
Na osnovu člana 38. stav 1. Zakona o planskom sistemu Republike Srbije („Službeni glasnik RS”, broj 30/18),

Vlada usvaja

STRATEGIJU BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA REPUBLIKE SRBIJE ZA PERIOD OD 2023 DO 2030. GODINE SA AKCIONIM PLANOM ZA 2023. DO 2025. GODINE

1. UVOD

U saobraćajnim nezgodama godišnje u svetu pogine približno 1,35 miliona ljudi a bude povređeno više od 50 miliona ljudi. U saobraćajnim nezgodama najčešće stradaju mladi ljudi, a posebno u zemljama u kojim ulaganje u bezbednost saobraćaja nije prepoznato kao društvena dobit već kao trošak. Imajući u vidu ogromne ljudske i ekonomske gubitke Ujedinjene nacije i Evropska unija su u proteklih 15 godina preduzele niz strateških aktivnosti usmerenih ka smanjenju broja saobraćajnih nezgoda. Ujedinjene nacije su donele Rezoluciju kojom se period do 2030. godine proglašava Drugom decenijom akcije za bezbednost saobraćaja, a Svetska zdravstvena organizacija je pripremila Globalni plan Druge decenije akcije za bezbednost saobraćaja.

Prema brojnim analizama, Evropa je najbezbedniji kontinent u saobraćaju na svetu. Na tragu toga, Evropska unija (u daljem tekstu EU) je stvorila pretpostavke za primenu Okvirne politike bezbednosti saobraćaja do 2030. godine. Kroz sve međunarodne i evropske strateške dokumente provlači se isti globalni cilj, a to je da se **smanji broj poginulih i teško povređenih lica za 50% do 2030. godine.**

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

Uvažavajući globalne pravce i uspešne prakse u bezbednosti saobraćaja kroz pripremu i usvajanje Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima (u daljem tekstu ZoBS), 2009. godine, nastupila je **četvrta etapa u upravljanju sistemom bezbednosti saobraćaja** u Republici Srbiji, koja još uvek traje. Ovu etapu karakteriše uspostavljen stabilan opadajući trend broja poginulih u saobraćajnim nezgodama, dok trend povređenih lica ima značajne oscilacije. U toku 2019. godine, 534 osobe su izgubile život, dok su 3.322 osobe teško povređene u saobraćajnim nezgodama na putevima Republike Srbije. Ovi pokazatelji su četiri puta manji u odnosu na 1990. godinu, i dvostruko manji u odnosu na 2000. godinu.

Osnivanjem Agencije za bezbednost saobraćaja (u daljem tekstu Agencija) stvoreni su uslovi za objedinjenu analizu, praćenje i unapređivanje sistema bezbednosti saobraćaja i uspostavljanje i razvoj jedinstvene baze podataka o bezbednosti saobraćaja shodno primeni principa „**sve na jednom mestu**”. Agencija je sistem integrator i centralno čvorište koji u realizaciji zakonom

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

utvrđenih nadležnosti povezuje širok krug institucija počev od resornih ministarstava Vlade za unutrašnje poslove, saobraćaj, pravdu, zdravlje, prosvetu, rad, trgovinu, svih jedinica lokalne samouprave u Republici Srbiji, naučno- obrazovnih ustanova, nevladinog

sektora i brojnih drugih. Tokom prve decenije njenog postojanja uspostavljen je princip finansijski samoodržive institucije koja sredstva za rad obezbeđuje iz cene koje plaćaju korisnici usluga. **Visoka prepoznatljivost Agencije kao jedne od najefikasnijih institucija u javnom sektoru potvrđuje se širokim setom najrazličitijih usluga prema korisnicima čiji broj premašuje 550 hiljada na godišnjem nivou.**

Napuštajući stav da su saobraćajne nezgode nužna posledica drumskog saobraćaja, i prihvatajući stav da se saobraćajne nezgode mogu sprečiti, **Republika Srbija svrstala se u red država koje ne prihvataju da ljudi stradaju na njenim putevima i odlučno se bore za očuvanje života u saobraćaju.**

**Не прихватамо страдање
људи на путевима**

Nekada stihijsko delovanje prešlo je u sistemsko upravljanje bezbednošću saobraćaja. Javno mnjenje i donosioci odluka u Republici Srbiji danas prepoznaju problem stradanja u saobraćajnim nezgodama kao važnu društvenu i državnu temu.

Gledano u vremenu, saobraćaj u Republici Srbiji je sve bezbedniji. Gledano u prostoru, Republika Srbija je, prema javnom riziku stradanja u saobraćaju, još uvek među najmanje bezbednim državama Evrope.

Težeći da se definišu strateški pravci delovanja u bezbednosti saobraćaja do 2030. godine, Agencija je formirala **Radnu grupu za izradu Nacrta strategije bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period od 2023. do 2030. godine** (u daljem tekstu Nacrt Strategije), koja uključuje predstavnike 32 subjekta bezbednosti saobraćaja na državnom i lokalnom nivou: Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije (Uprava saobraćajne policije-Direkcija policije, Sektor za vanredne situacije), Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Republike Srbije (Sektor za drumski transport, puteve i bezbednost saobraćaja, Sektor za železnice i intermodalni transport), Ministarstvo zdravlja Republike Srbije, Ministarstvo trgovine, turizma i telekomunikacija Republike Srbije, Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede Republike Srbije, Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije, Ministarstvo za rad, zapošljavanje, boračka i socijalna pitanja Republike Srbije, Ministarstvo odbrane Republike Srbije, Ministarstvo kulture i informisanja Republike Srbije, Ministarstvo državne uprave i lokalne samouprave Republike Srbije, Ministarstvo omladine i sporta Republike Srbije, JP „Putevi Srbije”, Koridori Srbije d.o.o., Zavod za unapređivanje obrazovanja i vaspitanja, Zavod za vrednovanje kvaliteta obrazovanja i vaspitanja, Institut za javno zdravlje Srbije „Dr Milan Jovanović Batut”, Republički fond za zdravstveno osiguranje, Saobraćajni fakultet – Univerzitet u Beogradu, Mašinski fakultet – Univerzitet u Beogradu, Fakultet tehničkih nauka - Univerzitet u Novom Sadu, Poljoprivredni fakultet - Univerzitet u Novom Sadu, Prekršajni sud u Beogradu, Prekršajni apelacioni sud, Udruženje osiguravača Republike Srbije, Zavod za hitnu medicinsku pomoć Novi Sad, JP Putevi Beograda, Zavod za urgentnu medicinu Niš, Gradski zavod za hitnu medicinsku pomoć Grad – Beograd, AMSS - Centar za motorna vozila, Savet za bezbednost saobraćaja - Grad Kraljevo i DEKRA. Tokom izrade teksta Nacrta strategije, Radna grupa je održala **deset velikih sastanaka Radne grupe, 20 sastanaka podgrupa, 26 sastanaka šefova podgrupa i veliki broj pojedinačnih sastanaka Agencije i zainteresovanih strana** na kojima je, zajedno sa udruženjima građana i drugim zainteresovanim stranama, sprovedena analiza situacije sa analizom problema i razvijeni ciljevi, pokazatelji, aktivnosti i troškovi za ostvarenje pet posebnih ciljeva ove strategije

U skladu sa članom 45. stav 1. Zakona o Vladi (Službeni glasnik RS br. 55/05, 71/05- ispravka, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 - US, 72/12, 7/14 - US, 44/14 i 30/18), Zakonom o

planskom sistemu Republike Srbije (Službeni glasnik RS, br. 30/18), članom 11. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima (Službeni glasnik RS br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - US, 55/14, 96/15 - dr. zakon, 9/16 - US, 24/18, 41/18, 41/18 - dr. zakon, 87/18, 23/19, 128/20 - dr. zakon), Uredbe o metodologiji upravljanja javnim politikama, analizi efekata javnih politika i propisa i sadržaju pojedinačnih dokumenata javnih politika (Službeni glasnik RS, br. 8/19), **Telo za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja predlaže Vladi Republike Srbije da donese Strategiju bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period od 2023. do 2030. godine (u daljem tekstu Strategija).**

Strategija prati svetske pravce, prepoznaje i oslanja se na svetske uspešne prakse u oblasti bezbednosti saobraćaja, posebno: Globalne ciljeve održivog razvoja, Globalne ciljeve bezbednosti saobraćaja, Rezolucije UN o globalnom unapređenju bezbednosti saobraćaja zaključno sa Rezolucijom od 2. septembra 2020. godine kojom se period od 2021. do 2030. godine proglašava Drugom decenijom akcije za bezbednost saobraćaja, Stokholmsku deklaraciju, Globalni plan druge decenije akcije za bezbednost saobraćaja, Okvirnu politiku bezbednosti saobraćaja EU za period 2021. do 2030. godine kao i Akcioni plan bezbednosti saobraćaja Zapadnog Balkana.

2. ŠTA SMO URADILI DO SADA?

Sa ciljem delotvornog upravljanja bezbednošću saobraćaja, zasnovanog na nauci i podacima, Vlada Republike Srbije usvojila je **Prvu nacionalnu strategiju bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period 2015. do 2020. godina**. U prvoj strategiji bili su definisani sledeći, vrlo izazovni ciljevi i to: 1) da u saobraćaju nema poginule dece od 2020. godine; 2) da se prepolove: godišnji broj poginulih, broj teško povređene dece, broj teško povređenih lica u 2020. godini i 3) da se prepolove ukupni, godišnji društveno - ekonomski troškovi saobraćajnih nezgoda u 2020. godini, u odnosu na 2011. godinu. Procenjeno je bilo da će realizacijom mera iz prve nacionalne strategije biti spasen 2.121 život, odnosno smanjen broj za 9.528 teško povređenih lica i time **ostvarena ukupna ušteda od najmanje 926,6 miliona evra**.

Prva nacionalna strategija doprinela je uspostavljanju sistema upravljanja bezbednošću saobraćaja i delimičnom ostvarenju ciljeva. Na tragu toga, reformisana je struktura Tela za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja Vlade Republike Srbije, Agencija delimično je ojačana u institucionalnom smislu, broj gradskih – opštinskih Tela za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja

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

dostigao je 140¹. Uspostavljena je savremena Integrirana baza podataka o saobraćajnim nezgodama i drugim obeležjima važnim za bezbednost saobraćaja na nacionalnom nivou, kao i određen broj lokalnih baza podataka od značaja za bezbednost saobraćaja (60) kroz projekat koji je finansirala EU. Uspostavljeno je redovno stručno usavršavanje kadrova u oblasti osposobljavanja kandidata za vozače, profesionalnih vozača, revizora i proveravača bezbednosti puteva, predavača u auto-školama, predavača za nesavesne vozače, osposobljavanje i usavršavanje nadzornih organa i sudija prekršajnih sudova u oblasti tahografa, izvršeno je nekoliko značajnih izmena propisa značajnih za bezbednost saobraćaja i naučnih istraživanja u oblasti bezbednosti saobraćaja, započeto je sistematsko sprovođenje savremenih alata unapređenja bezbednosti putne infrastrukture. Izvršeno je značajno opremanje saobraćajne policije vozilima i opremom.

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

3. ŠTA NISMO URADILI DO SADA?

Uočeni su **nedostaci u realizaciji prve nacionalne strategije** kao što su: nedosledno sprovođenje finansiranja bezbednosti saobraćaja, slaba organizacija i upravljanje bezbednošću saobraćaja, nedovoljna svest donosioca odluka o ulaganju u bezbednost saobraćaja, sistemski nedostatak održivog planiranja izgradnje i jačanja kapaciteta subjekata u oblasti bezbednosti saobraćaja, nedovoljna posvećenost pojedinaca i pojedinih subjekata, nedovoljna međunarodna saradnja i primena uspešnih praksi, izostanak redovnih stručnih analiza i izveštavanja o bezbednosti saobraćaja, nespремnost da se redovno prati sprovođenje mera i aktivnosti i da se sagledava dostizanje zacrtanih ciljeva, slaba komunikacija, koordinacija i kooperacija važnih subjekata itd.

Nisu dostignuti zacrtani ciljevi u pogledu indikatora performansi sistema bezbednosti saobraćaja, niti ciljevi u pogledu smanjivanja broja poginulih i povređenih lica u saobraćajnim nezgodama (Dijagram 3.1.).



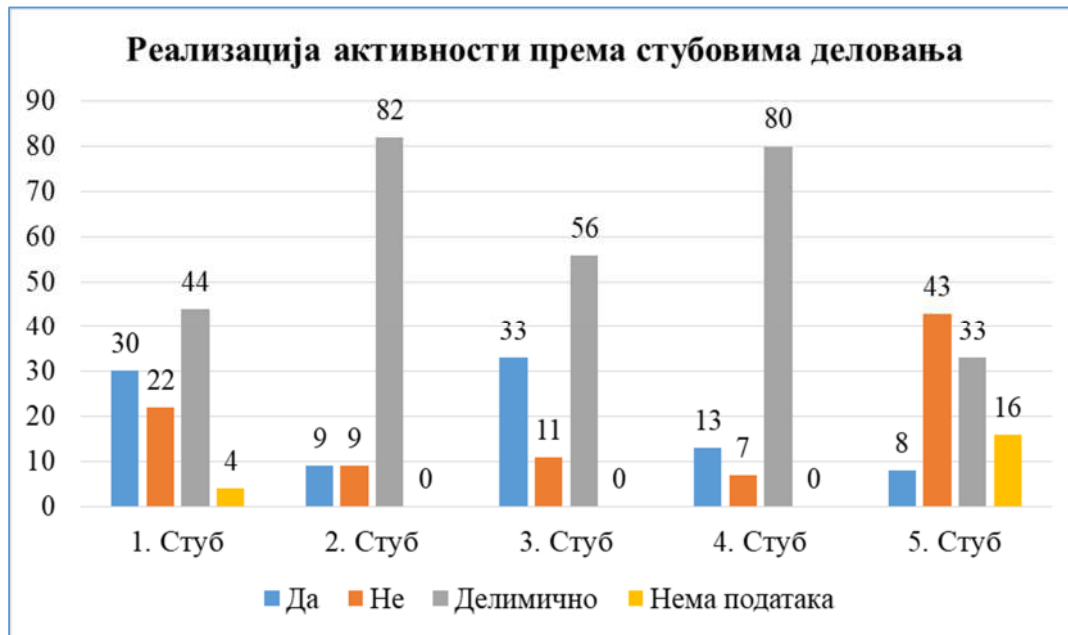
Dijagram 3.1. Broj poginulih u periodu od 2016. do 2020. godine, u odnosu na ciljeve prethodne Strategije bezbednosti saobraćaja

Pošto nisu dostignuti ciljevi prve nacionalne strategije, u saobraćajnim nezgodama he nastradalo znatno više ljudi. Naime, u periodu od 2016. do 2020. godine, bilo je za **730 poginulih lica (od kojih 66 poginule dece) i 5.122 teško povređenih lica više nego što je prognozirano prethodnom strategijom.** Jedan od ključnih nedostataka u realizaciji prve nacionalne strategije sadržan je u nedostatku posebnog Zakona kojim bi se definisala i dodatno osnažila funkcija Agencije, kao vodeće institucije u oblasti bezbednosti saobraćaja.

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

Akcionim planom za sprovođenje prve nacionalne strategije, bilo je predviđeno **ukupno 95 aktivnosti za pet oblasti delovanja.** Analizom realizovanih aktivnosti utvrđeno je da je najveći procenat realizovanih aktivnosti bio u okviru *Stuba 1. Upravljanje bezbednošću saobraćaja* i *Stuba 3. Bezbednija vozila*, gde je u potpunosti realizovana trećina aktivnosti. Najmanji procenat aktivnosti je realizovan u okviru *Stuba 5. Delovanje nakon saobraćajne*

nezgode, gde skoro polovina aktivnosti (43%) uopšte nije realizovana, a za 16% aktivnosti nisu dobijeni podaci. Preko 90% aktivnosti je delimično ili potpuno realizovano u okviru Stuba 2. Bezbedniji putevi i Stuba 4. Bezbedniji učesnici u saobraćaju (Dijagram 3.2.).



Dijagram 3.2. Raspodela aktivnosti prema stubovima delovanja, izraženo u procentima

Stepen dostizanja zacrtanih ciljeva analiziran je u pogledu indikatora bezbednosti saobraćaja i posledica saobraćajnih nezgoda. **Nisu dostignuti zacrtani ciljevi u pogledu indikatora performansi sistema bezbednosti saobraćaja.** Najlošije vrednosti indikatora su:

- procenat upotrebe sigurnosnog pojasa na zadnjem sedištu (samo 19,1%, umesto 85%),
- procenat vozača putničkih automobila pod dejstvom alkohola (0,68%, umesto 0,10%),
- procenat prekoračenja brzine (51,1%, umesto 19,0%) i
- procenat upotrebe sistema zaštite za decu (samo 48,7%, umesto 96,0%).

4. POSTOJEĆE STANJE

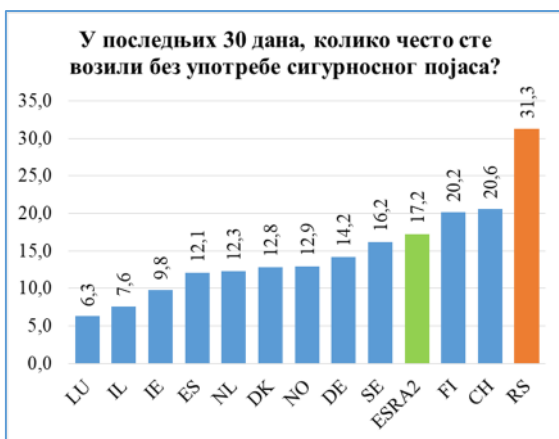
Generalno, praćenje stanja bezbednosti saobraćaja možemo podeliti u četiri segmenta i to: 1) stavovi učesnika u saobraćaju; 2) indikatori bezbednosti saobraćaja; 3) saobraćajne nezgode i posledice i 4) ukupni društveno- ekonomski troškovi saobraćajnih nezgoda. Tradicionalni pristup podrazumeva praćenje stanja samo na osnovu saobraćajnih nezgoda i njihovih posledica, dok savremeni pristup podrazumeva praćenje stanja, pre svega, na osnovu indikatora bezbednosti saobraćaja, kao i stavova učesnika u saobraćaju o pojedinim faktorima rizika koji doprinose nastanku saobraćajnih nezgoda.

4.1. STAVOVI UČESNIKA U SAOBRAĆAJU

Najzahtevniji segment praćenja stanja bezbednosti saobraćaju su stavovi učesnika u saobraćaju. Stavovi imaju ogroman uticaj na ponašanje učesnika u saobraćaju. To je glavni razlog praćenja stavova sa ciljem otkrivanja doprinosa

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

људskih faktora u nastanku saobraćajnih nezgoda. Na dijagramu 4.1. prikazani su rezultati uporedne analize odabranih stavova učesnika u saobraćaju u Republici Srbiji sa stavovima učesnika u saobraćaju u deset najbezbednijih zemalja Evrope (ESRA2 istraživanje). Uporedna analiza je obuhvatila odabrane samoprijavljene stavove koji se odnose na upotrebu sigurnosnog pojasa (vozač i putnik na zadnjem sedištu), upotrebu kacige za motocikliste, vožnju iznad ograničenja brzine u naselju, vožnje u alkoholisanom stanju kao i upotrebe mobilnog telefona tokom vožnje.



