

177.

На основу одредаба члана 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник РС " бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13- одлука УС, 55/14, 96/15- др. закон, 9/16-одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18- др. закон, 87/18 и 23/19), члана 32. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник РС " бр. 129/07 и 83/14- др.закон, 101/16- др.закон и 47/18) и члана 37. Статута Општине Лапово („Службени гласник Општине Лапово“, бр. 2/19), Скупштина Општине Лапово, на седници одржаној дана 29.11.2019. године, донела је

ОДЛУКУ

О ДОНОШЕЊУ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ ЛАПОВО ЗА ПЕРИОД 2019. ДО 2024. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ ЛАПОВО ЗА ПЕРИОД 2019. ДО 2024. ГОДИНЕ

Члан 1.

Доноси се Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Лапово за период 2019. до 2024. године са Акционим планом за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Лапово за период 2019. до 2024. године.

Члан 2.

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Лапово за период 2019. до 2024. године и Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Лапово за период 2019. до 2024. године чине саставни део ове Одлуке.

Члан 3.

Ова Одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику општине Лапово“.

СКУПШТИНА ОПШТИНЕ ЛАПОВО

Број:020-234/19-I-04

**ПРЕДСЕДНИК
Небојша Милетић, ср.**

178.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ ЛАПОВО 2019-2024

Београд, 2019. године

Аутори

Др Драгослав **КУКИЋ**, директор Истраживачко развојног центра за област саобраћаја, АМСС-ЦМВ

Дарко **ПЕТРОВИЋ**, АМСС-ЦМВ

Николина **ТАСИЋ**, АМСС-ЦМВ

Петар **КРАСИЋ**, АМСС-ЦМВ

Драгана **НОЈКОВИЋ**, АМСС-ЦМВ

Др Дејан **ЈОВАНОВ**, АМСС-ЦМВ

Милош **ТУЧИЋ**, АМСС-ЦМВ

Јелена **РАНКОВИЋ**, АМСС-ЦМВ

САРАДНИЦИ на изради Стратегије

Бобан **МИЛИЧИЋ**, председник општине Лапово

Драгана **ГЕНЧИЋ**, Општина Лапово

Уводна реч

Поштовани суграђани,

Општина Лапово је почетком 2019. године приступила изради Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Лапово за период од 2019. до 2024. године која представља крвни документ у области безбедности саобраћаја.

Услед урбаног развоја и повећане мобилности у свету, проблем страдања великог броја становништва у саобраћају је одавно постао растући проблем.

Нажалост, на путевима општине Лапово у претходних 10 година, од 2009. до 2018. године, догодиле су се 552 саобраћајне незгоде, у којима је настрадало 358 лица, од којих је 24 лица смртно страдало. Морамо имати у виду да су у овим бројкама укључени животи наших суграђана, њихове породице, пријатељи и лична патња, али и велике економске последице по околину и друштво.

Документ који је пред нама има за циљ да се на територији наше локалне самоуправе конкретним и стручно дефинисаним активностима смањи страдање у саобраћају.

Документ Стратегије је усаглашен са националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, која је усвојена 2015. године и представља основу за реализацију послова безбедности саобраћаја на националном и локалном нивоу.

Да бисмо ишли путем напретка, ми смо одлучили да се предано бавимо проблемима безбедности саобраћаја на територији наше општине. Наши водич на том путу је свакако Стратегија безбедности саобраћаја која представља основ за примену акционог плана у ком су препознате мере и активности које треба да остваре зацртане циљеве. Такође, да би се овај документ у пуној мери користио и стратешки план постао остварив, потребно је даље ангажовање свих институција, организација и појединца који живе или раде на подручју наше општине. Само кроз здрав партнерски однос, нашу локалну заједницу можемо учинити безбедним местом за све учеснике у саобраћају, како за наше суграђане, тако и за све оне који пролазе кроз нашу општину. Искрено се надам очекиваним резултатима и одлучни смо у намери да усвајање и спровођење Стратегије буде први корак ка безбеднијем саобраћају, без саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима.



**Председник општине Лапово,
Бобан Миличић**

Садржај

Уводна реч.....	4
Предговор.....	7
1. Увод – основни подаци о општини Лапово.....	8
2. Институционални оквир општине Лапово.....	12
3. Правни и стратешки оквир безбедности саобраћаја на територији општине Лапово.....	16
4. Финансијски оквир.....	18
5. Трошкови саобраћајних незгода на територији општине Лапово.....	20
6. Активности након саобраћајне незгоде – стање одзива хитних служби након саобраћајне незгоде.....	22
7. Анализа ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају ..	23
8. Анализа индикатора перформанси безбедности саобраћаја.....	24
9. Анализа података о саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији општине Лапово у периоду од 2014. до 2018. године.....	25
Анализа тренда броја саобраћајних незгода и њихових последица на територији општине Лапово.....	25
Општина Лапово у односу на остале општине у Републици Србији.....	34
Општина Лапово у односу на Републику Србију.....	35
Безбедност деце на територији општине Лапово.....	39
Безбедност младих у саобраћају на територији општине Лапово.....	40
Безбедност младих возача на територији општине Лапово.....	42
Безбедност пешака на територији општине Лапово.....	44
Безбедност бициклиста на територији општине Лапово.....	46
Безбедност учесника старијих од 65 година у саобраћају на територији општине Лапово.....	48
Безбедност тракториста на територији општине Лапово.....	50
Безбедност моторизованих двоточкаша на територији општине Лапово.....	51
Безбедност комерцијалних возила на територији општине Лапово.....	51
Возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци.....	52
Проблем брзине на територији општине Лапово.....	53
Возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом („несавесни возач“).....	54
Просторна анализа саобраћајних незгода на територији општине Лапово.....	54
Закључна разматрања.....	56
10. Жељено стање.....	59
Циљеви.....	59
Циљеви - индикатори.....	61
11. Кључне области рада – стубови безбедности саобраћаја.....	64

Први стуб безбедности саобраћаја – Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја	65
Други стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији путеви.....	67
Трећи стуб безбедности саобраћаја – Безбеднија возила	69
Четврти стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији учесници у саобраћају.....	70
Пети стуб безбедности саобраћаја – деловање након саобраћајне незгоде	72
12. Кључни изазови у имплементацији Стратегије безбедности саобраћаја за општину Лапово у периоду од 2019. до 2024. године.....	73
13. Носиоци активности на територији општине Лапово	76
14. Праћење и извештавање	80
15. Литература	82

Предговор

Светска здравствена организација и Генерална скупштина Уједињених нација су проблем страдања у саобраћајним незгодама препознале као глобални проблем. Генерална скупштина Уједињених нација је као признање размера здравственог и развојног проблема, и могућности утицаја на проблем, усвојила неколико резолуција о безбедности саобраћаја.

Посебно се истиче резолуција Унапређење безбедности саобраћаја на путевима (А/РЕС/64/255, у даљем тексту Резолуција), усвојена 2010. године којом је проглашена Декада акције за безбедност саобраћаја 2011-2020. Циљ Резолуције је да се стабилизује, а затим преполови прогнозирани број погинулих у саобраћајним незгодама широм света. У саобраћајним незгодама на путевима у свету смртно страда више од 1,35 милиона људи годишње. Поред тога, годишње између 20 и 50 милиона људи бива повређено у саобраћајним незгодама, од којих многи задобију неки облик инвалидитета. Повреде у саобраћајним незгодама су водећи узрок смрти међу популацијом деце и младих између 5 и 29 година (ВНО, 2018). Ове чињенице показују колико су саобраћајне незгоде и страдање у саобраћајним незгодама препознати као глобални проблем човечанства, због чега најразвијеније државе предузимају различите мере и активности у циљу смањивања страдања у друмском саобраћају.

Република Србија припада групи држава које чине напоре да управљају безбедношћу саобраћаја и да изграде организован заштитни систем безбедности саобраћаја. С тим у вези, Република Србија кроз различите активности и мере успоставља систем управљања безбедношћу саобраћаја. Усвајањем Закона о безбедности саобраћаја на путевима 2009. године и Националне Стратегије безбедности саобраћаја половином 2015. године, у Републици Србији су створени услови за системско управљање безбедношћу саобраћаја. Законом о безбедности саобраћаја на путевима из 2009. године створени су сви правни услови за успостављање система безбедности саобраћаја и управљања безбедношћу саобраћаја. Законом је, по први пут, истакнута значајна улога локалне самоуправе у систему безбедности саобраћаја и креиран је амбијент у којем је локална самоуправа кроз тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима препозната као носилац и координатор свих активности безбедности саобраћаја на локалном нивоу. Поред тога, Законом је препозната обавеза јединица локалне самоуправе да доносе Стратегију безбедности саобраћаја и Акциони план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју, који морају бити усклађени са Националном стратегијом и Националним планом безбедности саобраћаја Републике Србије.

Значај усвајања Стратегије је у томе што се на тај начин држава усмерава и предузима активности ка решавању проблема безбедности саобраћаја, потпуно одговорно и плански, на највишим нивоима друштвене и политичке свести, прихватајући у потпуности став да је безбедност саобраћаја врло значајан проблем у сфери друштвеног, политичког, здравственог и економског живота државе. Поред Стратегије, усвојен је и Акциони план који представља скуп конкретних мера и активности, систематизованих кроз пет стубова наведених у Стратегији. За сваки од стубова су у Акционом плану постављени циљеви које треба испунити. Даље су, за сваки од циљева, дефинисане конкретне активности које је потребно реализовати како би се остварили циљеви дефинисани у Акционом плану, односно у Стратегији.

У периоду од 2014. до 2018. године, на територији општине Лапово укупно се догодило 213 саобраћајних незгода од којих 3 саобраћајне незгоде са погинулим лицима, саобраћајна незгода са повређеним лицима 129 саобраћајних незгода са материјалном штетом. Препознајући величину страдања у саобраћају и сходно Закону о безбедности саобраћаја, општина Лапово је наручила израду предлога Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Лапово са пратећим Акционим планом.



су
81
и

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Лапово се односи на период од 2019. до 2024. године и представља крвни документ који је основа за координисан и ефикасан рад свих институција безбедности саобраћаја у циљу достизања дефинисаних циљева безбедности саобраћаја. Успешност Стратегије зависи од ефикасности спровођења Акционог плана који описује конкретне мере и активности, дефинише њихове носиоце, финансијски план за њихову реализацију и индикаторе успешности.

Искуства показују да до повећања безбедности саобраћаја на путевима долази само координисаним и интегрисаним приступом свих субјеката у систему безбедности саобраћаја. У овом документу су, између осталог, дефинисани и кључни субјекти безбедности саобраћаја у општини Лапово од којих се очекује да дају свој допринос унапређењу безбедности саобраћаја у општини Лапово.

Унапређење безбедности саобраћаја на територији општине Лапово, не утиче само на смањење броја страдалих лица у саобраћајним незгодама, већ има индиректан утицај на целокупну привреду и развој општине Лапово.

Увод – основни подаци о општини Лапово



Општина Лапово налази се у централном делу Републике Србије, у северозападном делу Шумадијског округа коме административно припада. Са укупном површином од 5.522 ha, чини 2,3% укупне површине Шумадијског округа, представљајући, по величини, његову најмању општину. Сама општина окружена је са јужне стране општином Баточина, источне, општином Свилајнац, северне, општином Велика Плана, док се са западне стране граничи са општином Рача. У састав општине

Лапово улазе два насеља: варошица Лапово и истоимено село. Општина Лапово смештена је на алувијалним равнима Велике Мораве, њених притока, Лепенице и Раче, на 107m просечне надморске висине, тако да на њеној територији нема висинских масива¹.

По функционалном рангу, градско насеље Лапово је у категорији мањих урбаних центара у функционалном урбаном подручју националног значаја са центром у Крагујевцу, коме припадају и општине Баточина, Кнић, Топола и Рача.

¹ Општина Лапово, (2017). Стратегија одрживог развоја општине Лапово 2017-2021, Лапово.

У послератном периоду стално се мењао и повећавао удео индустрије у друштвеном производу Лапова. Индустријска делатност се огледа кроз: индустрију грађевинског материјала, графичку делатност, производњу хемијскотехничке робе и производно занатство. Грађевинарство представља најзначајнији део индустрије са производним капацитетима: за експлоатацију и прераду природног шљунка и песка, фабрике префабриката и

нискоградње. Захваљујући изванредно повољном положају, Лапово се у важан саобраћајни центар и представља један од најзначајнијих железничких чворова у железничком систему Србије. Лапово је железничка раскрсница међународне пруге из правца Минхена и Будимпеште за правце Атину и Истанбул, са регионалном трансверзалом која повезује источну и западну Србију. Поред чисто утоварно-истоварних послова, смештени су и погони за одржавање вучних и вучених возила, пруге, сигнално-сигурносних уређаја и кола. Лапово се налази на коридору 10 и кроз општину пролази IA-1, државни пут IV реда број 24 и државни пут ПА реда 158².



Становништво

На основу података који се односе на последња три званична пописа становништва може се констатовати непрекидан пад броја становника општине Лапово. По последњем званичном попису становништва из 2011. године општина Лапово је имала 7.837 становника, док је 2002. године општина имала 8.228 становника што је 11% мање у односу на попис спроведен 1971. године и 14 % мање у односу на попис 1991. године. Како општина Лапово спада у групу малих општина, учача се миграција становништва ка већим привредним центрима и то пре свега оним у окружењу. На овакав демографски баланс утицала је и друга компонента демографског процеса у виду природне депопулације.

Од укупног становништва општине Лапово, 90% или 7.143 становника живи у градском насељу, а преосталих 694 у руралном подручју општине, што указује да је степен урбанизације на веома високом нивоу. Сеоску средину прати депопулација услед старости становништва и немогућности биолошког обнављања, али и миграција према урбаним подручјима атрактивнијим за живот и рад³.

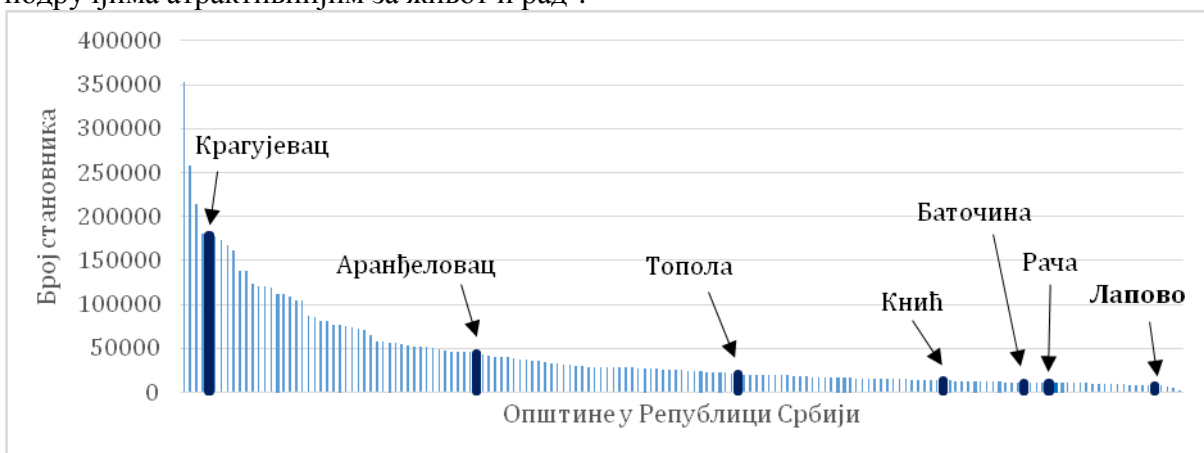


График 1 - Положај општине Лапово, на основу броја становника, у односу на остале општине у Републици Србији, са посебним акцентом на општинама из Шумадијског округа, подаци за 2016. годину

У наредној табели приказана је структура настрадалих лица у саобраћајним незгодама у зависности од тежине последица и старосне категорије, као и вредности релативног индекса угрожености у односу на старосну категорију, за петогодишњи период (од 2014.

² Службени Гласник општине Лапово, (2011). Просторни план општине Лапово, Лапово.

³ <http://www.lapovo.rs/main/struktura-stanovnistva/> (Посећено дана 09.05.2019. године)

до 2018. године). Најбројније становништво је старости од 45 до 64 године (30% у укупном броју становништва) које учествује у укупном броју погинулих са 33%. Највећи број погинулих лица (67% од укупног броја погинулих) припада старосној категорији од 65 и више година, која чини 19% од укупног броја становника. Највећи број настрадалих лица (34% од укупног броја настрадалих) припада категорији лица старости од 30 до 44 година (Табела 1).

Табела 1 - Старосна структура становника према попису из 2011. године и број настрадалих лица у саобраћајним незгодама, општина Лапово, 2014-2018. године

Старосна категорија	Број становника	Погинуло	Тешке тел. повреде	Лаке тел. повреде	Укупан број настрадалих лица	Релативни индекс угрожености
0-14	1052	0	1	6	7	66,54
15-29	1409	0	4	15	19	134,85
30-44	1511	0	17	25	42	277,96
45-64	2376	1	11	19	31	130,47
65+	1489	2	11	10	23	154,47
Укупно	7837	3	44	75	122	155,67

Као показатељ стања безбедности саобраћаја за одређене старосне категорије на територији неке општине или града користи се релативни индекс угрожености. Дакле, релативни индекс угрожености, приказан на графику испод, представља однос између броја укупно настрадалих лица одређене старосне категорије и броја становника те старосне категорије на 10.000 становника. Може се уочити да је у општини Лапово највећем ризику изложена категорија учесника у саобраћају старости од 30 до 44 година, док најмању вредност релативног индекса угрожености има старосна категорија од 0 до 14 година. При разматрању ових показатеља није узета у обзир изложеност у саобраћају, односно, колико је поједина старосна категорија активна, тј. колико учествује у саобраћају. Анализа страдања појединих старосних категорија у саобраћајним незгодама детаљније је обрађена у оквиру тачке „Анализа података о саобраћајним незгодама“.

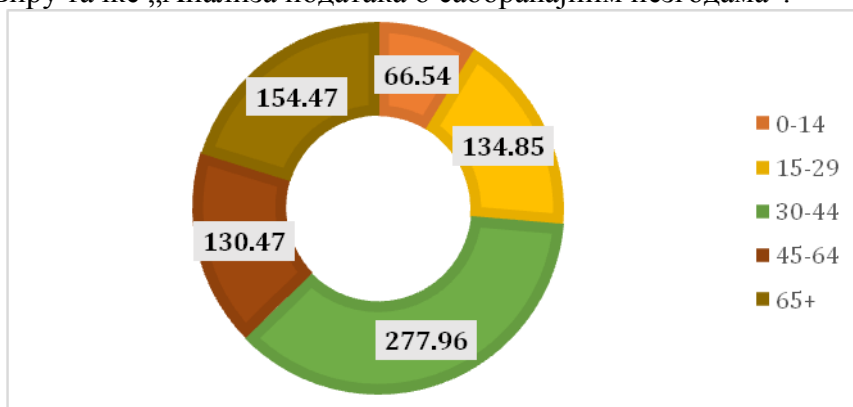


График 2 - Релативни индекс угрожености изабраних старосних категорија становника на основу података о последицама саобраћајних незгода (2014-2018. година) на територији општине Лапово и броја становника који припадају старосној категорији према попису из 2011. године

Путна мрежа и саобраћај

У области путне мреже, општина Лапово, према званичним подацима, располаже са укупно 97,6 km изграђених путева, од чега је 88,6 km општинских путева и улица, 8,6 km државних путева II реда и 0,38 km државних путева I реда⁴. Следећи график показује да општина Лапово има слабију покривеност путном мрежом у поређењу са другим

⁴ Републички завод за статистику – Општине и региони у Републици Србији, 2018. година (ISSN 2217-7981, 290. стр.)

општинама Шумадијског округа (налази се на претпоследњем месту према укупној дужини путне мреже). Такође, посматрајући у односу на све општине у Републици Србији, Лапово припада општинама са слабијом покривеношћу путном мрежом.

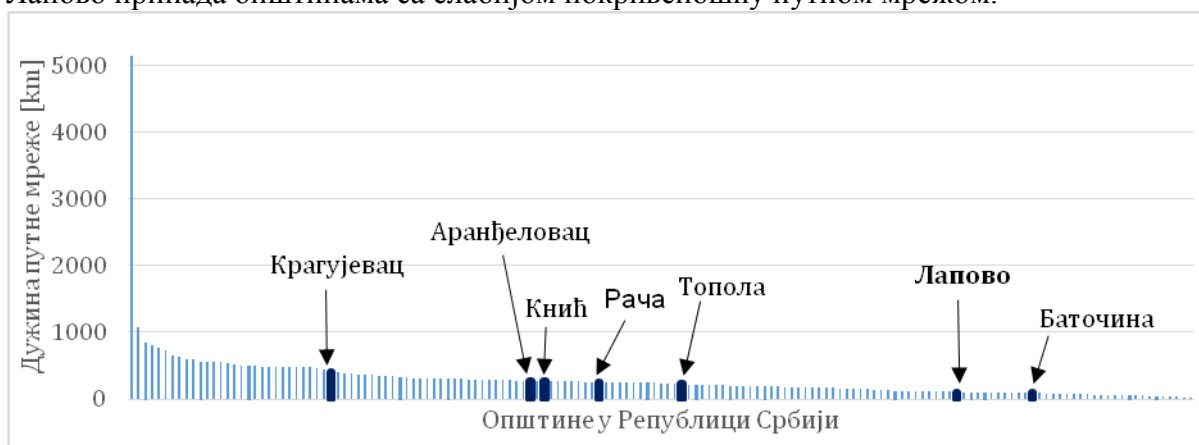


График 3 - Положај општине Лапово на основу дужине путне мреже, у односу на остале општине у Републици Србији, са посебним акцентом на општинама из Шумадијског округа, подаци за 2016. годину

Преко територије општине Лапово пролазе следећи значајнији путеви⁵:

- **Државни пут IA реда ознаке 1:** државна граница са Мађарском (гранични прелаз Хоргош) – Нови Сад – Београд – Врање – државна граница са Македонијом (гранични прелаз Прешево);
- **Државни пут IB реда ознаке 24:** Баточина – Крагујевац – Краљево;
- **Државни пут IIA реда ознаке 158:** Мала Крсна – Велика Плана – Баточина – Јагодина – Ђуприја – Параћин – Ражањ – Алексинац – Ниш – Дољевац – Лесковац – Владичин Хан – Врање – Бујановац - државна граница са Македонијом.

На државном путу IA реда број 1, који представља најважнији путни правац на територији општине, на делу пута петља Марковац – петља Лапово – петља Баточина, ПГДС (просечан годишњи дневни саобраћај) износи око 24.000 возила/дан. На државном путу IB реда број 24, на делу пута петља Баточина - Баточина, просечан годишњи дневни саобраћај износи 7.051 возила/дан. На државном путу IIA реда број 158, у делу од Марковац (Лапово) до Баточине, просечан годишњи дневни саобраћај износи 1.558 возила/дан⁶.

Основни подаци о возилима регистрованим на територији општине Лапово

Према последњим расположивим подацима, број регистрованих моторних и прикључних возила на територији општине Лапово у 2017. години је износио 2.375 возила. Структура регистрованих возила приказана је у табели испод.

Табела 2 - Број регистрованих моторних и прикључних возила на територији општине Лапово у 2017. години

Категорија возила	Број рег. возила
Путнички аутомобили	1976
Теретна возила	179

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

⁶ Просечан годишњи дневни саобраћај - ПГДС у 2018. години, Табела саобраћајног оптерећења на државним путевима, ЈП „Путеви Србије“ (<http://www.putevi-srbije.rs/index.php/бројање-саобраћаја>, посећено дана 10.05.2019. године)

Аутобуси	2
Мопеди	41
Мотоцикли	51
Радна возила	-
Прикључна возила	126
Трактори ⁷	518
Укупно	2.893

Од укупног броја регистрованих моторних и прикључних возила, 68% чине путнички аутомобили, док теретна возила чине 6%. Истиче се податак да на територији општине Лапово нема регистрованих радних возила и да највећи број регистрованих возила чине путнички аутомобили а затим трактори. На следећем графику приказан је положај општине Лапово у односу на друге општине и градове Републике Србије, на основу броја регистрованих возила. На графику су посебно истакнуте друге општине које се налазе на територији Шумадијског управног округа.

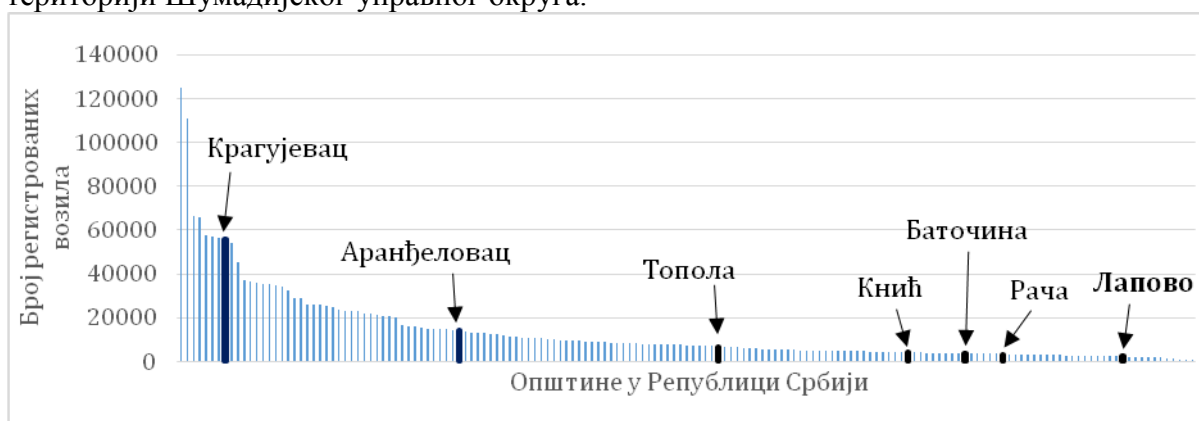


График 4 - Положај општине Лапово на основу броја регистрованих моторних возила, у односу на остале општине у Републици Србији, са посебним акцентом на општинама на територији Шумадијског округа, подаци за 2016. годину

Општина Лапово је међу општинама са малим бројем регистрованих моторних возила, у односу на општине у Републици Србији. У односу на друге општине на територији Шумадијског округа, општина Лапово је последња по броју регистрованих возила. Степен моторизације⁸ на територији општине Лапово у 2017. години износи 303 возила на 1.000 становника, што је мање од вредности степена моторизације у Републици Србији, која је у 2016. години износила 313,5 регистрованих моторних возила на 1.000 становника. Иако је мањи степен моторизације, на територији Лапова потребно је јачати систем јавног превоза, преусмерити очекивани пораст у броју транспортних захтева са индивидуалног на масовни превоз и промовисати немоторизовани превоз.

Према подацима из Интегрисане базе података о обележјима безбедности саобраћаја Агенције за безбедност саобраћаја (подаци о техничким прегледима се преузимају од Министарства унутрашњих послова, Управе саобраћајне полиције) на територији општине Лапово послује два правна лица за вршење техничких прегледа возила.

Институционални оквир општине Лапово

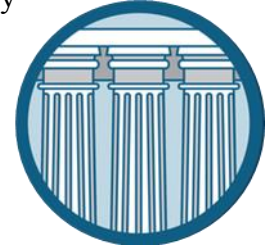
⁷ Број регистрованих трактора на територији општине Лапово преузет је из документа „Пољопривреда у Републици Србији - Попис пољопривреде из 2012. године“, Републички завод за статистику, 2013. године.

⁸ Стопа или степен моторизације је број регистрованих моторних возила на 1.000 становника.

Управљање безбедношћу саобраћаја је сложен поступак који захтева координисано деловање свих субјеката система безбедности саобраћаја. У принципу, управљање безбедношћу саобраћаја подразумева систематски рад у циљу континуираног побољшања безбедности саобраћаја. Стабилан и одржив систем безбедности саобраћаја подразумева постојање институција и организација које су од значаја за безбедност саобраћаја, како на националном, тако и на нивоу локалних самоуправа. Учешће свих релевантних институција и организација од значаја за безбедност саобраћаја је неопходно, како због сагледавања проблема из различите перспективе, тако и због спознаје проблема у сваком делу система засебно.

Свака институција или организација која учествује у функционисању система безбедности саобраћаја својим пословима и активностима може допринети унапређењу безбедности саобраћаја.

