањима у Републици Српској (Рос и др, 2012) процењено је да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулим износе 317.317 €, једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним 34.094 €, а једне саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181 €.

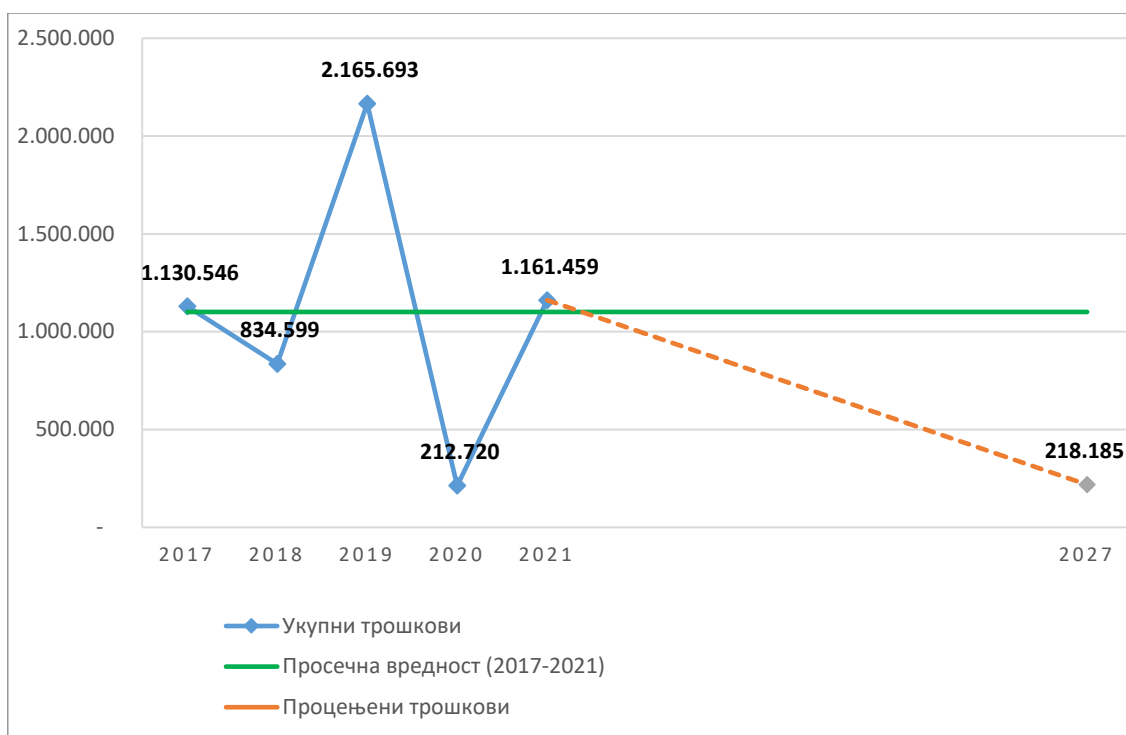






















График 4-4 Процена укупних трошкова саобраћајних незгода и достизање циља у погледу очекиване уштеде у еврима

Постизањем циљева у погледу броја погинулих, броја тешко повређених и броја лако повређених до 2027. године, процењује се да се **од 2022. до 2027. године постиже уштеда од укупно 2.938.725 евра.**

4.1. Циљеви – индикатори

Наведени циљеви у погледу коначних исхода (незгоде и настрадала лица) треба остварити тако што ће се непрекидно унапређивати перформансе система безбедности саобраћаја, а што ће бити квантификовано променама вредности најважнијих индикатора безбедности саобраћаја.

Тренутне вредности (*Агенција за безбедност саобраћаја, 2021. година*) и очекивани циљеви у односу на индикаторе безбедности саобраћаја дати су у табели 4.1. Све измерене вредности индикатора сврстане су у одговарајућу класу. Дефинисано је пет класа, којима су придружене боје: зелена, жута, наранџаста, црвена и црна. Зелена боја код сваког индикатора означава најбољу класу, док црна боја означава најлошију.