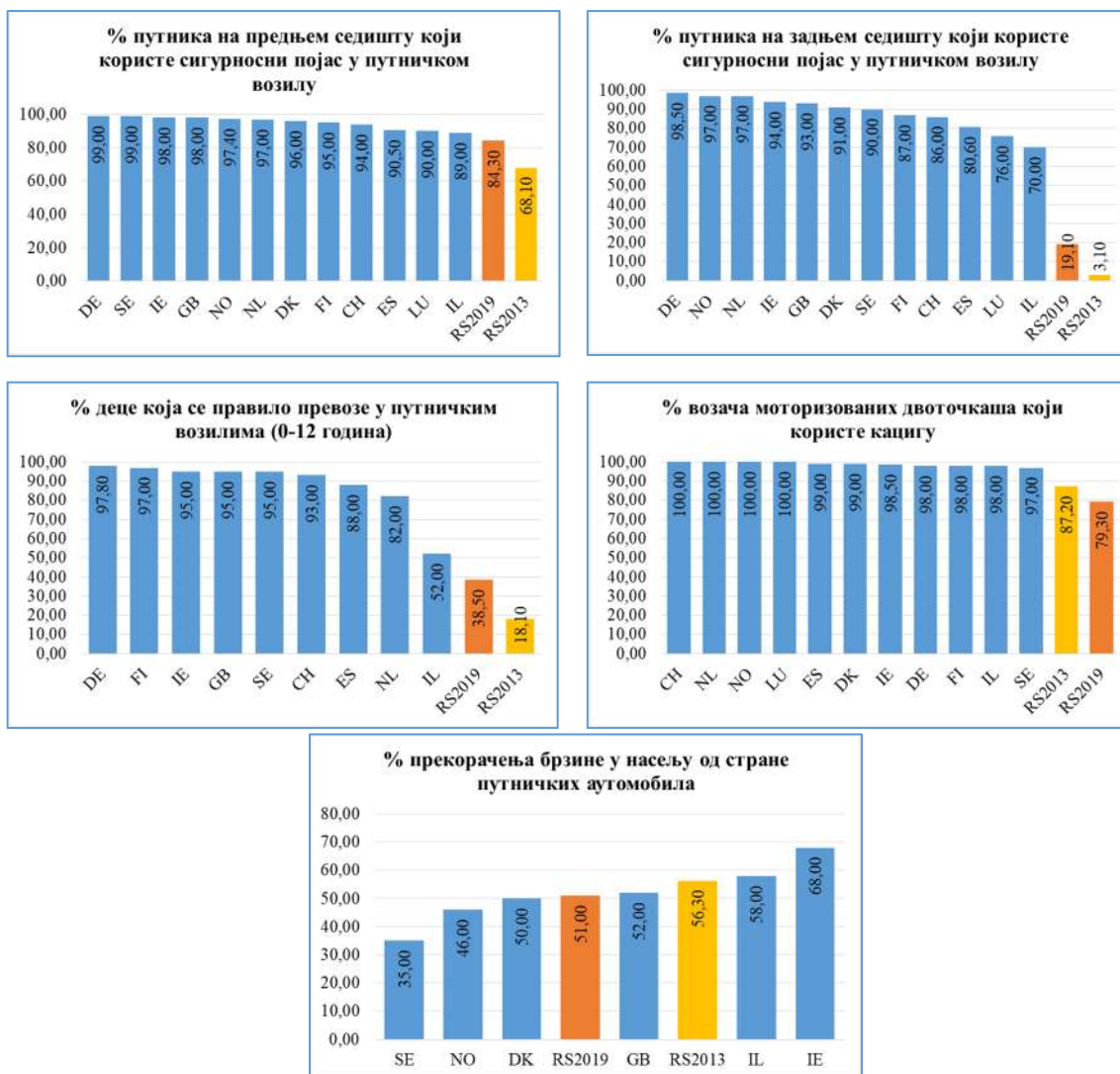


Dijagram 4.1. Uporedna analiza odabranih stavova i samoprijavljeno ponašanje učesnika u saobraćaju

Rezultati pokazuju da učesnici u saobraćaju u Republici Srbiji imaju negativno izgrađene stavove prema upotrebi sigurnosnog pojasa u svojstvu vozača, odnosno putnika na zadnjem sedištu, upotrebi mobilnog telefona tokom vožnje i upotrebi zaštitne kacige za motocikliste/mopediste. Učesnici u saobraćaju na putevima Republike Srbije imaju delimično izgrađene pozitivne stavove prema vožnji iznad ograničenja brzine u naselju i vožnji pod dejstvom alkohola (vrednost stavova je u nivou proseka deset najbezbednijih zemalja Evrope).

4.2. INDIKATORI BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Praćenje indikatora bezbednosti saobraćaja je prepoznato u EU kao pristup koji ima najviše potencijala za unapređenje bezbednosti saobraćaja. Rezultati uporedne analize stvarnog (opaženog) ponašanja učesnika u saobraćaju na putevima Republike Srbije i ponašanja učesnika u saobraćaju na putevima deset najbezbednijih zemalja Evrope prema vrednosti javnog rizika smrti u saobraćaju prikazani su na dijagramu 4.2.



Dijagram 4.2. Uporedna analiza odabranih indikatora bezbednosti saobraćaja

Rezultati pokazuju da se učesnici u saobraćaju na putevima Republike Srbije ponašaju nebezbedno kada je u pitanju upotreba sigurnosnog pojasa na prednjem sedištu, upotreba sigurnosnog pojasa na zadnjim sedištim (svega 19,1% u 2019. godini), kao i upotreba auto-sedišta za decu, starosti do 12 godina, u odnosu na učesnike u saobraćaju na putevima odabranih zemalja Evrope. Nešto povoljnije je stanje kada je u pitanju indikator „procenat prekoračenja brzine u naselju od strane putničkih automobila”. Naime, veći procenat prekoračenja je u Velikoj Britaniji (52%), Izraelu (58%) i Irskoj (68%).

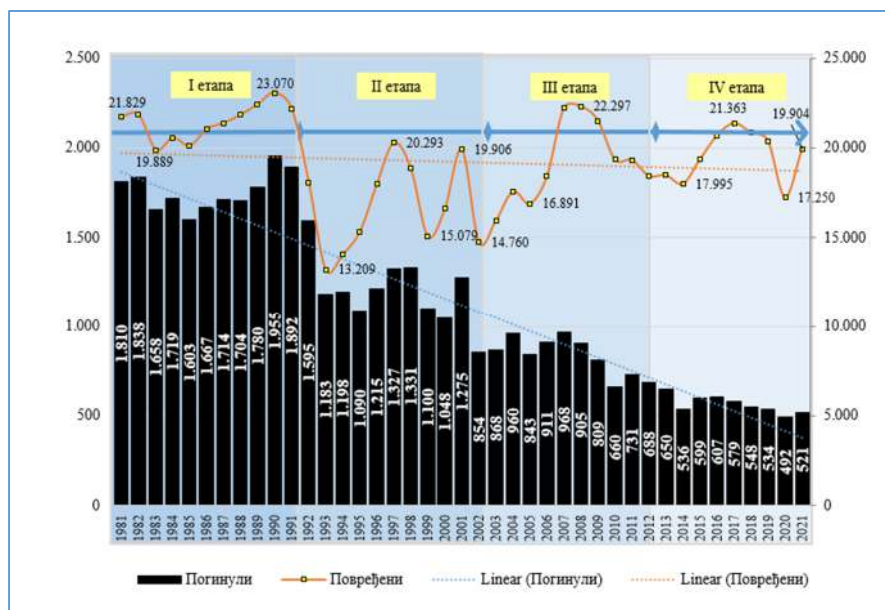
Употреба сигурносног појаса, посебно на задњим седиштима, као и употреба ауто-седишта за децу је на неприхватљивом нивоу

4.3. SAOBRAĆAJNE NEZGODE I POSLEDICE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

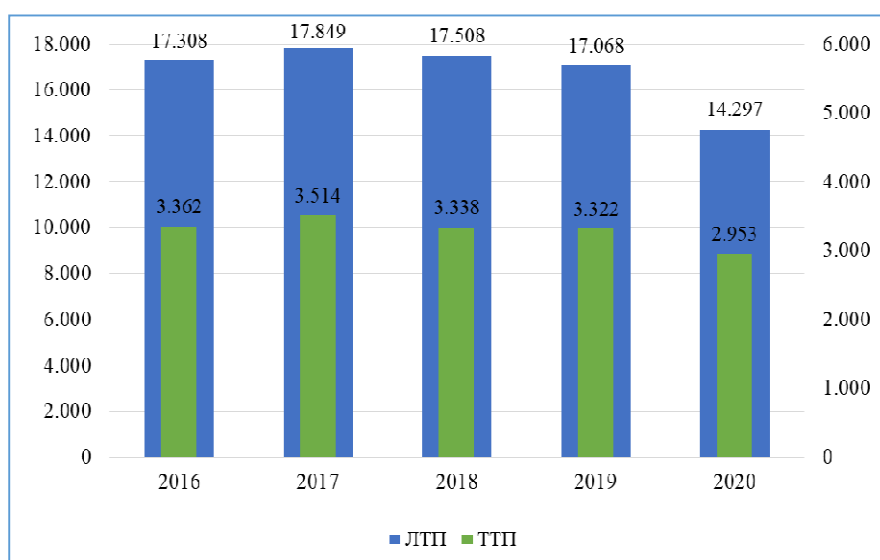
Broj poginulih u 2020. godini nije prepolovljen što je bio cilj prve nacionalne strategije, već je manji za jednu trećinu u odnosu na 2011. godine. U periodu od 2016. do 2020. godine, bilo je za 730 poginulih lica (od kojih 66 dece) i 5.122 teško povređenih lica više nego što bi bilo da su dostignuti ciljevi Strategije. Međutim, na osnovu ovih podataka, može se zaključiti sledeće:

- primenom novog ZoBS koji je usvojen 2009. godine, uspostavljen je stabilan opadajući trend broja poginulih u saobraćajnim nezgodama, koji je zadržan do 2020. godine i
- broj povređenih lica ima vrlo velike oscilacije i još uvek nije uspostavljen stabilan trend smanjivanja.

Opisane promene u broju nastradalih u saobraćaju mogu se tumačiti: stabilizacijom ukupnih društveno-ekonomskih prilika u Republici Srbiji, osnaživanjem zaštitnog sistema u bezbednosti saobraćaja i usmeravanjem mera ka smanjivanju broja poginulih, ali i promenama u načinu evidentiranja težine povreda u saobraćajnim nezgodama (Dijagram 4.3. i 4.4.).



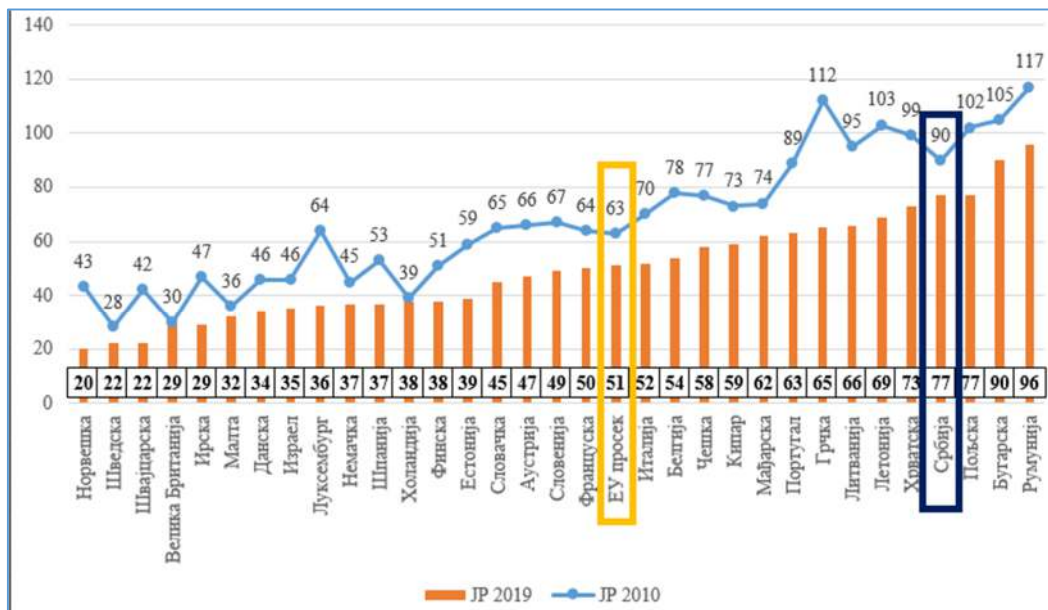
Dijagram 4.3. Broj poginulih i povređenih u periodu od 1981. do 2021. godine (Agencija za bezbednost saobraćaja, 2022)



Dijagram 4.4. Broj teško (TTP) i lako povređenih lica (LTP) u Republici Srbiji, period od 2016. do 2020. godine

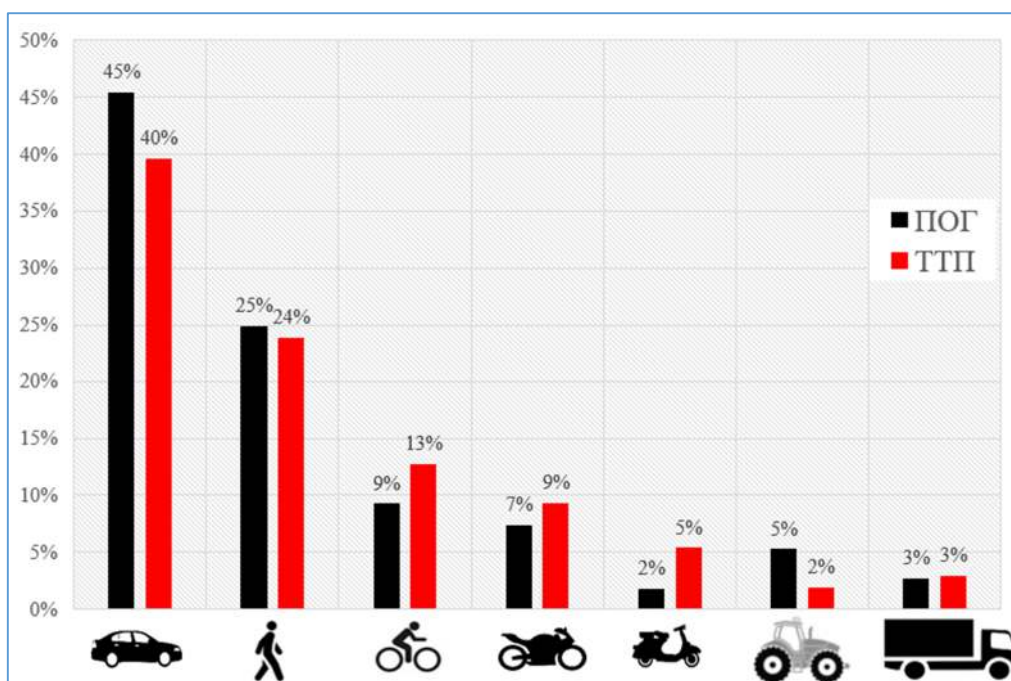
Javni rizik smrti u saobraćaju u Republici Srbiji smanjio se sa 90 poginulih/milion stanovnika u 2010. godini, na 77 poginulih lica/milion stanovnika u 2019. godini.

Međutim, ovo je znatno više od javnog rizika smrti u saobraćaju u EU (51 poginulo lice/milion stanovnika, u 2019. godini), kao i od najuspešnijih zemalja Evrope (Dijagram 4.5.).

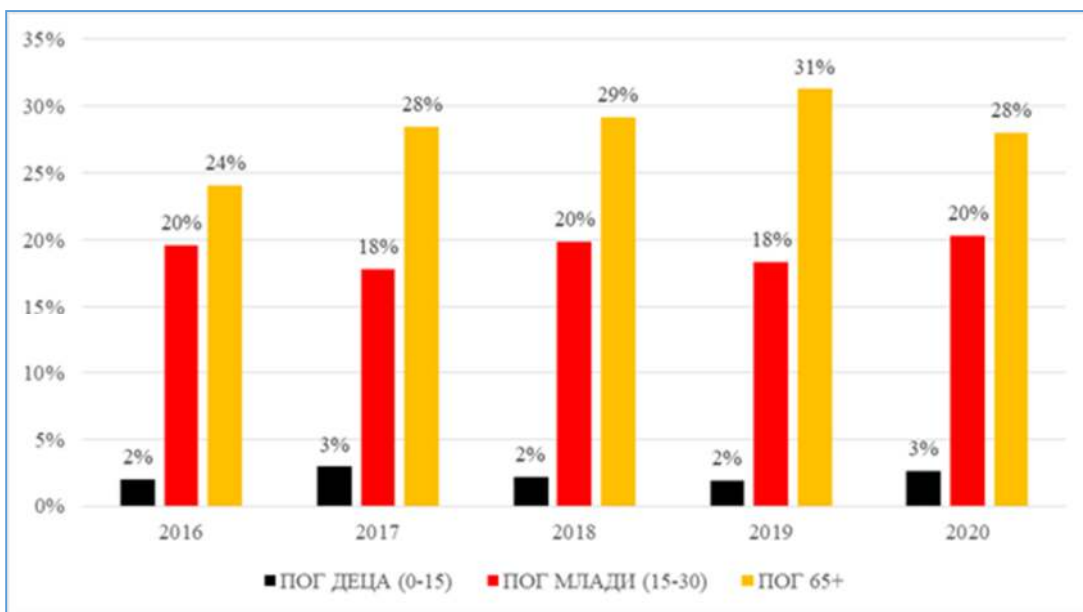


Dijagram 4.5. Javni rizik smrti u saobraćaju, u Republici Srbiji i drugim državama Evrope, u 2019, u odnosu na 2010. godinu.

Najviše su ginuli i teško povređeni vozači i putnici u putničkim automobilima, a zatim pešaci, biciklisti i motociklisti (Dijagram 4.6.). Na dijagramu 4.7. prikazan je procenat poginule dece, poginulih mladih (15-30) i poginulih starih lica (65+) za period od 2016. do 2020. godine, u ukupnom broju poginulih.