Примера ради, уколико се на посматраној територији реализује кампања безбедности саобраћаја, коју покреће савет за безбедност саобраћаја, неопходно је у кампању укључити све институције које могу да допринесу да се циљеви кампање реализују. Уколико је реч о кампањи у којој су млади возачи циљна група, потребно је укључити најмање: средње школе, ауто-школе, саобраћајну полицију, управљача пута на посматраној територији и удружење грађана или невладину организацију која се бави безбедношћу саобраћаја и уколико је иста део система безбедности саобраћаја.



Уколико се реализују активности везане за повећање техничке исправности возила, поред савета за безбедност саобраћаја и саобраћајне полиције, у активност је пожељно укључити техничке прегледе и ауто-школе које функционишу на посматраној територији.

Анализом институционалног оквира доносиоци одлука у безбедности саобраћаја могу сагледати којим све капацитетима располаже локална самоуправа - град или општина приликом спровођења различитих мера у безбедности саобраћаја. Институционални капацитети, бројност и стручност запослених кадрова директно утичу на ефикасност система безбедности саобраћаја као целине.

Националне институције имају задатак да својим активностима дају основне смернице и пруже правну и стручну подршку раду локалних институција безбедности саобраћаја. На државном нивоу препознате су следеће институције и организације које су од значаја за квалитетно функционисање система безбедности саобраћаја:

- 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,
- средство јавног информисања, односно, оглашавања,
- научна, образовна, односно васпитна установа,
- удружење из области безбедности саобраћаја на путевима,
- лице које обавља привредну делатност из области, односно, у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, итд.

Институције чија је примарна област деловања безбедност саобраћаја, а које су дефинисане 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 и 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019) су:



1. Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
2. Агенција за безбедност саобраћаја и
3. Локална тела за безбедност саобраћаја.

Потенцијални чиниоци система безбедности саобраћаја препознати на територији општине Лапово су следећи субјекти:

Скупштина општине Лапово,
Председник општине Лапово,
Општинска управа,
Општинско веће,
Савет за безбедност саобраћаја општине Лапово,
Одбор за безбедност и саобраћај,
Саобраћајна полиција - Полицијска станица Лапово,
Ватрогасна јединица у Лапову,
Хитна помоћ у Лапову,
Дом здравља Лапово,
Установе образовања и васпитања на територији општине Лапово,
Медији на територији општине Лапово,
Црвени крст Лапово,
АМСС који функционише на територији општине Лапово,
Спортски клубови,
Правна лица за вршење техничких прегледа на територији општине Лапово,
Привредна друштва и предузетници са седиштем на територији Лапово,
Остала удружења и организације.

Према Закону о безбедности саобраћаја на путевима⁹, извршни орган јединице територијалне аутономије, односно, јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно, градско веће, оснива тело за координацију (комисија, савет, и сл.), ради усклађивања послова безбедности саобраћаја на путевима који су из делокруга јединице територијалне аутономије, односно, јединице локалне самоуправе (члан 8).

Закон такође дефинише да Агенција за безбедност саобраћаја координира рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама и даје сагласност на програм за рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама.

Национални систем безбедности саобраћаја је централну улогу у локалном систему безбедности саобраћаја поверио локалним телима за безбедност саобраћаја. Одлуком скупштине општине Лапово, формиран је Савет за саобраћај на територији општине. Задатак Савета је да прати безбедност и друга питања у области саобраћаја на територији општине Лапово, ангажује се и аплицира у програмима и акцијама из ове области које спроводе локални, покрајински и републички органи и друге институције и међународне организације и други субјекти који се баве овим питањима и проблематиком, а у циљу обезбеђивања услова за побољшање безбедносних и других услова од значаја за одвијање саобраћаја у општини.

Улога Савета је да иницира, организује, прати и координира рад институција безбедности саобраћаја на локалном нивоу, као и да успоставља сарадњу са Националним институцијама безбедности саобраћаја. Национална Стратегија безбедности саобраћаја

⁹ Закон о безбедности саобраћаја на путевима, "Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018 и 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019

одредила је да сваки субјекат безбедности саобраћаја треба да дефинише циљеве у оквиру свог делокруга послова, као и индикаторе достизања циљева.

Правни и стратешки оквир безбедности саобраћаја на територији општине Лапово

Правно уређење било које области почетни је услов за добро функционисање система и остваривање циљева који се желе постићи у тој области. Највиши правни акт у Републици Србији је Устав са којим сви закони и други општи акти донети у Републици Србији морају бити усаглашени.

Доследност у спровођењу закона, као и правична законска принуда, у великој мери доприносе добром функционисању правног система, а самим тим и смањењу броја саобраћајних незгода и последица, које поред осталог настају услед недоследне и неправичне примене закона.

Правни систем у Републици Србији уређен је Уставом, законима и подзаконским актима, али и признатим међународним изворима. Уређење области безбедности саобраћаја регулисано је, пре свега, Законом о безбедности саобраћаја на путевима који је у примени од 11. децембра 2009. године и Законом о путевима који је у примени од 7. јуна 2018. године. Најзначајнији правни акти којима се уређује област безбедности саобраћаја на нивоу државе су:

- Устав Републике Србије;
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018 и 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019);
- Закон о путевима („Службени гласник РС”, број 41/2018 и 95/2018 - др. закон);
- Кривични законик („Службени гласник РС”, бр. 85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14 и 94/16);
- Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, бр. 65/13, 13/16 и 98/16 - одлука УС);
- Закон о полицији („Службени гласник РС”, бр. 6/16, 24/18 и 87/2018);
- Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС”, број 51/09);
- Закон о општем управном поступку („Службени гласник РС”, бр. 18/16 и 95/2018 – аутентично тумачење);
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 - одлука УС);



- Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, бр. 111/09, 92/11 и 93/12);
- Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, 25/2019);
- Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 88/17, 27/18 - др. закони и 10/2019),
- Подзаконски акти којима се ближе уређују поједини закони, посебно подзаконски акти који су настали као ближи уређивачки прописи Закона о безбедности саобраћаја на путевима и Закона о путевима.

Стратешки оквир безбедности саобраћаја на националном нивоу који је од највеће важности за документ *Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Лапово, за период 2019. до 2024. године*, јесте Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 64/2015) и Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 1/2017).

Законом о безбедности саобраћаја на путевима утврђена је важност националне Стратегије за јединице локалне самоуправе, због тога што јединице локалне самоуправе имају обавезу да усагласе своје локалне стратегије са националном и као такве да их усвоје. Поред наведених докумената, Влада Републике Србије је 2007. године усвојила Стратегију развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС”, број 4/08), којом је успостављен концепт развоја инфраструктуре и транспорта, односно, којом су дефинисани циљеви развоја транспортног система и акциони план за њихово достизање. Поменута Стратегија препознаје безбедност саобраћаја као важан сегмент у унапређењу транспортног система.

Од постојећих (усвојених) докумената и аката, који су у вези са саобраћајем, саобраћајним окружењем и безбедношћу саобраћаја на путевима општине Лапово, могу се издвојити следећи документи:

- ***Статут општине Лапово од 2019. године*** (Статутом општине Лапово дефинисано је да Општина, преко својих органа у складу са Уставом и Законом: уређује и обезбеђује обављање и развој комуналних делатности, локални превоз, коришћење грађевинског земљишта и пословног простора; стара се о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица и других јавних објеката од општинског значаја. Највиши правни акт Општине је Статут. Статутом се утврђују: надлежности, права и дужности Општине и начин њиховог остваривања, број одборника Скупштине општине, надлежности и органи Општине, организација и рад органа и служби и друга питања од значаја за Општину.);
- ***Просторни план општине Лапово (2011-2020)*** (У оквиру овог плана дефинисано је постојеће стање саобраћајног система, као и потенцијали и ограничења развоја саобраћаја на посматраном подручју. У поглављу циљеви развоја по појединим областима дефинисани су и

циљеви развоја саобраћаја и саобраћајне инфраструктуре са аспекта унапређења безбедности саобраћаја, између осталих и „...доградња недостајућих или неодговарајућих елемената попречних профила на уличној мрежи, који се односе на пешачки и бициклички саобраћај као најугроженије видове саобраћаја у погледу безбедности саобраћаја...“);

- **План генералне регулације за грађевинско подручје општине Лапово од 2015. године** (У оквиру овог документа дефинисане су трасе, коридори, регулација саобраћајница и јавне комуналне инфраструктуре на територији општине Лапово. Наведено је постојеће стање путне и уличне мреже са планираним решењима);
- **Стратегија одрживог развоја општине Лапово (2017-2021)** (У оквиру Стратегије, између осталог, дефинисани су стратешки и оперативни циљеви у оквиру приоритета. Неки од циљева су и: „Израда пројектно-техничке документације и реконструкција надвожњака у центру Лапова, који се налази преко пруге Коридора 10, Реконструкција и изградња међуопштинских путева, Реконструкција путева – прва фаза, Реконструкција локалних путева на територији општине Лапово - 2 фаза“.

С обзиром да се Стратегија одрживог развоја односи на период до 2021. године, што се у великом делу поклапа са периодом на који се односи Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Лапово (2019-2024), веома је важно ускладити поједине циљеве обе Стратегије и самим тим допринети развоју безбедног саобраћаја на територији општине);

- **Одлука о безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Лапово из 2011. године** – ова Одлука уређује правила и прописе у вези: стања пута у погледу услова за безбедно одвијање саобраћаја на територији Општине Лапово, техничког регулисања саобраћаја, управљања саобраћајем, безбедности пута у процесу пројектовања, изградње, реконструкције и одржавања, посебне мере и овлашћења који се примењују у саобраћају на путу као и инспекцијски надзор поверен законом.

Сви наведени документи, како Национални, тако и локални, су у свом домену препознали утицај и значај безбедности саобраћаја, што указује на комплексност проблематике безбедности саобраћаја, која захтева мултидисциплинарни стратешки приступ, уз системско и дугорочно деловање.

Финансијски оквир

Трошкови саобраћајних незгода најчешће многоструко превазилазе неопходна улагања у безбедност саобраћаја, која имају за циљ смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица. Кључно за успешно унапређење безбедности саобраћаја на било којој територији је постојање политичке свести о значају и обиму проблема који саобраћајне незгоде представљају у друштву, као и воља и опредељеност политичке јавности да се бави овом проблематиком.

Да би систем безбедности саобраћаја на било којој територији успешно функционисао, поред политичке подршке, неопходан је сигуран извор финансирања намењен унапређењу безбедности саобраћаја. Република Србија је Законом о безбедности саобраћаја на путевима из 2009. године започела успостављање нових институција система безбедности саобраћаја, као и система финансирања 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. Законом о безбедности саобраћаја на путевима дефинисани су извори средстава за унапређење безбедности саобраћаја, и то:

- буџет Републике Србије, буџет јединице територијалне аутономије и буџет јединице локалне самоуправе,
- наплаћене новчане казне за прекршаје и привредне преступе предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима,
- поклони или прилози покровитеља дати Републици, јединици територијалне аутономије или јединици локалне самоуправе,
- остали приходи.



Висина прихода од наплаћених новчаних казни који припада буџету јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен (не иде у републички буџет) износи 30% од укупног износа средстава од наплаћених новчаних казни за прекршаје и привредне преступе из области безбедности саобраћаја.

Од овог износа, 50% средстава је намењено за поправљање саобраћајне инфраструктуре јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен, док је осталих 50% намењено за остале активности које, пре свега, доприносе унапређењу безбедности саобраћаја на путевима, односно за:

- рад локалног тела за безбедност саобраћаја,
- унапређење саобраћајног васпитања и образовања,
- спровођење превентивно-промотивних активности из области безбедности саобраћаја,
- научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја,
- техничко опремање јединица саобраћајне полиције које контролишу и регулишу саобраћај на путевима и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја.

Средства намењена унапређењу безбедности саобраћаја користе се према програму који доноси надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе, на предлог локалног тела за безбедност саобраћаја.

Модел финансирања безбедности саобраћаја од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје заснован је на принципу да „небезбедност“ финансира „безбедност“, што је оцењено највишом оценом од стране најразвијенијих држава у области безбедности саобраћаја, као и од стране Европске комисије и организација које подржавају или учествују у раду у области безбедности саобраћаја на нивоу Европске уније (SEETO, ETSC, ITF-IRTAD и сл). Поред извора финансирања од дела износа средстава од

наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје, безбедност саобраћаја се може финансирати и из других извора (донације, међународни инвестициони фондови, фондови амбасада страних држава у Републици Србији, и сл.).

Локална самоуправа може да одлучи да део локалног буџета, добијеног из других извора, усмери у инфраструктурне пројекте који су у вези са безбедношћу саобраћаја, као и друге пројекте и активности чије се финансирање не може обезбедити (или није довољно) само од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје. Такође, локална самоуправа може конкурисати у домаћим фондовима (републичким и покрајинским), истраживачким пројектима у сарадњи са истраживачким институцијама и организацијама (факултети, истраживачко-развојни центри, и сл.), као и у међународним фондовима (фондови Европске уније, фондови амбасада појединих европских држава, и сл.) за пројекте, заједничке међународне активности, иновације, истраживања, али и конкретне инфраструктурне пројекте за побољшање безбедности саобраћаја.

Поред наведеног, финансирање безбедности саобраћаја се може остварити донацијама и добровољним прилозима од стране одговорних предузетника, правних лица и свих грађана који су у могућности и желе да финансирају безбедност саобраћаја на територији локалне самоуправе.

На основу података локалне самоуправе – општине Лапово, у последњем петогодишњем периоду, просечни годишњи финансијски прилив од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје, који се у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима усмерава ка локалној самоуправи - општини Лапово, износи око **1.000.000,00** динара, што подразумева укупно око **6.000.000,00** динара за период од 6 година.

Трошкови саобраћајних незгода на територији општине Лапово



Укупне друштвено - економске последице саобраћајних незгода представљају економску вредност свих директних индиректних последица изазваних саобраћајним незгодама.

Трошкови саобраћајних незгода представљају укупну висину штета изазваних саобраћајним незгодама. Трошкови друмских саобраћајних незгода износе од 1% до 3% бруто домаћег производа и достижу преко 500.000.000.000 \$¹⁰. Укупни трошкови саобраћајних незгода се састоје из директних и индиректних трошкова. Директни трошкови су прилично транспарентни и лако препознатљиви, и то су трошкови збрињавања након незгоде, трошкови рехабилитације повређеног, односно, трошкови санирања имовинске штете, као и други трошкови (нпр. трошкови превоза учесника у незгоди и возила). Значајно сложенији процес препознавања је за индиректне трошкове који обухватају: трошкове одштетних захтева, трошкове који настају као последица губитка добити оних који су погођени, као и накнада за губитак радне способности, физичку бол и душевну патњу, умањење породичног доприноса, и сл. Индиректни трошкови могу бити препознати и кроз трошкове настале услед загушења саобраћаја и непредвиђеног продужења времена путовања до којих долази након саобраћајних незгода, или повећање степена сиромаштва међу породицама с ниским приходима, уколико је особа која је издржавала ту породицу погинула или је трајно онеспособљена за рад и привређивање.

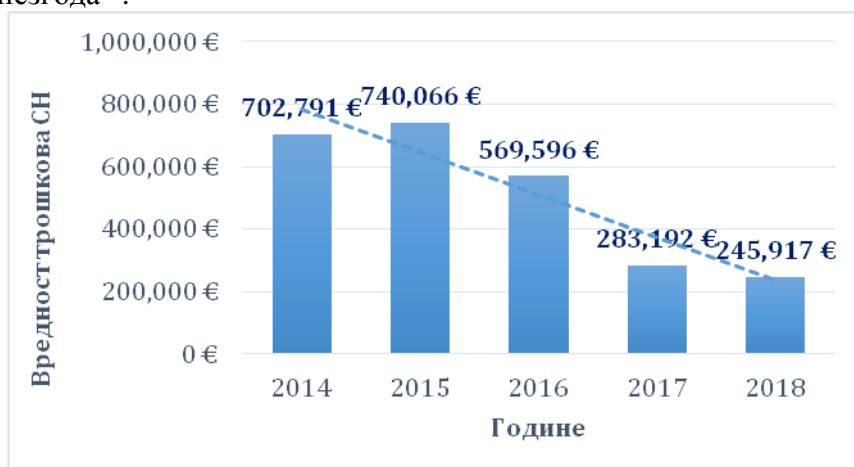
Имајући у виду веома различиту структуру свих трошкова, губитака и штета, укупне последице настале у саобраћајним незгодама се не могу прецизно и поуздано утврдити, односно проценити и израчунати. Приликом израчунавања ових последица убрајају се:

- бол и патња жртва саобраћајних незгода,
- губитак квалитета живота жртва саобраћајних незгода,

¹⁰ World Health Organization (WHO). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020.

- 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, увиђај саобраћајне незгоде, итд.),
- 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. У Републици Србији још увек није званично прихваћен (усвојен) модел за процену штете у саобраћајној незгоди. На основу модела рачунања висине штете према истраживањима у Републици Српској (Ross и др., 2012), који је примењен и у Републици Србији за потребе националне *Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије*, 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 €. Истраживања су показала да Република Србија годишње губи око 1,71% бруто домаћег производа због последица саобраћајних незгода¹¹.



¹¹ Национална стратегија одрживог развоја Републике Србије за период од 2008-2017. године

График 5 - Процењени трошкови саобраћајних незгода у последњих пет година, на територији општине Лапово, по моделу (Ross и др., 2012)¹²

Применом модела који је употребљен током израде националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима, израчунати су укупни трошкови саобраћајних незгода на територији општине Лапово у односу на последице саобраћајних незгода које су се догодиле у периоду од 2014. до 2018. године и они износе 2.541.562 €.

Активности након саобраћајне незгоде – стање одзива хитних служби након саобраћајне незгоде

Савремени системски приступ у области безбедности саобраћаја усмерен је ка спречавању саобраћајних незгода, односно, спречавању последица саобраћајних незгода. Један од кључних елемената за смањење тежине последица лица, насталих у саобраћајним незгодама, представља брзина одзива хитних служби након незгоде и ефикасно деловање тих служби у збрињавању настрадалих лица. Брзина и начин на који реагују хитне службе су фактори од којих директно зависи тежина последица настрадалог, али могу утицати и на број настрадалих.

Искуства из праксе указују на то да скраћивање времена одзива хитних медицинских служби за само један минут, значајно повећава шансе за преживљавање и спречавање тежих последица саобраћајних незгода. Поред брзине времена одзива, значајну улогу у спречавању тежих последица има и опремљеност возних јединица хитне медицинске службе, као и њихова исправност, квалитет сигнализације и вештина управљања возилом. Возила у служби здравствених установа морају поседовати савремену опрему за збрињавање настрадалих, како би било могуће квалитетно, ефикасно и брзо реаговање и збрињавање, а самим тим, повећана могућност за спашавање страдалих у саобраћајним незгодама, односно, спречавање смртог и тешког телесног повређивања. Активности након саобраћајне незгоде почињу правовременим реаговањем свих служби које учествују у спасавању повређених након саобраћајне незгоде (саобраћајна полиција, службе хитне медицинске помоћи, ватрогасне службе, горске службе спасавања, и сл.). Ове активности се настављају лечењем повређених у саобраћајним незгодама и њиховом негом у циљу што бржег опоравка.



Надлежна медицинска установа на територији општине је Дом здравља Лапово.

Агенција за безбедност саобраћаја је спровела мерење индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 2015. годину које је обухватило и индикаторе безбедности саобраћаја који се односе на здравствено збрињавање. С обзиром на ограничења, у погледу евидентирања података у домовима здравља који су надлежни за територије на којима живи мањи број становника од 25.000, а у којима се збрињавање повређених у саобраћајним незгодама врше здравствени радници у оквиру СОМДЗ који обављају своје активности кроз редован рад или дежурства лекара и других здравствених радника или у оквиру СОМДЗ као посебна организациона јединица, подаци о индикаторима безбедности саобраћаја, повезаним са здравственим збрињавањем за општину нису доступни.

Подаци Агенције за безбедност саобраћаја за 2018. годину указују на то да **хитна медицинска помоћ на територији полицијске управе Крагујевац (којој припада општина Лапово) има просечно време одзива од 11,86 минута**, што је знатно више од просечног времена одзива хитне медицинске помоћи у Републици Србији, које износи 9,57 минута.

Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије, индикатор „број хитних медицинских служби на 10.000 становника“ за ПУ Крагујевац има вредност од 0,25 при чему ова вредност индикатора припада класи средњих вредности.

¹² Модел је примењен у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године.

Анализа ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају

Поред праћења података о саобраћајним незгодама и последицама, савремени концепт праћења стања безбедности саобраћаја захтева праћење многих других показатеља. За описивање и анализу појава у безбедности саобраћаја најчешће се користе апсолутни (број саобраћајних незгода, број погинулих и повређених лица, итд.) и релативни (ризички страдања, итд.) показатељи. Поред директних (апсолутних и релативних) показатеља безбедности саобраћаја, за анализу стања безбедности саобраћаја велики значај имају и индиректни показатељи безбедности саобраћаја. Индиректни показатељи су показатељи који на „индиректан“ начин дефинишу стање безбедности саобраћаја. Практично, то су они показатељи који се не односе директно на саобраћајне незгоде и последице тих незгода, већ се односе на појаве које су мање или више повезане са саобраћајним незгодама и последицама саобраћајних незгода. Ставови се изграђују и укоренењују од рођења. Најважнију улогу у томе има породица, васпитачи, најранија искуства и позитивни узорци, али и остали појединци или институције које имају директан или индиректан утицај на ставове учесника у саобраћају. Уважавајући значај ставова за безбедност саобраћаја, Агенција за безбедност саобраћаја периодично спроводи национална истраживања са циљем утврђивања ставова учесника о безбедности саобраћаја и њихове личне перцепције понашања у саобраћају.

Основни циљ праћења и истраживања ставова на нивоу локалних самоуправа је да испита однос грађана локалне самоуправе према постојећим и потенцијалним решењима која се примењују у области саобраћаја. Поред тога што ставови варирају између појединаца у друштву, варијабилност је изражена и између подручја. Када се говори о ставовима које је потребно пратити, пре свега се мисли на: проблем прекорачења брзине, вожња под утицајем психоактивних супстанци (алкохол, дрога), одвраћање пажње (дистракција) током вожње (коришћење мобилног телефона, околина), употреба заштитних система у возилу (коришћење сигурносних појасева, заштитних система за децу и других елемената пасивне заштите), однос према кажњавању у саобраћају, као и однос према пешацима, возачима двоточкаша, али и свим другим учесницима у саобраћају. Имајући претходно наведено у виду Агенција за безбедност саобраћаја (2017) је спровела свеобухватно истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају на територији Републике Србије. Ово истраживање је спроведено на целокупној територији Републике Србије, по полицијским управама, у августу 2017. године. Општина Лапово налази се на подручју полицијске управе Крагујевац, па су резултати истраживања ставова учесника у саобраћају приказани за ову полицијску управу.

Резултати истраживања указују да је 85% учесника у саобраћају који су са територије ПУ Крагујевац веома или доста забринуте за проблем саобраћајних незгода.

У погледу брзе вожње, испитаници из ПУ Крагујевац су изразили повољан став у односу на остале полицијске управе у Србији, који је оцењен високом оценом (3,94), у смислу да испитаници у већој мери подржавају вожњу у складу са ограничењем. У односу на резултате истраживања самопријављеног понашања учесника у саобраћају, који се односе на брзу вожњу, чак 84% испитаника је изјавило да су возили брже од ограничења брзине на путевима у насељу, док је 83% њих то исто учинило на путевима ван насеља где је ограничење брзине 80 km/h.

Ставови испитаника из ПУ Крагујевац према употреби система заштите у путничким возилима оцењени су средњом оценом. Најнеповољније понашање испитаници су пријавили када је у питању употреба сигурносног појаса у својству путника на задњем седишту аутомобила (само 25% испитаника изјавило је да то чини скоро увек). Када је у питању употреба сигурносног појаса напред, 87% испитаника је изјавило да скоро увек користи сигурносни појас на предњем седишту, а у својству возача 89% испитаника.

Ставови у вези са значајем заштитних кацига на територији ПУ Крагујевац оцењени су ниском оценом, што значи да се испитаници у већој мери слажу са изјавом да *Ако возим пажљиво заштитна кацига није неопходна*.

Ставови према ометању пажње током вожње и вожњи у уморном стању на територији ПУ Крагујевац оцењени су веома високом оценом. Већа оцена значи да испитаници у већој мери сматрају да ометање пажње возачу у току вожње негативно утиче на безбедну вожњу. Међутим, у односу на самопријављено понашање, које се односи на одвраћање пажње, 65% испитаника је изјавило да је најмање једном користило мобилни телефон док вози, 35% њих писало је текстуалну поруку или емаил пошту док вози или је прочитало (56% испитаника). Вожњу у уморном стању пријавило је 42% испитаника из ПУ Крагујевац.



Резултати истраживања ставова према вожњи под утицајем (алкохол, дрога и лекови) показали су да испитаници на територији ПУ Крагујевац припадају групи са повољнијим ставовима међу осталим полицијским управама у Републици Србији, односно испитаници у већој мери не одобравају вожњу под дејством алкохола, дрога или лекова који утичу на безбедну вожњу. Чак 29% испитаника је изјавило да је најмање једном у последњих годину дана возило након конзумирања алкохола.

Када су у питању рањиви учесници у саобраћају, као најризичније понашање међу испитаницима истакнут је прелазак пешака преко коловоза на местима ван пешачког прелаза, што је најмање једном учинило 85% испитаника, као и прелазак коловоза за време црвеног светлосног сигнала за пешаке, што је пријавило 69%.

Анализа индикатора перформанси безбедности саобраћаја

Индикатори безбедности саобраћаја представљају основу за утврђивање постојећег стања и имају значајну улогу у управљању безбедношћу саобраћаја. Стога је, за познавање постојећег стања безбедности саобраћаја, поред познавања података о броју и последицама саобраћајних незгода и ставовима учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају, неопходно и познавање вредности индикатора безбедности саобраћаја.

Утврђивање и праћење вредности индикатора важно је за праћење стања безбедности саобраћаја и препознавање одговорности и обавеза појединих институција и организација задужених за побољшање вредности посматраних индикатора, односно, стања безбедности саобраћаја. Познавање вредности индикатора значајно је за усмеравање планираних акција, као и за праћење ефеката примењених мера у безбедности саобраћаја. Оцењивањем индикатора безбедности саобраћаја могуће је оценити стање безбедности саобраћаја пре него што се догоде саобраћајне незгоде, стога је могуће проактивно уочити проблеме и неправилности и превентивно деловати на унапређење система безбедности саобраћаја. Важно је истаћи да приликом прикупљања података о индикаторима не постоје утицаји других елемената на промене понашања учесника у саобраћају, попут саобраћајне полиције на путу, односно, лице које прикупља податке о индикаторима не утиче на промену понашања учесника у саобраћају.

Најчешће коришћени индикатори понашања учесника у саобраћају су: индикатори употребе заштитних система (употреба сигурносних појасева, система дечије заштите и употреба заштитне кациге), поштовање ограничења брзине, вожња под утицајем алкохола, непрописна употреба уређаја за комуникацију у току вожње, итд.

Агенција за безбедности саобраћаја је у 2018. години извршила мерење најважнијих индикатора безбедности саобраћаја за Републику Србију. Истраживање је реализовано на територији сваке од 27 полицијских управа. Општина Лапово се налази на подручју

полицијске управе Крагујевац, па су резултати истраживања индикатора безбедности саобраћаја дати за ову полицијску управу.

Резултати мерења индикатора безбедности саобраћаја за 2018. годину показују да 81,6% возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 t **користи сигурносни појас** на територији полицијске управе Крагујевац, што припада **средњој (наранџаста) класи вредности** овог индикатора. Када је реч о **употреби сигурносног појаса на задњем седишту**, ПУ Крагујевац има **веома ниску вредност (13,8%)**, као и већина осталих општина у Републици Србији.



Такође, ПУ Крагујевац има **веома ниску вредност индикатора „употреба заштитних система за децу“ (црна класа)**, како када се ради о деци до 3 године старости (51,0%), деци од 4 до 12 година старости (37,0%), тако и за целокупну посматрану старосну групу деце до 12 година старости (44,0%).



Када је реч о употреби заштитних кацига, **77,3% возача мопеда користи заштитну кацигу током вожње**, што припада **ниској вредности индикатора (црвена класа)**. За разлику од њих то исто чини **96,3% возача мотоцикала**, што припада **веома високој класи вредности** овог индикатора.