Назив индикатора БС	Вредност 2021.	Циљ 2027
Заштитни системи	Класа - ранг	Класа - ранг
Проценат употребе сигурносних појасева на предњим седиштима путничких аутомобила	86,8% 	95% 
Проценат употребе сигурносних појасева на задњим седиштима путничких аутомобила	20,0% 	85% 
Проценат употребе заштитних система за децу до 3 године старости	80,8% 	96% 
Проценат употребе заштитне кациге од стране мотоциклиста	83,3% 	99% 
Проценат употребе заштитне кациге од стране мопедиста	63,6% 	99% 
Индикатори везани за брзину	Класа - ранг	Класа - ранг
Проценат прекорачења брзине од стране путничких аутомобила у насељу	50,9% ¹ 	19% 
Проценат прекорачења брзине од стране путничких аутомобила ван насеља	27,7% ¹ 	19% 
Проценат прекорачења брзине за више од 10 km/h од стране путничких аутомобила у насељу	6,6% ¹ 	4,9% 
Проценат прекорачења брзине за више од 10 km/h од стране путничких аутомобила ван насеља	4,1% ¹ 	4,9% 
Индикатори везани за алкохол	Класа - ранг	Класа - ранг
Проценат возача у саобраћајном току од утицајем алкохола у насељу	0,6% ¹² 	0,1% 

¹ За територију полицијске управе Кикинда

² 2020. година

5. НАЧЕЛА

Приликом предузимања активности и мера ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја, неопходно је поштовати одређена начела.

Начело општег интереса и заједничког деловања

Унапређење безбедности саобраћаја и спречавање саобраћајних незгода интерес је сваког појединца, без обзира на расу, пол, националну припадност, друштвено порекло, вероисповест, политичко или друго уверење, имовинско стање и старост.

Начело примене науке и струке

Деловање у систему безбедности саобраћаја предузима се у складу са важећим методама, правилима и принципима науке и струке.

Начело професионализма

Појединци који делују у систему безбедности саобраћаја треба да буду стручно образовани и оспособљени за улогу коју имају у систему, и да стално унапређују своја знања.

Поредити се са најбољим

Оцењујући стање система безбедности саобраћаја и достигнућа, треба се поредити са најбољима у Европи и свету.

Одговорност свих пре и после саобраћајне незгоде

Сваки субјекат система безбедности саобраћаја односно појединац мора да сноси одговорност за своје пропусте у систему безбедности саобраћаја.

Одговорност за саобраћајну незгоду немају само непосредни учесници саобраћајне незгоде.

Начело заштите деце

Деца уживају посебну заштиту у саобраћају. Приликом деловања у систему безбедности саобраћаја, безбедност деце је први приоритет.

Начело заштите младих

Безбедност младих у саобраћају прати се са посебном пажњом, и ради безбедности младих предузимају се посебне мере.

Начело смањења аутономије воље учесника у саобраћају

Путеви и возила треба да буду такви да спрече доношење погрешних одлука учесника у саобраћају.

Начело опраштања

Путеви, возила и понашање учесника у саобраћају треба да буду такви да ублаже последице грешке другог учесника у саобраћају.

Управљање засновано на реалним подацима

Избор мера, праћење и оцена ефеката у систему безбедности саобраћаја заснивају се на подацима о незгодама, повређеним и погинулим лицима,

индикаторима безбедности саобраћаја и другим релевантним подацима који пружају реалну слику о стању система.

Начело кооперације и координације

Ефикасно деловање у систему безбедности саобраћаја могуће је само уз заједничко и усаглашено деловање субјеката безбедности саобраћаја.

Начело заштите животне средине

Путеви, возила и понашање учесника у саобраћају треба да буду такви да негативне последице по животну средину буду што мање.

6. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА (СТУБОВИ)

Као што је раније наведено, Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима републике Србије опредељено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја:

I СТУБ	II СТУБ	III СТУБ	IV СТУБ	V СТУБ
ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

6.1. ПРВИ СТУБ - ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Основне смернице у подручју деловања ка унапређивању система управљања безбедношћу саобраћаја су:

- 1) постављање стратешког и правног оквира,
- 2) изградња и јачање чинилаца у систему управљања (изградња и јачање капацитета и интегритета институција и појединаца),
- 3) изградња и јачање управљања радом чинилаца и контроле рада чинилаца у систему управљања,
- 4) изградња и јачање веза између чинилаца у систему управљања,
- 5) управљање подацима,
- 6) постојано финансирање, транспарентно трошење средстава и транспарентна анализа односа уложених средстава и остварених ефеката.

Најважнији проблеми безбедности саобраћаја који се могу истаћи у систему управљања безбедношћу саобраћаја:

- 1) непостојање јасне политичке воље у појединим деловима система,
- 2) ненаменско трошење средстава намењених финансирању безбедности саобраћаја,
- 3) некавалитетне и неприменљиве правне норме и недоследна примена прописа у области безбедности саобраћаја,
- 4) неефикасна примена прописа у области безбедности саобраћаја,
- 5) непостојање системског праћења и сталног унапређења прописа у области безбедности саобраћаја и њихово прилагођавање најбољој пракси ЕУ,

- 6) непостојање системског праћења стања безбедности саобраћаја услед недефинисаних обележја безбедности саобраћаја,
- 7) неразумевање значаја података о обележјима безбедности саобраћаја и важности размене и доступности података,
- 8) недостатак стручног и професионалног приступа у систему безбедности саобраћаја,
- 9) недостатак стратешког приступа и дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја.

6.2. ДРУГИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ И КРЕТАЊА

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности путева и кретања су:

- 1) пут не сме да буде узрок саобраћајне незгоде,
- 2) пут треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају или грешке на возилу,
- 3) пут треба да спречи или ублажи последице настале саобраћајне незгоде.

Проблеми безбедности саобраћаја у Републици Србији у вези са безбедношћу путева су:

- 1) непримењивање и кршење прописа у области безбедности путева,
- 2) неспровођење прописаних процедура и алата за унапређење безбедности пута,
- 3) непрепознавање пута као узрока саобраћајних незгода,
- 4) доприношење пута тежини последица саобраћајних незгода,
- 5) небезбедни путно-пужни прелази,
- 6) непостојање катастра саобраћајне сигнализације,
- 7) крађа и оштећење саобраћајне сигнализације,
- 8) недостатак саобраћајних површина за кретање рањивих учесника (пешаци и бициклисти),
- 9) неустављене и неуређене "зоне школа",
- 10) нарушеност заштитног појаса јавних путева,
- 11) нелегални прикључци на јавне путеве,
- 12) није успостављен систем сталног стручног усавршавања планера, пројектаната и других професионалаца у области путева,
- 13) некавалитетно одржавање путева,
- 14) неодговарајућа организација зимског одржавања путева,

- 15) некоординисано деловање јавних служби приликом ванредних ситуација на путевима,
- 16) недоследна примена мера безбедности и здравља на раду при обављању радова на путевима.

6.3. ТРЕЋИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности возила су:

- 1) возило не сме да буде узрок саобраћајне незгоде,
- 2) возило треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају, грешке пута или друге опасне ситуације,
- 3) возило треба да спречи или ублажи последице настале у саобраћајној незгоди.

Проблеми безбедности саобраћаја у Републици Србији у вези са безбедношћу возила су:

- 1) просечна старост возила у Републици Србији износи више од 16 година, што је у директној вези са економским стандардом становништва,
- 2) недоследно спровођење прописа и процедура везаних за контролу техничке исправности возила,
- 3) производња и стављање у промет нехомологованих и неквалитетних делова и опреме возила,
- 4) неодговарајуће одржавање техничке исправности возила,
- 5) велики број нерегистрованих и технички неисправних трактора,
- 6) велики број неосветљених и неозначених возила у саобраћају (теретна возила, трактори, мопеди, бицикли, радне машине),
- 7) мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила,
- 8) недовољна промоција "чистих" и енергетски ефикасних возила.