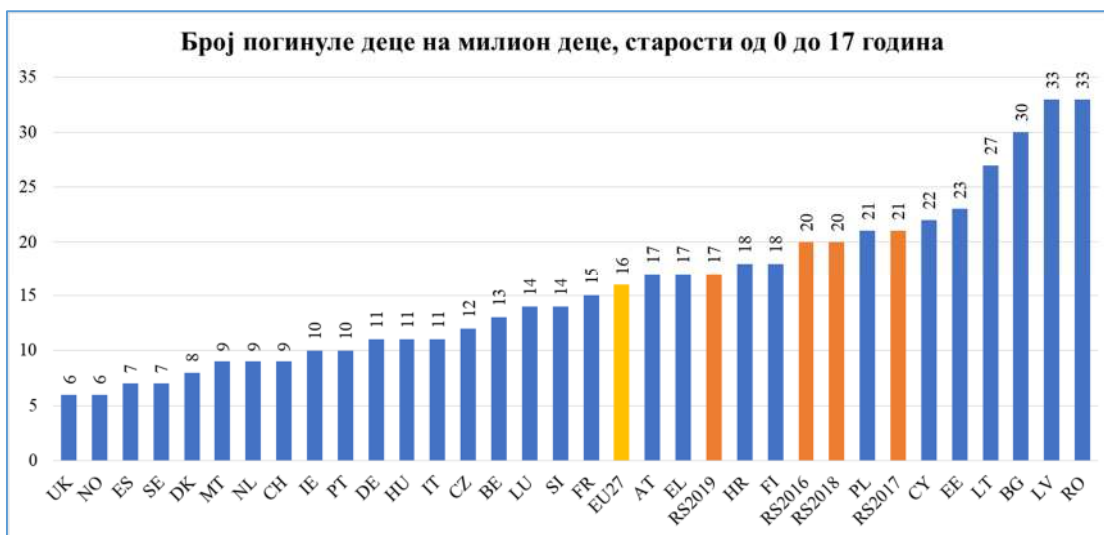
Dijagram 4.6. Procenat poginulih i teško povređenih lica, u odnosu na kategoriju učešća u Republici Srbiji, period od 2016. do 2020. godine



Dijagram 4.7. Procenat poginulih lica, u odnosu na starosnu kategoriju u Republici Srbiji, period od 2016. do 2020. godine

Najvažniji cilj prve nacionalne strategije, da nema poginule dece u saobraćaju od 2020. godine nije u potpunosti ostvaren. U proseku je poginulo 14 dece na putevima Republike Srbije, što je smanjenje za 35% u odnosu na 2011. godinu.

Javni rizik smrti dece (broj poginule dece na milion dece starosti do 17 godina) u Republici Srbiji u periodu od 2016. do 2019. godini (Dijagram 4.8.) u proseku iznosi 19,5; dok je EU prosek 16. Javni rizik smrti dece u Republici Srbiji u periodu od 2016. do 2018. godine kretao se od 20 i više poginule dece.



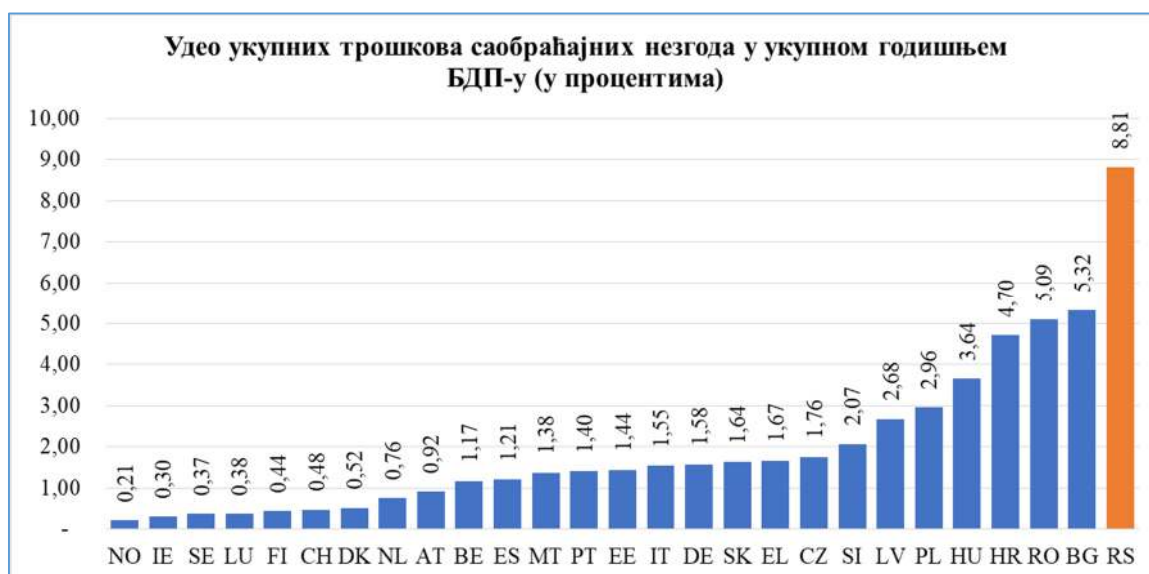
Dijagram 4.8. Broj poginule dece na milion dece (javni rizik), starosti od 0 do 17 godina

4.4. UKUPNE DRUŠTVENO-EKONOMSKE POSLEDICE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Ukupni godišnji društveno-ekonomski troškovi saobraćajnih nezgoda u 2020. godini, nisu prepolovljeni u odnosu na 2011. godinu, što je bilo definisano kao opšti cilj prve nacionalne strategije.

U nedostatku zvanične nacionalne metodologije, za proračun troškova saobraćajnih nezgoda u Republici Srbiji u 2019. godini, korišćena je metodologija Evropske komisije za procenu ukupnih društveno-ekonomskih posledica saobraćajnih nezgoda. Prema ovoj metodologiji, trošak jedne saobraćajne nezgode sa poginulim licem iznosi 3.273.909 evra, trošak jedne saobraćajne nezgode sa teško povređenim licem iznosi 498.591 evra, dok trošak jedne saobraćajne nezgode sa lakše povređenim licem iznosi 38.514 evra. Ukupni društveno-ekonomski troškovi saobraćajnih nezgoda u Republici Srbiji u 2019. godini iznosili su 4.061.943.660 evra (**4,1 milijarde evra**). Uzimajući u obzir da je ukupni bruto domaći proizvod (BDP) Republike Srbije za 2019. godinu iznosio 46,1 milijardi evra², dolazi se do zaključka da je udeo troškova saobraćajnih nezgoda u ukupnom BDP-u Republike Srbije 8,8%. Poredeći Republiku Srbiju sa ostalim zemljama Evrope (Dijagram 4.9.), zaključuje se da Republika Srbija ima najveći udeo ukupnih troškova saobraćajnih nezgoda u ukupnom BDP-u.

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



Dijagram 4.9. Udeo ukupnih troškova saobraćajnih nezgoda u ukupnom bruto domaćem proizvodu, u procentima

Koristeći ovu metodologiju, Republika Srbija je, zbog saobraćajnih nezgoda, u petogodišnjem periodu, izgubila ukupno 20,5 milijardi evra, odnosno u proseku oko 4,1 milijardu evra godišnje, što pokazuje da nisu dostignuti ciljevi iz prve nacionalne strategije.

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

4.5. KLJUČNI PROBLEMI BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

4.5.1. Sistem upravljanja bezbednošću saobraćaja

Stanje sistema bezbednosti saobraćaja može se objasniti ukoliko se razume: strateški okvir, pravni okvir, institucionalni okvir, finansiranje bezbednosti saobraćaja i komunikacija, koordinacija i kooperacija u oblasti bezbednosti saobraćaja.

Strateški okvir

U prethodnom periodu prepoznati su i usvojeni značajni strateški dokumenti bezbednosti saobraćaja na globalnom, regionalnom (EU) i nacionalnom nivou, koji su navedeni u uvodnom delu strategije. ZoBS predviđa obavezu svih jedinica lokalnih samouprava (u daljem tekstu JLS) da pripreme, usvoje i sprovedu strateška dokumente u skladu sa strategijom. Svega 20% JLS je doneo lokalne strateške dokumente (strategije i akcione planove), a najveći broj JLS očekuje usvajanje strategije. Međutim, nije sistematski praćena primena ovih dokumenata, niti je jasno prepoznata odgovorna institucija koja bi pratila usvajanje strateških dokumenata na međunarodnom nivou, usaglašavanje nacionalnih i lokalnih dokumenata i redovno, stručno analizirala postignute rezultate i izveštavala javnost.

Pravni okvir

Sistem bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji uređen je Ustavom, priznatim međunarodnim dokumentima, zakonima i podzakonskim aktima. Najvažniji zakoni koji uređuju bezbednost drumskog saobraćaja su Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (ZoBS) 2009, Zakon o putevima (ZoPut) 2018, Zakon o prekršajima (ZoPrek) 2014, Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju (ZoOOS) 2009, Zakon o budžetskom sistemu (ZoBdžS) 2009, Zakon o planiranju i izgradnji (ZoPiI) 2009, Zakon o zdravstvenoj zaštiti (ZoZZ) 2019, Krivični zakonik 2014, Zakon o železnici (ZoŽ) 2018, Zakon o smanjenju rizika od katastrofa i upravljanju vanrednim situacijama (ZoKUVS) 2018, Zakon o radnom vremenu posade vozila u drumskom prevozu i tahografima (ZRVDT) 2015 i drugi relevantni zakoni za bezbednost saobraćaja.

ZoBS je definisao najvažnije instrumente upravljanja bezbednošću saobraćaja, uključujući: praćenje stanja, izveštavanje, nadzor, finansiranje, strateško upravljanje, pravila saobraćaja, sankcije itd. Međutim, neki važni instrumenti bezbednosti saobraćaja koji su propisani u ZoBS, nisu dosledno i u potpunosti primenjeni, kao npr. strateško upravljanje i redovno izveštavanje o bezbednosti saobraćaja, finansiranje bezbednosti saobraćaja, rad tela za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja, sistem saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja, savremeni alati unapređenja bezbednosti putne infrastrukture itd.

Pojedini nedostaci i problemi u (ne) primeni ZoBS, koji su naknadno uočeni ili su naknadno nastali, nisu blagovremeno otklanjani tj. regulisani izmenama i dopunama ZoBS. Naime, podzakonski akti koji treba bliže da urede primenu ZoBS neretko su usvajani sa značajnim kašnjenjem u odnosu na propisani rok, zbog čega je primena zakonskih odredbi bila nemoguća. Pojedine značajne odredbe nisu sprovedene, a pojedine odredbe su promenjene ili dopunjene bez sprovedenih naučnih istraživanja ili mimo stavova struke (izmena visine kazne, promene ograničenja brzine, ograničenja za vozače početnike itd.). Posebno se izdvajaju izmene i dopune Zakona o budžetskom sistemu (ZoBdžS) i ZoPiI. Dakle, izmene i dopune ZoBdžS su stvorile zabunu u primeni ZoBS, u pogledu korišćenja namenskih sredstava za bezbednost saobraćaja, dok izmene i dopune ZoPiI nisu predvidele savremene alate unapređenja bezbednosti putne infrastrukture, što otežava i ne doprinosi primeni važnih odredbi ZoPut.

Posmatrajući odredbe ZoBS koje se odnose na učesnike u saobraćaju, uočavaju se nedostaci u pogledu upotrebe vozila, odnosno prevoznih sredstava mikromobilnosti, obavezne upotrebe zaštitnih kaciga za sve dvotočkaše, smanjenja starosnih granica za (mlade) profesionalne vozače, uvođenja intermedijarnih mera za vozače kojima se izriču kazneni poeni, unapređenja mera za vozače kojima je oduzeta vozačka dozvola kao i posebnih uslova za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti za upravljanje motornim vozilom vozača kojima je oduzeta vozačka dozvola sa posebnim osvrtom na grupu psiholoških, psihijatrijskih i neuroloških oboljenja koja između ostalog uključuje izrazite poremećaje strukture ličnosti, alkoholizam i toksikomaniju.

Neusklađenost propisa iz oblasti bezbednosti drumskog saobraćaja i bezbednosti železničkog saobraćaja je otežavajući faktor za podelu nadležnosti između upravljača drumskih puteva i upravljača železničke infrastrukture, kao i usklađeno definisanje prioriteta, mera i aktivnosti koje treba preduzimati na prelazima puta preko pruge.

Finansijski okvir

ZoBS je propisano i finansiranje bezbednosti saobraćaja, i to: izvori sredstava, raspodela sredstava između države i jedinica lokalne samouprave, namena sredstava, način korišćenja i izveštavanja. Postojeći sistem

Систем финансирања безбедности саобраћаја није у потпуности успостављен

finansiranja bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji je od strane međunarodne zajednice i evropskih institucija ocenjen kao reprezentativan i jedan od najboljih na teritoriji Evrope. Međutim, odredbe ZoBS koje određuju način finansiranja bezbednosti saobraćaja ne primenjuju se u celosti. ZoBdžS ne prepoznaje način finansiranja sistema bezbednosti saobraćaja koji je utvrđen odredbama ZoBS zbog čega je finansiranje sistema dovedeno u realnu opasnost. Međutim, do danas ovaj sistem nije u potpunosti uspostavljen, već je čak i urušavan, a posebno posle izmena ZoBS i donošenja ZoBdžS. Zbog nedovoljne svesti donosioca odluka o značaju ulaganja u bezbednost saobraćaja, veći broj jedinica lokalne samouprave nije koristio namenska sredstva za unapređenje bezbednosti saobraćaja. Jedinice lokalne samouprave su, na nivou Republike Srbije, koristile samo 1/3 sredstava u skladu sa svojim programima bezbednosti saobraćaja, pri čemu, najčešće, nije vršen stručni izbor optimalnih mera koje će se finansirati, niti je ovo vršeno transparentno. Izmenom ZoBS propisano je davanje saglasnosti na lokalne programe bezbednosti saobraćaja, ali nisu predviđene sankcije, niti mehanizmi efikasne kontrole.

Na državnom nivou, deo sredstava od novčanih kazni za prekršaje u saobraćaju koji ide u državni budžet (70% ukupnih sredstava), ne koristi se za finansiranje mera i aktivnosti u bezbednosti saobraćaja. Međutim, nisu propisani drugi izvori finansiranja bezbednosti saobraćaja: novčane kazne od oportuniteta, sredstva prikupljena u postupku odlaganja krivičnog gonjenja, deo bruto premije obaveznog osiguranja vozila, deo akciza za gorivo, sistem projektnog finansiranja, itd.

U skladu sa važećim Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju (ZoOOS) predviđeno da je društvo za osiguranje dužno da 5% bruto premije osiguranja od autoodgovornosti uplaćuje na račun pravnog lica koje obezbeđuje i sprovodi obavezno zdravstveno osiguranje (Republički fond za zdravstvenjno osiguranje). Međutim, neophodno je preispitati i jačati mehanizme po kojima će osiguravajuća društva nadoknaditi krajnje troškove lečenja i rehabilitacije nastradalih u saobraćajnim nezgodama zdravstvenim ustanovama, odnosno Republički fond za zdravstveno osiguranje.

Institucionalni okvir

Osnove sistema bezbednosti saobraćaja definisane su ZoBS. Najvažniji subjekti su: nadležni državni organi, naučno-obrazovne ustanove, organi jedinica lokalne samouprave, privatni sektor, udruženja građana i drugi subjekti koji obavljaju delatnosti značajne za bezbednost saobraćaja.

Posebno je značajna uloga Tela za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja (u daljem tekstu TKPBS) na državnom nivou, zatim tela na nivou jedinica lokalne samouprave koji su odgovorni da pokreću i prate sve aktivnosti u bezbednosti saobraćaja i da obezbede punu horizontalnu i vertikalnu koordinaciju među subjektima bezbednosti saobraćaja.

Važni subjekti i pojedinci često nemaju potreban kapacitet, nisu motivisani, stručni, niti su dovoljno posvećeni sprovođenju mera i aktivnosti unapređenja bezbednosti saobraćaja za koje su odgovorni i nadležni. U velikom broju slučajeva, izostao je redovan, dobro organizovan i sistematičan rad na unapređenju bezbednosti saobraćaja.

Ovakvo stanje se može promeniti samo iskrenom, neprekidnom i javno iskazivanom političkom podrškom i odgovornošću, a posebno doslednom primenom propisa i podrškom prilikom donošenja, promocije i sprovođenja ove strategije.

Konkurencija, komunikacija, koordinacija i kooperacija (4K)

U konkurenciji sa drugim važnim društveno-ekonomskim pitanjima, bezbednost saobraćaja nije prepoznata kao nezaobilazan prioritet, u skladu sa njenim društvenim značajem. Postoji veliki prostor za unapređenje stalne i usaglašene komunikacije, koordinacije i kooperacije između najvažnijih subjekata na državnom i lokalnom nivou, kao i stalne komunikacije između stručne, političke i najšire javnosti.

4.5.2. Bezbedni putevi

Republika Srbija spada u države sa dobro razvijenom mrežom puteva, ukupne dužine preko 40.000 km. Za upravljanje bezbednošću na putevima zaduženi su upravljači državnih i upravljači opštinskih puteva i ulica. Za prolaske državnih puteva kroz naselja, koji čine oko 20% od ukupne dužine državnih puteva, nadležnosti su podeljene između upravljača puteva. S obzirom na dužinu postojeće mreže puteva i kontinuirano građenje saobraćajnica širom Republike Srbije, neophodan je najviši nivo bezbednosti saobraćaja, i to u svim fazama životnog veka puta.

Zakonom o putevima iz 2018. godine i pratećim pravilnicima iz 2019. godine prepoznati su i razrađeni alati za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture, čime su nacionalni propisi u najvećoj meri usaglašeni sa evropskim direktivama, 2008/96EC i 2019/1936EC. U

**Нередовна примена алата за
унапређење безбедности путне
инфраструктуре**

U narednom periodu potrebno je nastaviti dalje usaglašavanje nacionalnih sa propisima EU, sa posebnim fokusom na uvođenje novog alata koji se odnosi na sistemsko upravljanje bezbednošću saobraćaja na mreži puteva. Od 2021. godine započet je i proces licenciranja revizora i proveravača bezbednosti saobraćaja. Na taj način su se stvorili uslovi da se put posmatra, sa stanovišta u kojoj meri i kako utiče na bezbednost saobraćaja, i to u svim fazama životnog ciklusa puta, od planiranja trase puta, projektovanja, izgradnje i tokom eksploatacije puta. Kada se posmatra primena alata za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture, prisutan je problem neusaglašenosti svih pravnih akata koji regulišu oblast puteva, a kao najvažnije se može napomenuti da izmene i dopune ZoPiI nisu predvidele alate za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture, što otežava primenu odredbi ZoPut.

Upravljači državnih puteva su prethodnih nekoliko godina sproveli provere bezbednosti saobraćaja na više hiljada kilometara puteva i sproveli desetine revizija bezbednosti saobraćaja za projekte novih puteva. Revizije su sprovedene i za određen broj projekata rehabilitacije puteva, iako nisu obavezne po zakonu. Bez obzira na navedeno, još uvek je u velikoj meri prisutan problem neredovne primene alata za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture, kako na državnim, tako i na opštinskim putevima i ulicama, i potpuni izostanak primene ovih alata prilikom izrade planske dokumentacije i prilikom realizacije komercijalnih ugovora. Osim toga, uvođenje alata za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture nije u potpunosti zaokruženo procesima praćenja i nadzora nad sprovođenjem tih alata, procesima praćenja i nadzora nad primenom prihvaćenih preporuka i predloga mera (koje su revizori i proveravači predložili u svojim izveštajima) i procesima praćenja efekata sprovedenih mera, a što je izostalo delom i zbog nedosledne primene pravne i vanpravne odgovornosti upravljača puteva.

Poboljšanje postojećih puteva zahteva stručan i odgovoran pristup u identifikaciji uticajnih faktora puta koji uzrokuju ili doprinose nastanku saobraćajnih nezgoda i uvećanju posledica saobraćajnih nezgoda, a sve u cilju da se ti faktori otklone. U "Nezavisnim ocenama uticaja puta na nastanak saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima", put je kao uticajni faktor na državnim putevima Republike Srbije, prepoznat u preko 20%, dok je u Beogradu ovaj procenat bio u preko 40% slučajeva saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima. S obzirom na uočen uticaj puta na nastanak saobraćajnih nezgoda i posledice tih nezgoda, sa jedne strane, i na izostanak primene mera radi otklanjanja uočenih uticaja puta, sa druge strane, u prethodnom periodu je propušten potencijal da se poboljša bezbednost puta. Pored toga, opštine ne sprovode nezavisne ocene uticaja puta na nastanak nezgoda sa poginulim licima, što dodatno onemogućava poboljšanje bezbednosti saobraćaja, sa aspekta puta.