Процент прекорачења брзине путничких аутомобила за најмање 10 km/h у насељу на територији ПУ Крагујевац износи 29,6% (веома ниска вредност индикатора – црна класа), а ван насеља 6,7%, што припада **средњој вредности индикатора (наранџаста класа)**.

Према вредностима **индикатора употребе мобилних телефона возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 t**, Крагујевац се налази у **класи веома ниске вредности индикатора (црна класа)**, са 5,4% возача поменутих категорија возила који користе мобилни телефон у току вожње.



ПУ

Анализа података о саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији општине Лапово у периоду од 2014. до 2018. године

Анализа тренда броја саобраћајних незгода и њихових последица на територији општине Лапово

Подаци о обележјима безбедности саобраћаја су неопходни за рад у области безбедности саобраћаја. Значај података је препознат на различитим нивоима. У том смислу се посебно истиче ниво локалне самоуправе. Свака локална самоуправа свој рад треба да заснива на квалитетним подацима и стручним анализама.

На основу тих анализа локална самоуправа утврђује постојеће стање безбедности саобраћаја и сагледава кретање тренда броја саобраћајних незгода по годинама, али исто тако и дефинише планове и доноси одлуке којима се може унапредити безбедност саобраћаја на својој територији.

Анализама које су обухваћене Извештајем представљено је стање безбедности саобраћаја у општини Лапово на основу чега се може уочити побољшање или погоршање у односу на претходне године, као и препознавање величине проблема у систему безбедности саобраћаја. Подаци о саобраћајним незгодама се у Републици Србији евидентирају од 1997. године.

Подаци о укупном броју саобраћајних незгода, када је реч о општини Лапово, показују да су 1999., 2008., 2010. и 2013. године забележени значајнији падови броја саобраћајних незгода (

График 6). Период који је анализиран је од 1997. до 2018. године (22 године). У овом периоду број саобраћајних незгода је имао и растући и опадајући тренд, али посматрајући цео период (1997-2018) линија тренда броја саобраћајних незгода које су се догодиле на територији ове општине има благо опадајући карактер. Највећи број саобраћајних незгода у општини Лапово догодио се 2009. године, и то 94 незгоде, док је најмањи број саобраћајних незгода евидентиран 2000. године у којој се догодило 35 саобраћајних незгода.

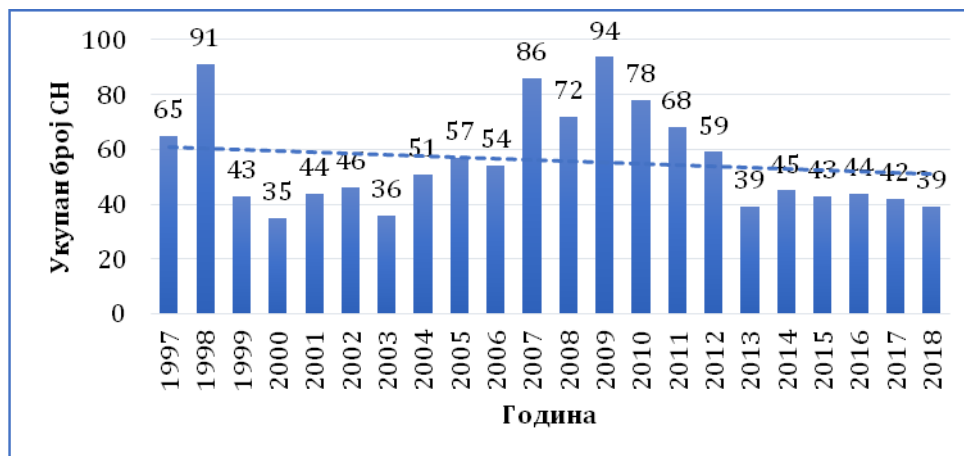


График 6 - Укупан број саобраћајних незгода, општина Лапово, 1997-2018. године

У 1999. и 2000. години примећује се смањење броја саобраћајних незгода, а то се може приписати чињеници да је у том периоду због ратних дешавања на просторима бивше СФРЈ и бомбардовања Републике Србије карактеристично смањење животног стандарда становништва, па самим тим и смањење употребе моторних возила. Поред тога, у 2002. години дошло је до поштравања казнене политике, када су новчане казне за прекршаје у саобраћају повећане за 7 до 10 пута, што је за последицу имало смањење броја саобраћајних незгода и у Лапову.

Од 2010. године бележи се опадајући тренд броја саобраћајних незгода које су се догодиле на територији општине Лапово који и до данас траје, што свакако може бити последица примене Закона о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије крајем 2009. године.

Детаљна анализа саобраћајних незгода обухватила је саобраћајне незгоде које су се догодиле на територији општине Лапово, у периоду од 2014. до 2018. године, односно период од 5 година. **У посматраном периоду, на територији општине Лапово укупно се догодило 213 саобраћајних незгода од којих су 3 саобраћајне незгоде са погинулим лицима, 81 саобраћајна незгода са повређеним лицима и 129 саобраћајних незгода са материјалном штетом.** Међутим, мора се напоменути да постоји извештајан број саобраћајних незгода са мањом материјалном штетом (до 200.000 динара), које су обухваћене евиденцијом осигуравајућих друштава, а нису део евиденција полиције. Посматрајући период од претходних 5 година, број саобраћајних незгода са настрадалим лицима има мање осцилације, тако да се вредност овог броја креће од 15 до 20. Од 2015. године број саобраћајних незгода са настрадалим лицима је у паду. **Међутим, када је реч о броју погинулих лица у саобраћајним незгодама, општина Лапово бележи свакако похвалне резултате, а то је да у претходне 2 године (2017. и 2018.) ниједно лице није смртно страдало у саобраћајној незгоди.** У прве три године посматраног периода смртно је страдало по 1 лице у саобраћајним незгодама (График 7).

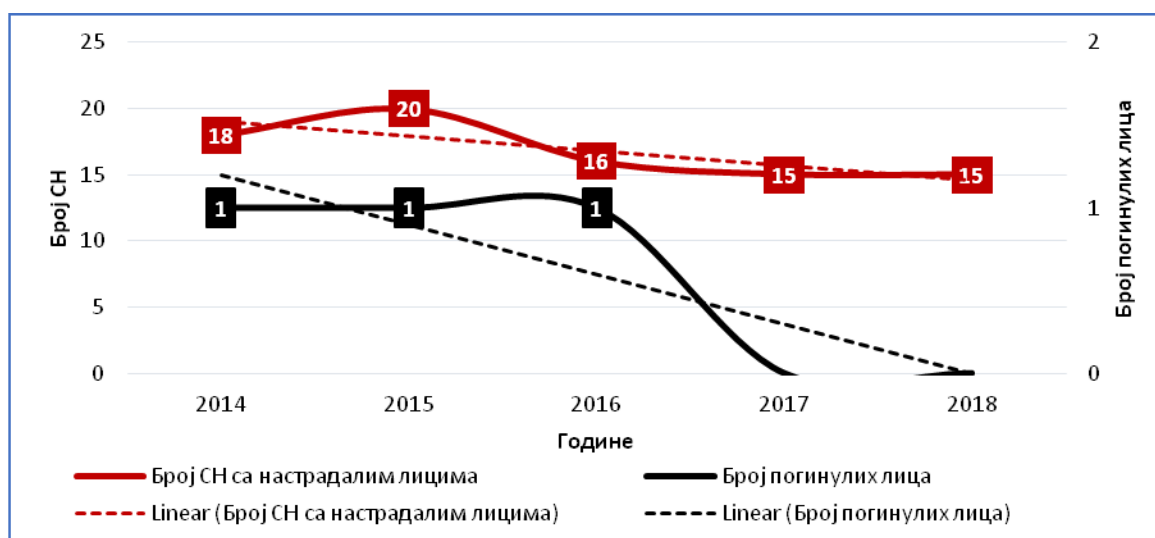


График 7 - Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима и погинула лица у саобраћајним незгодама, општина Лапово, 2014-2018. године

У периоду од 2014. до 2018. године, на територији општине Лапово, у 84 саобраћајне незгоде укупно је настрадало 122 лица. Највећи број лица је задобио лаке телесне повреде, и то 75 лица, тешке телесне повреде је задобило 44 лица, а 3 лица су смртно страдала. У посматраном периоду догодиле су се 3 саобраћајне незгоде са погинулим лицима у којима су смртно страдала 3 лица.

Табела 3 – Основни показатељи стања безбедности саобраћаја у општини Лапово, период 2014-2018. године

Година	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	Укупно СН	ПОГ	ТПП	ЛТП	Укупно НАСТ
2014	1	17	27	45	1	10	14	25
2015	1	19	23	43	1	11	15	27
2016	1	15	28	44	1	6	15	22
2017	0	15	27	42	0	7	14	21
2018	0	15	24	39	0	10	17	27
Укупно	3	81	129	213	3	44	75	122

На графику који следи (График 8) приказан је тренд последица саобраћајних незгода, односно тренд броја лако и тешко настрадалих лица у саобраћајним незгодама у периоду од 2014. до 2018. године. Генерално посматрано, тренд броја лица са лаким и тешким телесним повредама у саобраћајним незгодама је различит. Наиме, број лица са лаким телесним повредама има благо растући тренд, док број лица са тешким телесним повредама има благо опадајући тренд у посматраном петогодишњем периоду. Највише саобраћајних незгода са настрадалим лицима догодило се 2014. године (45), а најмање 2018. године (39). У последње 2 године (2017. и 2018.), у погледу саобраћајних незгода које су за последице имале лаке или тешке повреде, постоји тренд раста. Због оваквих резултата неопходно је што пре системски реаговати одговарајућим мерама и активностима како би се овај тренд зауставио и променио у позитивном смеру.

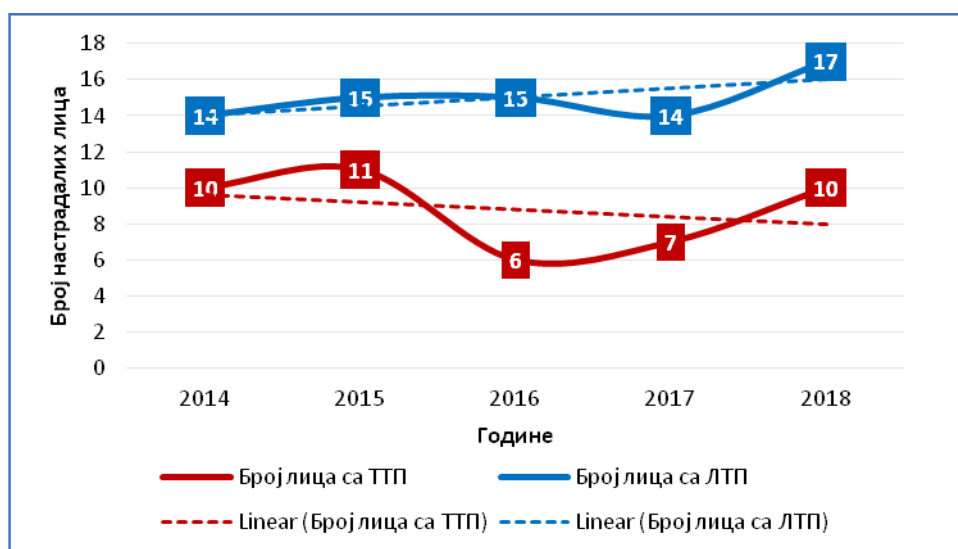


График 8 - Последице саобраћајних незгода, општина Лапово, 2014-2018. године

Израчунавањем ланчаног индекса за структуру саобраћајних незгода према последицама које су се догодиле у Лапову у периоду од 2014. до 2018. године, може се закључити да је једино у 2016. години дошло је до пораста укупног броја саобраћајних незгода. Ланчани индекс представља релативни однос између нивоа појаве у текућем временском периоду у односу на претходни временски период. Израчунава се стављањем у однос вредности показатеља у текућој години са вредношћу показатеља у претходној години (Табела 4).

Табела 4 - Ланчани индекс саобраћајних незгода, општина Лапово, 2014-2018. године

Година	СН са пог. лицима	%	СН са пов. лицима	%	СН са мат. штетом	%	Укупно	%
2014	1		17		27		45	
2015	1	0%	19	11,8%	23	-14,8%	43	-4,4%
2016	1	0%	15	-21,1%	28	21,7%	44	2,3%
2017	0	-100%	15	0,0%	27	-3,6%	42	-4,5%
2018	0	0%	15	0,0%	24	-11,1%	39	-7,1%
Укупно	3		81		129		213	

Анализом старости учесника који су настрадали у саобраћајним незгодама на територији општине Лапово, долази се до закључка да у периоду од 2014. до 2018. године највећи број страдалих лица у саобраћајним незгодама припада старосној категорији од 31 до 44 година, а затим групи лица старијих од 65 година. Код погинулих лица, по већем броју настрадалих лица издваја се старосна категорија преко 65 година. Лакше повређена лица која су учествовала у саобраћајним незгодама у посматраном периоду, су у највећем броју млада лица старости од 15 до 30 година (График 9 и График 10).

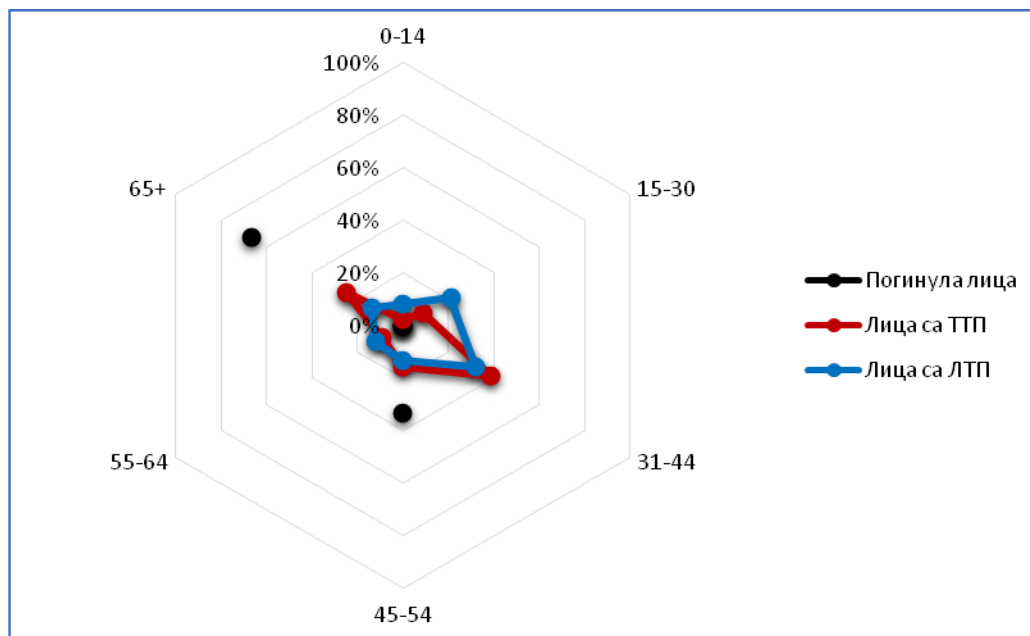


График 9 – Врсте настрадалих учесника у саобраћајним незгодама према старосним категоријама, општина Лапово, 2014-2018. године

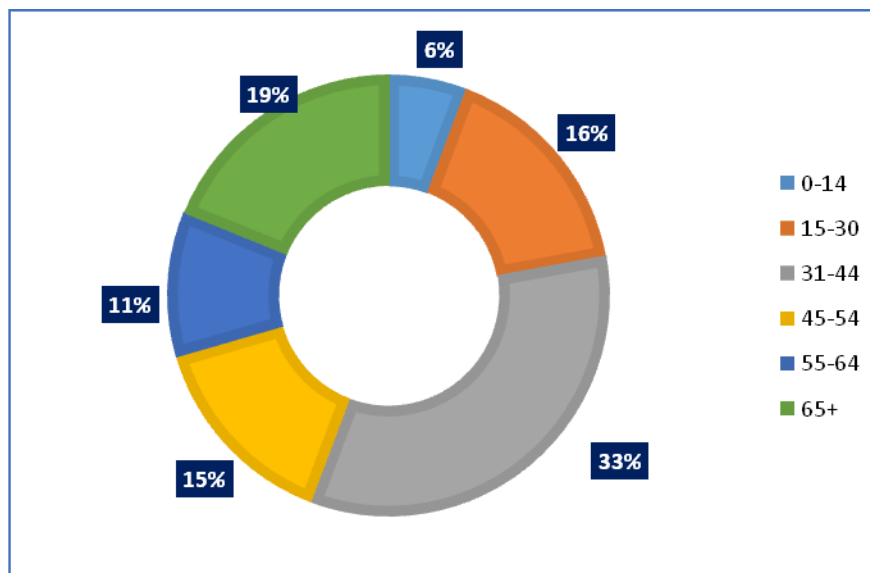


График 10 - Настрадали учесници у саобраћајним незгодама према старосним категоријама, општина Лапово, 2014-2018. године

Посматрајући расподелу страдања учесника према својству у ком учествују у саобраћају, у периоду од 2014. до 2018. године, у највећем проценту у саобраћајним незгодама на територији општине Лапово учествовали су возачи (57%). Пешаци као учесници учествовали су са уделом од 32%, док путници чине 11% настрадалих учесника у саобраћајним незгодама (График 11).

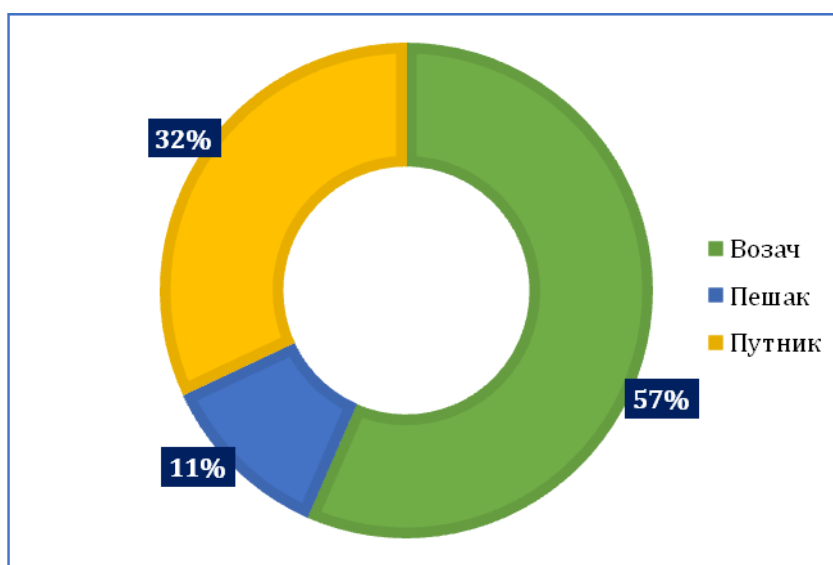


График 11 - Процент настрадалих учесника према својству у ком учествују у саобраћају, општина Лапово, 2014-2018. године

Анализа саобраћајних незгода са настрадалим лицима по категоријама возила показује да у највећем проценту ових незгода учествују путничка возила (65,3%). Након путничких возила следе бицикли са учешћем од 17,3% и теретна возила са уделом од 16,3%. Мотоцикли, трактори и аутобуси учествују са мање од 10% удела. (График 12).

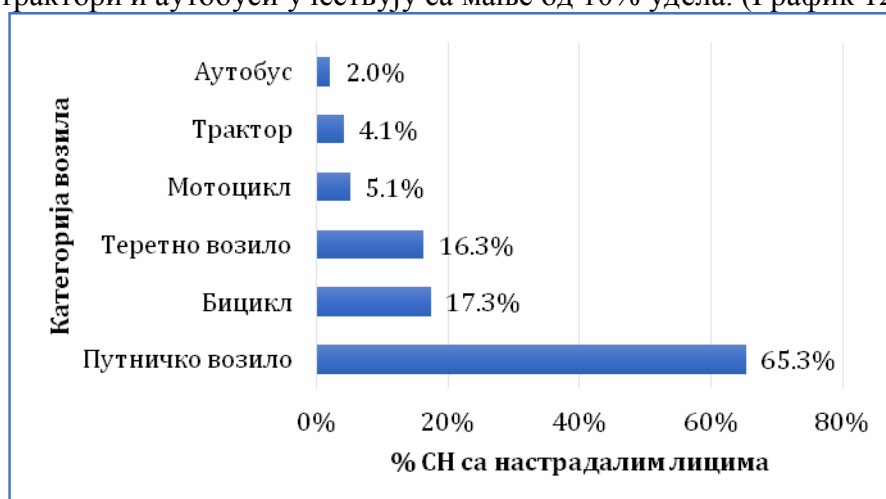


График 12 - Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према категорији возила, општина Лапово, 2014-2018. године

До 2016. године постојао је један начин евидентирања података о видовима (врстама) саобраћајних незгода од стране МУП-а, у јединственом информационом систему који се сводио на 14 видова саобраћајних незгода:

- судар при вожњи у истом смеру,
- бочни судар,
- удар возила у друго заустављено или паркирано возило,
- судар из супротних смерова,
- обарање или гажење пешака,
- судар при упоредној вожњи,

- остале врсте незгода,
- слетање возила са коловоза и удар у објекат,
- удар у објекат на путу,
- слетање возила са пута,
- испадање, падање лица из возила у покрету,
- превртање возила на путу,
- међусобни судар друмског и железничког возила,
- обарање или гажење стоке или других животиња.

Анализа саобраћајних незгода по видовима обухватила је незгоде које су се догодиле до краја 2015. године. На територији општине Лапово, у периоду од 2 године (2014. и 2015.), најзаступљенији вид саобраћајних незгода са настрадалим лицима је "слетање са коловоза и удар у објекат поред пута" са уделом од 28%. Након тога следе „судари при вожњи у истом смеру“ и „судари из супротних смерова“ (17% и 11%) (График 13).

Од 2016. године од стране припадника саобраћајне полиције који раде увиђаје саобраћајних незгода започето је евидентирање података о типовима саобраћајних незгода, који представљају једну од новина које су уведене у циљу усклађивања начина вођења података о саобраћајним незгодама са препорукама Европске комисије. Сви дефинисани типови су подељени у пет тзв. група типова, и то:

1. Саобраћајне незгоде са једним возилом,
2. Саобраћајне незгоде са пешацима,
3. Саобраћајне незгоде са паркираним возилима,
4. Саобраћајне незгоде са најмање два возила – без скретања,
5. Саобраћајне незгоде са најмање два возила – скретање или прелазак.

За сваку саобраћајну незгоду опредељује се одговарајућа група типова, а затим конкретан тип у оквиру одабране групе. У ситуацијама када је то потребно, за једну незгоду могу се узети и две групе типова, односно у оквиру њих два специфична типа.



График 13 - Расдела саобраћајних незгода са настрадалим лицима по видовима СН, општина Лапово, 2014-2015. године

На територији општине Лапово, у периоду од 2016. до 2018. године, најзаступљенија група типова саобраћајних незгода је „СН са једним возилом“ (35%) (График 14).



График 14 - Расдела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према групи типова саобраћајних незгода, општина Лапово, 2016-2018. године

Када се посматрају типови саобраћајних незгода (График 15), најистакнутији тип су судари у сустизању. Судари у сустизању указују на непоштовање саобраћајних прописа од стране најмање једног учесника у саобраћају, недовољно добро процену ситуације од стране возача али и на евентуалан утицај прикључака на промену начина вожње возила на одређеној деоници услед укључивања возила са прикључака (интензивно кочење возила на примарном путу, итд.).

Међутим, следећа 3 типа саобраћајних незгода припадају незгодама са једним возилом: незгода са једним возилом – силазак улево са коловоза на правцу (11%), незгода са једним возилом и превртањем (9%) и незгода са једним возилом на коловозу (7%). Директан утицај на настанак саобраћајних незгода са једним возилом може имати недостатак пута или опреме пута. То се може односити на непостојање адекватних заштитних ограда, одговарајуће висине за путничка и теретна возила (посебно ако се на путу очекује веће присуство теретног саобраћаја), затим неадекватан попречни профил пута и нагиб који не иде у прилог безбедном савладавању кривине при очекиваним брзинама, сигнализација која је нејасна и није добро уочљива у свим временским условима, итд.



График 15 - Расдела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према типовима саобраћајних незгода, општина Лапово, 2016-2018. године

Поред типова саобраћајних незгода, евидентирање утицајних фактора такође представља једну од новина у вођењу података о саобраћајним незгодама, које су уведене 2016. године. Наиме, према новом моделу за сваку саобраћајну незгоду се евидентирају сви утицајни фактори за које полицијски службеник који врши увиђај процени да су утицали на настанак конкретне саобраћајне незгоде. Укупно су дефинисана 84 утицајна фактора, која су груписана у девет група. Прву групу чине утицајни фактори који су у вези са путем и путном околином, другу групу утицајни фактори у вези са исправности возила, групе III-VII чине утицајни фактори у вези са возачима, VIII групу утицајни фактори који се односе на пропусте пешака и IX групу чине специјални случајеви.



График 16 - Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према групи утицајних фактора, општина Лапово, 2016-2018. године

Од укупно 46 саобраћајних незгода са настрадалим лицима у 24 (52%) је опредељена група предузимање непромишљених радњи од стране возача, у 15 (33%) група пропусту возача због лошег психофизичког стања, непажње расејаности и у 11 (24%) саобраћајних незгода група утицај пута и путне околине.

Временска анализа саобраћајних незгода са настрадалим лицима по месецима указује на то да се у другој половини године догађа већи број саобраћајних незгода. Март се истиче као месец са најмањим бројем саобраћајних незгода са настрадалим лицима, а април као месец у ком се догодило највише незгода са настрадалим лицима (График 17). Анализирајући број саобраћајних незгода са настрадалим лицима по данима у току недеље, долази се до закључка да је највећи број незгода забележен понедељком и средом (19 и 20%). Четвртак се истиче као дан у недељи у ком се догађа најмањи број саобраћајних незгода. Од петка до недеље је забележен приближан број саобраћајних незгода са настрадалим лицима (График 18).

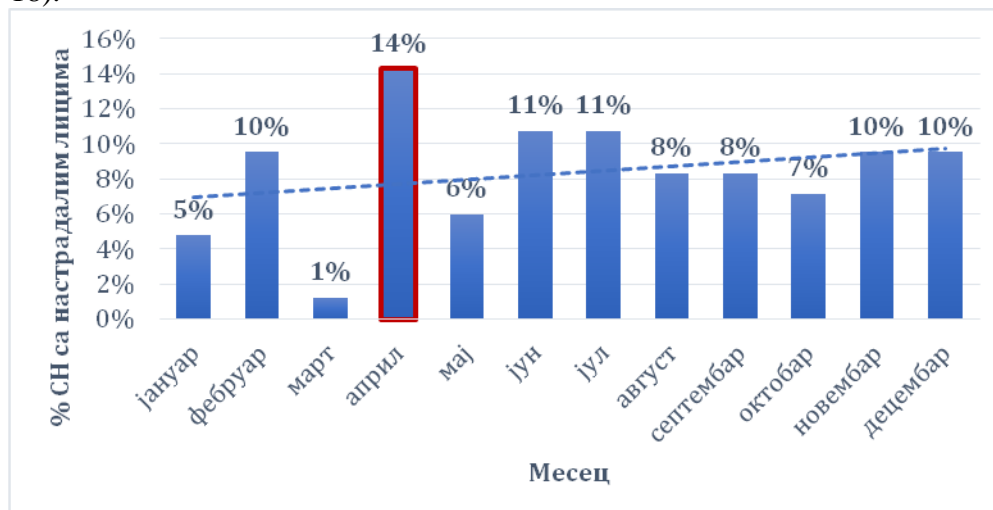


График 17 - Процентуална расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима по месецима, општина Лапово, 2014-2018. године

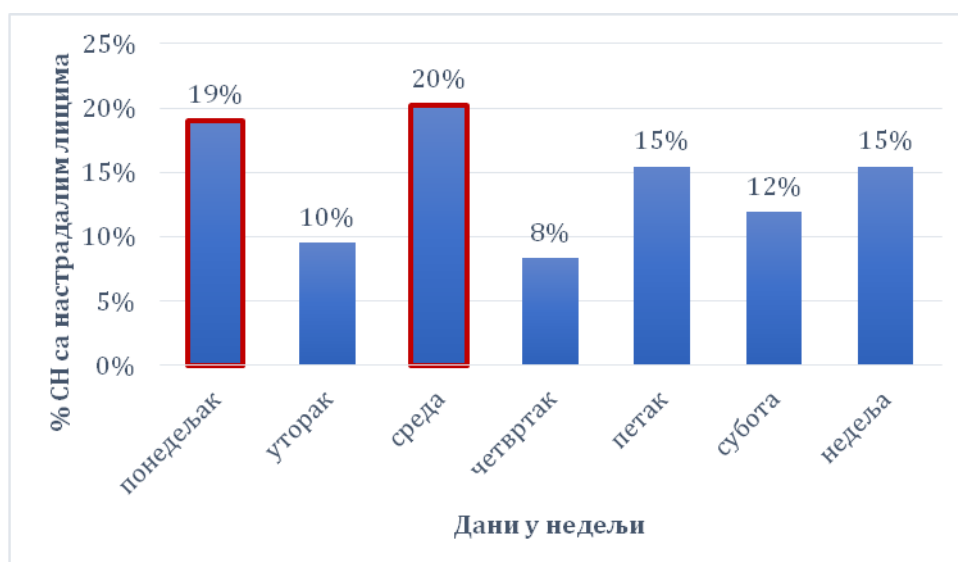


График 18 - Процентуална расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према данима у недељи, општина Лапово, 2012-2018. године

Часовна расподела је веома важна зато што показује број незгода и величину страдања по деловима дана, а посебно важни закључци се могу добити часовном анализом страдања различитих категорија учесника у саобраћају и различитих својстава учесника у саобраћају. На наредном графику приказана је расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима, по часовима у току дана, у периоду од 2014. до 2018. године. На основу анализе броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима по часовима у току дана, на територији општине Лапово, може се уочити да се већи број саобраћајних незгода догађа у периоду од 12:00 до 19:00 часова. Највећи број саобраћајних незгода забележен је у периоду од 13:00 до 14:00 и од 18:00 до 19 часова.