6.4. ЧЕТВРТИ СТУБ - БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности учесника у саобраћају су:

- 1) изградња и промена свести, ставова, знања и вештина учесника у саобраћају кроз образовање, информисање и васпитање,
- 2) промена понашања учесника у саобраћају као резултат контроле и санкционисања,

- 3) уклањање из система (трајно или привремено) учесника у саобраћају који нису подобни за безбедно учествовање у саобраћају.

Проблеми безбедности саобраћаја у вези са учесницима у саобраћају су:

- 1) низак ниво свести о потреби безбедног понашања у саобраћају,
- 2) непостојање система саобраћајног образовања и васпитања у систему предшколског, основног, средњег и високог образовања,
- 3) непредузимање посебних мера за заштиту младих учесника у саобраћају,
- 4) недовољан број ефикасних медијских кампања из области безбедности саобраћаја на националном нивоу,
- 5) неодговарајући концепт формирања возача и њиховог испитивања,
- 6) неодговарајући систем института казних поена и рада са возачима повратницима у чињењу тежих саобраћајних прекршаја,
- 7) неефикасност прекршајног поступка и поступка извршења казни,
- 8) одсуство изрицања заштитних мера усмерених на одвикавање возача од конзумирања алкохола, у прекршајном поступку,
- 9) одсуство изрицања алтернативних прекршајних казни које могу утицати на возача да не понови прекршај против безбедности саобраћаја,
- 10) непоштовање прописа од стране учесника у саобраћају.

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја препознати су проблеми:

- 1) низак ниво коришћења сигурносних појасева,
- 2) низак ниво коришћења и правилне употребе сигурносних седишта за децу,
- 3) велики проценат прекорачења брзине,
- 4) вожња под дејством алкохола.

Најризичније групе учесника у саобраћају су:

- 1) возачи и путници у путничким возилима, старости од 17 до 35 година,
- 2) пешаци,
- 3) учесници у саобраћају старији од 65 година (возачи, пешаци и путници),
- 4) деца путници у путничким возилима,
- 5) бициклисти,
- 6) возачи и путници на тракторима,
- 7) возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом ("несавесни возачи"),

- 8) возачи комерцијалних возила и
- 9) возачи и путници мопеда и мотоцикала.

Кључне области деловања усмерене на учеснике у саобраћају су: превенција, едукација, информисање, контрола и санкционисање.

6.5. ПЕТИ СТУБ - ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Основне смернице у подручју унапређења деловања након саобраћајне незгоде су:

- 1) спречавање настанка саобраћајне незгоде као последица претходно настале саобраћајне незгоде (тзв. "секундарне саобраћајне незгоде"),
- 2) спасавање живота, односно ублажавање здравствених последица повређених учесника саобраћајне незгоде,
- 3) утврђивање грешке која је узроковала саобраћајну незгоду односно допринела тежини последица и примена мера за трајно отклањање утицаја (понављања) грешке,
- 4) утврђивање одговорности и санкционисање чиниоца који је узроковао саобраћајну незгоду односно допринео тежини последица,
- 5) отклањање односно ублажавање здравствених, финансијских и других последица саобраћајне незгоде,
- 6) координација деловања хитних служби приликом отклањања, односно ублажавања последица саобраћајних незгода кроз доношење стандардних оперативних процедура.

Проблеми препознати у деловању након саобраћајних незгода су:

- 1) низак ниво обучености возача и осталих грађана за пружање прве помоћи повређенима у саобраћајној незгоди,
- 2) непоштовање процедура обезбеђења лица места саобраћајне незгоде,
- 3) неоправдано дуго трајање судског поступка,
- 4) неадекватна казнена политика кривичних судова у поступцима против виновника тешких саобраћајних незгода,
- 5) дуг и сложен поступак наплате штете из саобраћајних незгода од осигуравајућих компанија,
- 6) недовољно коришћење података из саобраћајних незгода за спречавање нових саобраћајних незгода.

7. КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ СЕНТА У СПРОВОЂЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ ДО 2027. ГОДИНЕ

Постоји много изазова који се налазе пред општином Сента на путу достизања циљева Стратегије и успостављања система безбедности саобраћаја и управљањем безбедношћу саобраћаја. Изазови ће бити разни, али кључно је предочити субјектима од којих зависи спровођење Стратегије о могућности управљања безбедношћу саобраћаја и њиховој важности. Најважнији изазови који ће се налазити пред општином Сента, а које треба превазићи и успешно решити до 2027. године су:

I СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА
Успостављање ефикасног система безбедности саобраћаја на територији општине Сента
Усвајање неопходних општинских одлука, као и ревизија постојећих које би подигле ниво безбедности саобраћаја на територији општине Сента
Успостављање координације над субјектима безбедности саобраћаја који су препознати у Стратегији
Покретање и реализација пројеката и истраживања у области безбедности саобраћаја на територији општине Сента
II СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ
Јасно препознавање управљача пута као независне организационе целине која функционише на територији општине Сента
Јасно препознавање одговорности управљача пута за стање безбедности саобраћаја (како локалних-општинских путева тако и државних)
Ревизија и провера безбедности како постојећих, тако и новопланираних путева
Дубинске анализе саобраћајних незгода са смртним исходом
Развој просторног планирања у функцији безбедности саобраћаја
Примена савремених метода за пројектовање, изградњу, експлоатацију и одржавање путева
Препознавање и санација опасних места на путу – црних тачака

III СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	
Унапређивање квалитета рада субјеката за контролу техничке исправности возила	
Подизање нивоа знања и свести о значају техничке исправности возила	
Повећање броја возила са савременим системима за активну и пасивну безбедност	
Подмлађивање целокупног возног парка, односно смањење година просечне старости возила	
IV СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	
Подизање свести и формирање исправних ставова о безбедном понашању у саобраћају	
Подизање нивоа рада у образовним установама у области безбедности саобраћаја	
Без погинулих учесника у саобраћају, а смањеним бројем тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама и смањен број саобраћајних незгода	
Подизање свести становницима општине Сента о значају сигурносних појасева, употреби дечијих ауто – седишта и негативном утицају алкохола, других психоактивних супстанци, коришћења мобилног телефона и брзине кретања за безбедност саобраћаја и последице саобраћајних незгода	
Промоција и подршка безбедности бициклиста и пешака	
V СТУБ - ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	
Подизање нивоа квалитета координације хитних служби које реагују у случају настанка саобраћајне незгоде	
Унапређење квалитета вршења увиђаја, обезбеђивање лица места и успостављање нормалног режима саобраћаја у минималном временском року	
Унапређење постојећих техничких могућности хитних служби, неопходних за што краће време одзива реаговања хитних служби	

8. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима и у различитим облицима организовања. Носиоци активности приказани су у табели 8-1.

Табела 8-1. Носиоци активности у области безбедности саобраћаја

I СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	Скупштина општине
	Председник општине
	Савет за безбедност саобраћаја
	Удружења грађана
	Политичке странке и организације
II СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	Управљач локалних путева и комунална предузећа
	Управљач Државних путева – ЈП „Путеви Србије“
	Саобраћајна инспекција
	Саобраћајна полиција
	Савет за безбедност саобраћаја
III СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	Превозници
	Технички прегледи
	Саобраћајна полиција
	Предузећа која имају сопствени возни парк
	Савет за безбедност саобраћаја
IV СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	Образовне установе општине Сента
	Ауто-школе
	Саобраћајна полиција
	Медији и средства јавног информисања
	Здравствене установе – Дом здравља
	Канцеларије за младе и НВО сектор
	Савет за безбедност саобраћаја
V СТУБ - ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	Саобраћајна полиција (увиђајна екипа)
	Ватрогасно спасилачка јединица
	Здравствене установе – Дом здравља
	Савет за безбедност саобраћаја