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

U prethodnom periodu je postojala velika disperzija oko prepoznavanja uticajnih faktora na nastanak nezgoda i posledica nezgoda od strane službenika saobraćajne policije koji vrše uviđaje saobraćajnih nezgoda zbog nepostojanja periodičnih obuka i usavršavanja. Dodatni problem kod preciznijeg definisanja problema je i neuspostavljanje procesa "Dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda". Sve prethodno navedeno je dovelo do izostanka kvalitetnih analiza podataka o uzrocima i uticajnim faktorima puta i boljeg uočavanja i sagledavanja problema bezbednosti saobraćaja i mera za smanjenje negativnog uticaja puta na bezbednost saobraćaja.

Osvrtom na organe i institucije nadležne za putnu infrastrukturu, na državnom i lokalnom nivou, uočava se problem nedovoljnih kapaciteta za vršenje složenih poslova bezbednosti puteva i nedovoljnog broja zaposlenih koji se bave problemom bezbednosti putne infrastrukture. Zbog malog broja inspektora za puteve otežana je dosledna primena pravne i vanpravne odgovornosti upravljača puteva.

Nedovoljna promocija i primena koncepta samobjašnjavajućih i opraštajućih puteva i neusklađenost funkcije puta sa njegovom stvarnom namenom, uzrokuje nebezbedne situacije na putevima, koje su najčešće nastale kao posledica neusklađenosti između ograničenja i stvarnih brzina kretanja vozila. Ovo potvrđuju i podaci iz studije, koju je

Agencija sprovela 2019. godine³, da svako drugo putničko vozilo prekoračuje dozvoljenu brzinu kretanja u naselju. Svemu ovome treba dodati i probleme nebezbednih prolazaka državnih puteva kroz naselja, nedostatak obilaznica i nepostojeću, nedovoljnu ili neusklađenu infrastrukturu za ranjive učesnike u saobraćaju. Zone škola, u Republici Srbiji, nisu sve uređene, kao ni lokacije gde se očekuje veće prisustvo ranjivih učesnika u saobraćaju, npr. centralne zone urbanih područja. Veliki problem predstavlja i neodgovarajuće održavanje puteva, kojem često doprinosi neredovan nadzor nad stanjem putne infrastrukture, a posebno stanjem saobraćajne signalizacije i kolovoza, naročito kada su nepovoljni vremenski uslovi. Neodgovarajuće obezbeđenje i uređenje zona radova na putu i nedovoljan nadzor nad sprovođenjem radova se, takođe, izdvaja kao veliki problem na putevima. Pored svega toga, veliki problem u JLS je neodređivanje upravljača puta, pa se često "ne zna ko je nadležan" za upravljanje putevima.

Na ukupnoj železničkoj mreži Infrastruktura železnice Srbije a.d. (IŽS), koja je dužine 3348 km, nalazi se 2.121 prelaza puta preko pruge. Činjenica da postoji veliki broj prelaza puta preko pruge na malom međusobnom odstojanju (77% pružnih prelaza se nalazi na rastojanju manjem od 2,0 km), zajedno sa ometenom preglednošću na prelazima i slabom uočljivošću (neoznačenošću) samih prelaza puta preko pruge, predstavlja jedan od problema koji doprinose nastanku rizičnih situacija u saobraćaju. Rezultati istraživanja koje je Agencija sprovela tokom 2017. godine⁴ i 2018. godine⁵ pokazuju da je najčešći faktor nastanka rizičnih situacija koje dovode do saobraćajnih nezgoda na prelazima puta preko pruge nebezbedno ponašanje učesnika drumskog saobraćaja, najčešće uzrokovano nepoznavanjem rada sistema zaštite na prelazima. Nepostojanje programa unapređenja bezbednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge, koji bi detaljnije razradio buduće mere i aktivnosti, se izdvaja kao još jedan od problema za efikasno upravljanje bezbednošću saobraćaja na prelazima puta preko pruge.

Još jedan od problema je nesrazmerna i neadekvatna upotreba postojećih finansijskih sredstava za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture. Naime, opredeljena sredstva za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture često nisu dovoljna, niti su sva opredeljena sredstva trošena upravo za bezbednost putne infrastrukture, već, na primer, na unapređenje nivoa usluge i brzina na putevima. Sa druge strane, sredstva namenjena unapređenju drugih elemenata bezbednosti saobraćaja na nivou JLS, npr. sredstva za kampanje bezbednosti saobraćaja su, ne tako retko, trošena na asfaltiranje, što je često ugrožavalo bezbednost saobraćaja. S obzirom na prethodno navedeno, od izuzetnog značaja je da se obezbedi potpuna kontrola trošenja ovih sredstava.

Ono što se, takođe, može uočiti u prethodnom periodu je izostanak planiranja i primene savremenih informaciono- telekomunikacionih sistema i drugih aktivnosti koje idu u susret budućih zahteva za autonomna vozila.

4.5.3. Bezbedna vozila

U Republici Srbiji je, 2020. godine, bilo registrovano 2.560.000 motornih vozila, od čega 2.134.000 putničkih vozila, 255.904 teretnih vozila, 9.900 autobusa i ostalih. U periodu od 2011. do 2020. godine, broj putničkih vozila je povećan za 29%, a stepen motorizacije se povećao sa 232 na 314 PA/1000 stanovnika, odnosno za

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

³ Истраживање најважнијих индикатора безбедности саобраћаја у 2019. години

⁴ Истраживање стања безбедности саобраћаја у зонама путно-пружних прелаза

⁵ Понашање учесника у друмском саобраћају на путно-пружним прелизима

oko 35%. U Evropskoj uniji je, u 2019. godini, stepen motorizacije bio 569 PA/1000 stanovnika. U narednom periodu treba očekivati da će se stepen motorizacije značajno povećati.

Na kraju 2020. godine prosečna starost registrovanih putničkih vozila u Republici Srbiji je bila 17,3 godina i ova starost se povećava. Naime, u 2018. iznosila je 16,4 godine, a u 2016. godini bila je 15,6 godina. Prosečna starost putničkih vozila u zemljama EU, u 2019 godini, bila je 11,5 godina (kretala se u rasponu od 16 godina u Rumuniji, do 6,5 godina u Luksemburgu).

U Republici Srbiji, putnička vozila mlađi od 6 godina čine samo 7% voznog parka (u EU, oko 44%), dok putnička vozila starija od 10 godina čine 76% voznog parka (u EU oko 35%). Čak 36% putničkih vozila je starije od 15 godina. Dodatno, postoje značajne razlike u kvalitetu i starosti voznog parka u različitim regionima, tako da je, u pojedinim regionima, prosečna starost putničkih vozila preko 20 godina. Vozila sa ovakvom starosnom strukturom nemaju savremene pakete opreme koja doprinosi smanjivanju rizika i posledica saobraćajnih nezgoda.

Starost vozila je obeležje vozila koje je veoma povezano sa nastankom i težinom posledica saobraćajnih nezgoda. Kritična granica starosti vozila posle koje značajno rastu posledice nezgoda je 15 godina⁶. S obzirom na prosečnu starost vozila u Republici Srbiji od preko 16 godina, starost vozila je najznačajnije obeležje vozila koje doprinosi riziku i posledicama saobraćajnih nezgoda.

Poseban problem predstavljaju starost i stanje traktora. Od popisanih oko 450.000 traktora, registrovano je samo 188.000. Oko 95% traktora su stariji od 10 godina, dok je preko 86% traktora starije od 20 godina. Ovo zahteva definisanje dodatnih mera i aktivnosti za unapređenje bezbednosti traktora.

Velika starost vozila ukazuje na malu primenu novih tehnologija na vozilima koja se uvoze i koja su u upotrebi u Republici Srbiji. Kupovna moć građana umnogome utiče na prosečnu starost voznog parka, a samim tim i prisutnost relativno zastarelih tehnologija.

Provera saobraznosti vozila pre puštanja u saobraćaj podrazumeva postupak kojim se utvrđuje da li predmetno vozilo ispunjava propisane uslove koji važe u Republici Srbiji i odnosi se na motorna i priključna vozila koja se pojedinačno ili serijski proizvode ili prepravljaju, kao i na njihove uređaje, sklopove i opremu. Državni organ koji je odgovoran za predmetnu oblast je Agencija, a deo poslova poveren je ovlašćenim organizacijama. Nacionalni zakonski okvir za upravljanje bezbednošću vozila i za proveru saobraznosti vozila pre puštanja u saobraćaj trenutno čine: ZoBS i podzakonski akti. Primenjuju se i važeći UN Pravilnici i tehnički standardi iz oblasti vozila prihvaćeni od strane Republike Srbije.

Periodična kontrola tehničke ispravnosti vozila je najviše unapređena u poslednjih pet godina kao najznačajnija mera unapređenja bezbednosti vozila u saobraćaju. Periodični tehnički pregledi su važni i za praćenje opšteg stanja voznog parka Republike Srbije. Nadležne institucije (MGSI, MUP i Agencija) su značajno unapredile proces i postupak obavezne kontrole tehničke ispravnosti vozila tokom 2021. godine.

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

Niska tehnička kultura dovodi do zanemarivanja redovnog održavanja vozila, a naročito u pogledu sistema koji utiču na bezbednost saobraćaja. Posebno veliki problem stvara i crno tržišta novih nehomologovanih i polovnih rezervnih delova.

Država ima ograničene mogućnosti da utiče na obnovu voznog parka. Bezbednosna svojstva vozila i napredni sistemi bezbednosti prate ekološka svojstva, emisione nivoe i dekarbonizacija vozila. Podsticajne mere koje država tokom prethodne dve godine daje za ekološki napredna vozila imaju pozitivan uticaj na unapređenje bezbednosnih karakteristika vozila, ali je problem u prevelikom obuhvaćenom cenovnom okviru.

Na osnovu navedenog, ključni problem bezbednosti vozila u Republici Srbiji je starost vozila. Male su mogućnosti unapređenja sistema redovnog tehničkog pregleda vozila, ali nisu iscrpljene mogućnosti motivacije (subvencija) za obnovu voznog parka i kontrole vozila na putu, u realnim uslovima vožnje.

U 2030. godini se može očekivati ne manje od 3.000.000 vozila u Republici Srbiji. Ukoliko se ne preduzmu nikakve mere može se očekivati uvećanje prosečne starosti vozila na oko 20 godina.

4.5.4. Bezbedni učesnici u saobraćaju

Opšte je poznata činjenica da faktor „čovek” u sistemu faktora bezbednosti saobraćaja čovek – vozilo – put – okruženje, ima uticaj na nastanak saobraćajnih nezgoda u oko 95% slučajeva. Iz tih razloga, najveći potencijal za unapređenje nivoa bezbednosti saobraćaja i dostizanje predviđenih ciljeva upravo počiva na preduzimanju mera i aktivnosti usmerenih ka faktoru „čovek”. Kako bi bio uspostavljen održiv sistem bezbednosti saobraćaja neophodno je dostići opšte prihvaćeno pozitivno ponašanje učesnika u saobraćaju, zasnovano na znanju i na pozitivnim stavovima.

U prethodnom periodu, prema istraživanjima ponašanja učesnika u saobraćaju sprovedenih od strane Agencije, zabeležen je pozitivan trend kada je reč o unapređenju ponašanja učesnika u saobraćaju. Naime, merenja indikatora bezbednosti saobraćaja ukazuju na to da sve veći broj učesnika u saobraćaju koristi zaštitne sisteme, dok se procenat prekoračenja brzine smanjuje. Ipak, dostignuti rezultati na polju indikatora bezbednosti saobraćaja u našim okvirima su još uvek daleko od rezultata najrazvijenijih zemalja Evrope.

Iskustva najrazvijenijih zemalja Evrope ukazuju da se unapređenje ponašanja učesnika u saobraćaju može ostvariti optimalnim balansom saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja, kampanja i odgovarajuće prinude. Dakle, uklapanje ponašanja učesnika u saobraćaju u šablon bezbednog i odgovornog ponašanja u saobraćaju optimalno se ostvaruje prenošenjem znanja i razvijanjem pozitivnih stavova o bezbednom učešću u saobraćaju, kao i prinudom u slučaju odstupanja od željenog ponašanja, koja mora zadovoljiti preventivne, vaspitne i represivne aspekte.

Kako bi prethodno navedeni preduslovi mogli biti ispunjeni neophodno je postojanje odgovarajuće zakonske regulative. U prethodnom periodu došlo je do značajnog unapređenja zakonske regulative, pre svega ZoBS, ZoPrek, Zakona o radnom vremenu posade vozila u drumskom prevozu i tahografima, kao i drugih relevantnih zakona vezanih za bezbednost učesnika u saobraćaju. Ipak, novi izazovi nameću potrebu normativnog regulisanja upotrebe vozila, odnosno prevoznih sredstava mikromobilnosti, obavezne upotrebe zaštitnih kaciga za sve dvotočkaše, kao i opreme za povećanje uočljivosti u uslovima smanjene vidljivosti, promene starosnih granica za (mlade) profesionalne vozače,

**Нису достигнути зацртани циљеви
у погледу индикатора
перформанси система безбедности
саобраћаја**

unapređenje sistema upravljanja brzinama vozila, uvođenja intermedijarnih (novih, dodatnih) mera za vozače kojima se izriču kazneni poeni, kao i mera unapređenja ponašanja vozača kojima je oduzeta vozačka dozvola. Kada je reč o vožnji pod uticajem alkohola i psihoaktivnih supstanci, nije kreiran efikasan model eliminacije povratnika kod kojih vožnja pod uticajem alkohola i psihoaktivnih supstanci predstavlja zdravstveni problem, pa je neophodno upućivanje na lečenje u odgovarajuće ustanove, a potom intenzivan rad na socijalizaciji i uklapanju u bezbedan način ponašanja u saobraćaju.

Istraživanja sprovedena u prethodnom periodu ukazuju na nedostatak znanja i veština značajnih za bezbedno učešće u saobraćaju, a posebno kod dece i mladih učesnika u saobraćaju. U prethodnom periodu pojedine JLS su, u okviru aktivnosti na unapređenju nivoa bezbednosti saobraćaja, implementirale sisteme automatske detekcije prekršaja. Na ovaj način se povećava subjektivni rizik učesnika u saobraćaju da će njihov prekršaj biti ažurno identifikovan i sankcionisan. S obzirom na to, neophodno je podržati i ohrabriti JLS u pogledu uvođenja, odnosno povećanja pokrivenosti mreže puteva i ulica sistemima automatske detekcije.

**Систем саобраћајног образовања
и васпитања није успостављен у
пуном капацитету**

U prethodnom periodu intenzivirane su aktivnosti vezane za primenu društvenog marketinga, odnosno kampanja usmerenih na razvijanje znanja, stavova i ponašanja u saobraćaju. Ipak, potencijal društvenog marketinga nije dovoljno iskorišćen. Naime, izostala je odgovarajuća društvena podrška i koordinacija u sprovođenju ovih kampanja.

4.5.5. Delovanje nakon saobraćajne nezgode

Hitne službe koje deluju nakon saobraćajne nezgode jesu: policija, vatrogasno-spasilačke jedinice (VSJ), prebolnička hitna medicinska pomoć (PHMP) i bolnička hitna medicinska pomoć (BHMP). Policija i VSJ jesu centralizovane službe u sastavu Ministarstva unutrašnjih poslova, hijerarhijski organizovane po principu subordinacije. Ustanove koje pružaju PHMP jesu specijalizovani zavodi i domovi zdravlja.

Ustanove koje pružaju PHMP organizovane su na teritorijalnom principu, njihova nadležnost za delovanje jeste na teritoriji JLS. Na teritorijama opština sa manje od 25.000 stanovnika ne postoji služba hitne medicinske pomoći (HMP), već zdravstveno osoblje službe opšte medicine koje, po potrebi, ukazuje HMP povređenima u saobraćajnoj nezgodi. Jedinice PHMP po pravilu ne pružaju pomoć povređenima u saobraćajnim nezgodama na teritoriji druge ustanove, čak i kada su bliži mestu nezgode. Izuzetak su saobraćajne nezgode sa većim brojem povređenih kada nadležna ustanova traži pomoć susednih ustanova.

Helikopterska hitna medicinska pomoć nije uspostavljena kao redovna služba.

Procedure delovanja hitnih službi nakon saobraćajnih nezgoda generalno ne postoje, uz pojedine izuzetke poput propisane policijske procedure za obezbeđenje mesta saobraćajne nezgode i vršenja uviđaja saobraćajnih nezgoda. Među ustanovama koje pružaju HMP procedura uglavnom nema ili su nepisane. Postojeće pisane i nepisane procedure nisu ujednačene, kako među ustanovama, tako i među zaposlenima u ustanovi. Broj ustanova koje imaju proceduru delovanja nakon masovnih saobraćajnih nezgoda je zanemarljiv.

Jedinice policije i VSJ prisutne su u svim JLS, s tim da su na teritoriji Beograda i sedišta policijskih uprava brojnije. Van sedišta policijskih uprava VSJ mahom

**Време одзива хитних служби није
на прихватљивом нивоу**

sačinjavaju dva pripadnika u smeni, a u nekim jedinicama samo jedan pripadnik. Domovi zdravlja na većini teritorije imaju najčešće jednu ekipu (80% DZ) ili dve ekipe (16% DZ) za pružanje HMP. Od ukupno 147 domova zdravlja, 71 uopšte nema službu HMP. Najveći deo putne mreže obezbeđen je sa po samo jednom jedinicom PHMP, dok veliki deo teritorije ne omogućava da ukupno vreme odziva bude kraće od 8, odnosno 15 minuta.

Sistem zajedničke obuke i vežbi sa pripadnicima drugih hitnih službi ne postoji. Svi pripadnici saobraćajne policije prolaze osnovni kurs, a pojedini i kurs za vršenje uviđaja saobraćajnih nezgoda. Pripadnici VSJ prolaze kurs za tehničke intervencije u saobraćaju, ali zbog ograničenog kapaciteta dodatnog kursa i relativnog skorog uvrštavanja delovanja u saobraćaju u osnovni kurs, samo manji deo pripadnika VSJ je stručno obučen za tehničke intervencije u saobraćaju. Svega 31% lekara u službama koje pružaju PHMP su specijalizirali urgentnu medicinu ili anesteziologiju. U domovima zdravlja koji nemaju službu HMP ukupan procenat lekara koji su prošli dodatnu obuku za zbrinjavanje urgentnih stanja u saobraćaju je izuzetno mali. Nivo obučenosti i uvežbanosti za sadejstvo sa ostalim pripadnicima hitnih službi, kao i obučenost i uvežbanost za postupanje u masovnim saobraćajnim nezgodama i posebnim uslovima (tuneli, nepristupačni tereni i sl.) je na veoma niskom nivou.