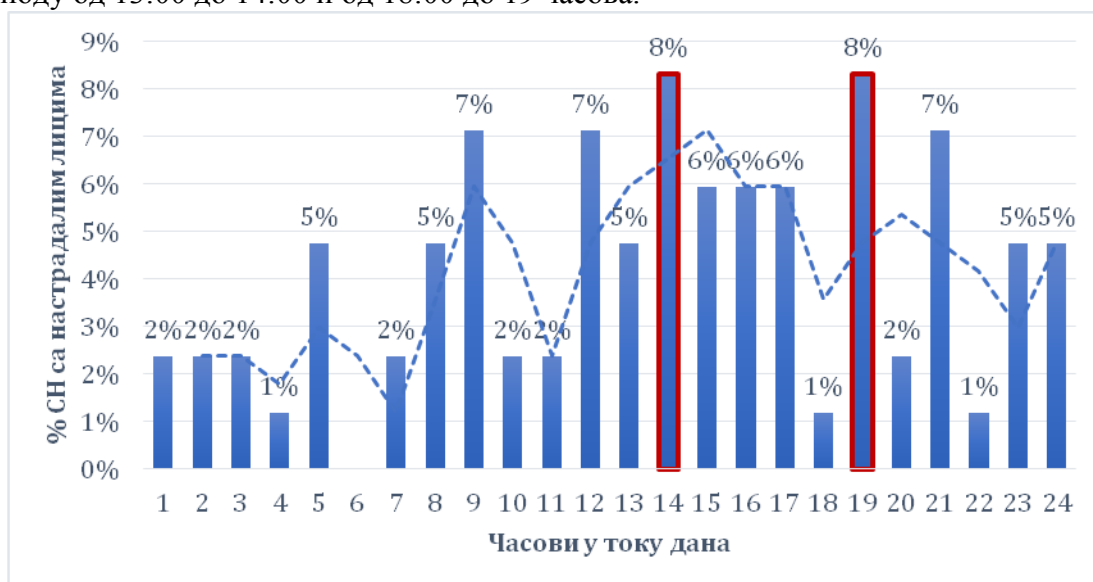


График 19 - Процентуална расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према часовима у току дана, општина Лапово, 2014-2018. године

Општина Лапово у односу на остале општине у Републици Србији

Како би се у једној локалној самоуправи сагледало стање безбедности саобраћаја потребно је извршити поређење са другим локалним самоуправама. У Републици Србији постоји 161 локална самоуправа. За потребе анализе безбедности саобраћаја на територији Лапова,

извршена је анализа и поређење општине Лапово у односу на друге локалне самоуправе у Републици Србији. Приликом овог поређења коришћена су два основна релативна показатеља стања безбедности саобраћаја – јавни и саобраћајни ризик страдања. Јавни ризик је дефинисан као број погинулих лица на 100.000 становника, а саобраћајни ризик као број погинулих лица на 10.000 регистрованих моторних возила. Код одређених категорија учесника у саобраћају, за рачунање ризика се може користити број настрадалих лица, или пондерисани број настрадалих лица. За вредности пондерисаних ризика коришћени су пондери 99 за погинула лица, 13 за тешко повређена лица и 1 за лако повређена лица.

На следећем графику су приказане вредности јавног пондерисаног ризика страдања по општинама у Републици Србији. Истакнуте су општине које припадају Шумадијском округу, између којих је и општина Лапово. Уочава се да је општина Лапово 2016. године имала веома високу вредност пондерисаног јавног ризика страдања у поређењу са осталим општинама у Републици Србији, тачније добијена вредност јавног пондерисаног ризика је 257 на 100.000 становника и спада у ред општина са веома високом вредности овог ризика.

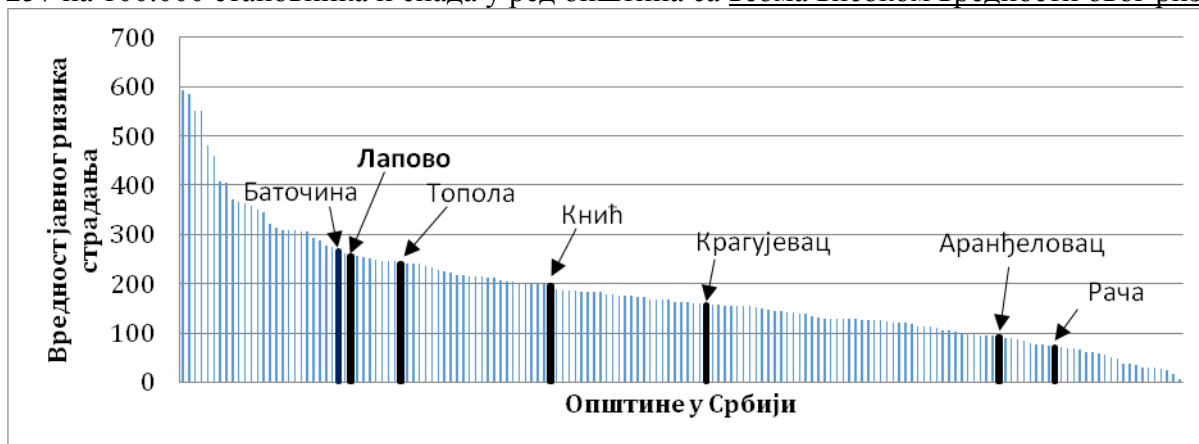


График 20 - Јавни пондерисани ризик страдања по општинама у Републици Србији, 2016. година

Као што је случај са јавним, таква је ситуација и када је реч о саобраћајном ризику. Општина Лапово припада општинама са веома високим саобраћајним ризиком, са вредношћу саобраћајног пондерисаног ризика 843 на 10.000 регистрованих моторних возила. Посматрано у односу на остале општине у Шумадијском округу, Лапово припада општинама са највећим јавним ризиком страдања.

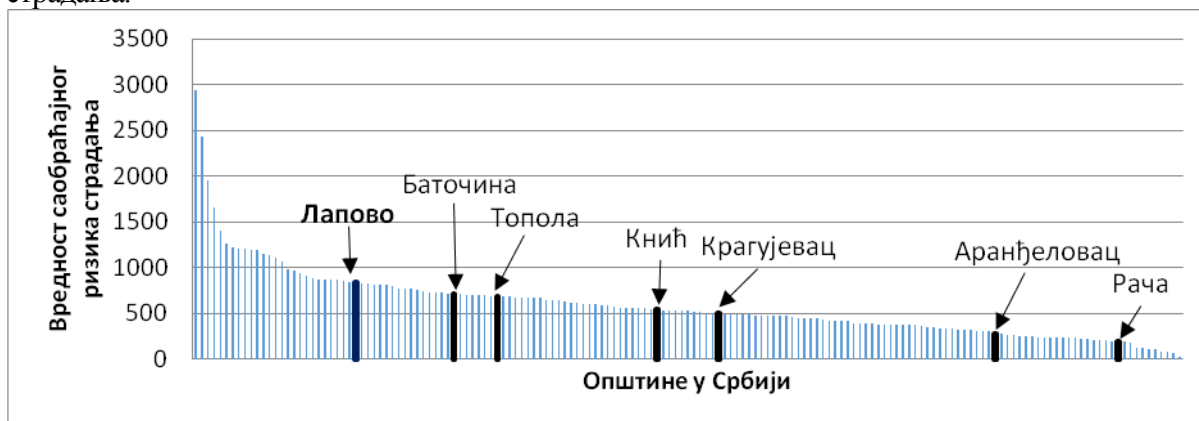


График 21 - Саобраћајни пондерисани ризик страдања по општинама у Републици Србији, 2016. година

Општина Лапово у односу на Републику Србију

У оквиру анализе саобраћајних незгода за општину Лапово, приказана је и процентуална заступљеност одређених категорија учесника у саобраћају у укупном броју погинулих и

повређених лица на територији Лапова, у односу на процентуалне заступљености ових категорија на нивоу Републике Србије.

У периоду од 2014. до 2018. године, на територији општине Лапово није погинуло ниједно дете тако да је учешће погинуле деце у укупном броју погинулих лица мање него што је то случај за ниво Републике Србије (График 22). У структури повређених лица у саобраћајним незгодама, проценат повређене деце у Републици Србији је такође већи у односу на општину Лапово.

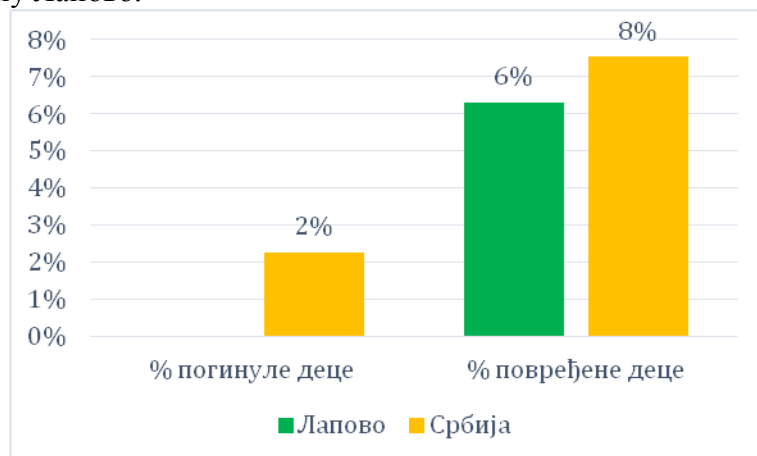


График 22 - Процентуална заступљеност погинуле и повређене деце у односу на укупан број погинулих и повређених лица у општини Лапово и Републици Србији, 2014-2018. године

Када су у питању млади возачи, резултати су слични због тога што у Лапову није било погинулих младих возача у саобраћајним незгодама. У Републици Србији је већи проценат страдања младих возача у односу на укупан број страдалих, него уколико се посматра овај однос на нивоу података за општину Лапово.



График 23 - Процентуална заступљеност погинулих и повређених младих возача у односу на укупан број погинулих и повређених лица у општини Лапово и Републици Србији, 2014-2018. године

Учешће погинулих пешака у укупном броју погинулих лица на територији општине Лапово је такође веће у односу на тај проценат за Републику Србију. Процент учешћа повређених пешака у укупном броју повређених лица је мањи за општину Лапово, у односу на њихово учешће у структури повређених лица на републичком нивоу.

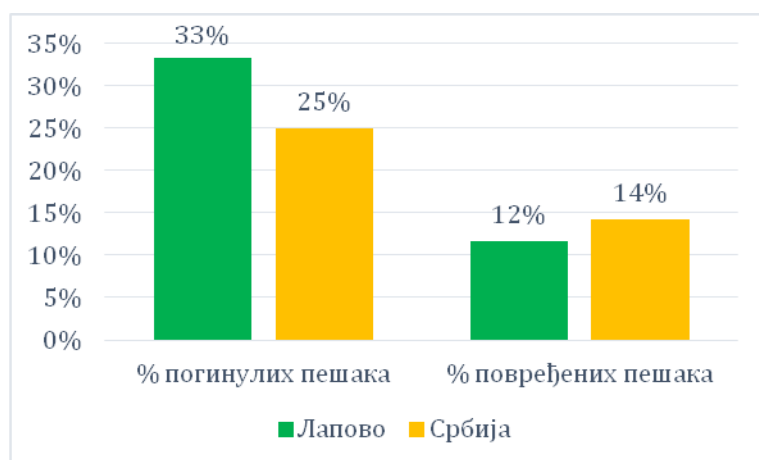


График 24 - Процентуална заступљеност погинулих и повређених пешака у односу на укупан број погинулих и повређених лица у општини Лапово и Републици Србији, 2014-2018. године

Процент погинулих бициклиста у односу на укупан број погинулих лица у саобраћају, већи је у општини Лапово и износи 33,3%, док у Србији износи 9,1%. Веома слична ситуација је и код поређења повређених бициклиста у односу на укупан број повређених лица. Тај однос је већи у општини Лапово него у Републици Србији (График 25).

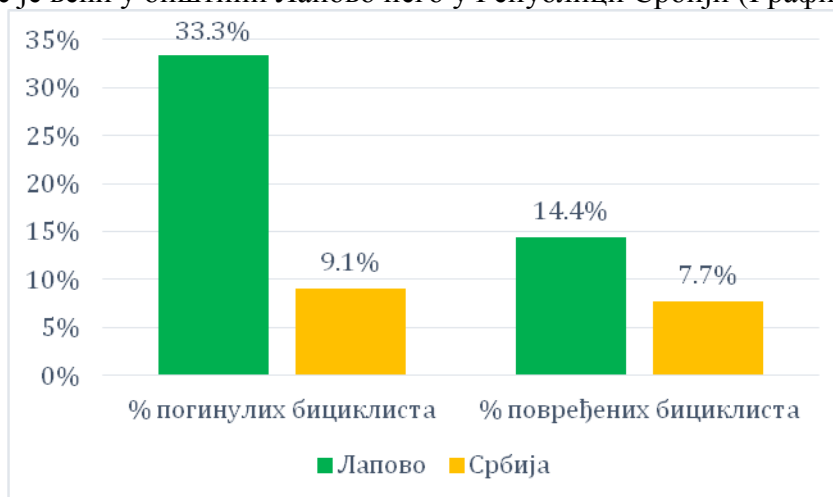


График 25 - Процентуална заступљеност погинулих и повређених бициклиста у односу на укупан број погинулих и повређених лица у општини Лапово и Републици Србији, 2014-2018. године

Поређењем процента учешћа погинулих возача и путника на мопедима и мотоциклима у односу на укупан број погинулих лица, уочава се да Република Србија има већи проценат у односу на општину Лапово. У општини Лапово није било смртно страдалих лица ове категорије учесника у саобраћају (График 26).

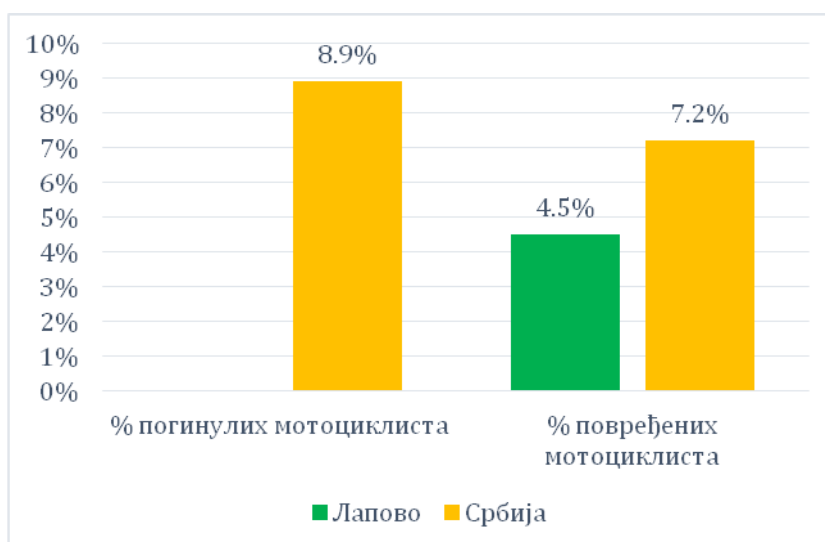


График 26 - Процентуална заступљеност погинулих и повређених мотоциклиста у односу на укупан број погинулих и повређених лица у општини Лапово и Републици Србији, 2014-2018. године

Веома изражена разлика између Лапова и Републике Србије уочава се код настрадалих лица старијих од 65 година у саобраћајним незгодама. Процент погинулих старијих лица у односу на укупан број погинулих лица у саобраћају, у Лапову износи 66,7%, док у Србији износи 17,1%. Мање изражена разлика је код повређених старијих лица, где је разлика између Лапова и Србије 6,8%. У једном од наредних поглавља биће приказана детаљна анализа страдања лица старијих од 65 година у општини Лапово (График 27).



График 27 - Процентуална заступљеност погинулих и повређених лица старијих од 65 година у односу на укупан број погинулих и повређених лица у општини Лапово и Републици Србији, 2014-2018. године

У Лапову, у периоду од 2014. до 2018. године, није било погинулих возача комерцијалних возила тако да је проценат погинулих возача комерцијалних возила већи у Републици Србији. Када је реч о учешћу повређених возача комерцијалних возила у односу на укупан број повређених лица, у Лапову тај проценат износи 5,4% а у Републици Србији 3,2%.

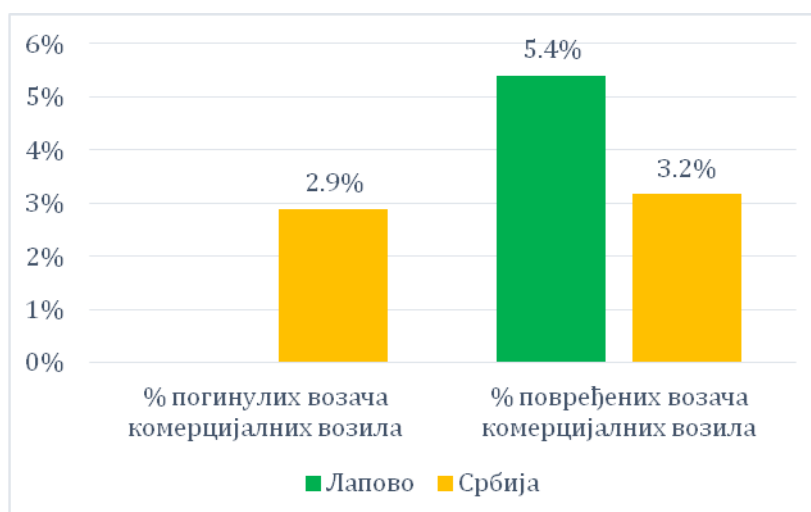


График 28 - Процентуална заступљеност погинулих и повређених возача комерцијалних возила у односу на укупан број погинулих и повређених лица у општини Лапово и Републици Србији, 2014-2018. године

Као што је случај са возачима комерцијалних возила, тако и са возачима трактора. Наиме, у периоду од 2014. до 2018. године није било погинулих возача трактора у Лапову. Процент повређених возача трактора је већи у општини Лапово него на нивоу Републике Србије (График 29).

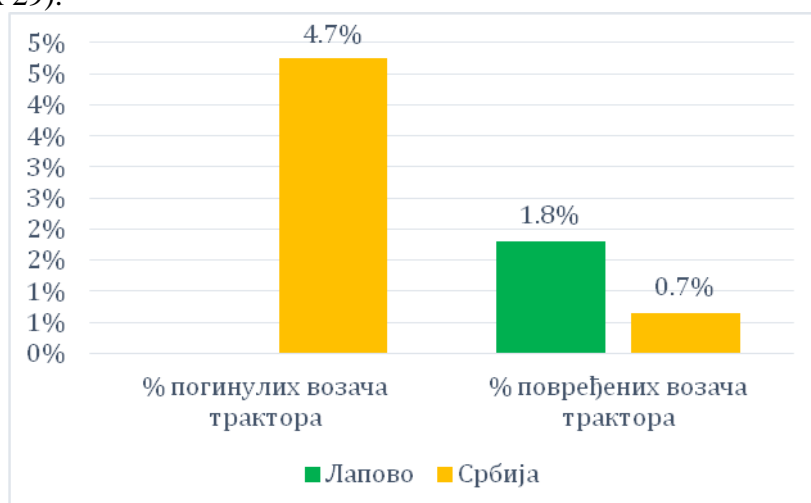


График 29 - Процентуална заступљеност погинулих и повређених возача трактора у односу на укупан број погинулих и повређених лица у општини Лапово и Републици Србији, 2014-2018. године

Безбедност деце на територији општине Лапово

Да би се могло квалитетно управљати стањем безбедности учесника у саобраћају, па и деце као најмлађе категорије учесника, неопходно је што прецизније и поузданије оценити ниво постојећег стања безбедности саобраћаја. У Републици Србији безбедност деце у саобраћају је препозната као један од кључних елемената националне Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2020. године. Један од примарних циљева ове стратегије је саобраћај без погинуле деце до 2020. године. С обзиром на то, у овом поглављу је спроведена анализа страдања деце до 14 година старости у саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији општине Лапово у периоду од 2014. до 2018. године. У посматраном петогодишњем периоду на територији општине Лапово догодило се 14 саобраћајних незгода у којима су учествовала деца до 14 година старости. У тим незгодама једно дете је задобило тешке телесне повреде, а шесторо деце лаке телесне повреде.

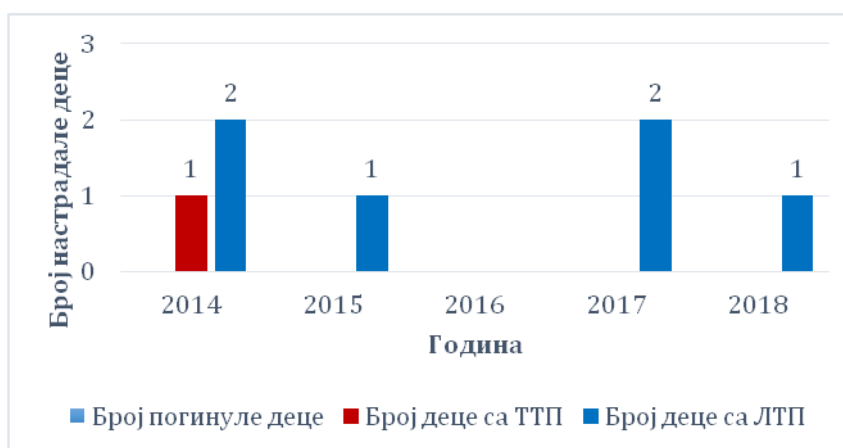


График 30 - Последице које су задобила деца у саобраћајним незгодама по годинама, општина Лапово, 2014-2018. године

У посматраном периоду ниједно дете није смртно страдало у саобраћајним незгодама, а у последње 4 године није било ни деце са задобијеним тешким телесним повредама. Једино у 2016. години није било страдале деце у саобраћајним незгодама. На територији општине Лапово у периоду од 2014. до 2018. године, 14% од укупног броја настрадале деце настрадало је у својству возача (возач бицикла), у својству пешака 29% док је у својству путника настрадало 57% деце од укупног броја настрадале деце. Податак да је више од половине страдале деце (57%) страдало у својству путника је веома забрињавајући, јер су управо тада одрасли најодговорнији за дете, када је дете у њиховој потпуној надлежности. Одрасле треба едуковати и контролисати у коришћењу сигурносних система за децу у возилу, њиховом значају и ефекту на безбедност деце, једнако као и о одговорности за поступања уз присуство деце у саобраћају.

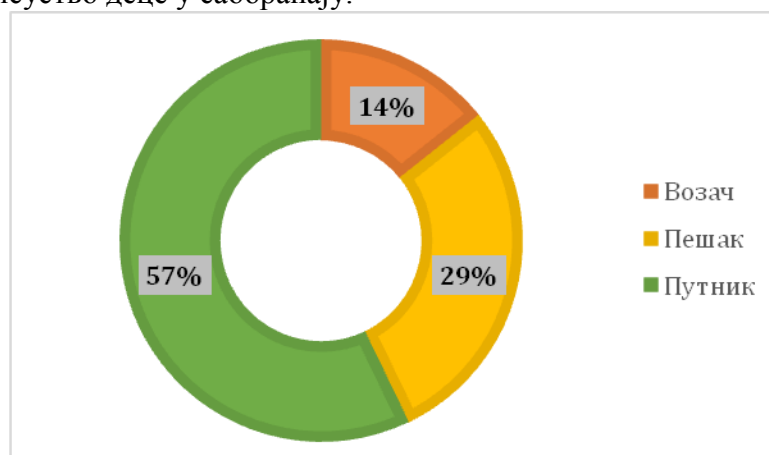


График 31 - Својство учешћа у саобраћају настрадале деце у саобраћајним незгодама, општина Лапово, 2014-2018. године

Временска расподела страдања деце у саобраћајним незгодама, у периоду од 2014. до 2018. године, на територији општине Лапово указује на то да деца у саобраћајним незгодама највише страдају у летњим месецима. Када је реч о временској расподели по данима у току недеље, анализа показује да је петком страдао највећи број деце (троје). У току дана, период од 12:00 до 14:00 часова се издваја као период у ком страда највећи број деце у саобраћајним незгодама.

Општина Лапово је пред значајним изазовом да одржи тренд без погинуле и тешко повређене деце у саобраћајним незгодама и успостави опадајући тренд у погледу броја лако повређене деце.

Безбедност младих у саобраћају на територији општине Лапово

Према Националној стратегији, младима се сматрају лица узраста од 15 до 30 година. Млади у Србији представљају једну од најугроженијих старосних категорија учесника у

саобраћају. У периоду од 2014. до 2018. године, укупан број младих који су настрадали у саобраћајним незгодама на територији општине Лапово је 20.

Међу страдалим лицима није било погинулих у саобраћајним незгодама. Највећи број страдалих лица је задобио лаке телесне повреде, и то 16, док су 4 лица задобила тешке телесне повреде (График 32). У периоду од 2014. до 2018. године највећи број страдалих младих учесника у саобраћају био је 2017. године (7), а најмањи 2015. и 2018. године (2).



График 32 - Последнице које су задобили млади учесници у саобраћајним незгодама по годинама, општина Лапово, 2014-2018. године

Временска расподела страдалих младих учесника у саобраћајним незгодама по месецима указује на то да је највећи број младих лица страдао у месецу децембру (График 33).

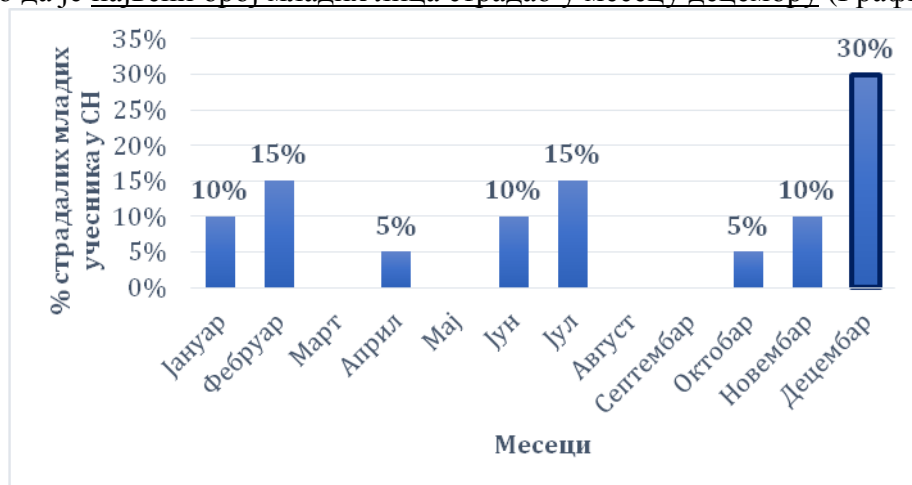


График 33 - Процентуална расподела настрадалих младих учесника у саобраћајним незгодама према месецима, општина Лапово, 2014-2018. године

Посматрајући временску расподелу по данима у току недеље, уочава се повећан број страдалих младих учесника у данима викенда. Недеља се истиче по највећем проценту страдалих младих учесника (25%) (График 34).