Најзначајнији носиоци активности у општини Сента су:

- Савет за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији локалне самоуправе Сента, који је задужен за унапређење безбедности саобраћаја на територији општине Сента. Савет доноси план реализације новчаних средстава, спроводи акције и активности које имају за циљ унапређење безбедности саобраћаја;
- Скупштина општине Сента треба најмање два пута годишње да разматра извештај Савета о стању безбедности саобраћаја на својим редовним седницама и резултате спроведених активности које су имале за циљ унапређење безбедности саобраћаја;

- Председник општине је кључна фигура и неопходно је да се заузме за унапређење безбедности саобраћаја на територији општине Сента и да за то обезбеди политичку подршку;
- Управљач локалних путева; одговорно је за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на локалним путевима општине Сента и светлосном саобраћајном сигнализацијом, идентификује опасне деонице пута (црне тачке) и предузима одређене мере како би их отклонио;
- Управљач државних путева – ЈП „Путеви Србије“ одговоран је за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на државним путевима који пролазе кроз општину Сента. Предузеће обавља редовни надзор над путевима, хоризонталном и вертикалном саобраћајном сигнализацијом, идентификује опасне деонице пута (црне тачке) и предузима одређене мере како би их отклонио;
- Саобраћајна полиција (ПС Сента) има значајну функцију у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор и принуду према учесницима у саобраћају;
- Саобраћајна инспекција такође има важну улогу у области безбедности саобраћаја јер врши непосредни надзор над применом прописа којима се уређује заштита општинских путева и улица као и надзор на применом прописа у области превоза путника и терета у друмском саобраћају;
- Образовне установе на територији општине Сента представљају изузетно важан субјект у безбедности саобраћаја из разлога што је њихова улога да едукују децу како и на који начин да безбедно учествују у саобраћају што се такође касније манифестује у њиховом одрастању и изградњи позитивних ставова о безбедности саобраћаја;
- Здравствена установа – Дом здравља најважнији је елемент који се односи на деловање након саобраћајне незгоде како би се пружио правовремена и квалитетна медицинска помоћ, а последице саобраћајних незгода биле мање за учеснике у незгодама. Неопходан је професионалан приступ, добра опремљеност, посебне службе хитне медицинске помоћи;
- Ауто-школе су изузетно битне јер у будућим возачима треба да изграде позитивне ставове о безбедности саобраћаја и да им предоче све неопходне чињенице.
- Превозници и предузећа која имају сопствени возни парк одговорни су за техничку исправност својих возила и ако је могуће са напредним системима активне и пасивне безбедности возила, као и да њихови запослени који приликом обављања радних задатака користе возила нипошто не крше саобраћајне прописе и правила;
- Медији и средства јавног информисања имају важну улогу у безбедности саобраћаја. На тај начин пропагирања безбедности саобраћаја и на пластичан начин приказују шта се може десити учесницима у саобраћају ако не поштују саобраћајне прописе и правила;
- Удружења грађана који делују на територији општине Сента који се баве посебно проблематиком младих, а уједно и безбедношћу саобраћаја;

- Јавност општине Сента су сви грађани који живе у општини и њихова подршка је неопходан услов за ефикасну примену и спровођење свих мера у безбедности саобраћаја.

9. АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

Даље активности на спровођењу Стратегије укључују израду Акционог плана, односно дефинисање конкретних мера, носилаца активности, рокова за реализацију активности и потребних средстава.

Средства за реализацију Стратегије биће предвиђена Акционим планом у складу са средствима обезбеђеним у буџету општине и осталим изворима финансирања.

НАПОМЕНА

ПРИЛИКОМ ИЗРАДЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ КОРИШЋЕНИ СУ ПОДАЦИ И АНАЛИЗЕ УПРАВЕ САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ МИНИСТАРСТВА УНУТРАШЊИХ ПОСЛОВА И АГЕНЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