Pripadnici saobraćajne policije imaju relativno kontinuirano snabdevanje vozilima i opremom neophodnom za delovanje nakon saobraćajnih nezgoda. VSJ je, u prethodnom periodu, snabdevena značajnim brojem vozila, opreme i alata, ali zbog nepostojanja kontinuiranog snabdevanja u ranijem periodu, još uvek veliki broj jedinica nema posebne alate za tehničke intervencije u saobraćaju (oko 15%) ili ima zastarele alate sa nedovoljnim silama sečenja za oslobađanje povređenih iz oštećenih vozila. Primetan je značajan nedostatak lakih vozila za tehničke intervencije (pik-ap vatrogasna vozila) sa pogonom na svim točkovima koja mogu razviti veće brzine radi dolaska na lice mesta. PHMP najveći nedostatak opreme ima u sredstvima veze (svega 8% ima radio vezu) i u informacionoj opremi za prijem i evidenciju poziva o saobraćajnoj nezgodi. U pojedinim ustanovama PHMP prosečna starost vozila je preko 10 godina, sa pređenih više od 800.000 km. Primetan je opšti nedostatak lične opreme za pripadnike PHMP, osim u pogledu uniformi koje ima najveći broj ustanova. Motocikl za HMP ima samo jedna ustanova u Republici Srbiji, a vozila za HMP sa pogonom na svim točkovima ima mali broj PHMP. U bolničkim prijemima uočava se nedostatak opreme za zbrinjavanje dece. U svim službama nedostaje oprema za identifikaciju geografske pozicije pozivaoca, IT opreme za zajedničku komunikaciju i razmenu informacija u centrima i vozilima, opreme za prijem eCall signala i dr. Takođe, uočava se nedostatak opreme za delovanje u masovnim saobraćajnim nezgodama.

S obzirom na to da ne postoji jedinstvena baza podataka o vremenima odziva pri delovanju hitnih službi u saobraćaju, već se podaci odnose na sve pozive prvog reda hitnosti (u kojima su saobraćajne nezgode samo jedan deo), nije moguće doneti zaključak o prosečnom vremenu odziva u slučaju saobraćajnih nezgoda.

Osim toga, gotovo sve ustanove imaju sistem evidentiranja dolaska ekipe HMP na lice mesta, tako što sam lekar upisuje vreme u evidenciju. Nivo razmene informacija, međusobno profesionalno razumevanje, i usklađenost delovanja hitnih službi na veoma su niskom nivou. Pre svega zbog nepostojanja savremenog sistema brze i jednovremene razmene informacija, zbog nepostojanja zajedničkih (usklađenih) procedura rada i zbog nedostatka zajedničkih obuka i praktičnih vežbi. Navedeni nedostaci naročito dolaze do izražaja pri delovanju nakon masovnih saobraćajnih nezgoda.

5. ZAŠTO MORAMO DA NASTAVIMO?

Generalna skupština UN je usvojila rezoluciju „Unapređenje globalne bezbednosti saobraćaja na putevima” (A/RES/74/299 od 31. avgusta 2020. godine), kojom se proglašava period od 2021. od 2030. godine **Drugom decenijom akcije za bezbednost saobraćaja na putevima**.

Republika Srbija kao članica UN treba da dosledno realizuje mere i aktivnosti iz **Globalnog plana druge decenije akcije za bezbednost saobraćaja**, koji kao osnovni cilj predviđa smanjenje broja poginulih i teško povređenih lica u saobraćajnim nezgodama do 2030. godine za 50% u odnosu na 2021. godinu. Sa druge strane, kao kandidat za članstvo u EU, a imajući u vidu da je Evropa najbezbedniji region u svetu, trebalo bi pratiti njihove napredne inicijative i težiti dostizanju željenog nivoa bezbednosti.

Sve razvijene zemlje usvojile su u okviru svojih nacionalnih strategija bezbednosti saobraćaja princip „**nulte tolerancije**” broja poginulih lica u saobraćajnim nezgodama i dodelile segmentu bezbednosti saobraćaja status nacionalnog prioriteta prvog reda.

Dosledno prateći princip „nulte tolerancije”, prosečne godišnje društveno- ekonomske posledice (troškovi, gubici i štete) saobraćajnih nezgoda u Republici Srbiji bi **značajno manje od 4,1 milijardu evra**. **Finansijski okvir za dostizanje opšteg cilja odnosno realizaciju svih mera i aktivnosti strategije i pratećih akcionih planova na godišnjem nivou iznosi oko 10% ukupnih društveno-ekonomskih posledica saobraćajnih nezgoda.**

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

Donošenjem međusektorske **Strategije bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period od 2023. do 2030. godine** postavlja se osnov za stvaranje sistema u kojem bi bezbednost saobraćaja bila jedan od društvenih prioriteta svih građana, a Republika Srbija bi bila među 10 najbezbednijih zemalja Evrope.

6. CILJEVI KOJE ŽELIMO DA OSTVARIMO

AMBICIJA

Biti među 10 najbezbednijih zemalja Evrope, prema vrednostima javnog rizika smrti i javnog rizika teških povreda u drumskom saobraćaju.

MISIJA

Sistem bezbednosti drumskog saobraćaja koji omogućava bezbedan pristup i održivu mobilnost svih učesnika u saobraćaju, uz minimalne štetne posledice.

VIZIJA

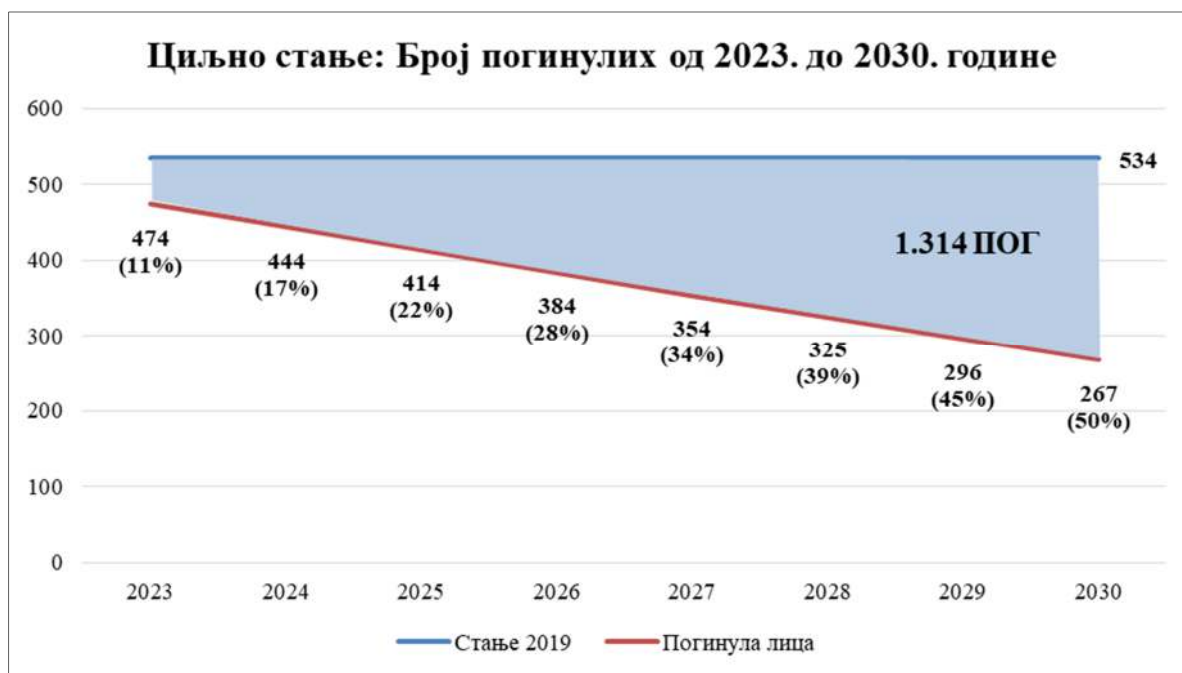
Drumski saobraćaj bez poginulih i bez teško povređenih lica u saobraćaju.

6.1. OPŠTI CILJ

Opšti cilj: smanjen broj poginulih i teško povređenih lica za 50% do 2030. godine, u odnosu na 2019. godinu i bez poginule dece u saobraćaju od 2030. godine.

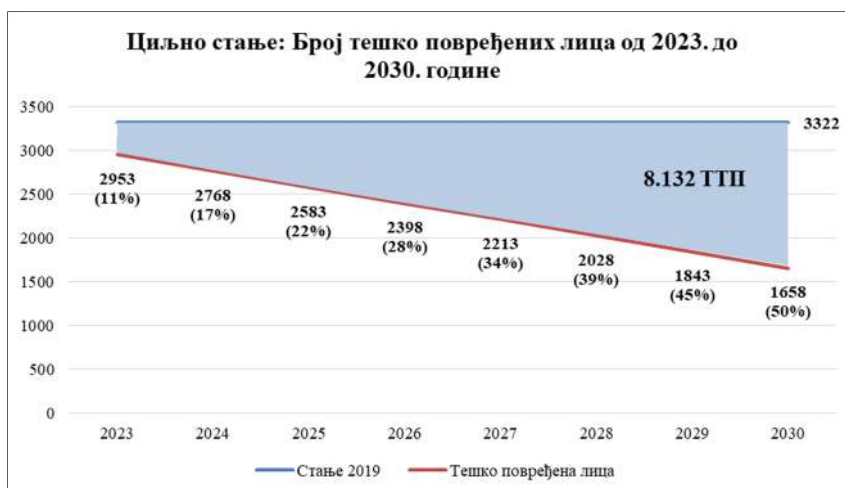
Pokazatelji ishoda (uspešnosti) za opšti cilj su:

— procenat smanjenja broja poginulih lica, u odnosu na 2019. godinu (Dijagram 6.1.)



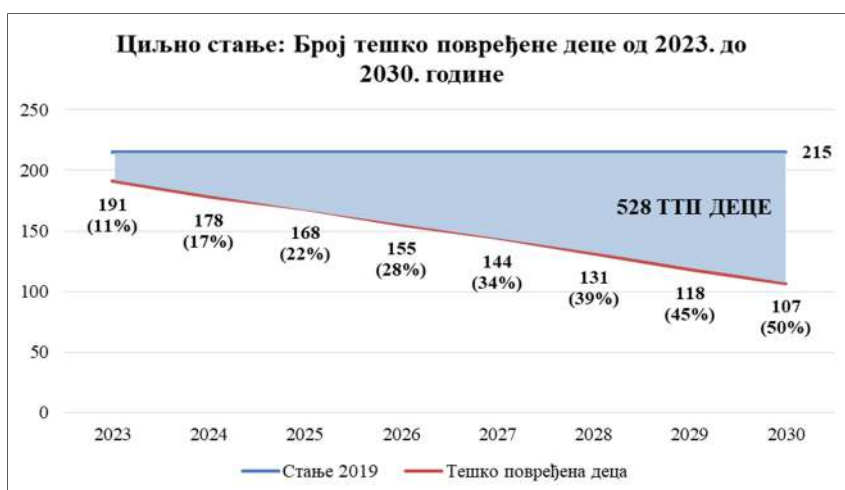
Dijagram 6.1. Procenat smanjenja broja poginulih lica, u odnosu na 2019. godinu

— procenat smanjenja broja teško povređenih lica, u odnosu na 2019. godinu (Dijagram 6.2.)



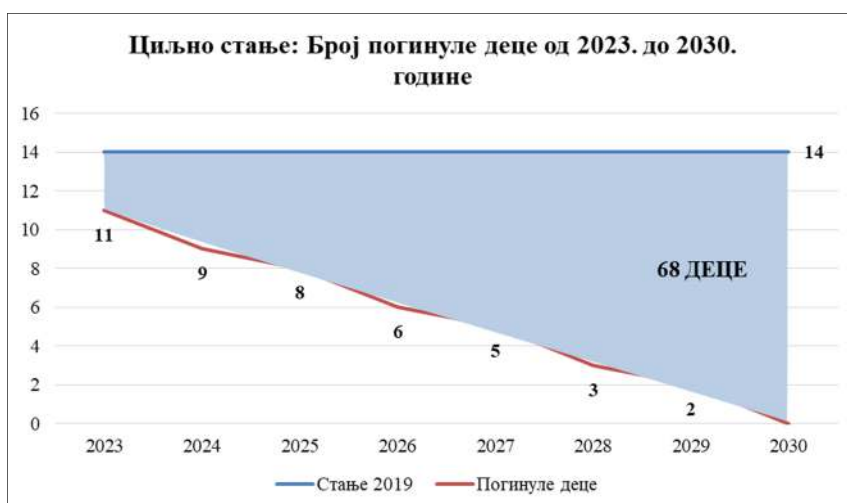
Dijagram 6.2. Procenat smanjenja broja teško povredjenih lica, u odnosu na 2019. godinu

— procenat smanjenja broja teško povredene dece, u odnosu na 2019. godinu (Dijagram 6.3.)



Dijagram 6.3. Procenat smanjenja broja teško povredene dece, u odnosu na 2019. godinu

— број погинуле деце у саобраћају (Dijagram 6.4.)

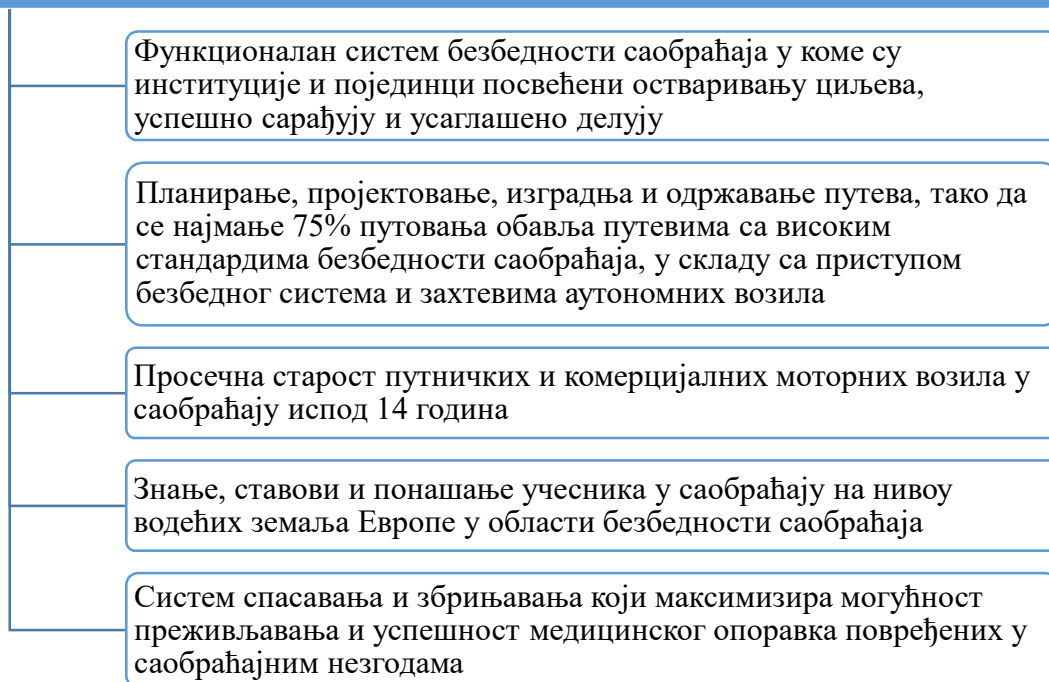


Dijagram 6.4. Smanjenja broja poginule dece, u odnosu na 2019. godinu

6.2. POSEBNI CILJEVI

Do dostizanja opšteg cilja vodi pet posebnih ciljeva, koji će biti navedeni i razloženi u nastavku.

Opšti cilj: смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године



Osnovni preduslov za uspešno sprovođenje i dostizanje postavljenih ciljeva Strategije, jeste **FUNKCIONALAN SISTEM UPRAVLJANJA BEZBEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA** u Republici Srbiji. Funkcionalnost ovog sistema u najvećoj meri zavisi od sprovođenja mera i aktivnosti iz strateškog, pravnog, institucionalnog i finansijskog okvira, kao i vertikalne i horizontalne koordinacije i kooperacije između ključnih subjekata.

6.2.1. Sistem upravljanja bezbednošću saobraćaja

Посебни циљ 1

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

Pokazatelj ishoda (uspešnosti)	Početna vrednost (2019)	Ciljna vrednost
Stepen usaglašenosti i primene nacionalnih i lokalnih strateških dokumenata sa najboljim praksama i prihvaćenim strateškim dokumentima UN i EU. (Ekspertska ocena, 1-10)	Nije mereno	(2025) 4 (2027) 6 (2030) 8
Stepen usaglašenosti i primene propisa u skladu sa naukom i najboljom praksom.	Nije mereno	(2025) 6 (2027) 8

(Ekspertska ocena, 1-10)		(2030) 9
Procenat sredstava koja se koriste za unapređenje bezbednosti saobraćaja, u odnosu na ukupna sredstva koja su ZoBS-om opredeljena za bezbednost saobraćaja. (Prema Izveštaju ABS)	10%	(2025) 20% (2027) 40% (2030) 50%
Procenat uvećanja sredstava za bezbednost saobraćaja iz novih izvora finansiranja, u odnosu na postojeća, propisana sredstva. (Prema Izveštaju ABS)	0%	(2025) 0% (2027) 100% (2030) 200%
Kapacitet subjekata bezbednosti saobraćaja za redovno, posvećeno i sistematično vršenje poslove bezbednosti saobraćaja (Ekspertska ocena, 1- 10)	Nije mereno	(2025) 7 (2027) 8 (2030) 9
Kvalitet komunikacije, kooperacije i koordinacije između subjekata bezbednosti saobraćaja. (Ekspertska ocena, 1- 10)	Nije mereno	(2025) 7 (2027) 8 (2030) 9

Mere i indikatori za postizanje Posebnog cilja 1

U cilju ispunjenja Posebnog cilja 1, sprovodiće se mere usmerene na unapređenje strateškog, pravnog, finansijskog i institucionalnog okvira, kao i mere unapređenja komunikacija, koordinacije i kooperacije u oblasti bezbednosti saobraćaja.

MERA 1.1. Unapređenje strateškog okvira bezbednosti saobraćaja

Organizovano će se pratiti međunarodni dokumenti i dokumenti EU u bezbednosti saobraćaja i najbolje prakse će se primenjivati u nacionalnim i lokalnim strateškim dokumentima bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji. Organizovano praćenje i primena međunarodnih dokumenta podrazumeva: praćenje, izbor, prevođenje i promociju međunarodnih dokumenata, razmenu iskustva i uspostavljanje održive saradnje sa najvažnijim međunarodnim i inostranim institucijama i organizacija, naučnim institutima i drugim subjektima koji se bave bezbednošću saobraćaja na međunarodnom nivou, stručne posete i učešće u radu konferencija značajnih za praćenje trendova u bezbednosti saobraćaja, dr. Pored toga, redovno će se realizovati stručna analiza usklađenosti strateških dokumenata u Republici Srbiji sa međunarodnim dokumentima i najboljom praksom, pratiti usklađenost lokalnih strategija bezbednosti saobraćaja sa nacionalnom odnosno uspešnim praksama u svetu koje su ostvarile efekte na unapređenju bezbednosti saobraćaja i organizacija godišnje konferencije o sprovođenju strategija bezbednosti saobraćaja i dostizanje ciljeva.