График 34 - Процентуална расподела настрадалих младих учесника у саобраћајним незгодама према данима у току недеље, општина Лапово, 2014-2018. године

Детаљнија временска анализа по часовима показује да је највећи број младих учесника у саобраћају страдао у периоду од 18:00 до 19:00 часова (15%). Од укупног броја настрадалих младих учесника у саобраћају, у периоду од 20:00 до 02:00 часа страдала је четвртина младих учесника у саобраћају (График 35).



График 35 - Процентуална расподела настрадалих младих учесника у саобраћајним незгодама према часовима у току дана, општина Лапово, 2014-2018. године

Генерално, временском анализом броја настрадалих младих учесника у саобраћајним незгодама на територији општине Лапово може се закључити да млади углавном страдају у месецима за који су карактеристични лошији временски услови (октобар - фебруар), док расподела по данима у току недеље указује на то да у саобраћају већи број младих лица страда у данима викенда.

Безбедност младих возача на територији општине Лапово

Анализом страдања младих лица у саобраћајним незгодама у општини Лапово, долази се до закључка, да млади у односу на својство у ком учествују у саобраћају, највише страдају као возачи и путници, са учешћем од по 45% (График 36).

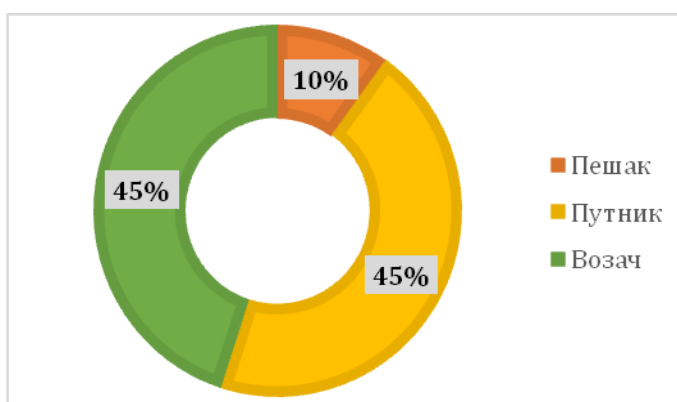


График 36 - Расподела настрадалих младих учесника према својству учешћа у саобраћајним незгодама, општина Лапово, 2014-2018. године

У периоду од 2014. до 2018. године, у Лапову, укупно је страдало 9 младих возача. Од тог броја, 4 млада возача су задобили тешке телесне повреде, а 5 лаке. Највећи број лица је страдао 2017. године (3 лица), а 2015. године није било страдалих младих возача у саобраћајним незгодама. Посматрано према категорији возила, млади возачи најчешће страдају у саобраћајним незгодама са учешћем путничких возила (75%) (График 38).

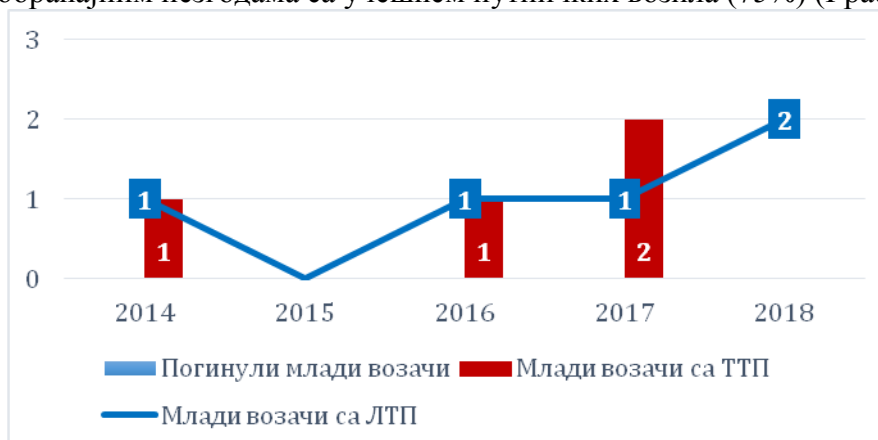


График 37 - Последице које су задобили млади возачи у саобраћајним незгодама, општина Лапово, 2014-2018. године

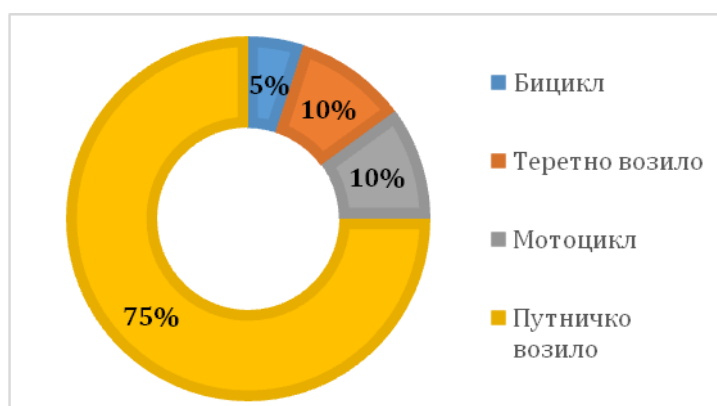


График 38 - Процентуална расподела страдања младих возача према категорији возила којим су учествовали у саобраћајним незгодама, општина Лапово, 2014-2018. год.

Анализом утицајних фактора у 2016., 2017. и 2018. години добијен је податак да су „клизав коловоз због временских прилика“, „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“ и „возач под утицајем алкохола“ најзаступљенији утицајни фактори који су допринели настанку саобраћајних незгода у којима су учествовали млади возачи на територији општине Лапово (График 39).



График 39 - Процентуална расподела страдања младих возача према утицајним факторима, општина Лапово, 2016-2018. године

Млади возачи представљају једну од ризичних категорија учесника у саобраћају којој је потребно посветити додатну пажњу. Висок ризик од страдања захтева да се део акција и мера на годишњем нивоу константно усмерава према младим учесницима у саобраћају.

Безбедност пешака на територији општине Лапово

Страдање пешака у саобраћајним незгодама је истакнут проблем безбедности саобраћаја у Републици Србији. Пешаци спадају у рањиве учеснике у саобраћају, јер су физички изложени, немају заштитне физичке елементе, попут возача или путника у возилу.

На територији општине Лапово, у периоду 2014. до 2018. године, у саобраћајним незгодама укупно је страдало 14 пешака.

Највећи број пешака је страдао 2016.

године (4 лица), док је најмањи број пешака

страдао у 2014. години (1 лице). Од укупног броја настрадалих пешака, 1 лице је погинуло и то 2016. године. Генерално, када је реч о пешацима, лаке телесне повреде представљају најчешћу категорију последица саобраћајних незгода које су се догодиле у Лапову, а у којима су настрадали пешаци.



од

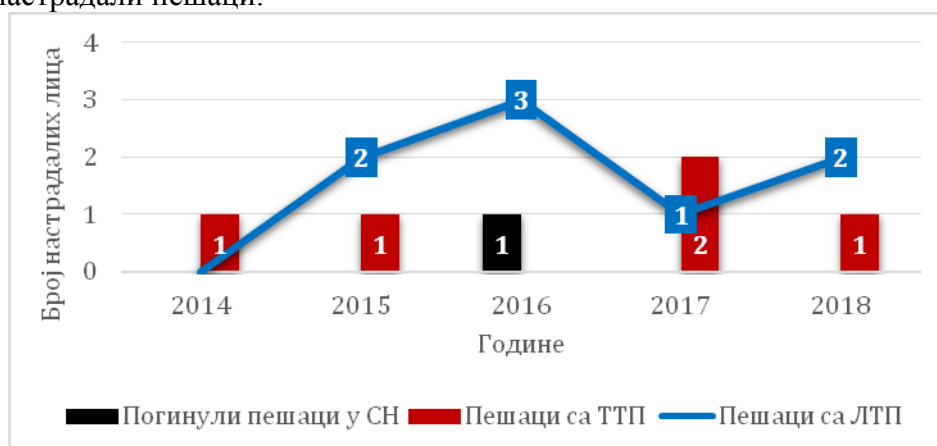


График 40 - Последице које су задобили пешаци у саобраћајним незгодама, општина Лапово, 2014-2018. године

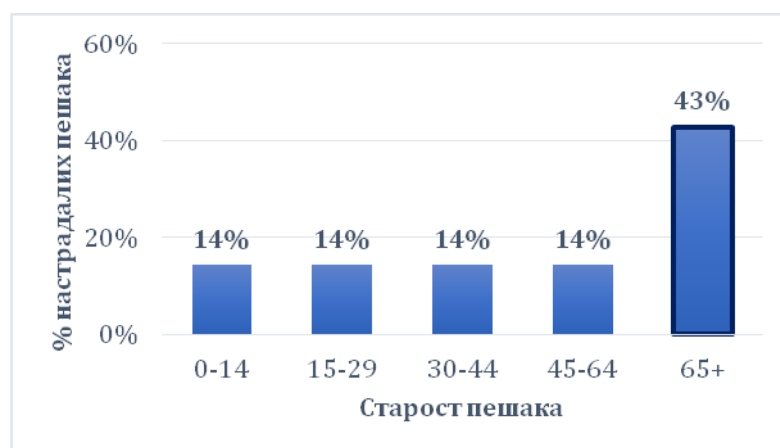


График 41 - Структура страдања пешака према старосним категоријама, општина Лапово, 2014-2018. године

Најзаступљенија старосна група лица у страдалим пешацима у саобраћајним незгодама је 65+ (43%) (График 41). Временска анализа настрадалих пешака у саобраћајним незгодама показује да је највећи проценат пешака страдао у зимским месецима (новембар - фебруар).

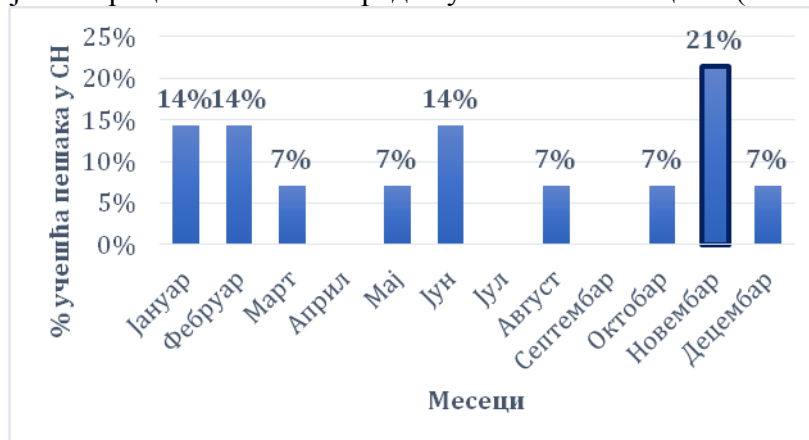


График 42 - Процентуална расподела настрадалих пешака у саобраћајним незгодама према месецима, општина Лапово, 2014-2018. године

Када се посматра расподела по данима у току недеље, петак се истиче као дан са највећим процентом страдалих пешака у саобраћајним незгодама (График 43). Анализа по часовима у току дана показује да је највећи проценат пешака у саобраћајним незгодама страдао у периоду од 13:00 до 14:00 часова (График 44). У општини Лапово, неопходно је усмерити акције ка што већој едукацији грађана, као и организовање што више јавних трибина, које би требало да имају за циљ повећање безбедности пешака на територији општине. Такође, неопходно је изградити адекватну пешачку инфраструктуру у насељеним местима на територији општине Лапово, а све у циљу заштите пешака.



График 43 - Процентуална расподела настрадалих пешака у саобраћајним незгодама према данима у току недеље, општина Лапово, 2014-2018. године



График 44 - Процентуална расподела настрадалих пешака у саобраћајним незгодама према часовима у току дана, општина Лапово, 2014-2018. године

Безбедност бициклиста на територији општине Лапово

Проблем безбедности бициклиста у саобраћају, представља растући проблем, коме у претходном периоду, у нашој земљи, није посвећено довољно пажње.

У периоду од 2014. до 2018. године, на територији општине Лапово, укупно је страдало 18 возача бицикла. Међу настрадалим бициклистима није било путника, већ само возачи. Највећи број бициклиста је страдао 2016. године (5 лица), а најмањи број 2017. године када није било настрадалих бициклиста. У саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији општине Лапово у периоду од 2014.



до 2018. године највећи број возача бицикала задобио је лаке телесне повреде (10 лица), затим тешке телесне повреде (7), док је 1 лице изгубило живот (График 45).



График 45 - Последице које су задобили бициклисти у саобраћајним незгодама, општина Лапово, 2014-2018. године

На основу анализе страдања бициклиста према старости, долази се до закључка да је половина настрадалих бициклиста старосне доби преко 65 година (50%). Следећа по реду по угрожености је старосна категорија од 45 до 64 године (28%).

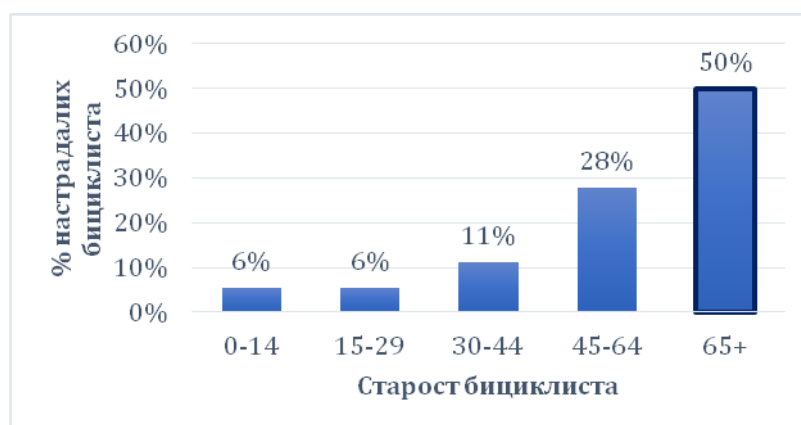


График 46 - Структура страдања бициклиста према старосним категоријама, општина Лапово, 2014-2018. године

Према анализи броја страдалих бициклиста у саобраћајним незгодама уочава се да највећи број лица страда у месецу април (28%) (График 47). Посматрано по данима у недељи, највећи проценат бициклиста страда понедељком (33%), затим средом (22%) па петком (17%) (График 48).

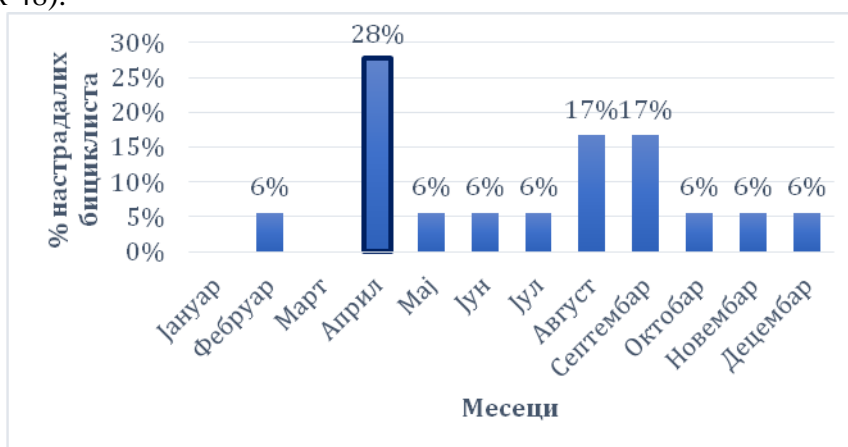


График 47 - Процентуална расподела страдалих бициклиста у саобраћајним незгодама према месецима, општина Лапово, 2014-2018. године



График 48 - Процентуална расподела страдалих бициклиста у саобраћајним незгодама према данима у току недеље, општина Лапово, 2014-2018. године

Анализа по часовима у току дана показује да се истичу 3 временска периода у којима бициклисти страдају у саобраћајним незгодама, и то од 07:00 до 10:00, од 14:00 до 16:00 и од 18:00 до 24:00 часа (График 49).



График 49 - Процентуална расподела страдалих бициклиста у саобраћајним незгодама према часовима у току дана, општина Лапово, 2014-2018. године

С обзиром да је у општини Лапово, бициклизам развијен вид саобраћаја неопходно је спровести низ различитих мера, од оних скупљих као што су унапређење инфраструктуре за бициклисте, до оних јефтинијих као што су промоција заштитне опреме за бициклисте и едукација становништва о безбедном понашању у саобраћају у својству бициклисте. Са развојем бицикличког саобраћаја у укупном саобраћају могло би се утицати на смањење учешћа моторних возила у урбаним градским зонама што је једна од значајнијих активности која се спроводи у данашње време.

Безбедност учесника старијих од 65 година у саобраћају на територији општине Лапово

У оквиру Стратегије безбедности саобраћаја на путевима у Србији, поред категорија деце и младих, као старосна категорија саобраћају којој треба посветити посебну пажњу је препозната и учесника старости 65 и више година (категирија 65+). Код учесника у саобраћају јављају се психомоторна ограничења и поремећаји у виду смањења визуелне или слушне способности, повећања времена реакције, тешкоће у опажању и деменција. Пад психомоторне способности повећава и вероватноћу учествовања у саобраћајним незгодама.



У периоду од 2014. до 2018. године у Лапову су погинула 2 лица старости 65 и више година, док је 11 лица задобило тешке телесне повреде, а 10 лаке повреде. Највећи број настрадалих лица забележен је 2016. године (5 лица), а најмањи 2017. године (2 лица).



График 50 - Последице које су задобила лица старија од 65 година у саобраћајним незгодама, општина Лапово, 2014-2018. године

Од укупног броја настрадалих лица старијих од 65 година, 52% чине возачи, 26% чине пешаци, путници чине 22% (График 51).

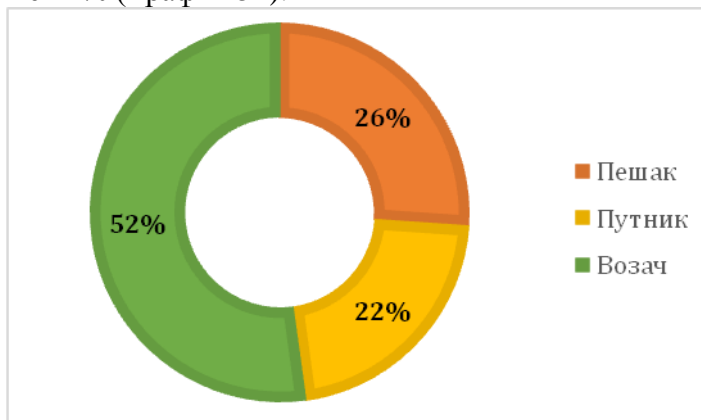


График 51 - Својство настрадалих учесника у саобраћају старијих од 65 година, општина Лапово, 2014-2018. године

Следећи график показује да су лица старија од 65 година у највећој мери учествовала у саобраћајним незгодама као возачи бицикала (75%).

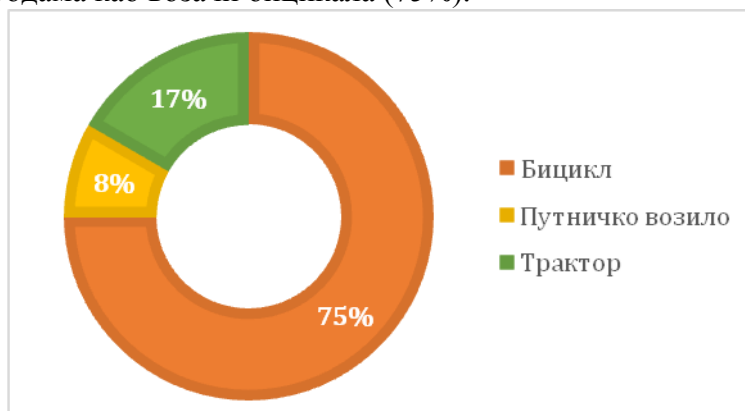


График 52 - Категорија возила у којима су страдали учесници старији од 65 година, општина Лапово, 2014-2018. године

На основу временске анализе страдалих лица која су старија од 65 година у саобраћајним незгодама на територији општине Лапово, долази се до закључка да старија лица најчешће страдају у септембру и октобру (по 17%).

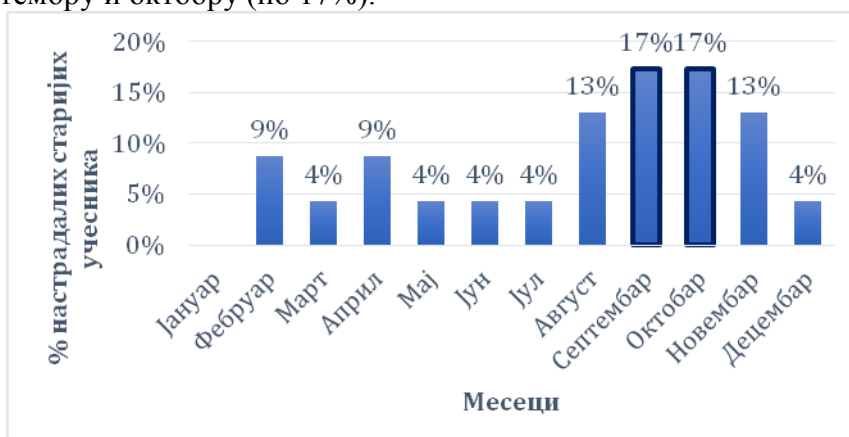


График 53 - Процентуална расподела страдалих лица старијих од 65 година, у саобраћајним незгодама, према месецима, општина Лапово, 2014-2018. године

Када су у питању дани у недељи, среда се истиче као дан у ком највећи број лица старијих од 65 година страда у саобраћајним незгодама (39%), а уторак као дан у коме није било страдалих старијих лица у саобраћајним незгодама (График 54).



График 54 - Процентуална расподела страдалих лица старијих од 65 година у саобраћајним незгодама према данима, општина Лапово, 2014-2018. године

Анализа страдалих учесника старијих од 65 година у саобраћајним незгодама, према часовима у току дана, показује да се истичу 3 временска периода у ком страдају старија лица у саобраћају. Први период је од 07:00 до 12:00, други од 13:00 до 17:00 и последњи од 18:00 до 21:00 час. Конкретно, у периоду од 15:00 до 16:00 часова је забележен највећи број страдалих старијих учесника у саобраћајним незгодама (График 55).



График 55 - Процентуална расподела страдалих лица старијих од 65 година у саобраћајним незгодама према часовима, општина Лапово, 2014-2018. године

Анализом ове категорије учесника, може се закључити да су старији учесници у саобраћају угроженији у односу на остале категорије учесника. Активним деловањем на различитим нивоима и кроз различите организације могуће је допринети унапређењу безбедности ове категорије учесника.

Безбедност тракториста на територији општине Лапово

На територији општине Лапово, у периоду од 2014. до 2018. године укупно су настрадала 3 возача трактора. Од тог броја, 2 лица су задобила тешке телесне повреде, и то у 1 саобраћајној незгоди која се догодила 2018. године и 1 лице је задобило лаке телесне повреде у саобраћајној незгоди која се догодила 2017. године.

Када је реч о учествовању трактора у саобраћају, један од основних предуслова је њихова техничка исправност. Поред тог услова, правилним означавањем трактора и пољопривредних машина уређајима за означавање возила утиче се на њихову уочљивост у ноћним условима и самим тим на њихову безбедност. Како би се унапредила безбедност

тракториста у саобраћају, неопходно је предузимање мера у које се убраја едукација о безбедном учешћу у саобраћају, начину везивања и означавања терета на возилу, и сл.

Безбедност моторизованих двоточкаша на територији општине Лапово

У периоду од 2014. до 2018. године, на територији општине Лапово укупно је страдало 5 лица на моторизованим двоточкашима. Највећи број лица је страдао 2015. године (3 лица). У 2014. и 2017. години није било настрадалих мотоциклиста. Од укупног броја настрадалих мотоциклиста, 2 лица су задобила тешке телесне повреде, а 3 лица лаке телесне повреде.

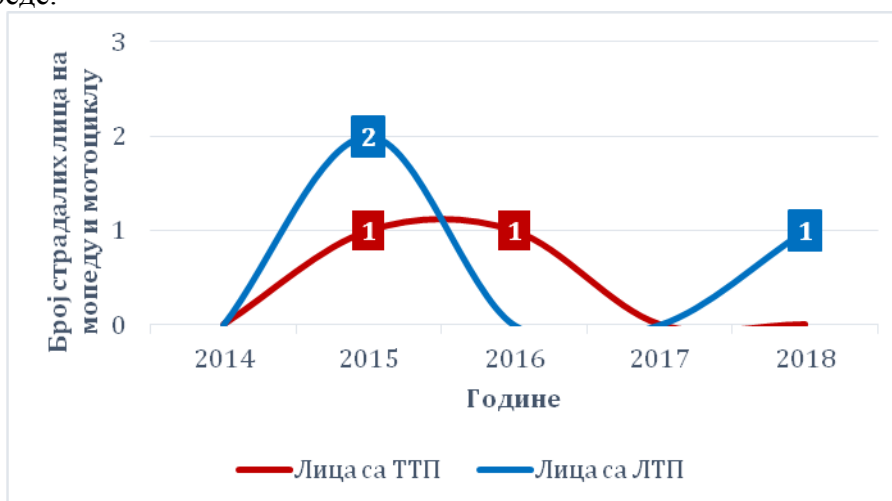


График 56 - Последице које су задобила лица на моторизованим двоточкашима, општина Лапово, 2014-2018. године

Савет за безбедност саобраћаја општине Лапово треба да, у сарадњи са осталим организацијама, усмери активности ка повећању одговорног понашања у саобраћају и смањењу ризика од страдања возача двоточкаша. На тај начин промовисаће се безбедно понашање у саобраћају и подизати свест о значају коришћења опреме и поштовања саобраћајних прописа.

Безбедност комерцијалних возила на територији општине Лапово

Анализа комерцијалних возила обухватила је сва теретна возила која су као таква регистрована и аутобусе. На територији општине Лапово, у периоду од 2014. до 2018. године, укупно се догодило 60 саобраћајних незгода у којима су учествовала комерцијална возила. Најмањи број саобраћајних незгода у којима су учествовала комерцијална возила забележен је 2014. године (9), док је у 2015., 2016. и 2018. године забележен највећи број незгода (по 13).



График 57 - Саобраћајне незгоде у којима су учествовала комерцијална возила, општина Лапово, 2014-2018. године

На територији општине Лапово, у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима у којима су учествовала комерцијална возила, теретна возила учествују у значајно већем проценту него аутобуси. Анализа показује да теретна возила у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима имају учешће од 89%, док аутобуси учествују са 11% у укупном броју саобраћајних незгода.

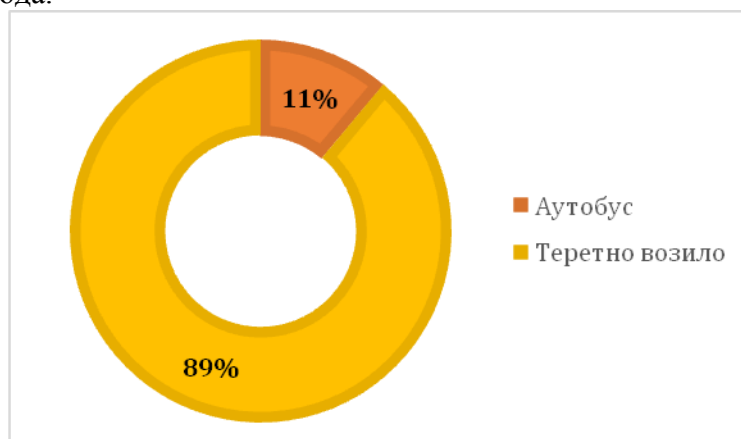


График 58 - Расподела учешћа аутобуса и теретних возила у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима, општина Лапово, 2014-2018. године

Возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци

Када се посматра структура саобраћајних незгода, најчешћи утицајни фактор због ког су настале саобраћајне незгоде, је „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“. У саобраћајним незгодама са погинулим лицима, утицајни фактор „возач под утицајем алкохола“ није заступљен. Међутим код саобраћајних незгода са повређеним лицима овај фактор је заступљен са 18%, а код незгода са материјалном штетом са 6% у односу на остале утицајне факторе. У саобраћајним незгодама са повређеним лицима, утицајни фактор „возач под утицајем алкохола“ се налази на другом месту по броју евидентирања, међу осталим утицајним факторима.

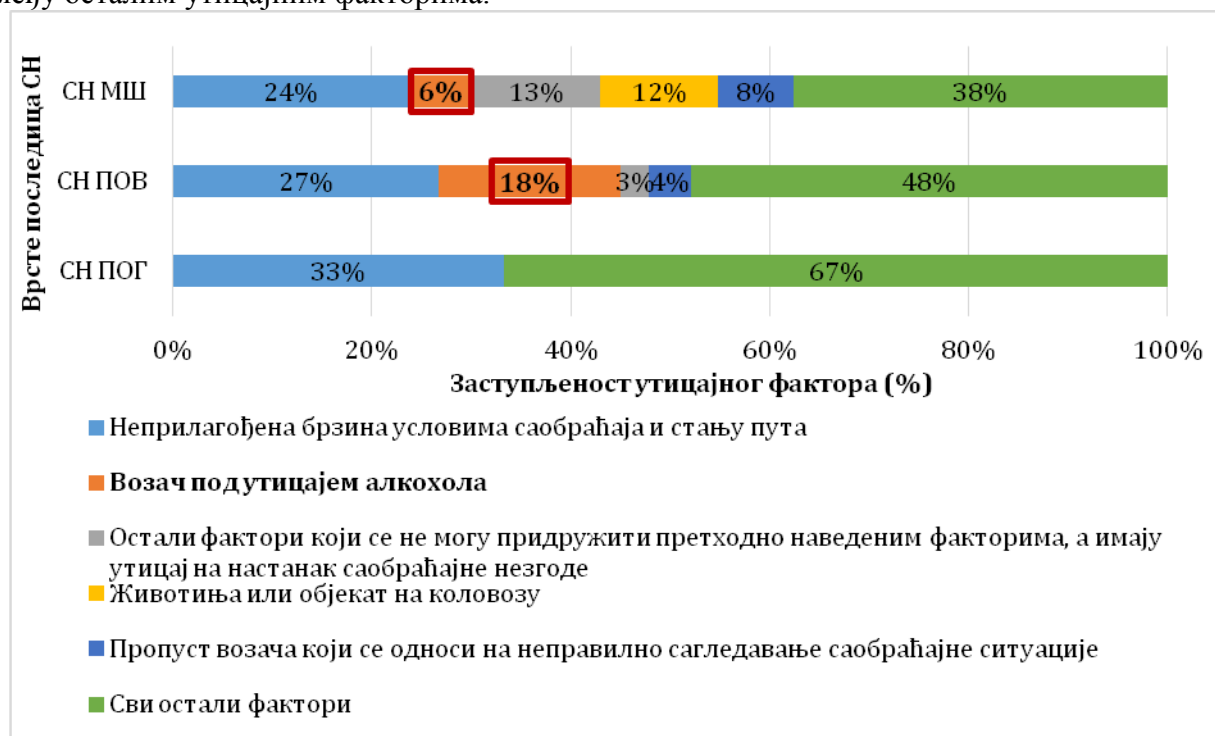


График 59 - Утицајни фактори саобраћајних незгода са издвојеним фактором „возач под утицајем алкохола“, општина Лапово, 2016-2018. године

Када је реч о алкохолу, пре свега превентивне мере су од великог значаја у смањењу броја саобраћајних незгода као што су едукација становништва о утицају алкохола на организам, кампање и трибине итд., али и репресивне мере у смислу учесталијих контрола нивоа алкохола у крви од стране саобраћајне полиције.

Када је реч о психоактивним супстанцама, једна од важних ставки у циљу подизања свести јесте адекватно упознавање и информисање стручне и опште јавности о супстанцама и лековима који доводе до измене психофизичких способности у току вожње, као и начину њиховог деловања. Један од најбољих начина јесте спровођење одговарајућих едукативних активности, посебно на локалном нивоу.

Проблем брзине на територији општине Лапово

Брзина кретања возила се дефинише као важан фактор ризика у безбедности саобраћаја. Посматрајући укупан број саобраћајних незгода које су се догодиле на територији општине Лапово у периоду од 2016. до 2018. године, уочава се да је управо неприлагођена брзина најчешћи утицајни фактор настанку саобраћајних незгода.



График 60 - Утицајни фактори саобраћајних незгода са издвојеним фактором „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“, општина Лапово, 2016-2018. год

Када је реч о саобраћајним незгодама у Лапову, у којима је присутан утицајни фактор „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“, највећи проценат ових незгода је као последицу имао материјалну штету (52%), затим повређена лица (45%) и погинула лица (2%).

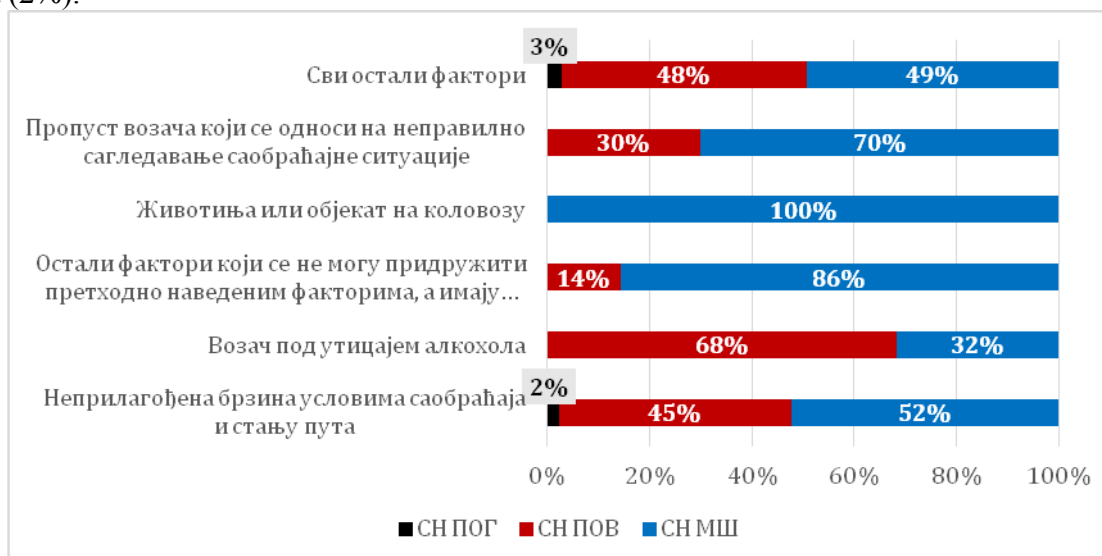


График 61 - Утицајни фактори саобраћајних незгода са издвојеним фактором „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“, општина Лапово, 2016-2018. год

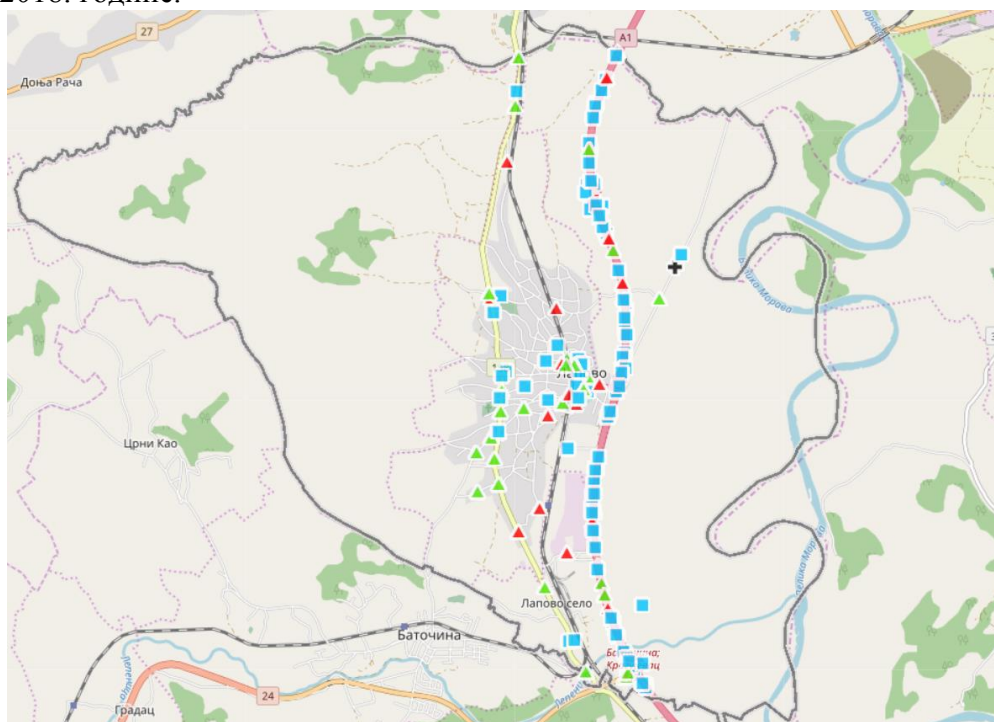
Возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом („несавесни возач“)

Несавесни возачи су група возача који су препознати као ризична категорија због несавесног и непрописног управљања возилом у саобраћају. У члану 197. Закона о безбедности саобраћаја на путевима прописани су услови за одузимање возачке дозволе возачу, који возилом не управља савесно и на прописан начин. Возачи који несавесно и на непрописан начин возе, угрожавају себе, али и друге учеснике у саобраћају својим понашањем.

Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије о возачима којима је одузета возачка дозвола, евидентирана су 2 возача са местом становања у Лапову (варошица), којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања.

Просторна анализа саобраћајних незгода на територији општине Лапово

Просторна анализа саобраћајних незгода на територији општине Лапово урађена је за четворогодишњи период од 2015. до 2018. године. Разлог четворогодишње просторне анализе лежи у чињеници да је саобраћајна полиција на територији Републике Србије почела са прикупљањем података о тачним локацијама саобраћајних незгода путем ГПС уређаја тек од 2015. године. На следећој мапи (Мапа 1) приказане су локације свих саобраћајних незгода које су се догодиле на територији општине Лапово у периоду од 2015. до 2018. године.



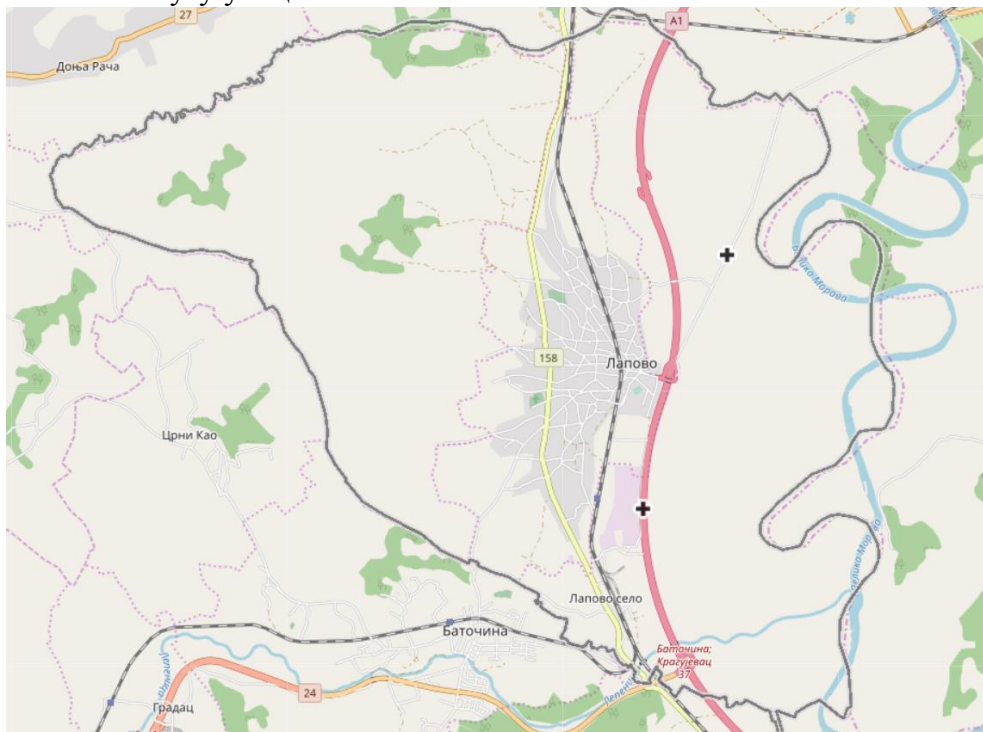
Мапа 1 - Просторна дистрибуција саобраћајних незгода, општина Лапово, 2015-2018. год.

На основу мапе могу се уочити места где се истиче већи број саобраћајних незгода. Ознаке на мапи имају следеће значење:

- ✚ - саобраћајна незгода са погинулим лицима;
- ▲ - саобраћајна незгода са тешко повређеним лицима;
- ▲ - саобраћајна незгода са лако повређеним лицима;
- - саобраћајна незгода са материјалном штетом.

На територији општине Лапово у периоду од 2015. до 2018. године (4 године) догодиле су се 2 саобраћајне незгоде са погинулим лицима. Једна незгода у којој је погинуло једно

лице се догодила на аутопуту, 2015. године, а друга, у којој је смртно страдао пешак, 2016. године на локалном путу/улици.



Мапа 2 - Просторна дистрибуција саобраћајних незгода са погинулим лицима, општина Лапово, 2015-2018. године

У истом периоду догодиле су се 64 саобраћајне незгоде са повређеним лицима и 102 незгоде са материјалном штетом. Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима концентрисан је на територији насељеног места Лапово и на проласку аутопута А1 и државног пута ПА реда број 158 кроз општину.



Мапа 3 - Просторна дистрибуција саобраћајних незгода у насељеном месту Лапово, 2015-2018. године

Од укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима, које су се догодиле на територији општине Лапово у периоду од 2015. до 2018. године, 1 незгода (50%) се догодило у насељу и 1 (50%) ван насеља. Када је реч о саобраћајним незгодама са повређеним лицима, 61% саобраћајних незгода се догодило у насељу, а 39% ван насеља. Када је реч о

саобраћајним незгодама са материјалном штетом расподела је другачија, односно, 24% саобраћајних незгода се догодило у насељу, а 76% ван насеља (**Error! Reference source not found.** и График 62). На основу тога, закључује се да се незгоде са повређеним лицима у већем броју догађају у насељу, док се незгоде са материјалном штетом више догађају ван насеља.

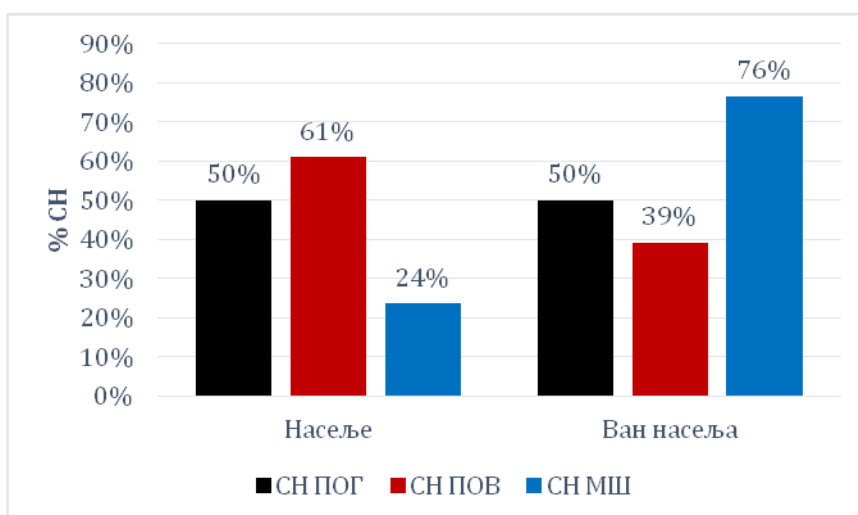


График 62 - Расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима, повређеним лицима и материјалном штетом, према локацији догађања саобраћајне незгоде, општина Лапово, 2015-2018. године

Закључна разматрања

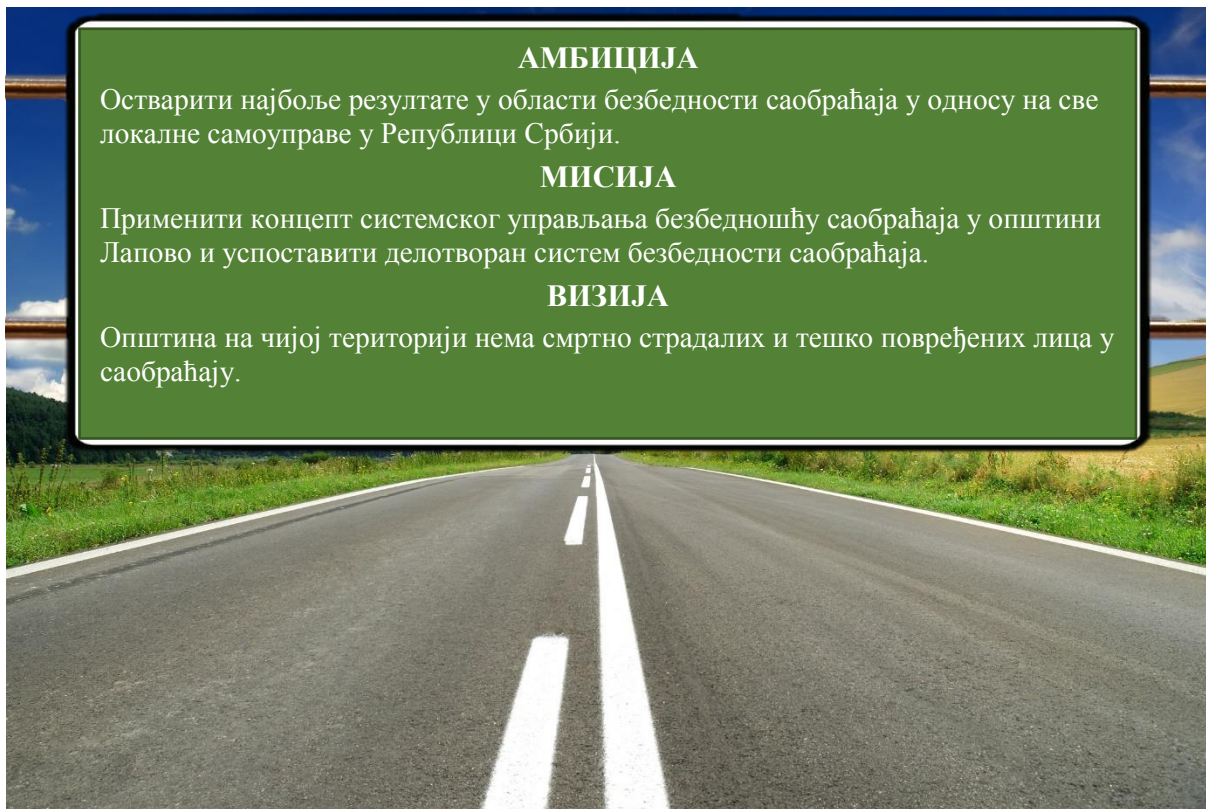
На основу детаљне анализе саобраћајних незгода и последица у периоду од 2014. до 2018. године, могу се издвојити следећи показатељи стања безбедности саобраћаја у општини Лапово:

- ❖ 213 саобраћајних незгода од којих су 3 незгоде са погинулим лицима, 81 незгода са повређеним лицима и 129 саобраћајних незгода са материјалном штетом;
- ❖ У 84 саобраћајне незгоде укупно је настрадало 122 лица. Највећи број лица је задобио лаке телесне повреде, и то 75 лица, тешке телесне повреде је задобило 44 лица, а 3 лица су смртно страдала;
- ❖ Највећи број страдалих лица у саобраћајним незгодама припада старосној категорији од 31 до 44 година. Код погинулих лица, по већем броју настрадалих лица издваја се старосна категорија преко 65 година;
- ❖ Према својству учесника у саобраћају возачи су најчешће учествовали у саобраћајним незгодама (57%), затим пешаци са уделом од 32%, док путници чине 11% страдалих учесника у саобраћајним незгодама;
- ❖ У највећем проценту незгода са настрадалим лицима учествују путничка возила (65,3%), затим бицикли са учешћем од 17,3% и теретна возила са уделом од 16,3%;

- ❖ У периоду од 2016. до 2018. године, најзаступљенија група типова саобраћајних незгода је „СН са једним возилом“ (35%);
- ❖ У 52% саобраћајних незгода је опредељена група утицајних фактора „предузимање непромишљених радњи од стране возача“, у 33% група „пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње расејаности“ и у 24% незгода група „утицај пута и путне околине“;
- ❖ Месечна расподела указује на то да се март истиче као месец са најмањим бројем саобраћајних незгода са настрадалим лицима, а април као месец са највећим бројем;
- ❖ Недељна расподела показује да је највећи број незгода са настрадалим лицима забележен понедељком и средом;
- ❖ Анализом часовне расподеле дошло се до закључка да је највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима забележен у периодима од 13:00 до 14:00 и од 18:00 до 19 часова;
- ❖ Општина је 2016. године имала веома високу вредност пондерисаног јавног ризика страдања у поређењу са осталим општинама у Републици Србији (257 на 100.000 становника);
- ❖ Општина Лапово, 2016. године је припадала општинама са веома високим саобраћајним ризиком (843 на 10.000 регистрованих моторних возила).
- ❖ У 14 саобраћајних незгода у којима су учествовала деца, једно дете је задобило тешке телесне повреде, а шесторо деце лаке телесне повреде;
- ❖ Од укупног броја настрадале деце 14% деце настрадало је у својству возача бицикла, 29% у својству пешака, док је у својству путника настрадало 57% деце;
- ❖ Временска расподела страдања деце у саобраћајним незгодама по месецима, данима и часовима указује на то да деца у саобраћајним незгодама највише страдају у летњим месецима, петком и у периоду од 12:00 до 14:00 часова.
- ❖ Укупан број младих који су настрадали у саобраћајним незгодама је 20, од којих је 16 лица задобило лаке телесне повреде, а 4 лица задобила тешке телесне повреде;
- ❖ Млади у односу на својство у ком учествују у саобраћају, највише страдају као возачи и путници, са учешћем од по 45%, док пешаци учествују са уделом од 10%;

- ❖ У саобраћајним незгодама укупно је страдало 14 пешака, од којих је 1 лице смртно страдало;
- ❖ Укупно је страдало 18 возача бицикла, од којих је 10 лица задобило лаке телесне повреде, 7 лица тешке повреде, док је 1 лице изгубило живот;
- ❖ У периоду од 2014. до 2018. године укупно су погинула 2 лица старости 65 и више година, док је 11 лица задобило тешке телесне повреде, а 10 лаке повреде;
- ❖ Укупно су настрадала 3 возача трактора од којих су 2 лица су задобила тешке телесне повреде и 1 лице је задобило лаке телесне повреде.
- ❖ Укупно је страдало 5 лица на моторизованим двоточкашима.
- ❖ Укупно се догодило 60 саобраћајних незгода у којима су учествовала комерцијална возила;
- ❖ У саобраћајним незгодама са повређеним лицима, утицајни фактор „возач под утицајем алкохола“ се налази на другом месту по броју евидентирања, међу осталим утицајним факторима.
- ❖ Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута је најчешћи утицајни фактор који је допринео настанку саобраћајних незгода у Лапову.
- ❖ Саобраћајне незгоде са повређеним лицима се у већем броју догађају у насељу, док се незгоде са материјалном штетом више догађају ван насеља.
- ❖ 65% испитаника је изјавило да је најмање једном користило мобилни телефон док вози, 35% њих писало је текстуалну поруку или емаил пошту док вози или је прочитало (56% испитаника);
- ❖ 81,6% возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 t користи сигурносни појас на територији полицијске управе Крагујевац (средња класа);
- ❖ Хитна медицинска помоћ на територији полицијске управе Крагујевац има просечно време одзива од 11,86 минута, што представља веома ниску вредност и сврстава се у црну класу.

Жељено стање



Циљеви

Општи циљ је јачање заштитног система кроз јачање капацитета и интегритета свих субјеката безбедности саобраћаја и унапређење њихове међусобне комуникација, кооперације и координације. Доношење стратегије треба да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2024. године, који ће омогућити:



- ❖ *да се одржи тренд „0“ погинулих лица у саобраћају;*
- ❖ *да се број тешко повређених лица у саобраћају смањи бар за половину у 2024. години, у односу на 2015. годину;*
- ❖ *да се одржи тренд „0“ погинуле деце у саобраћају;*
- ❖ *да се одржи тренд „0“ тешко повређене деце у саобраћају;*
- ❖ *да се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2024. години, у односу на 2015. годину.*

На следећим графицима су приказане очекиване новчане уштеде и број спашених погинулих лица у саобраћају уколико би се пратио прогнозирани тренд броја погинулих на територији општине Лапово. За референтну вредност броја погинулих, лако и тешко повређених, узете су вредности из 2015. године. Референтна вредност се користи као ниво који би био остварен, односно, одржан ако би изостале стратешке активности у области безбедности саобраћаја. Очекиване новчане уштеде и смањење броја погинулих, тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама засновани су на принципу да се сваке године

посматра промена ових вредности (у виду повећања или смањења) у односу на референтну годину.

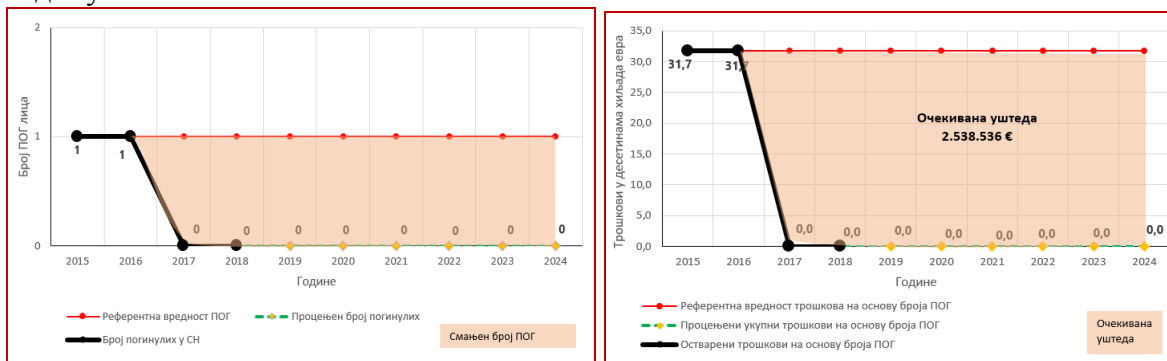


График 63 и График 64 - Процена броја погинулих и достизање циљева у погледу смањења броја погинулих и очекиване финансијске уштеде (у еврима)¹³

Посматрано у односу на референтну годину (2015. година), са графика се може уочити да је и у 2016. години забележен исти број погинулих лица. Уколико би се пратио прогнозиран опадајући тренд за сваку наредну годину, до 2024. године, била би остварена уштеда од 2.538.536 €. На следећим графицима је приказана новчана уштеда и смањење броја тешко повређених лица у саобраћајним незгодама на основу прогнозираних вредности које су дефинисане за период од 2019. до 2024. године.

У 2016. години, број тешко повређених лица у саобраћајним незгодама био је за 45% мањи у односу на референтну годину (2015. годину). Међутим, у 2017. години дошло је до пораста броја тешко повређених лица, што је довело и до повећања трошкова саобраћајних незгода, у односу на референтну годину. Уколико би општина Лапово успела да успостави опадајући тренд од 2019. године, у 2024. години би број тешко телесно повређених лица у саобраћајним незгодама био два пута мањи у односу на референтну годину, а новчана уштеда која би била остварена била би око 750.100 €. У посматраном периоду од тешког повређивања у саобраћајним незгодама било би спасено 22 лица.