MERA 1.2. Unapređenje propisa u bezbednosti saobraćaja

U skladu sa naukom i potrebama, efikasno će se donositi, unapređivati i sprovođiti zakoni i podzakonski akti značajni za bezbednost saobraćaja, a posebno ZoBS, ZPiI, ZPut, ZoABS, ZOO, ZRVDT, ZPrek, ZoŽ, ZoV kako bi se stvorio optimalni pravni okvir za upravljanje bezbednošću saobraćaja. Posebno će se analizirati odredbe ZoBS koje se odnose na učesnike u saobraćaju, u pogledu upotrebe vozila, odnosno prevoznih sredstava mikromobilnosti, obavezne upotrebe zaštitnih kaciga za sve dvotočkaše, smanjenja starosnih granica za (mlade) profesionalne vozače, uvođenja intermedijarnih

mera za vozače kojima se izriču kazneni poeni, unapređenja mera za vozače kojima je oduzeta vozačka dozvola kao i posebnih uslova za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti za upravljanje motornim vozilom vozača kojima je oduzeta vozačka dozvola sa posebnim osvrtom na grupu psiholoških, psihijatrijskih i neuroloških oboljenja koja između ostalog uključuje izrazite poremećaje strukture ličnosti, alkoholizam i toksikomaniju.

Kako bi se unapredio proces planiranja, projektovanja, izgradnje i održavanja puteva, u skladu sa visokim standardima bezbednosti saobraćaja i kako bi se određene neusklađenosti propisa otklonile neophodno je sprovesti unapređenje propisa, koji su u direktnoj vezi sa bezbednošću putne infrastrukture, a posebno ZPiI, ZPut, ZoBS i ZoŽ i pripadajuća podzakonska akta. Posebno je neophodno propise usklađivati sa prihvaćenim međunarodnim propisima i direktivama iz oblasti bezbednosti putne infrastrukture, kao što je direktiva 2019/1936EC. Kod uvođenja novih alata, kao što su Dubinske analize saobraćajnih nezgoda, neophodno je iste implementirati u nacionalne propise i podzakonska akta.

Oblast vozila spada u najuređenije oblasti u okviru UN i EU propisa. S tim u vezi, konstantno će se usklađivati i unapređivati propisi na svim nivoima. Pre svega ratifikovaće se sporazumi koji se odnose na vozila i to: Sporazum 97 i Sporazum 98. Proširiće se lista postojećih i novih UN Pravilnika koji važe u Republici Srbiji, a posebno imajući u vidu da se značajan broj odnosi na savremene sisteme i uređaje za pomoć vozaču. Prilikom izmene domaćih zakonskih i podzakonskih propisa, koristiće se EU direktive koju se odnose na oblast vozila. Posebno će se razmotriti novi EU propisi (direktive) koji još nisu prepoznati u nacionalnom zakonodavstvu a u međunarodnim okvirima imaju značajan doprinos u unapređenju upravljanja bezbednošću vozila, kao i definisanje regulatornog okvira za autonomna vozila koji će omogućiti samostalno kretanje u određenim uslovima vožnje, koja bi mogla komercijalno biti dostupna 2025., a uobičajena od 2030.

MERA 1.3. Unapređenje finansiranja bezbednosti saobraćaja

Dosledno će se koristiti postojeća sredstva, vršiti nadzor, obezbediće se dodatni izvori sredstava i uspostaviti projektno finansiranje bezbednosti saobraćaja. U tom smislu, nastaviće se davanje saglasnosti na godišnje programe rada lokalnih samouprava i iniciraće se aktivnosti na uspostavljanju Fonda za bezbednost saobraćaja odnosno posebnog računa koji će objediniti različite izvore finansiranja bezbednosti saobraćaja, uključujući pripremu i usvajanje zakona o fondu za bezbednosti saobraćaja. Takođe, vršiće se nadzor nad korišćenjem sredstava, informisaće se javnost i pokretaće se postupci zbog nenamenskog trošenja sredstava, a sve u cilju optimalnog korišćenja raspoloživih sredstava.

MERA 1.4. Jačanje kapaciteta i integriteta institucija i pojedinaca u oblasti bezbednosti saobraćaja

Permanentno će se razmatrati i unapređivati kapacitet, integritet i rad subjekata bezbednosti saobraćaja. U skladu sa obrazovnim i drugim potrebama unapređivaće se sistem regrutovanja novih i stručnog usavršavanja postojećih kadrova u oblasti bezbednosti saobraćaja, a sve u cilju jačanja kapaciteta i integriteta pojedinaca i institucija u bezbednosti saobraćaja. Kako bi se obezbedilo sprovođenje predviđenih aktivnosti i dostizanje visokog standarda bezbednosti putne infrastrukture ojačaće se kapaciteti institucija koje se bave bezbednošću putnom infrastrukturom, kroz formiranje, odnosno jačanje odgovarajućih organizacionih jedinica, sektora i odeljenja za bezbednost putne infrastrukture i kroz zapošljavanje i usavršavanje dovoljnog broja stručnih lica za bavljenje poslovima bezbednosti saobraćaja na putevima. Dalje, kako bi se obezbedio viši nivo poštovanja propisa od strane učesnika u saobraćaju, ojačaće se kapaciteti institucija koje čine sistem prinude, a posebno kapaciteti saobraćajne policije kroz uvećanje broja policijskih službenika, a posebno službenika na poslovima neposredne kontrole saobraćaja. Sa aspekta jačanja kapaciteta policijskih službenika saobraćajne policije neophodno je konstantno vršiti unapređenje tehničke opremljenosti i edukacije. U cilju efikasnijeg vođenja prekršajnog postupka i povećanja izvesnosti izricanja i izvršenja sankcija, potrebno je povećati kapacitete prekršajnih sudova, pre svega broj sudija prekršajnih sudova.

MERA 1.5. Unapređenje komunikacije, koordinacije i kooperacije u bezbednosti saobraćaja

Uspostaviće se kanali komunikacije, a posebno elektronske razmene podataka, kao i procedure redovnog izveštavanja, u cilju optimalne koordinacije i kooperacije subjekata u bezbednosti saobraćaja. Uspostavljanje kanala komunikacije i procedure redovnog izveštavanja podrazumeva održavanje redovnih sednica Kolegijuma TKPBS, priprema i realizacija zajedničkog plana aktivnosti Kolegijuma TKPBS, unapređenje kooperacije subjekata bezbednosti saobraćaja u JLS kroz zajedničku realizaciju aktivnosti, unapređenje vertikalne koordinacije između državnih i lokalnih subjekata bezbednosti saobraćaja i aktivno uključivanje JLS u realizaciju nacionalnih preventivnih i drugih aktivnosti. Unapređenje znanja, stavova i ponašanja učesnika u saobraćaju, odnosno dostizanje predviđenih ciljeva nije moguće ostvariti ukoliko ne bude postignuta međuinstitucionalna komunikacija, kooperacija i koordinacija.

Mere:	Pokazatelj(i) na nivou mere:
Mera 1.1. Unapređenje strateškog okvira bezbednosti saobraćaja	Procenat JLS koje su usvojile strategiju i akcioni plan u skladu sa nacionalnom strategijom bezbednosti saobraćaja (početna vrednost 2021: 0%, ciljna vrednost 2025: 100%) Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 498 miliona RSD
Mera 1.2. Unapređenje propisa u bezbednosti saobraćaja	Step en usaglašenosti i primene propisa u skladu sa naukom i najboljom praksom (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 9) Broj unapređenih Zakona sa pripadajućim podzakonskim aktima, u pogledu bezbednosti putne infrastrukture.

	(početna vrednost 2021: 0, ciljna vrednost 2030: 3)
	Procenat unapređenih Zakona sa pripadajućim podzakonskim aktima, u pogledu bezbednosti vozila (početna vrednost 2021: 50%, ciljna vrednost 2030: 95%)
	Normativno regulisani uslovi i pravila u pogledu upotrebe vozila, odnosno prevoznih sredstava mikromobilnosti (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Normativno regulisani uslovi i pravila u pogledu obavezne upotrebe zaštitnih kaciga za sve dvotočkaše (početna vrednost 2021: delimično, ciljna vrednost 2025: da)
	Normativno regulisani uslovi i pravila u pogledu smanjenja starosnih granica za (mlade) profesionalne vozače (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Normativno regulisani uslovi i pravila u pogledu uvođenja intermedijarnih mera za vozače kojima se izriču kazneni poeni (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2030: da)
	Normativno regulisani uslovi i pravila u pogledu unapređenja mera za vozače kojima je oduzeta vozačka dozvola (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Normativno regulisani uslovi i pravila, kao i dosledno sprovođenje u pogledu posebnih uslova za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti za upravljanje motornim vozilom vozača kojima je oduzeta vozačka dozvola sa posebnim osvrtom na grupu psiholoških, psihijatrijskih i neuroloških oboljenja koja između ostalog uključuje izrazite poremećaje strukture ličnosti, alkoholizam i toksikomaniju (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 31 miliona RSD
Mera 1.3. Unapređenje finansiranja bezbednosti saobraćaja	Procenat sredstava koja se koriste za unapređenje bezbednosti saobraćaja, u odnosu na ukupna sredstva koja su ZoBS-om određena za bezbednost saobraćaja (početna vrednost 2021: 10%, ciljna vrednost 2030: 50%)
	Uspostavljen Fond za bezbednost saobraćaja (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: Nije potrebno izdvojiti dodatna finansijska sredstva

Mera 1.4. Jačanje kapaciteta i integriteta institucija i pojedinaca u oblasti bezbednosti saobraćaja	Procenat subjekata bezbednosti saobraćaja na državnom nivou koji imaju potreban kapacitet i integritet (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 95%)
	Procenat JLS koji imaju potreban kapacitet i integritet (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 75%)
	Procenat JLS koje svake godine upućuju nadležne zaposlene i članove lokalnih saveta za bezbednost saobraćaja na stručna usavršavanja u oblasti bezbednosti saobraćaja (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 95%)
	Procenat povećanja policijskih službenika saobraćajne policije, na poslovima neposredne kontrole saobraćaja (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 50%)
	Procenat povećanja tehničke opremljenosti saobraćajne policije –vozila sa obeležjima saobraćajne policije (početna vrednost 2021: 0% ciljna vrednost 2030: 50%)
	Procenat povećanja tehničke opremljenosti saobraćajne policije – povećanje broja motocikala (početna vrednost 2021: 0% (140) ciljna vrednost 2030: 100% (280))
	Procenat povećanja tehničke opremljenosti saobraćajne policije – broja vozila - presretača (početna vrednost 2021: 0% (12) ciljna vrednost 2030: 100% (24))
	Procenat povećanja tehničke opremljenosti saobraćajne policije (početna vrednost 2021: nije mereno ciljna vrednost 2030: 100%)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: MUP
Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 8 miliona RSD	
Mera 1.5. Unapređenje komunikacije, koordinacije i kooperacije u bezbednosti saobraćaja	Ocena nivoa komunikacije, koordinacije i kooperacije subjekata bezbednosti saobraćaja koji omogućava funkcionalan sistem bezbednosti saobraćaja (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 9)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: Nije potrebno izdvojiti dodatna finansijska sredstva

6.2.2. Bezbedni putevi

Посебни циљ 2

Унапређено планирање, пројектовање, изградња и одржавање путева, тако да се најмање 75% путовања обавља путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја, у складу са приступом безбедног система и захтевима аутономних возила

Pokazatelj ishoda (uspešnosti)	Početna vrednost (2019)	Ciljna vrednost
Procenat km autoputeva od ukupne dužine autoputeva, koji zadovoljavaju najstrožije zahteve bezbednosti saobraćaja, odnosno na kojima je mapiranjem rizika utvrđena ocena bezbednosti od 60% i više. (Prema Izveštajima Upravljača državnih puteva)	Nije mereno	(2025) 85% (2027) 90% (2030) 95%
Procenat daljinskog, odnosno tranzitnog saobraćaja, koji se odvija na autoputevima, odnosno brzim saobraćajnicama. (Prema Izveštajima ABS i Upravljača državnih puteva)	Nije mereno	(2025) 55% (2027) 65% (2030) 75%
Stepen planiranih, projektovanih, izgrađenih i održavanih opštinskim puteva i ulica, uz potpuno uvažavanje ranjivosti svih učesnika u saobraćaju i uz primenu koncepta samobjašnjavajućih i oprastajućih puteva. (Ekspertska ocena, 1- 10)	Nije mereno	(2025) 4 (2027) 5 (2030) 6
Procenat dužine državnih puteva IA reda prilagođenih kretanju automatizovanih vozila u odnosu na ukupnu dužinu državnih puteva IA reda. (Prema Izveštaju Upravljača državnih puteva)	Nije mereno	(2025) 70% (2027) 85% (2030) 100%

Mere i indikatori za postizanje Posebnog cilja 2

U cilju ispunjenja Posebnog cilja 2, sprovodiće se mere usmerene na poboljšano planiranju, projektovanju, izgradnji i održavanju puteva, uvažavajući ranjivost svih učesnika u saobraćaju, pristup bezbednog sistema i zahteve autonomnih vozila.

MERA 2.1. Unapređenje planiranja, projektovanja, izgradnje i održavanja puteva

Novi putevi će biti planirani, projektovani i izgrađeni uz potpunu primenu svih alata za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture. Postojeći putevi će biti održavani tako da se na njima obezbedi visok standard bezbednosti saobraćaja. Ovo podrazumeva da će se redovno sprovoditi svi propisani alati unapređenja bezbednosti putne infrastrukture i biće primenjeni svi prihvaćeni predlozi mera, uz uvažavanje ranjivosti svih učesnika u saobraćaju, pristupa bezbednog sistema i budućih zahteva automatizovanih vozila. Sa ovako obezbeđenim visokim standardom bezbednosti putne infrastrukture očekuje se manji rizik stradanja u saobraćaju. Obezbeđenje visokog standarda bezbednosti putne

infrastrukture će biti potpomognuto promocijom primene alata i razmenom iskustava na domaćim i međunarodnim konferencijama i drugim skupovima, redovnim nadzorom nad sprovođenjem alata i primenom predloženih mera poboljšanja, kao i praćenjem efekata primene mera i doslednom primenom savremenog koncepta podeljene odgovornosti.

MERA 2.2. Unapređenje procesa praćenja uticajnih faktora na nastanak saobraćajnih nezgoda sa posebnim osvrtom na uticaj puta

Dosledno će se sprovoditi alati, koji imaju za cilj prepoznavanje uticajnih faktora na nastanak saobraćajnih nezgoda i posledica saobraćajnih nezgoda sa posebnim osvrtom na uticaj puta. S tim u vezi, redovno će se pratiti i analizirati uticajni faktori i sprovodiće se redovne i periodične obuke nadležnih subjekata za preciznije prepoznavanje i definisanje uticajnih faktora. Razviće se nacionalna metodologija i uspostaviti sistem Dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda, koji će omogućiti formiranje kvalitetnih baza podataka o uticajnim faktorima nastanka saobraćajnih nezgoda u Republici Srbiji. Analizom ovako prikupljenih podataka o saobraćajnim nezgodama će se stvoriti uslovi za kvalitetnu procenu okolnosti koje dovode do nastanka saobraćajnih nezgoda, odnosno stvoriće se uslovi za uočavanje ključnih problema i predlaganje efikasnih mera za sprečavanje nastanka saobraćajnih nezgoda, odnosno smanjenje stradanja u drumskom saobraćaju.

MERA 2.3. Jačanje kapaciteta institucija i pojedinaca u oblasti bezbednosti putne infrastrukture

Kako bi se obezbedilo sprovođenje predviđenih aktivnosti i dostizanje visokog standarda bezbednosti putne infrastrukture ojačaće se kapaciteti institucija koje se bave bezbednošću putne infrastrukture, kroz zapošljavanje i usavršavanje dovoljnog broja stručnih lica za bavljenje poslovima bezbednosti saobraćaja na putevima, sprovođenje i, po potrebi, unapređenje programa obuka i stručnih usavršavanja revizora i proverivača, kao i sprovođenje periodičnih stručnih usavršavanja zaposlenih u upravljačima puteva. Na taj način će se stvoriti mogućnosti za potpunom primenom alata za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture, odnosno upravljanjem bezbednošću putne infrastrukture. Posebno će se u naučno obrazovnom sistemu i u stručnim organizacijama posvetiti unapređenju planova i programa koji tretiraju oblast bezbednost putne infrastrukture, u sledećim institucijama: upravljači državnih puteva, upravljači opštinskih puteva i ulica, MGSI- inspekcijски nadzor i Agencija.

MERA 2.4. Unapređenje bezbednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselja

Posebno nebezbedne lokacije na mreži puteva su prolasci državnih puteva kroz naselja, pa će se sprovesti adekvatne analize i za visoko rizične prolaskе državnih puteva kroz naselja će se pripremiti projekti poboljšanja bezbednosti saobraćaja, a mere, predviđene tim projektima, će biti izvedene. Posebno će se na ovim prolascima državnih puteva kroz naselja voditi računa o potrebama ranjivih učesnika u saobraćaju, prvenstveno pešaka i biciklista i urediće se zone škola koje se nalaze na državnim putevima. Jedno od rešenja za poboljšanje bezbednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselja predstavljaju obilaznice, pa će se sprovesti analiza opravdanosti izgradnje obilaznica i za opravdane obilaznice pripremiće se odgovarajući projekti koji će biti izvedeni.

MERA 2.5. Unapređenje bezbednosti saobraćaja na lokacijama povećane ugroženosti po ranjive učesnike u saobraćaju na opštinskim putevima i ulicama

Sprovedeće se detaljna analiza ugroženosti ranjivih učesnika u saobraćaju i za sve zone škola i druge ugrožene lokacije, za koje se utvrdi veći rizik stradanja po ranjive učesnike u saobraćaju, pripremiće se projekti poboljšanja bezbednosti saobraćaja, a lokacije će biti tretirane adekvatnim merama i aktivnostima iz tih projekata, a sve u cilju poboljšanja bezbednosti saobraćaja za ugrožene kategorije učesnika u saobraćaju.

MERA 2.6. Unapređenje bezbednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge

Za poboljšanje bezbednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge i smanjivanje rizika stradanja na ovim lokacija biće pripremljen Plan unapređenja bezbednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge, biće izrađena metodologija za procenu rizika bezbednosti saobraćaja na prelazima preko pruge i redovno će se sprovoditi ocena rizika. Na osnovu sveobuhvatne analize stanja bezbednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge biće predložene, a zatim i sprovedene mere i aktivnosti za unapređenje bezbednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge, kako tehničke mere, tako i "meke" mere (edukativne, preventivno-promotivne aktivnosti, izmene zakona i sl.). Posebno će se istraživati ponašanja učesnika u saobraćaju u odnosu na različite načine obezbeđenja prelaza puta preko pruge, a zatim i preduzimati mere i aktivnosti za smanjivanje njihovog nebezbednog ponašanja.