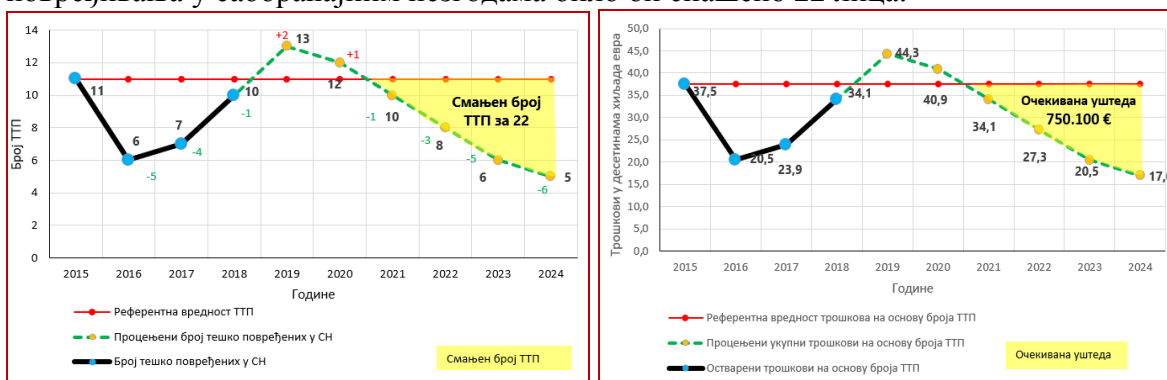


График 65 и График 66 - Процена броја тешко телесно повређених лица и достизање циљева у погледу смањења броја тешко телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима)

На следећим графицима је приказана новчана уштеда и смањење броја лако повређених у саобраћајним незгодама на основу прогнозираних вредности које су дефинисане за период 2019. до 2024. године. Са графика се може уочити да је број лако телесно повређених лица био исти у 2016. години, у односу на референтну годину (2015. годину). У овом случају се може говорити о благо растућем тренду броја лако повређених лица, због чега је потребан стратешки и системски приступ у циљу смањења или елиминисања повређивања у саобраћајним незгодама. Уколико би се достигле прогнозиране вредности у посматраном

¹³ Трошкови за погинула, тешко и лако повређена лица добијени су на основу истраживања које је спроведено у Републици Српској и чији резултати су послужили за процену трошкова саобраћајних незгода у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији за период од 2015. до 2020. године. Важно је имати у виду да је ово минимум трошкова, где су у обзир узети само очигледни трошкови које је било могуће израчунати у Републици Српској.

периоду, број лако повређених лица у саобраћајним незгодама био би смањен за 21, а трошкови за ову врсту последица саобраћајних незгода би били умањени за 66.800 €.

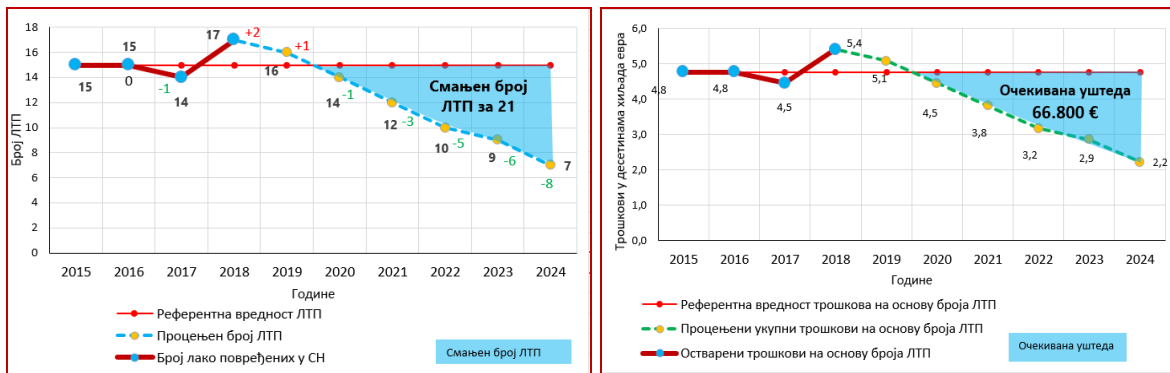


График 67 и График 68 - Процена броја лако телесно повређених лица и достизање циљева у погледу смањења броја лако телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима)

Што се тиче укупних трошкова саобраћајних незгода, у 2017. години забележен је изразит пад укупних трошкова израчунатих на основу свих последица саобраћајних незгода (погинули, тешко и лако повређени), у односу на референтну годину (2015. годину). У 2018. години долази до пораста укупних трошкова, у односу на 2017. годину. Међутим, у све три посматране године (2016., 2017. и 2018. година), укупни трошкови саобраћајних незгода на основу свих последица незгода били су мањи, у односу на референтну годину. Уколико би општина Лапово успоставила тренд смањења саобраћајних незгода и последица, пратила и достигла дефинисане циљеве по годинама, 2024. године би трошкови саобраћајних незгода износили око 193.000 €, а укупна уштеда због смањења свих последица саобраћајних незгода у посматраном периоду (2015-2024. година) би достигла 3.355.436 €.

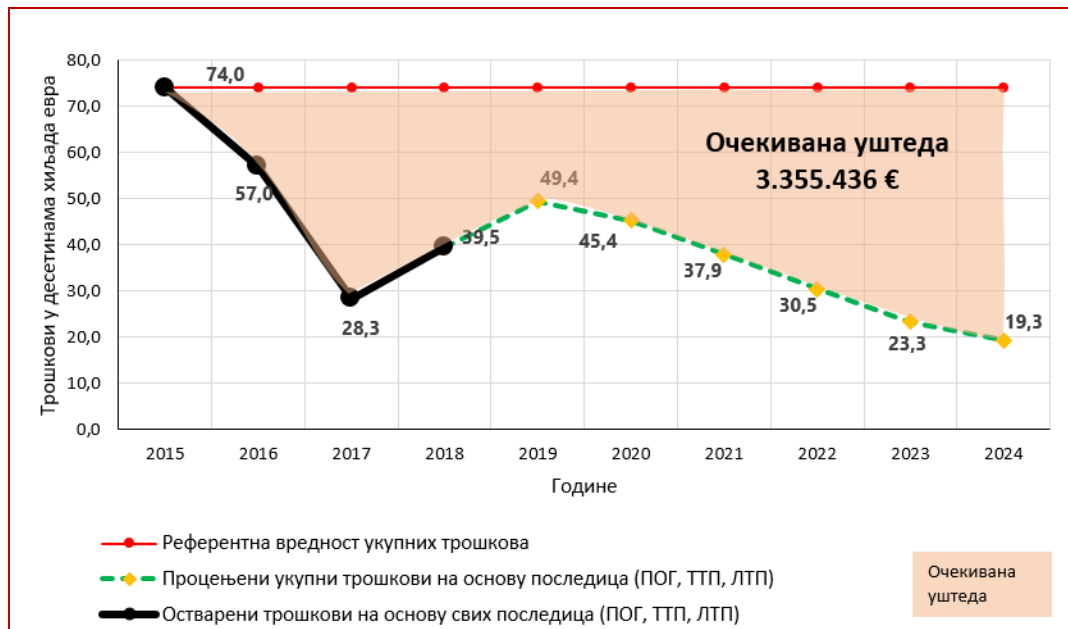


График 69 - Процењени трошкови и уштеде у десетинама хиљада евра на основу смањења свих последица саобраћајних незгода

Циљеве - индикатори

Годинама уназад се показало да је праћење вредности индикатора безбедности саобраћаја, поред осталих података о безбедности саобраћаја, кључно за управљање системом безбедности саобраћаја. Праћењем индикатора безбедности саобраћаја доносиоци одлука могу да сагледају комплетну слику стања безбедности саобраћаја. Индикатори се могу

користити и као елемент за препознавање примера добре праксе и дефинисање очекиваних ефеката одређених мера и активности. Дефинисање циљне вредности индикатора значајно је за усмеравање планираних активности, као и за праћење ефеката примењених мера у безбедности саобраћаја.

Наведене циљеве 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. Унапређење перформанси система безбедности саобраћаја одразиће се на смањење броја саобраћајних незгода и настрадалих лица.

С обзиром да је управљање безбедношћу саобраћаја предвиђено и спроводи се на националном нивоу, неопходно је пратити вредности индикатора безбедности саобраћаја и на локалном нивоу. Индикатори безбедности саобраћаја који се прате и представљају у виду дефинисаних циљева Стратегије безбедности саобраћаја на територији општине Лапово односе се на индикаторе понашања учесника у саобраћају, пре свега, вожњу брзином већом од дозвољене, употребу система заштите и мобилних телефона у току вожње.

С обзиром да се индикатори безбедности саобраћаја који се односе на понашање учесника у саобраћају на територији општине Лапово још увек не прате, циљеви су дефинисани у односу на вредности индикатора за територију ПУ Крагујевац, којој припада и општина Лапово.

Вредности индикатора безбедности саобраћаја за ПУ Крагујевац добијене су на основу података Агенције за безбедност саобраћаја која је спровела мерење индикатора за 2018. годину, док су очекивани циљеви за општину Лапово за 2024. годину, заправо, циљеви дефинисани и преузети из националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период 2015-2020. године (Табела 5 **Error! Reference source not found.**).

Табела 5 - Вредности индикатора безбедности саобраћаја за подручје полицијске управе Крагујевац, којој припада и општина Лапово, и циљане вредности индикатора у 2024. години

Назив индикатора безбедности саобраћаја	Вредност 2018. год. ¹⁴	Циљ 2024. год
Индикатори везани за заштитне системе	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент употребе сигурносних појасева на предњим седиштима путничких аутомобила	81,2%	95%
Процент употребе сигурносних појасева на задњим седиштима путничких аутомобила	13,8%	85%
Процент употребе заштитних система за децу до 3 године старости	51,0%	96%
Процент употребе заштитних система за децу од 4 до 12 година старости	37,0%	96%
Процент употребе заштитне кациге од стране мотоциклиста	96,3%	100%
Процент употребе заштитне кациге од стране мопедиста	77,3%	100%
Индикатори везани за брзину	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент прекорачења брзине у дневним условима у насељу	74,4%	19%
Процент прекорачења брзине у дневним условима ван насеља	18,5%	19%
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h у дневним условима вожње у насељу	29,6%	4,9%

¹⁴ Агенција за безбедност саобраћаја, 2018. година

Назив индикатора безбедности саобраћаја	Вредност 2018. год. ¹⁴	Циљ 2024. год
Процент прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h у дневним условима возње ван насеља	6,7%	4,9%
Индикатор везан за коришћење мобилног телефона у саобраћају	Класа – ранг	Класа – ранг
Процент возача путничких аутомобила који користе мобилни телефон током возње	5,4%	1,0%

Територија ПУ Крагујевац има изразито лоше вредности индикатора који се односе на: проценат употребе сигурносних појасева на задњим седиштима (13,8%), проценат употребе заштитних система за децу до 3 године (51,0%) и за децу од 4 до 12 година (37,0%), проценат прекорачења брзине у дневним условима возње у насељу (74,4%) и проценат возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t који користе мобилни телефон током возње (5,4%).

На графику испод су приказани циљеви по годинама (2018-2024. година) за вредности индикатора понашања учесника у саобраћају који се односе на употребу сигурносних појасева на предњим и задњим седиштима, као и употребу заштитних кацага од стране мотоциклиста. Највећи изазов када су у питању ови индикатори може бити достизање циља везаног за повећање употребе сигурносних појасева на задњим седиштима, због чега је потребно да општина Лапово предузме низ мера и активности усмерених ка побољшању вредности ових индикатора.

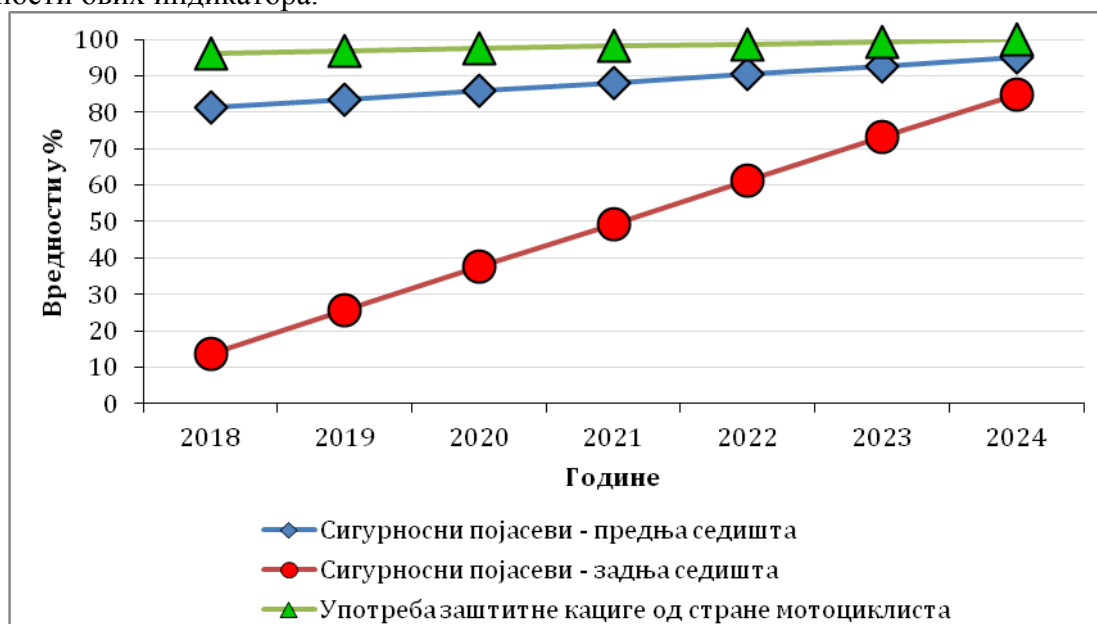


График 70 - Достизање циљева везаних за индикаторе: употреба сигурносних појасева на предњим седиштима, употреба сигурносних појасева на задњим седиштима и употреба заштитних кацага од стране мотоциклиста, ПУ Крагујевац

На следећем графику приказани су циљеви по годинама за вредности индикатора који се односе на проценат прекорачења брзине за више од 10 km/h у насељу и ван насеља и проценат возача који користе мобилни телефон у току возње.

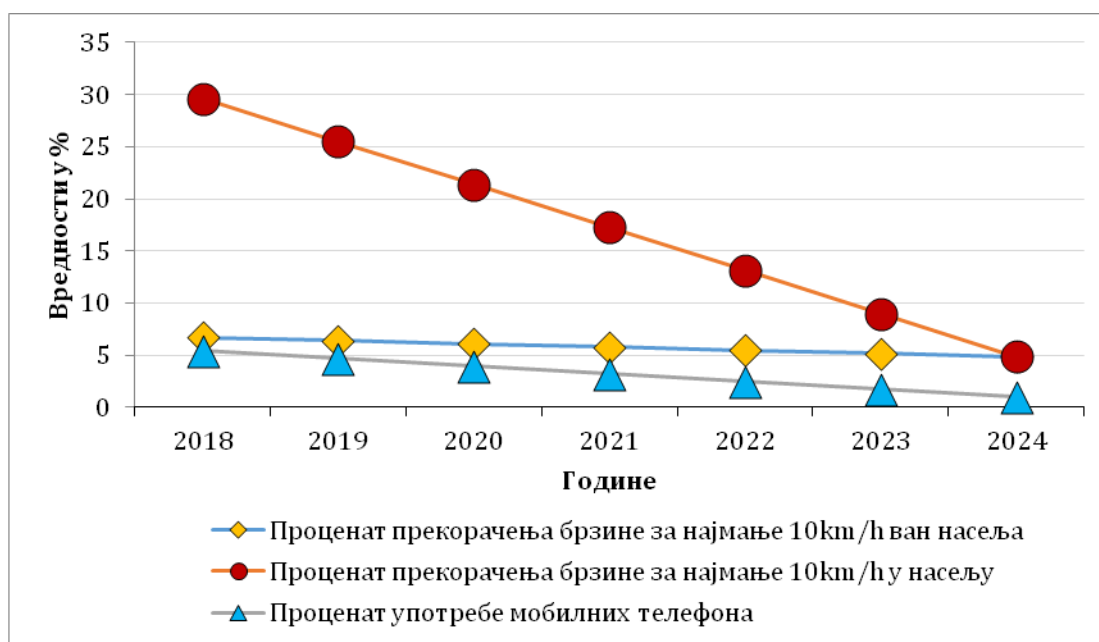


График 71 - Достижање циљева везаних за индикаторе: проценат прекорачења брзине за више од 10 km/h ван насеља, проценат прекорачења брзине за више од 10 km/h у насељу и проценат возача који користе мобилни телефон

На основу приказаних вредности индикатора, уочава се проблем прекорачења брзине у насељу на територији општине Лапово. У циљу решавања овог проблема, потребно је усмерити активности ка деловању у више области.

Мере и активности за санирање овог проблема могу да буду усмерене ка преиспитивању управљања брзинама на територији општине Лапово, затим, превентивним активностима путем кампања усмереним ка подизању свести о опасностима од пребрзе вожње, појачаној полицијској контроли и санкционисању ове врсте прекршаја и/или постављању система за аутоматско откривање прекршаја и евидентирање прекршилаца.

Циљеви које је поставила општина Лапово односе се на 2024. годину, као циљну годину у петогодишњем периоду на који се Стратегија односи. Како би се постигли дефинисани циљеви, свакако је потребно уложити велики напор који се највише односи на пројектовање одговарајућих мера и усмеравање активности доносилаца одлука на локалном нивоу ка унапређењу нивоа безбедности саобраћаја.

Кључне области рада – стубови безбедности саобраћаја

Број страдалих лица у саобраћајним незгодама на путевима широм света представља озбиљан проблем. Према подацима Светске здравствене организације¹⁵, више од 1,35 милиона људи годишње погине у саобраћајним незгодама. Процењује се да ће 2020. године у саобраћајним незгодама смртно stradати 1.900.000 људи, уколико не буду предузете мере и акције за побољшање безбедности саобраћаја.

Прихватајући препоруке Организације уједињених нација (ОУН) изражене у документу *Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020*¹⁶ који је сачинила Светска здравствена организација (СЗО)¹⁷ одређено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја. На међународном нивоу, Глобални план такође представља оквир који ће омогућити свеобухватну координацију различитих националних активности. Категорије или

¹⁵ http://www.who.int/gho/road_safety/en/ (Посећено дана 27.05.2019. године)

¹⁶ Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020

¹⁷ Светска здравствена организација (World Health Organization - WHO)

„стубови“ активности у Глобалном плану су: стварање капацитета за управљање безбедношћу на путевима, побољшање безбедности саобраћајне инфраструктуре и широк транспортних мрежа, даљи развој безбедности возила, побољшање понашања корисника путева и побољшање хитне помоћи и других активности након саобраћајне незгоде. Дефинисаних пет стубова безбедности саобраћаја чине концепт националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015-2020. године, а такође, представљају и основне смернице за формирање Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Лапово, за период од 2019. до 2024. године. Стубови безбедности саобраћаја кроз које се сагледавају смернице и проблеми које је потребно отклањати представљени су у следећој табели.

Табела 0.1 - Стубови безбедности саобраћаја

1. СТУБ	2. СТУБ	3. СТУБ	4. СТУБ	5. СТУБ
ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	БЕЗБЕ ДНИЈ И ПУТЕВ И	БЕЗБЕ ДНИЈА ВОЗИ ЛА	БЕЗБЕ ДНИЈИ УЧЕСН ИЦИ У САОБР АЋАЈУ	ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Први стуб безбедности саобраћаја – Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја

Основне смернице у подручју деловања ка унапређивању система управљања безбедношћу саобраћаја на територији општине Лапово су:

- дефинисање стратешког оквира и обезбеђивање могућности за његову реализацију,
- успостављање одрживог, ефикасног и ефектног система безбедности саобраћаја који има развијене функционалности,
- успостављање базе података о обележјима безбедности саобраћаја на територији општине Лапово у циљу квалитетнијег рада и управљања безбедношћу саобраћаја,
- квалитетно усмеравање активности на основу анализе података – *Road Safety Management Based on Data Leading*,
- изградња и јачање чинилаца у систему управљања (изградња и јачање капацитета и интегритета свих чинилаца система који делују на територији општине),
- координација и кооперација између чинилаца у систему управљања,

- постојано финансирање, транспарентно трошење средстава и транспарентна анализа односа уложених средстава 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.

Проблеми безбедности саобраћаја у делу ефикаснијег управљања који се могу истаћи на територији општине Лапово:

- недостатак стратешког оквира рада и недостатак дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја,
- изостанак системских управљачких мера,
- недостатак потпуне функционалности, повезаности елемената система и континуитета у раду система безбедности саобраћаја,
- недостатак праћења реализације планираних мера и активности и њихове ефикасности,
- непостојање адекватне, функционалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја (путеви, саобраћајне незгоде, индикатори, ставови, анализе, ...),
- изостанак системског праћења стања безбедности саобраћаја и анализе чинилаца безбедности саобраћаја,
- недовољна медијска присутност у области безбедности саобраћаја,
- недовољно снажан стручни приступ у процесу доношења управљачких одлука,
- недостатак јасног модела планирања и трошења средстава намењених финансирању безбедности саобраћаја у складу са важећим Законима,
- недовољна опремљеност саобраћајне полиције за контролу саобраћајних прекршаја и вршење увиђаја саобраћајних незгода,
- недовољно усмеравање рада саобраћајне полиције на основу података,
- непостојање савремених фиксних система (систем видео надзора) за аутоматско откривање и евиденцију саобраћајних прекршаја,
- недовољан број обучених стручних кадрова за професионалан приступ раду у области безбедности саобраћаја на нивоу локалне самоуправе и Савета за безбедност саобраћаја,

- 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.

Други стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији путеви

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности путева и безбеднијег кретања на територији општине Лапово су:

- успоставити системско планирање у области регулисања саобраћаја и развоја мреже саобраћајница,
- успоставити јасан дугорочан модел за унапређење организације стационарног саобраћаја,
- тежити смањењу и потпуном елиминисању доприноса пута настанку саобраћајних незгода,
- 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 општине Лапово,
- успоставити праћење ефикасности реализованих мера и анализу финансијске ефикасности резултата примењених мера (вредновање мера),
- тежити концепту да пут треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају или грешке на возилу,
- тежити концепту да пут треба да спречи или ублажи последице настале саобраћајне незгоде,
- унапредити елементе за обележавње путно-пружних прелаза;
- подржати увођење савремених приступа пројектовању путева и саобраћајне сигнализације,
- повећати заступљеност савремених информационих технологија и система у управљању режимом саобраћаја,
- повећати број и унапређивати стручност кадрова који се баве управљањем безбедношћу путева,
- унапредити сарадњу са управљачем државних путева,

- 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 општине Лапово,
- унапредити елементе пута који утичу на безбедност бициклиста и пешака, посебно деце и лица са инвалидитетом.

Проблеми безбедности саобраћаја у вези са безбедношћу путева који се могу истаћи на територији општине Лапово:

- непостојање управљача пута на територији општине Лапово,
- недостатак континуитета и спровођења независних оцена доприноса пута настанку саобраћајних незгода са најтежим последицама које су се догодиле на путевима којима управља општина Лапово,
- непостојање дугорочног планирања и системског уређења стационарног саобраћаја на територији општине Лапово,
- изостанак примене концепта „самообјашњавајућих“ путева,
- неадекватно обезбеђени путно-пружни прелази,
- нарушен заштитни појас јавних путева,
- изостанак примене савремених информационих система за управљање режимом саобраћаја на путној мрежи,
- непостојање савремених система обележавања зоне основних школа (дисплеја, вибротрака, паркинг простора за довоз/одвоз ученика, заштитне ограде за усмеравање кретања деце, семафора са најавом пешака, и сл.),
- недовољна контрола изградње приступа на градске путеве и улице,
- неодговарајућа пројектантска решења приликом постављања саобраћајне сигнализације и ознака на коловозу,
- непостојање површина намењених за кретање бициклиста на територији општине Лапово,
- непостојање системског планирања и изградње бицикличких коридора и дефинисања модела интеграције бицикличке инфраструктуре,

- непостојање системског управљања брзинама на свим путевима, а посебно на путевима и улицама у насељу,
- неефикасна сарадња са управљачем државних путева у погледу унапређења безбедности на путевима,
- непостојање савременог плана техничког регулисања саобраћаја на територији општине Лапово,
- непостојање адекватног савременог катастра саобраћајне сигнализације,
- недовољна доступност тротоара / пешачких стаза лицима са инвалидитетом, као и недостатак континуитета,
- недостатак одлуке о проласку државних путева кроз насеља,
- 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.

Трећи стуб безбедности саобраћаја – Безбеднија возила

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности возила у саобраћају на територији општине Лапово су:

- 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.

Проблеми безбедности саобраћаја на територији општине Лапово у вези са безбедношћу возила су:

- 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,
- постојање неосветљених и неозначених возила у саобраћају (бицикли, 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,
- јасна потреба за унапређењем знања и вештина лица која раде на техничким прегледима возила,
- мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила,
- недовољна промоција јавног градског саобраћаја, као алтернативе моторном саобраћају,
- недовољна промоција „чистих” и енергетски ефикасних возила,
- недовољна промоција и активности (инфраструктурне и превентивне) на повећању употребе бицикала.

Четврти стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији учесници у саобраћају

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности учесника у саобраћају на територији општине Лапово су:

- унапређење знања и вештина возача почетника кроз реализацију додатних теоријских и практичних обука,
- 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 већ формираних „искусних“ и старијих учесника у саобраћају кроз промовисање позитивних ставова и информисање,
- промена понашања учесника у саобраћају као резултат превентивних кампања, али и контроле и санкционисања,
- 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.

Проблеми безбедности саобраћаја у вези са учесницима у саобраћају који се могу истаћи на територији општине Лапово су:

- непоштовање прописа од стране учесника у саобраћају,
- непостојање континуитета у медијском и јавном промовисању значаја безбедности и ризицима учесника у саобраћају,
- низак ниво свести о потреби безбедног понашања у саобраћају,
- недовољно активности усмерених ка повећању безбедности старијих учесника у саобраћају,
- низак ниво свести о повећању ризика којем доприноси непрописно понашање,
- знатно учешће возача под дејством алкохола у саобраћајним незгодама,
- препознавање потребе за појачаним активностима на едукацији деце у основним школама,
- 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,
- недовољан број посебних мера за заштиту младих и неискусних учесника у саобраћају,
- 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 општине,
- недовољан број трибина и кампања посвећених безбедности моторизованих двоточкаша и трактора у саобраћају,

- потреба за додатном циљаном контролом старијих учесника у саобраћају од стране саобраћајне полиције, а у периоду који је означен као најризичнији,
- недостатак адекватне едукације и обуке намењене возачима моторизованих двоточкаша, трактора и радних пољопривредних машина.

Истраживањем индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 2018. годину, на територији ПУ Крагујевац, којој припада и општина Лапово, препознати су следећи проблеми:

- низак ниво коришћења сигурносних појасева, посебно на задњим седиштима у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t (назад 13,8%),
- низак ниво коришћења заштитних каца од стране мопедиста (77,3%),
- веома низак ниво коришћења и правилне употребе сигурносних седишта за децу 0-3 године (51,0%),
- низак ниво коришћења и правилне употребе сигурносних седишта за децу 4-12 година (37,0%).

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

- **учесници у саобраћају од 31 до 44 година старости,**
- **старији учесници у саобраћају (старији од 65 година) у својству возача бицикла,**
- **возачи и путници,** поготово возачи и путници у путничким аутомобилима,
- **бициклисти старости од 46 до 64 године и од 65 и више година,**
- **путници на задњем седишту путничких аутомобила који не користе сигурносни појас,**
- **возачи који прекорачују ограничену брзину кретања.**

Пети стуб безбедности саобраћаја – деловање након саобраћајне незгоде

Основне смернице у подручју унапређења деловања након саобраћајне незгоде на територији општине Лапово су:

- спречавање настанка саобраћајне незгоде као последица претходно настале саобраћајне незгоде (тзв. „секундарне саобраћајне незгоде”),

- спасавање живота, односно, ублажавање здравствених последица повређених учесника саобраћајне незгоде,
- утврђивање грешке која је узроковала саобраћајну незгоду, односно, допринела тежини последица и примена мера за трајно отклањање утицаја (понављања) грешке,
- утврђивање одговорности и санкционисање чиниоца који је узроковао незгоду, односно, допринео тежини последица,
- 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.

Проблеми препознати у деловању након саобраћајних незгода који се могу издвојити на територији општине Лапово су:

- недовољна техничка опремљеност и обученост свих хитних служби,
- непостојање координисаног деловања 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,
- недостатак системског приступа у управљању безбедношћу саобраћаја на основу података о саобраћајним незгодама у сврху идентификације проблема и отклањања истих.

Кључни изазови у имплементацији Стратегије безбедности саобраћаја за општину Лапово у периоду од 2019. до 2024. године

Како би се испунили дефинисани циљеви и достигло жељено стање у области безбедности саобраћаја, пред општином Лапово налази се много изазова које је потребно превазићи.

Децентрализацијом управљања безбедношћу саобраћаја локална самоуправа може брже и једноставније решити многе проблеме на локалном нивоу, који не захтевају системски приступ на највишем - националном нивоу.