Mere:	Pokazatelj(i) na nivou mere:
Mera 2.1. Unapređenje planiranja, projektovanja, izgradnje i održavanja puteva	Procenat saobraćajnih nezgodama sa poginulim licima, u kojima je put imao uticaj na nastanak i posledice saobraćajnih nezgoda. (početna vrednost 2021: >20%, ciljna vrednost 2030: 15%)
	Procenat primene svakog od alata za unapređenje bezbednosti državnih puteva, uz uvažavanje ranjivosti svih učesnika u saobraćaju, uz primenu koncepta samobjašnjavajućih i opraštajućih puteva i uz uvažavanje pristupa bezbednog sistema. (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 95%)
	Stepen primene svakog od alata za unapređenje bezbednosti opštinskih puteva i ulica, uz uvažavanje ranjivosti svih učesnika u saobraćaju, uz primenu koncepta samobjašnjavajućih i opraštajućih puteva i uz uvažavanje pristupa bezbednog sistema. (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 50%)
	Procenat primene prihvaćenih preporuka iz izveštaja svakog od propisanih alata za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture na državnim putevima. (početna vrednost 2023: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 75%)

	<p>Stepen primene prihvaćenih preporuka iz izveštaja svakog od propisanih alata za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture na opštinskim putevima i ulicama i prolascima državnih puteva kroz naselje.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 75%)</p>
	<p>Procenat dužine državnih puteva IA reda opremljenih savremenim ITS uređajima u funkciji bezbednosti saobraćaja, u odnosu na ukupnu dužinu državnih puteva IA reda.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 90%)</p>
	<p>Procenat realizacije redovnog nadzora nad sprovođenjem svakog od alata i primenom predloženih mera poboljšanja za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 50% za sve puteve i ulice)</p>
	<p>Procenat praćenja efekata primene mera za unapređenje bezbednosti državnih puteva van naselja.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 50%)</p>
	<p>Ocena kvaliteta tehničkog regulisanje saobraćaja na putu za vreme izvođenja poslova održavanja puta (zona radova)</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 9)</p>
	<p>Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS</p>
	<p>Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 5243 miliona RSD</p>
Mera 2.2. Unapređenje procesa praćenja uticajnih faktora na nastanak saobraćajnih nezgoda sa posebnim osvrtom na uticaj puta	<p>Procenat saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima za koje je pripremljen izveštaj o nezavisnoj oceni uticaja puta na nastanak i posledice tih nezgoda.</p> <p>(početna vrednost 2021: ~100% za državne puteve, ~10% za opštinske puteve i ulice, ciljna vrednost 2030: 100% za sve puteve i ulice)</p>
	<p>Procenat saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima za koje je pripremljen izveštaj o dubinskoj analizi saobraćajnih nezgoda.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 100%)</p>
	<p>Ocena kvaliteta praćenja i analize uticajnih faktora.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 9)</p>
	<p>Broj sprovedenih stručnih usavršavanja policijskih službenika koji obavljaju poslove uviđaja i rasvetljavanja saobraćajnih nezgoda za preciznije prepoznavanje i definisanje uticajnih faktora.</p> <p>(početna vrednost 2021: 1,</p>

	<p>ciljna vrednost 2030: 1 (svake godine))</p> <p>Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS</p> <p>Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 72 miliona RSD</p>
Mera 2.3. Jačanje kapaciteta institucija i pojedinaca u oblasti bezbednosti putne infrastrukture	<p>Procenat subjekata bezbednosti saobraćaja koji imaju potreban kapacitet i integritet u oblasti bezbednosti putne infrastrukture.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 95%)</p>
	<p>Broj visokoškolskih ustanova koje imaju akreditovane planove i programe koji tretiraju oblast bezbednost putne infrastrukture.</p> <p>(početna vrednost 2021: 1, ciljna vrednost 2030: 4)</p>
	<p>Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS</p>
	<p>Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 145 miliona RSD</p>
Mera 2.4. Unapređenje bezbednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselja	<p>Broj sprovedenih studija identifikacije nebezbednih prolazaka državnih puteva kroz naselje.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 1 studija svake tri godine)</p>
	<p>Procenat pripremljenih projekata poboljšanja bezbednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselje u odnosu na broj identifikovanih nebezbednih prolazaka državnih puteva kroz naselje.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 100%)</p>
	<p>Procenat izvedenih projekata poboljšanja bezbednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselje u odnosu na ukupan broj pripremljenih projekata.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 80%)</p>
	<p>Broj sprovedenih studija za utvrđivanje potrebe izgradnje obilaznica oko gradova i opština u Republici Srbiji.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 1 studija svake tri godine)</p>
	<p>Procenat pripremljenih projekata za izgradnju obilaznica, u odnosu na broj potrebnih obilaznica za izgradnju.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 70%)</p>
	<p>Procenat izgrađenih obilaznica u odnosu na ukupan broj pripremljenih projekata za izgradnju obilaznica.</p> <p>(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 50%)</p>
	<p>Institucija zadužena za praćenje realizacije mere:</p>

Upravljači puteva	
Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 430 miliona RSD	
Mera 2.5. Unapređenje bezbednosti saobraćaja na lokacijama povećane ugroženosti po ranjive učesnike u saobraćaju na opštinskim putevima i ulicama	<p>Broj sprovedenih studija identifikacije lokacija povećanog rizika stradanja ranjivih učesnika u saobraćaju, sa akcentom na zone škola.</p> <p style="text-align: right;">(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 1 studija svake tri godine, državni putevi 1 studija svakih 5 godina, opštinski putevi i ulice)</p>
	<p>Procenat pripremljenih projekata poboljšanja bezbednosti saobraćaja za utvrđene lokacije povećane ugroženosti ranjivih učesnika u saobraćaju, sa akcentom na zone škola.</p> <p style="text-align: right;">(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 100%)</p>
	<p>Procenat izvedenih projekata poboljšanja bezbednosti saobraćaja za utvrđene lokacije povećane ugroženosti ranjivih učesnika u saobraćaju, sa akcentom na zone škola.</p> <p style="text-align: right;">(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 80%)</p>
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 420 miliona RSD	
Mera 2.6. Unapređenje bezbednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge	<p>Godišnji broj saobraćajnih nezgoda na prelazima puta preko pruge.</p> <p style="text-align: right;">(početna vrednost 2021: ~100, ciljna vrednost 2030: 50)</p>
	<p>Procenat vozača koji se zaustavlja i bezbedno se kreće putem preko pruge, sa aktivnim osiguranjem</p> <p style="text-align: right;">(početna vrednost 2018: 93,6%, ciljna vrednost 2030: 99,0%)</p>
	<p>Procenat izvedenih projekata unapređenja bezbednosti saobraćaja na visoko rizičnim prelazima puta preko pruge.</p> <p style="text-align: right;">(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 50%)</p>
	<p>Broj istraživanja ponašanja učesnika u saobraćaju u odnosu na različite načine obezbeđenja prelaza puta preko pruge</p> <p style="text-align: right;">(početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 1 trogodišnje)</p>
Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS	
Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 43 miliona RSD	

6.2.3. Bezbedna vozila

Посебни циљ 3

Обновљен и у погледу безбедносних својстава унапређен возни парк

Pokazatelj ishoda (uspešnosti)	Početna vrednost (2019)	Ciljna vrednost
Prosečna starost voznog parka putničkih i komercijalnih vozila u saobraćaju (Prema izveštajima MUP)	17,3 godina	(2025) 16,8 (2027) 15,5 (2030) 14
Procenat novih vozila u voznom parku ocenjenih brojem EURONCAP zvezdica jednakim ili iznad definisane granice (4 zvezdice). (Prema istraživanjima ABS)	Nije mereno	(2025) 50% (2027) 80% (2030) 95%
Procenat saobraćajnih nezgoda sa poginulim i teško povređenim licima, u kojima je vozilo imalo uticaj na nastanak i posledice saobraćajnih nezgoda. (Prema Izveštajima MUP, ABS i naučno istraživačkih ustanova)	Nije mereno	(2025) 20% (2027) 10% (2030) 5%
Procenat prihvaćenih međunarodnih sporazuma i unapređenih Zakona sa pripadajućim podzakonskim aktima, u pogledu bezbednosti vozila. (Prema Izveštajima MGSI, MUP i ABS)	Nije mereno	(2025) 60% (2027) 70% (2030) 80%
Nivo održavanje tehničke ispravnosti vozila u skladu sa standardima proizvođača i pravilnicima. (Ekspertska ocena, 1- 10)	Nije mereno	(2025) 6 (2027) 7 (2030) 8
Procenat vozila koja koriste alternativna goriva i/ ili električni pogon. (Izveštaj MUP)	Nije mereno	(2025) 10% (2027) 20% (2030) 40%
Procenat tehnički ispravnih vozila na tehničkim pregledima. (Prema Izveštajima MUP, ABS)	30%	(2025) 80% (2027) 90% (2030) 95%
Procenat tehnički ispravnih vozila na putu u realnim uslovima eksploatacije - vožnje (Prema Izveštajima MUP)	Nije mereno	(2025) 80% (2027) 90% (2030) 95%
Procenat komercijalnih vozila koji ispunjavaju propisane uslove u pogledu tehničke ispravnosti i propisa koji se odnose na AETR, ADR, ATP i obezbeđenje tereta (Prema Izveštajima MUP, MGSI)	Nije mereno	(2025) 80% (2027) 90% (2030) 95%

Mere i indikatori za postizanje Posebnog cilja 3

Da bi se obezbedilo ispunjenje Posebnog cilja 3, sprovodiće se mere usmerene na unapređenju sistema pristupa vozila javnom saobraćaju kao i unapređenje emisisionih standarda koji obezbeđuju i unapređenje bezbednosnih standarda. Takođe će se unaprediti sistem održavanja i sistem kontrole tehničke ispravnosti vozila i to putničkih, komercijalnih vozila i traktora. Posebno će se definisati podsticajne mere za nabavku novih vozila kako pojedinaca tako vozila u vlasništvu privrednih društava i javnog sektora. Za dostizanje ovog posebnog cilja najvažniji preduslov je ekonomski razvoj odnosno porast BDP. Pri projekciji prosečne starosti vozila u 2030. godini uzet je u obzir projektovani iznos BDP za tu godinu od 89.038 miliona evra, dok je BDP po tekućem kursu u 2019. godini iznosio 45.364 u miliona evra.

MERA 3.1. Unapređenje bezbednosnih svojstava vozila

Unapređenje bezbednosnih svojstava vozila obezbediće se kroz obnovu voznog parka novim vozilima (u skladu sa EURONCAP sistemom vrednovanja) i upotrebljavanjem vozilima iz emisisionih standarda EURO 5 i EURO 6 koji su opremljeni savremenim sistemima koji pomažu vozaču da do nezgode ne dođe ali i sa sistemima koji smanjuju posledice saobraćajnih nezgoda. Ovo će omogućiti da se smanji broj saobraćajnih nezgoda gde je vozilo uzrok nastanka nezgode, kao i da se značajno smanje posledice saobraćajnih nezgoda. Takođe, radiće se analiza međunarodnih i nacionalnih istraživanja u oblasti bezbednosti vozila.

MERA 3.2. Unapređenje sistema održavanja vozila, nadogradnje bezbednosnih sistema komercijalnih vozila i traktora i kontrole tehničke ispravnosti vozila

Imajući u vidu da obnova voznog parka zavisi od socijalno - ekonomskih okvira deo voznog parka starijih godišta koja ne mogu biti zamenjena moraju da budu održavani na način da svoje tehničke karakteristike održavaju na bezbednosno prihvatljivom nivou tj. da ne dolazi do otkaza u realnim uslovima vožnje. Za komercijalna vozila i traktore biće omogućeno unapređenje postojećih sistema dogradnjom nedostajućih kako aktivnih tako i pasivnih podsistema. Sistem obavezne periodične tehničke kontrole ispravnosti vozila unapređivaće se u skladu sa međunarodnim propisima, iskustvima najboljih međunarodnih praksi i analizom stanja ispravnosti vozila na osnovu dostupnih podataka i istraživanja. Sistem vanredne (neočekivane) kontrole mora se značajno unaprediti i pravno urediti kada su u pitanju komercijalna vozila.

MERA 3.3. Jačanje kapaciteta institucija i integritet pojedinaca u oblasti upravljanja bezbednosti vozila

Kako bi se obezbedili uslovi za realizacija svih mera u oblasti bezbednosti vozila neophodno je unapređivati kapacitete institucija i pojedinaca kao i nosioca javnih ovlašćenja u oblasti bezbednosti vozila (ovlašćenih laboratorija, stanica tehničkih pregleda, i dr.). Kod institucija obezbediće se jačanje odgovarajućih organizacionih jedinica, sektora i odeljenja za bezbednost vozila. U naučno obrazovnom sistemu i stručnim organizacijama za realizaciju obuka, nastavni planovi i programi obuka biće prilagođeni potrebama upravljanja bezbednošću vozila, tehničkim znanjima i veštinama koja oblast vozila zahteva.

MERA 3.4. Unapređenje sistema stimulacija, fiskalnih podsticaja, subvencije i drugih pogodnosti

Utvrđiće se način i kriterijum stimulisanja nabavke vozila visokih emisionih standarda i visokih bezbednosnih standarda za pojedince. Iz osnovnih principa da nebezbednost plaća bezbednost i principa zagađivač plaća (Direktiva) posebno će se definisati načini stimulisanja obnove voznih parkova javnih preduzeća i državnih institucija, ali i objedinjenih nabavki privrednih sistema, komunalnih preduzeća, prevoznika, taksi udruženja a sve u cilju unapređenja bezbednosnih svojstava vozila i motivacije za obnovu voznih parkova. Posebno će se definisati način stimulacije za dogradnju sistema aktivne bezbednosti i zaštitnih sistema na komercijalnim vozilima i traktorima.

MERA 3.5. Definisanje uslova za bezbedno učešće vozila mikromobilnosti

Urbana mobilnost sve više zastupa upotrebu vozila mikromobilnosti u javnom saobraćaju. Sa ciljem smanjenja broja saobraćajnih nezgoda, saobraćajnih gužvi, zagađenja vazduha, buke, ograničenja broja parking mesta, definisaće se propisi koji će urediti oblast vozila mikromobilnosti i to od tehničkih karakteristika do uslova za pristup javnom saobraćaju.

Mere:	Pokazatelj(i) na nivou mere:
Mera 3.1. Unapređenje bezbednosnih svojstava vozila	Procenat vozila od 0 do 2 godine starosti (početna vrednost 2021: 3,40%, ciljna vrednost 2030: 10%)
	Procenat vozila od 3 do 10 godine starosti (početna vrednost 2021: 14,58%, ciljna vrednost 2030: 50%)
	Procenat vozila od 11 do 15 godine starosti (početna vrednost 2021: 23,26%, ciljna vrednost 2030: 20%)
	Procenat vozila od 16 do 20 godine starosti (početna vrednost 2021: 37,67%, ciljna vrednost 2030: 15%)
	Procenat vozila starijih od 20 godina (početna vrednost 2021: 21,09%, ciljna vrednost 2030: 5%)
	Procenat saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima, u kojim je vozilo uzrok nastanka saobraćajne nezgode (početna vrednost 2021: 3%, ciljna vrednost 2030: 0%)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 39 miliona RSD
Mera 3.2. Unapređenje sistema održavanja vozila, nadogradnje bezbednosnih sistema komercijalnih vozila i traktora i	Broj sprovedenih aktivnosti na unapređenju sistema održavanja vozila (početna vrednost 2021: 0, ciljna vrednost 2030: najmanje 3 svake godine)

kontrola tehničke ispravnosti vozila	<p>Uspostavljen sistem dogradnje nedostajućih aktivnih i pasivnih podsistema za komercijalna vozila i traktore (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2030: da)</p> <p>Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS</p> <p>Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 141 miliona RSD</p>
Mera 3.3. Jačanje kapaciteta institucija i integritet pojedinaca u oblasti upravljanja bezbednosti vozila	<p>Broj sprovedenih programa stručnih usavršavanja rukovodilaca i kontrolora na tehničkim pregledima (početna vrednost 2021: 1, ciljna vrednost 2030: 1 (svake godine))</p> <p>Broj akreditovanih institucija koje su unapredile planove i programe iz oblasti bezbednosti vozila (početna vrednost 2021: 0, ciljna vrednost 2030: 10)</p> <p>Osnovano nezavisno telo za nadzor nad tehničkom ispravnošću vozila u saobraćaju (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2027: da)</p> <p>Uspostavljen sistem stručne ekspertize (veštačenja) vozila koja su učestvovala u saobraćajnim nezgodama sa poginulim licima (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2027: da)</p> <p>Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS</p> <p>Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 40 miliona RSD</p>
Mera 3.4. Unapređenje sistema stimulacija, fiskalnih podsticaja, subvencije i drugih pogodnosti	<p>Uspostavljen sistem pogodnosti za nabavku vozila na e-pogon, alternativna goriva i EURO 6 (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2030: da)</p> <p>Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS</p> <p>Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 697 miliona RSD</p>
Mera 3.5. Definisane uslova za bezbedno učešće vozila mikromobilnosti	<p>Stručno definisani i propisani tehnički uslovi koje moraju ispunjavati vozila mikromobilnosti (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)</p> <p>Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS</p> <p>Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 6 miliona RSD</p>

6.2.4. Bezbedni učesnici u saobraćaju

Посебни циљ 4

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

Pokazatelji ishoda (uspešnosti)

Pokazatelj ishoda (uspešnosti)	Početna vrednost (2019)	Ciljna vrednost
Nivo stečenih neophodnih znanja iz oblasti bezbednosti saobraćaja po nivoima (Ekspertska ocena 1-10)	nije mereno	(2025) 4 predškolsko 4 osnovno 4 srednje 6 auto-škole 4 vozači (2027) 7 predškolsko 7 osnovno 7 srednje 8 auto-škole 7 vozači (2030) 9 predškolsko 9 osnovno 9 srednje 9 auto-škole 9 vozači
Procenat vozača putničkih automobila kojima je prihvatljivo da, u toku vožnje, ne koriste sigurnosni pojas (Izveštaj ABS)	31,3%	(2025) 20% (2027) 15% (2030) 10%
Procenat putnika u putničkim automobilima kojima je prihvatljivo da, u toku vožnje, ne koriste sigurnosni pojas na zadnjem sedištu (Izveštaj ABS)	74,9%	(2025) 60% (2027) 40% (2030) 20%
Procenat vozača mopeda/motocikla kojima je prihvatljivo da u toku vožnje ne koriste zaštitnu kacigu (Izveštaj ABS)	37,6%	(2025) 30% (2027) 20% (2030) 10%
Procenat vozača putničkih automobila kojima je prihvatljivo da prekoračuju ograničenje brzine u naselju (Izveštaj ABS)	53,0%	(2025) 40% (2027) 30% (2030) 20%
Procenat vozača kojima je prihvatljivo da voze i	19,4%	(2025) 9%

posle konzumiranja alkohola (Izveštaj ABS)		(2027) 6% (2030) 3%
Procenat vozača kojima je prihvatljivo da, u toku vožnje, koriste mobilni telefon koji drže u ruci (Izveštaj ABS)	47,7%	(2025) 40% (2027) 20% (2030) 10%
Procenat putnika na prednjem sedištu putničkih automobila koji, u toku vožnje koriste sigurnosni pojas (Izveštaj ABS)	84,3%	(2025) 90% (2027) 93% (2030) 96%
Procenat putnika na zadnjem sedištu putničkih automobila koji, u toku vožnje koriste sigurnosni pojas (Izveštaj ABS)	19,1%	(2025) 35% (2027) 60% (2030) 85%
Procenat dece koja u putničkim automobilima pravilno koriste odgovarajuće sisteme zaštite (Izveštaj ABS)	48,7%	(2025) 65% (2027) 80% (2030) 96%
Procenat motociklista i mopedista koji pravilno koriste zaštitne kacige (Izveštaj ABS)	79,3%	(2025) 90% (2027) 93% (2030) 96%
Procenat vozača putničkih automobila koji prekoračuju ograničenje brzine u naselju (Izveštaj ABS)	51,0%	(2025) 45% (2027) 35% (2030) 25%
Procenat vozača putničkih automobila koji prekoračuju ograničenje brzine u naselju za više od 10 km/h (Izveštaj ABS)	16,6%	(2025) 13% (2027) 9% (2030) 5%
Procenat vozača putničkih automobila koji prekoračuju ograničenje brzine van naselja za više od 10 km/h (Izveštaj ABS)	10,9%	(2025) 9% (2027) 7% (2030) 5%
Broj vozača u saobraćajnim nezgodama koji su upravljali vozilo pod uticajem alkohola (Izveštaj MUP)	4.100	(2025) 3800 (2027) 3400 (2030) 3100
Procenat vozača u saobraćajnom toku koji upravljaju vozilom pod uticajem alkohola (Izveštaj ABS)	0,63 %	(2025) 0,5% (2027) 0,4% (2030) 0,3%

Mere i indikatori za postizanje Posebnog cilja 4

U cilju ispunjenja Posebnog cilja 4, neophodna je realizacija i dosledna primena svih mera i aktivnosti koje su predviđene za prethodno navedene posebne ciljeve. Naime, unapređenje znanja, stavova i ponašanja učesnika u saobraćaju ne ostvaruje se samo merama konkretno usmerenim ka učesniku, već i upravljačkim merama (unapređenje

sistema bezbednosti saobraćaja), kao i merama koje obuhvataju i faktore put i vozilo. U strateškom smislu mere je neophodno usmeriti ka vozačima i putnicima putničkih automobila kao najugroženijim kategorijama, a potom ranjivim učesnicima u saobraćaju (pešacima, vozačima bicikala, mopeda, motocikala), vozačima traktora i profesionalnim vozačima, odnosno vozačima komercijalnih vozila. Pored toga, posmatrajući starost učesnika u saobraćaju, pažnja mora biti usmerena na decu i učesnike u saobraćaju starije od 65 godina. Konačno, važna je realizacija mera usmerenih ka vozačima koji su skloni činjenju najtežih prekršaja, posebno nasilničkoj vožnji i vožnji pod uticajem alkohola, droga i psihoaktivnih supstanci.