Изазови на путу достизања циљева Стратегије могу бити различите природе, од недовољног знања важности и потребе покретања одређених активности (пројеката, истраживања, примене резултата истраживања, конкретних мера, и сл.), преко недовољне политичке подршке, потенцијалног спорења и мимоилажења у мишљењима за спровођење Акционог плана Стратегије, недовољног финансирања појединих активности, па до непостојања воље, ентузијазма и потребе за заједничким радом на покретању, спровођењу и праћењу планираних активности. Иако су Законом о безбедности саобраћаја предвиђена средства за унапређење безбедности саобраћаја при свакој локалној самоуправи, честа појава је нестручно, непланско и ненаменско трошење ових средстава. Препознавање основних проблема на територији локалне самоуправе, који често могу бити узрок секундарних проблема, омогућује остваривање највећих ефеката и максималне добити у односу на потрошена средства и временску компоненту.

Као и у свакој области, па и у безбедности саобраћаја, да би се превазишли могући изазови, од општине Лапово се очекује да се успешно избори са већином проблема, и да ће озбиљно, професионално и предано приступити реализацији и имплементацији Стратегије безбедности саобраћаја за територију општине.

Најважнији изазови који се налазе пред општином Лапово, а које треба превазићи и успешно решити до 2024. године су:

СТУБ 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

- ❖ Успостављање стратешког управљања у безбедности саобраћаја на територији локалне самоуправе - општине Лапово;
- ❖ Јачање система управљања безбедношћу саобраћаја на свим нивоима у свим институцијама и организацијама које делују у области безбедности саобраћаја на подручју општине;
- ❖ Јасно правно регулисање саобраћајног система одредбама и одлукама на општинском нивоу;
- ❖ Успостављање базе података о обележјима безбедности саобраћаја и примена савремених алата за анализу података о обележјима безбедности саобраћаја;
- ❖ Реализација активности предвиђених Акционим планом зарад достизања циљева предвиђених Стратегијом безбедности саобраћаја;
- ❖ Унапређење квалитета контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције - Усмеравање на основу података;
- ❖ Техничко опремање и кадровско јачање ПС Лапово за вршење послова контроле саобраћаја на подручју општине;
- ❖ Успостављање система истраживања у области безбедности саобраћаја и примена резултата истраживања.

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

- ❖ Примена савремених алата и процедура за унапређење безбедности путева, у складу са Законом о путевима (мапирање ризика, идентификација и рангирање опасних места, провера безбедности саобраћаја, итд.);
- ❖ Израда дубинских анализа саобраћајних незгода са погинулим лицима;
- ❖ Успостављање базе података за управљање безбедношћу саобраћаја на мрежи путева којима управља управљач пута на локалном нивоу - нивоу општине;
- ❖ Успостављање електронског катастра саобраћајне сигнализације;
- ❖ Примена савремених информационих технологија и система у функцији безбедности саобраћаја (ИТС уређаји, итд.);
- ❖ Техничко регулисање паркирања у градском језгру;
- ❖ Унапређење елемената за обележавање путно-пружних прелаза;
- ❖ Развој просторног планирања и управљања путном инфраструктуром у функцији безбедности саобраћаја;
- ❖ Обезбеђење инфраструктурних решења за бициклисте;
- ❖ Успостављање редовног одржавања хоризонталне, вертикалне и светлосне сигнализације, као и зелених површина поред путних праваца.

СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

- ❖ Унапређење квалитета рада контроле техничке исправности возила на територији општине Лапово;
- ❖ Подизање нивоа техничке исправности возила кроз акције које покреће и реализује локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја општине Лапово;
- ❖ Промоција "еколошког саобраћаја" и употребе електромобила, постављањем брзих пуњача, увођењем аутобуса на електрични погон;
- ❖ Промоција коришћења немоторизованог вида превоза.

СТУБ 4. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

- ❖ Унапређење саобраћајног образовања и васпитања у саобраћају;
- ❖ Унапређење безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају;

- ❖ Унапређење нивоа знања и оспособљености возача моторних возила, посебно старијих учесника у саобраћају;
- ❖ Подизање свести и унапређење ставова о безбедности саобраћаја учесника у саобраћају;
- ❖ Подизање свести и формирање исправних ставова о „брзини“ и „алкохолу“ као утицајним факторима који су присутни у већини најтежих саобраћајних незгода на територији општине Лапово;
- ❖ Достижање циљева стратегије који се односе на повећање употребе сигурносних појасева на задњем седишту и повећање употребе заштитних система за децу;
- ❖ Снажна промоција и подршка безбедном бицикличком саобраћају.

СТУБ 5. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

- ❖ Успостављање координације у раду хитних служби (хитна помоћ, ватрогасци, полиција) при деловању након саобраћајне незгоде и спречавање настанка секундарних саобраћајних незгода;
- ❖ Скраћење времена потребног за остваривање комуникације позиваоца са надлежним хитним службама (саобраћајна полиција, служба хитне медицинске помоћи);
- ❖ Унапређење техничке опреме и знања екипа саобраћајне полиције, служби хитне медицинске помоћи и ватрогасних служби;
- ❖ Организовање показних вежби и семинара из прве помоћи, нарочито за возаче који су стекли возачку дозволу у складу са старим правилником за полагање.

Носиоци активности на територији општине Лапово

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 општине, 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 2 - Носиоци активности безбедности саобраћаја на територији општине Лапово

1. Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја	<ul style="list-style-type: none"> • Савет за безбедност саобраћаја • Скупштина општине • Председник општине • Политичке странке • Невладине организације • Удружења привредника
2. Безбеднији путеви	<ul style="list-style-type: none"> • Савет за безбедност саобраћаја • Управљач пута на територији општине Лапово • Саобраћајна полиција • Саобраћајна инспекција
3. Безбеднија возила	<ul style="list-style-type: none"> • Савет за безбедност саобраћаја • Транспортне компаније са седиштем на територији општине Лапово • Правна лица која врше технички преглед возила на територији општине Лапово
4. Безбеднији учесници у саобраћају	<ul style="list-style-type: none"> • Савет за безбедност саобраћаја • Установе образовања и васпитања • Надлежни прекршајни суд • Медији и НВО на територији општине Лапово • Саобраћајна полиција
5. Деловање након саобраћајне незгоде	<ul style="list-style-type: none"> • Савет за безбедност саобраћаја • Здравствене установе, службе ХМП • Саобраћајна полиција и ватрогасне јединице • Спољни стручни сарадници из области саобраћајног инжењерства

Најзначајнији носиоци активности задужени за унапређење безбедности саобраћаја који делују на територији општине Лапово су:

Скупштина општине Лапово уређује нормативно-правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедности саобраћаја на територији општине Лапово. Законом је предвиђено да скупштина 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.

Кључна улога скупштине је да утврђује концепт, доноси стратегију безбедности саобраћаја и утврђује одговорности и обавезе извршних органа и других субјеката.

Савет за безбедност саобраћаја општине Лапово представља централно тело у области безбедности саобраћаја на територији општине. Улога савета огледа се у координисању

рада свих кључних носилаца система безбедности саобраћаја, праћењу реализације мера и активности и њихових ефеката. Савет има улогу да надзире спровођење Стратегије безбедности саобраћаја и прати достизање дефинисаних циљева. Одговорност Савета је да обезбеди квалитетну сарадњу и усклади обављање послова у функцији унапређења безбедности саобраћаја на територији општине. Савет је задужен да 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. Осим координације рада свих субјеката безбедности саобраћаја на територији општине, Савет је дужан да извештава скупштинско веће о стању безбедности саобраћаја на територији општине, најмање два пута годишње. Према Закону о безбедности саобраћаја, Савет 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 овог закона.

Председник општине Лапово је лице које је кључно за обезбеђивање политичке подршке за рад у области безбедности саобраћаја. У оквиру својих надлежности први је одговоран за смањење свих штетних последица саобраћаја на територији општине. Највећа ефикасност рада Савета за безбедност саобраћаја обезбеђује се сталним присуством председника општине, при чему је препорука да он буде и председник савета. Оваквом организацијом поједностављена је комуникација и остварен директан контакт савета са највишим доносиоцем одлука у општини. Функција председника обезбеђује квалитетан и професионалан рад свих организационих целина које припадају локалној самоуправи – општини Лапово.

Тренутно је у општини Лапово у процесу доношење одлуке о именовању управљача пута, односно доношење решења које ће предузеће или институција да обавља те послове.

Управљач пута на територији општине дужан је да означава и води евиденције о путевима и о саобраћајно-техничким и другим подацима за путеве на територији општине. Такође, управљач пута 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) управљачу пута додељен је низ одговорности у погледу анализе и унапређења безбедности путне мреже, кроз примену савремених алата безбедности саобраћаја. Управљач је одговоран за штету која настане корисницима путева, уколико је штета настала услед изостанка или неблаговременог реаговања управљача у области која спада у његову надлежност.

Управљач општинских путева и улица 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 (ПС Лапово) има једну од најактивнијих и најзапаженијих улога у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор, контролу и принуду према учесницима у саобраћају. У сарадњи са другим субјектима, а посебно са Саветом за безбедност саобраћаја општине Лапово, саобраћајна полиција координирано учествује у реализацији превентивних кампања безбедности саобраћаја, као и у пројектима и истраживањима која за циљ имају промену понашања учесника у саобраћају. Саобраћајна полиција је одговорна 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 у Крагујевцу са једне стране има превентивну улогу у систему безбедности саобраћаја кроз одвраћање од непрописног и небезбедног понашања, док са друге стране има значајну корективну улогу према учесницима у саобраћају кроз примену репресивних мера. Прекршајни суд обезбеђује брже процесуирање прекршилаца Закона о

безбедности саобраћаја на путевима, а посебно казнено делује према рецидивистима у чињењу најтежих прекршаја. На тај начин обезбеђује правовремено дејство казне. У сарадњи са саобраћајном полицијом ради на квалитетнијем функционисању система репресије против починилаца саобраћајних прекршаја.

Установе образовања и васпитања на територији општине Лапово (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 које делују на територији општине Лапово могу у оквиру својих програма да изложе и концепте унапређивања безбедности саобраћаја на подручју општине 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, 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.

Здравствена установа – Дом здравља Лапово представља најважнији чинилац у активностима које припадају 5. стубу – Деловање након саобраћајне незгоде.

Професионализам, добра опремљеност и обученост припадника 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 општине Лапово треба да буде на највишем нивоу.

Привреда општине Лапово би требало да препозна свој интерес у побољшању безбедности саобраћаја на територији општине Лапово, 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 општине Лапово 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 возаче професионалце.

Средства јавног информисања, односно, 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 локалне самоуправе - општине Лапово треба да буду укључени у све кампање и промотивно-превентивне акције усмерене ка унапређењу безбедности саобраћаја.

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 општине Лапово 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 - општини Лапово и ЈКП која послују на територији Лапово у оквиру својих надлежности 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.

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 ("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 и 41/2018 - др. закон). 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 2015. до 2020. 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 2015. до 2020. године*.

Локална база података о обележјима безбедности саобраћаја представља моћан 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.

Предложени елементи – подаци потребни за квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја и извештавање о стању безбедности саобраћаја на територији општине Лапово су:

- **подаци о саобраћајним незгодама и последицама** – ови подаци су доступни од 1997. године, а координате локација саобраћајних незгода се прикупљају од 2015. године од стране МУП – Управе саобраћајне полиције. Структура података о саобраћајним незгодама треба да буде усклађена са CADaS препорукама Европске комисије.
- **статистички подаци о учесницима саобраћајних незгода** – ови подаци су доступни од 1997. године, а односе се на пол, старост, својство учешћа, тежину последица учесника у саобраћајним незгодама, и сл.
- **подаци о путевима, саобраћајној сигнализацији и саобраћају** – подразумевају основне податке о путевима и њиховим деоницама, као и геореференцирану подлогу локалне путне и уличне мреже. Поред основних података, потребно је омогућити приступ подацима о квалитету осветљења појединих саобраћајница. Такође, у оквиру овог скупа података пожељно је графички приказати на карти границе урбаних зона насеља, као и границе зоне школе. За изабране деонице или путеве пожељно је омогућити доступност података о ограничењу брзине на путу или делу пута, података о саобраћајној сигнализацији, као и катастру саобраћајних знакова.
- **подаци о индикаторима понашања учесника у саобраћају** - овај сет података требало би да садржи индикаторе о понашањима учесника у саобраћају за конкретну локалну самоуправу. На националном нивоу, Агенција за безбедност саобраћаја прикупља ове податке према полицијским управама, међутим, локална самоуправа треба да покрене сопствена периодична истраживања индикатора како би се утврдиле релевантне вредности које уважавају специфичности учесника на територији локалне самоуправе, а не према полицијској управи.
- **подаци о ставовима о опасностима и ризицима у саобраћају** - овај сет података прикупља се анкетирањем учесника у саобраћају. Агенција за

безбедност саобраћаја прикупља податке за ниво полицијских управа, што су подаци који се иницијално могу користити. Услед специфичности окружења, социо-економских карактеристика и свести становништва, ови подаци се значајно разликују и међу општинама једне локалне самоуправе. Развој система управљања усмерава на прикупљање ових података по општинама.

- **идентификација проблема безбедности саобраћаја** – овај скуп података представља најважнији скуп података за локалну самоуправу. Путем овог скупа података могу се препознати највећи проблеми у саобраћају на територији општине или града, што олакшава рад локалних савета за безбедност саобраћаја, посебно у домену одлучивања и иницирања активности и правилном усмеравању средстава од саобраћаја. Свако погрешно препознавање проблема на које треба деловати не доприноси смањењу броја и последица саобраћајних незгода, већ напротив, њиховом повећању.

Предлог шеме скупова података неопходних за квалитетно и одрживо управљање безбедношћу саобраћаја на територији општине Лапово представљен је на слици испод.



Литература

- [1] 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.
- [2] Влада Републике Србије. (2017). Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за

- период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС“ бр. 1/2017).
Београд.
- [3] 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.
- [4] ETSC (2001). Transport Safety Performance Indicators. European Transport Safety Council. Brussels.
- [5] 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 и 23/2019).
- [6] Закон о путевима („Службени гласник РС”, број 41/18 и 95/2018).
- [7] Кривични законик („Службени гласник РС”, бр. 85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14 и 94/16).
- [8] Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, бр. 65/13, 13/16 и 98/16 - одлука УС).
- [9] Закон о полицији („Службени гласник РС”, бр. 6/16, 24/18 и 87/2018).
- [10] Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС”, број 51/09).
- [11] Закон о општем управном поступку („Службени гласник РС”, бр. 18/16 и 95/2018).
- [12] Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 - одлука УС).
- [13] Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, бр. 111/09, 92/11 и 93/12).
- [14] Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, бр. 25/2019).
- [15] Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 88/17 и 27/18 - др. закони и 10/2019).
- [16] Кукић, Д. (2010). Ниво безбедности саобраћаја у локалним заједницама. Магистарски рад. Саобраћајни факултет. Универзитет у Београду.

- [17] Кукић, Д. (2015). Модел квантификације ризика страдања у саобраћају. Докторска дисертација. Саобраћајни факултет. Универзитет у Београду.
- [18] Кукић, Д., Петровић, Д., Божић, М. (2016). Модел локалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја. V Међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“. Република Српска, Бања Лука.
- [19] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја. ЈП Службени лист СРЈ. Београд.
- [20] Општина Лапово. (2019). Статут општине Лапово. „Службени гласник општине Лапово“, бр. 2/2019. Лапово.
- [21] Општина Лапово. Профил општине Лапово (<http://www.lapovo.rs/main/>).
- [22] Општина Лапово. (2011). Одлука о безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Лапово („Службени гласник општине Лапово“, бр. 04/2011). Лапово.
- [23] Општина Лапово. (2011). Просторни план општине Лапово. „Службени гласник општине Лапово“, бр. 08/2011. Лапово.
- [24] Општина Лапово. (2015). План генералне регулације за грађевинско подручје општине Лапово. „Службени гласник општине Лапово“, бр. 15/2015. Лапово.
- [25] Општина Лапово. (2017). Стратегија одрживог развоја општине Лапово за период од 2017. до 2021. године. „Службени гласник општине Лапово“, бр. 15/2017. Лапово.
- [26] Општина Лапово. (2018). Одлука о буџету општине Лапово за 2019. годину. Лапово.
- [27] Пешић, Д. (2012). Развој и унапређење метода за мерење нивоа безбедности саобраћаја на подручју. Докторска дисертација. Саобраћајни факултет. Универзитет у Београду.
- [28] Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.
- [29] Републички завод за статистику. (2018). Општине и региони у Републици Србији. ISSN 2217-7981.

- [30] Уредба о категоризацији државних путева (Службени гласник РС, бр. 105/2013, 119/2013 и 93/2015).
- [31] United Nations. Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development. A/RES/70/1.
- [32] United Nations. Improving global road safety. Resolution adopted by the General Assembly. A/RES/64/255.
- [33] World Health Organization – WHO. (2009). Global status report on road safety: Time for action. Geneva.
- [34] World Health Organization – WHO. (2013). Global status report on road safety: Supporting a decade of action. Geneva.
- [35] World Health Organization – WHO. (2009). European status report on road safety: Towards safer roads and healthier transport choices. Copenhagen. WHO Regional Office for Europe.
- [36] World Health Organization – WHO. (2015). Global status report on road safety 2015. Geneva.
- [37] World Health Organization – WHO. (2011). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. Geneva.

2019
2024



Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Лапово



Београд, 2019.
године

АУТОРИ

Др Драгослав КУКИЋ, директор Истраживачко развојног центра за област саобраћаја, *АМСС-ЦМВ*

Дарко ПЕТРОВИЋ, *АМСС-ЦМВ*

Николина ТАСИЋ, *АМСС-ЦМВ*

Петар КРАСИЋ, *АМСС-ЦМВ*

Др Дејан ЈОВАНОВ, *АМСС-ЦМВ*

Драгана НОЈКОВИЋ, *АМСС-ЦМВ*

Милош ТУЧИЋ, *АМСС-ЦМВ*

Јелена РАНКОВИЋ, *АМСС-ЦМВ*

САРАДНИЦИ на изради Акционог плана

Бобан МИЛИЧИЋ, *председник општине Лапово*

Драгана ГЕНЧИЋ, *општина Лапово*

АКЦИОНИ ПЛАН ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ЛАПОВО ЗА ПЕРИОД ОД 2019. ДО 2024. ГОДИНЕ

СТУБ 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Циљ 1. Стратешко управљање у безбедности саобраћаја

Активност: ИЗРАДА (ПИСАЊЕ) СТРАТЕГИЈЕ И АКЦИОНОГ ПЛАНА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Временска линија	2019	2020	2021 – 2024
Период за реализацију			
Носилац активности	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја		
Сарадња	Субјекти безбедности саобраћаја на локалном нивоу		
Индикатори успешности	Усвојена Стратегија и Акциони план		
Извор финансирања	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)		
Износ	600.000,00 са ПДВ (реализација у току)		

Активност: ЈАЧАЊЕ УЛОГЕ САВЕТА ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У СИСТЕМУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ И ПРОМОЦИЈА СТРАТЕГИЈЕ БС – СПРОВОЂЕЊЕ МЕДИЈСКИХ КАМПАЊА (ТЕЛЕВИЗИЈА, РАДИО, ИНТЕРНЕТ, ДРУШТВЕНЕ МРЕЖЕ)

Временска линија	2019	2020	2021 - 2024
Период за реализацију			
Носилац активности	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја		
Сарадња	Медији на територији општине Лапово		
Индикатори успешности	Израђена интернет адреса Савета и промоција на друштвеним мрежама, број датих интервјуа у медијима		
Извор финансирања	Медији на територији општине Лапово		
Износ	100.000,00 и/или финансирано кроз видове друштвене одговорности медија у Лапово		

Циљ 2. Управљање безбедношћу саобраћаја на основу података – успостављање базе података у складу са најбољом европском праксом

Активност: УСПОСТАВЉАЊЕ И ОДРЖАВАЊЕ БАЗЕ ПОДАТАКА ОД ЗНАЧАЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ЗА ЛОКАЛНУ САМОУПРАВУ – ОПШТИНУ ЛАПОВО У СКЛАДУ СА НАЈБОЉОМ ЕВРОПСКОМ ПРАКСОМ

Временска линија	2019	2020	2021 - 2024
Период за реализацију			
Носилац активности	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја		
Сарадња	Саобраћајна полиција, управљач пута на локалном нивоу		
Индикатори успешности	База података успостављена, подаци унешени – извештаји и апликација доступна		
Извор финансирања	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)		
Износ	2.000.000,00 (за одржавање података и базе, максимално до 500.000 по години)		

Циљ 3. Унапређење квалитета контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције




Активност: НАБАВКА САВРЕМЕНИХ УРЕЂАЈА КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ПРИЛИКОМ ПОЛИЦИЈСКЕ КОНТРОЛЕ САОБРАЋАЈА

Временска линија	2019	2020	2021 - 2024

Временска линија	2019	2020	2021 - 2024
Период за реализацију			
Носилац активности	Локални управљач пута (локална самоуправа)		
Сарадња	Пројектни биро специјализован за израду пројеката и анализа из области паркирања		
Индикатори успешности	Пројекат реализован, обележена места намењена паркирању и заустављању возила		
Извор финансирања	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје) и буџет општине		
Износ	300.000,00		



СТУБ 2.	Укупан буџет	3.900.000,00 ДИН
----------------	---------------------	-----------------------------------

СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА			
Циљ 1. Унапређење система контроле техничке исправности возила			
Активност: СТРУЧНО УСАВРШАВАЊЕ КОНТРОЛора ТЕХНИЧКИХ ПРЕГЛЕДА (Додатно усавршавање)			
Временска линија	2019	2020	2021 - 2024
Период за реализацију			
Носилац активности	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја		
Сарадња	Агенција за безбедност саобраћаја, Технички прегледи на територији општине Лапово, Саобраћајна полиција		
Индикатори успешности	Обучено 100 % контролора техничких прегледа		
Извор финансирања	Локална самоуправа (новчане казне за саобр. прекршаје) и правна лица (технички прегледи) на територији општине Лапово		
Износ	70.000,00		
Циљ 2. Повећање техничке исправности возила и спровођење едукације возача са аспекта безбедности возила			
Активност: СПРОВОЂЕЊЕ КАМПАЊЕ ЕДУКАЦИЈЕ ВОЗАЧА СА АСПЕКТА ПОВЕЋАЊА БЕЗБЕДНОСТИ ВОЗИЛА			
Временска линија	2019	2020	2021 - 2024
Период за реализацију			
Носилац активности	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја		
Сарадња	Технички прегледи на територији општине Лапово, Медији на територији општине, Саобраћајна полиција општине Лапово		
Индикатори успешности	Кампања спроведена		
Извор финансирања	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)		
Износ	100.000,00		
Активност: ПОЈАЧАНА КОНТРОЛА ОПРЕМЉЕНОСТИ И РАДА ТЕХНИЧКИХ ПРЕГЛЕДА ВОЗИЛА			
Временска линија	2019	2020	2021 - 2024
Период за реализацију			
Носилац активности	МУП		
Сарадња	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја		


Индикатори успешности	Спроведена контрола на 100 % техничких прегледа												
Извор финансирања	МУП												
Износ	Активност се реализује у оквиру предвиђених буџетских средстава МУП												
Активност: СПРОВОЂЕЊЕ АКЦИЈЕ БЕСПЛАТАН ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД													
Временска линија	2019						2020						2021 - 2024
Период за реализацију													
Носилац активности	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја												
Сарадња	Технички прегледи на територији општине Лапово, Медији на територији општине Лапово, Саобраћајна полиција општине Лапово												
Индикатори успешности	Кампања спроведена												
Извор финансирања	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)												
Износ	200.000												
Активност: ПОЈАЧАНА ВАНРЕДНА КОНТРОЛА ТЕХНИЧКЕ ИСПРАВНОСТИ ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈУ НА ПУТЕВИМА													
Временска линија	2019						2020						2021 - 2024
Период за реализацију													
Носилац активности	МУП												
Сарадња	Локална самоуправа - Савет за безбедност саобраћаја												
Индикатори успешности	Извештај о спроведеним контролама техничке исправности возила у саобраћају на путевима (активност постаје системска и реализује се сваке године)												
Извор финансирања	МУП												
Износ	Активност се реализује у оквиру предвиђених буџетских средстава МУП												

СТУБ 3.**Укупан буџет****370.000,00 дин****СТУБ 4. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ****Циљ 1. Унапређење безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају**

Активност: АКТИВНОСТИ УСМЕРЕНЕ КА УНАПРЕЂЕЊУ БЕЗБЕДНОСТИ ДЕЦЕ (АКЦИЈЕ, КАМПАЊЕ, БРОШУРЕ, ОСТАЛИ ПРОМОТИВНИ МАТЕРИЈАЛИ)

Временска линија	2019						2020						2021 - 2024
Период за реализацију													
Носилац активности	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја												
Сарадња	Предшколске и школске установе, Медији на територији општине Лапово, Саобраћајна полиција општине Лапово, остали заинтересовани субјекти												
Индикатори успешности	Број реализованих активности. Број деце која су учествовала у активностима												
Извор финансирања	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје), остали субјекти												
Износ	200.000,00												

Активност: АКТИВНОСТИ УСМЕРЕНЕ КА ПОВЕЋАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ СТАРИЈИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ (65+)

Временска линија	2019						2020						2021 - 2024
Период за реализацију													
Носилац активности	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја												

Сарадња	Медији на територији општине Лапово, Саобраћајна полиција општине Лапово, остали заинтересовани субјекти
Индикатори успешности	Број реализованих акција, урађена брошура, реализована кампања и сл. Број старијих који је учествовао у овим активностима
Извор финансирања	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)
Износ	200.000,00

Циљ 4. Унапређење безбедности осталих учесника у саобраћају

Активност: КАМПАЊА ЗА ПОДИЗАЊЕ СВЕСТИ О РИЗИЦИМА КОЈЕ НОСИ ПРЕКОРАЧЕЊЕ БРЗИНЕ ЗА УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ

Временска линија	2019	2020	2021 - 2024
Период за реализацију			
Носилац активности	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја		
Сарадња	Саоб. полиција општине Лапово, Агенција за безбедност саобраћаја, остали заинтересовани суб.		
Индикатори успешности	Кампања реализована и измерен ефекат кампање		
Извор финансирања	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)		
Износ:	50.000,00		

Активност: КАМПАЊА УСМЕРЕНА НА СМАЊЕЊЕ ВОЖЊЕ ПОД ДЕЈСТВОМ АЛКОХОЛА

Временска линија	2019	2020	2021 - 2024
Период за реализацију			
Носилац активности	Локална самоуправа – Савет за безбедност саобраћаја		
Сарадња	Саоб. полиција општине Лапово, Агенција за безбедност саобраћаја, остали заинтересовани суб.		
Индикатори успешности	Кампања реализована и измерен ефекат кампање		
Извор финансирања	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје)		
Износ	50.000,00		

СТУБ 4.

Укупан буџет

500.000,00 дин

СТУБ 5. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Циљ 1. Координација хитних служби на ЛМ СН и спречавање настанка секундарних саобраћајних незгода

Активност: ТРЕНИНЗИ И ВЕЖБЕ У ЦИЉУ УНАПРЕЂЕЊА КООРДИНИСАНОГ ДЕЛОВАЊА ХИТНИХ СЛУЖБИ НА МЕСТУ САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ (СХМП, САОБ. ПОЛ., ВАТРОГАСНА ЈЕДИНИЦА)

Временска линија	2019	2020	2021 - 2024
Период за реализацију			
Носилац активности	Служба хитне медицинске помоћи (СХМП) општине Лапово		
Сарадња	Саобраћајна полиција, Ватрогасна јединица, Медији		
Индикатори успешности	Спровођење заједничке вежбе свих хитних служби на територији општине Лапово		
Извор финансирања	Локална самоуправа (новчане казне за саоб. прекршаје), буџет општине, донација и сл.		
Износ	100.000,00		

Циљ 3. Скраћење времена од поласка екипе (екипа) хитне службе до доласка на лице места саобраћајне незгоде

Активност: ОБУКА ВОЗАЧА ВОЗИЛА ХИТНИХ СЛУЖБИ ЗА ПОСТУПАЊЕ У СКЛАДУ СА ПРОЦЕДУРАМА КОЈЕ ЋЕ ПРОПИСАТИ ДРЖАВА