MERA 4.1. Unapređenje sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja

U cilju uspostavljanja sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja neophodna je primena mera i aktivnosti koje će omogućiti da svako lice, saglasno starosti i načinu na koji učestvuje u saobraćaju (pešak, vozač, putnik), pre započinjanja aktivnog učešća u saobraćaju stekne odgovarajuća znanja i veštine, kao i da razvije pozitivne stavove vezano za bezbednost saobraćaja. Naime, visok nivo znanja, odnosno veština, kao i razvijeni pozitivni stavovi direktno su srazmerni pozitivnom modelu ponašanja svih učesnika u saobraćaju (dece, učiteljam nastavnika, profesora, roditelja, i dr.). S obzirom na prethodno, važno je preduzeti aktivnosti na unapređenju postojećeg sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja na svim nivoima, počev od predškolskih ustanova, preko osnovnih i srednjih škola, obuka u auto-školama do usavršavanja postojećih vozača.

MERA 4.2. Unapređenje i intenziviranje preventivno propagandnog delovanja

Kako bi bezbednost učesnika u saobraćaju bila podignuta na najviši nivo, i dostignuti postavljeni strateški ciljevi, neophodno je unapređenje preventivno propagandnog delovanja u bezbednosti saobraćaja, odnosno permanentna i dosledna primena društvenog marketinga. Naime, društveno odgovorne kampanje u bezbednosti saobraćaja koje su zasnovane na naučnoj i stručnoj osnovi, uz političku, medijsku, institucionalnu, a posebno podršku policije, predstavljaju dokazano sredstvo kojim se uspešno unapređuje i u pozitivnom smislu menjaju znanje, ponašanje i stavovi učesnika u saobraćaju.

MERA 4.3. Unapređenje sistema prinude

Kako bi se svi učesnici u saobraćaju uklopili u sistem bezbednog ponašanja u saobraćaju, zasnovanog na znanjima i pozitivno izgrađenim stavovima, neophodan je balans između realizacije mera usmerenih ka unapređenju znanja i veština, sa jedne i mera prinude, sa druge strane. Mere prinude omogućavaju da manji broj učesnika u saobraćaju sklonih činjenju saobraćajnih delikata, primenom odgovarajućih sankcija koje imaju i vaspitni i preventivni karakter promene postojeći stav, odnosno ponašanje. U tom pogledu, neophodno je merama prinude povećati osećaj (subjektivni rizik) svakog učesnika u saobraćaju da će eventualni prekršaj biti brzo otkriven, jasno dokumentovan, a potom i brzo sankcionisan, a što se između ostalog može ostvariti unapređenjem sistema, održavanjem i unapređenjem postojećih i postavljanjem novih sistema za automatsku detekciju prekršaja.

MERA 4.4. Praćenje nivoa znanja, stavova i bezbednog ponašanja učesnika u saobraćaju

Za uspešno dostizanje prolaznih (godišnjih) i konačnih ciljeva Strategije neophodna je realizacija mera vezanih za praćenje rezultata, odnosno periodično (na godišnjem nivou) utvrđivanje postojećeg stanja i ocene stanja bezbednosti saobraćaja. U tu svrhu,

neophodna je realizacija projekata usmerenih ka merenju indikatora bezbednosti saobraćaja vezanih za zaštitne sisteme (sigurnosni pojasevi, sedišta za decu, zaštitne kacige i sl.), indikatora vezanih za poštovanje ograničenja brzine, vožnju pod dejstvom alkohola i ponašanje ranjivih učesnika u saobraćaju, te projekte identifikacije najuticajnijih indikatora bezbednosti saobraćaja po teritorijama. Pored toga, važno je realizovati projekte usmerene ka utvrđivanju stavova učesnika u saobraćaju i projekte ocene (nivoa) bezbednosti saobraćaja po teritorijama, kako bi se tokom perioda sprovođenja Strategije pojedine aktivnosti mogle fokusirati, odnosno intenzivirati. Konačno, periodične procene nivoa znanja na odabranom uzorku učesnika u saobraćaju, mogu takođe ukazati na specifične probleme ka kojima bi trebalo usmeriti aktivnosti.

Mere:	Pokazatelj(i) na nivou mere:
Mera 4.1. Unapređenje sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja	Ocena kvaliteta sistema na nivou predškolskih ustanova (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 9)
	Ocena kvaliteta sistema na nivou osnovnih škola (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 9)
	Ocena kvaliteta sistema na nivou srednjih škola (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 9)
	Ocena kvaliteta sistema na nivou auto-škola (sa posebnim osvrtom na znanja i veštine vozača motocikala i profesionalnih vozača komercijalnih vozila) (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 9)
	Ocena kvaliteta sistema na nivou postojećih vozača, sa posebnim osvrtom na ranjive kategorije učesnika u saobraćaju (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 9)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 117 miliona RSD
Mera 4.2. Unapređenje i intenziviranje preventivno propagandnog delovanja	Broj realizovanih nacionalnih kampanja (sa setom koordiniranih aktivnosti) na unapređenju znanja, stavova i ponašanja vozača putničkih automobila (početna vrednost 2021: 1, ciljna vrednost 2030: najmanje 1 svake godine)
	Broj realizovanih nacionalnih kampanja (sa setom koordiniranih aktivnosti) na unapređenju znanja, stavova i ponašanja pešaka (početna vrednost 2021: 1, ciljna vrednost 2030: najmanje 1 svake godine)
	Broj realizovanih nacionalnih kampanja (sa setom koordiniranih aktivnosti) na unapređenju znanja, stavova i ponašanja vozača bicikla

	(početna vrednost 2021: 1, ciljna vrednost 2030: najmanje 1 svake godine)
	Broj realizovanih nacionalnih kampanja (sa setom koordiniranih aktivnosti) na unapređenju znanja, stavova i ponašanja korisnika prevoznih sredstava mikromobilnosti (početna vrednost 2021: 0, ciljna vrednost 2030: najmanje 1 svake godine)
	Broj realizovanih nacionalnih kampanja (sa setom koordiniranih aktivnosti) na unapređenju znanja, stavova i ponašanja vozača motorizovanih dvotočkaša (početna vrednost 2021: 1, ciljna vrednost 2030: najmanje 1 svake godine)
	Broj realizovanih nacionalnih kampanja (sa setom koordiniranih aktivnosti) na unapređenju znanja, stavova i ponašanja vozača traktora (početna vrednost 2021: 1, ciljna vrednost 2030: najmanje 1 svake godine)
	Broj realizovanih nacionalnih kampanja (sa setom koordiniranih aktivnosti) na unapređenju znanja, stavova i ponašanja vozača komercijalnih vozila (početna vrednost 2021: 0, ciljna vrednost 2030: najmanje 1 svake godine)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 1.305 miliona RSD
Mera 4.3. Unapređenje mera prinude	Ocena kvaliteta sistema prinude (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 7)
	Procenat uvećanja broja jedinica automatskog otkrivanja i dokumentovanja delikata u saobraćaju (početna vrednost 2021: 0%, ciljna vrednost 2030: 10% svake godine)
	Procenat uvećanja broja otkrivenih prekršaja sistemima za automatsku detekciju prekršaja (početna vrednost 2021: 0% (65.131), ciljna vrednost 2030: 500% (350.000))
	Procenat uvećanja ukupnog broja otkrivenih prekršaja (početna vrednost 2021: 0% (1.029.041), ciljna vrednost 2030: 100% (2.000.000))
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: MUP
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 1.224 miliona RSD
Mera 4.4. Praćenje nivoa znanja, stavova i bezbednog ponašanja učesnika u saobraćaju	Broj projekata vezanih za merenje indikatora ponašanja učesnika u saobraćaju na nacionalnom nivou (početna vrednost 2021: 1, ciljna vrednost 2030: najmanje 1 svake godine)
	Broj projekata vezanih za merenje indikatora stavova

učesnika u saobraćaju na nacionalnom nivou (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: najmanje 1 svake 3 godine)
Broj projekata vezanih za ocenu nivoa znanja učesnika u saobraćaju na nacionalnom nivou (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: najmanje 1 svake 4 godine)
Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 60 miliona RSD

6.2.5. Delovanje nakon saobraćajne nezgode

Посебни циљ 5

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

Pokazatelji ishoda (uspešnosti)

Pokazatelj ishoda (uspešnosti)	Početna vrednost (2019)	Ciljna vrednost
Ukupno vreme odziva prebolničke hitne medicinske pomoći (od nastanka saobraćajne nezgode do dolaska na mesto nezgode) * urbano/ ruralno područje, u minutima (Izveštaj IJZ Batut)	Nije mereno	(2025) 10/20* (2027) 9/17 (2030) 8/15
Ukupno vreme odziva VSJ (od nastanka saobraćajne nezgode do dolaska na mesto nezgode) * urbano/ ruralno područje, u minutima (Izveštaj MUP)	Nije mereno	(2025) 14/28* (2027) 12/24 (2030) 10/20
Nivo neophodnih znanja i veština svih pripadnika svih hitnih službi za delovanje nakon saobraćajne nezgode (Ekspertska ocena 1-10)	Nije mereno	(2024) 4 (2027) 7 (2030) 9
Nivo uvežbanosti i usaglašenosti svih hitnih službi za koordinirano zbrinjavanje, spasavanje i prihvatanje većeg broja povređenih (masovne saobraćajne nezgode). (Ekspertska ocena 1-10)	Nije mereno	(2024) 1 (2027) 5 (2030) 9

Nivo osposobljenosti lica za postupanje na licu mesta saobraćajne nezgode i pružanje prve pomoći (Ekspertska ocena 1-10)		(2025) 3
	Nije mereno	(2027) 5
		(2030) 7

Mere i indikatori za postizanje Posebnog cilja 5

U cilju ispunjenja Posebnog cilja 5 sprovodiće se mere usmerene na unapređenju brzine, kvaliteta i kapaciteta svih hitnih službi koje deluju nakon saobraćajne nezgode – policije, vatrogasno spasilačkih jedinica, prebolničke i bolničke hitne medicinske pomoći

MERA 5.1. Normativizacija nacionalnih procedura postupanja svih hitnih službi nakon saobraćajnih nezgoda

Merom se uspostavljanja ujednačeno postupanje, brži odgovor, kvalitetnije zbrinjavanje i spasavanje, i veća sposobnost prihvatanja povređenih u saobraćajnim nezgodama na teritoriji Republike Srbije

MERA 5.2. Normativizacija opremljenosti i obučenosti hitnih službi za delovanje nakon saobraćajne nezgode

Merom se unapređuje bezbednost i zdravlje pripadnika hitnih službi, i unapređuje brzina, kvalitet i kapacitet hitnih službi

MERA 5.3. Uspostavljanje savremenog kvalitetnog komunikacionog sistema

Mera podrazumeva uspostavljanje sistema koji omogućava kvalitetnu jednovremenu glasovnu komunikaciju među svim hitnim službama odnosno jedinicama hitnih službi uspostavljanjem zajedničkih tetra kanala radio veze i opremanjem odgovarajućim tetra radio uređajima i opremom, uspostavljanje informacionog sistema koji omogućava kvalitetnu video vezu i brzo slanje i prijem podataka između hitnih službi odnosno jedinica hitnih službi, kao i uspostavljanje sistema koji omogućuje kvalitetan prijem dojave o saobraćajnoj nezgodi (upotreba smart uređaja, precizno geopozicioniranje pozivaoca, prijem eCall poziva) što će značajno unaprediti brzinu i kvalitet delovanja hitnih službi.

MERA 5.4. Uspostavljanje službe helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP)

Mera podrazumeva uspostavljanja helikopterske službe PHMP, sa posebno obučanim posadama i posebno opremljenim helikopterima koji služe za brzi dolazak na lice mesta saobraćajne nezgode, brzi prevoz povređenog, i delovanje na teško pristupačnim terenima. Osim veće brzine dolaska na lice mesta i prevoza, sistem HHMP značajno unapređuje kvalitet zbrinjavanja jer omogućava brz prevoz u zdravstvenu ustanovu tercijarnog nivoa. Uspostavljanjem sistema HHMP značajno se povećava i kapacitet HMP jer omogućava odziv većeg broja jedinica na teritorijama koje su pokrivene sa samo jednom ili dve ekipe PHMP, kao i prihvati i raspoređivanje većeg broja povređenih u više ustanova BHMP što je naročito značajno kod saobraćajnih nezgoda sa većim brojem povređenih i masovnim saobraćajnim nezgodama. Sistem HHMP ima naročit značaj za pokrivanje teritorija „malih” opština koje nemaju službu PHMP.

MERA 5.5. Unapređenje stručnosti, osposobljenosti i uvežbanosti pripadnika hitnih službi za delovanje nakon saobraćajne nezgode

Mera podrazumeva inoviranje programa obrazovanja, stručnog usavršavanja i

uvežbavanja u cilju sticanja znanja, veština i osposobljenosti pripadnika hitnih službi za delovanje nakon saobraćajne nezgode uključujući i masovne saobraćajne nezgode, kroz uvrštavanje sadržaja u sistem srednjeg, višeg i visokog obrazovanja, specijalističkih studija, neprekidnog obrazovanja i dodatnih obuka, kao i uspostavljanjem sistema neprekidnog zajedničkog obučavanja i uvežbavanja pripadnika hitnih službi u nacionalnom trening centru za zajedničku obuku.

MERA 5.6. Uspostavljanje baza podataka o dejstvima hitnih službi nakon saobraćajne nezgode

Mera podrazumeva uspostavljanje posebnih baza podataka u svim hitnim službama koje sadrže bitne podatke o dejstvu nakon svake saobraćajne nezgode, uključujući sistem automatskog beleženja reakcionih vremena putem GPS pozicioniranje jedinica hitnih službi

MERA 5.7. Opremanje hitnih službi opremom za brzo i kvalitetno delovanje nakon saobraćajne nezgode

Mera podrazumeva opremanje hitnih službi opremom koja omogućava brz dolazak na lice mesta, brz prevoz povređenih, kvalitetno spasavanje i zbrinjavanje, obezbeđenje lica mesta na potrebnom nivou, kvalitetno vršenje uviđaja, i ličnu bezbednost pripadnika hitnih službi, što uključuje i specijalna vozila, ličnu opremu, medicinsku opremu, tehničku opremu, opremu za prikupljanje dokaza o saobraćajnoj nezgodi.

MERA 5.8. Uspostavljanje sistema koordinacije za brz i delotvoran odgovor svih hitnih službi na masovne saobraćajne nezgode

Mera podrazumeva uspostavljanje sistema horizontalne i vertikalne komunikacije i koordinacije svih hitnih službi, uz uvođenje instituta nacionalnog i regionalnih koordinatora za koordinaciju hitnih službi u slučaju masovnih saobraćajnih nezgoda.

MERA 5.9. Uspostavljanje nedostajućih jedinica hitnih službi za delovanje na državnim putevima prvog reda

Mera podrazumeva uspostavljanje nedostajućih jedinica PHMP i VSJ radi pokrivanja deonica državnih puteva prvog reda na kojima je postojeći teritorijalni raspored jedinica takav da onemogućuje brz dolazak na lice mesta saobraćajne nezgode

MERA 5.10. Uspostavljanje povoljnog okruženja za brzo delovanje hitnih službi nakon saobraćajne nezgode

Mera podrazumeva otklanjanje prepreka za brzo kretanje hitnih službi u vezi sa putnom i železničkom infrastrukturom, vođenjem saobraćaja i ponašanjem učesnika u saobraćaju, a posebno primenu mera za brz i lak pristup objekata hitnih službi saobraćajnoj infrastrukturi, brzo i lako kretanje jedinica hitnih službi (planiranje, projektovanje i tehničko regulisanje, postupanje ostalih učesnika u saobraćaju) i pristup objektima hitnih službi, brz prolazak pružnih prelaza, naplatnih rampi i sl. Ovom merom značajno se povećava brzina hitnih službi.

MERA 5.11. Uspostavljanje povoljnog okruženja za laičku pomoć povređenima u saobraćajnim nezgodama

Mera podrazumeva omasovljavanje lica voljnih, obučanih i sposobnih za ukazivanje prve pomoći i postupanje na licu mesta saobraćajne nezgode. Što ranije započinjanje pružanja prve pomoći i obezbeđenja lica mesta saobraćajne nezgode od strane slučajnih

prolaznika, a do dolaska prvih ekipa hitnih službi, značajno povećava šansu za preživljavanje teško povređenih i smanjenje rizika od nastanka nove saobraćajne nezgode. Mera će se sprovoditi kroz sistem formalnog obrazovanja, obuke za vozača, kroz rad Crvenog krsta Srbije i drugih organizacija posvećenih unapređenju bezbednosti saobraćaja.

Mere:	Pokazatelj(i) na nivou mere:
MERA 5.1. Donošenje zajedničkih usaglašanih nacionalnih procedura postupanja svih hitnih službi nakon saobraćajnih nezgoda	Broj usvojenih procedura (početna vrednost 2021: 0, ciljna vrednost 2025: 5)
	Uspostavljene procedure, stručno osposobljene i uvežbane sve hitne službe za koordinirano zbrinjavanje, spasavanje i prihvatanje većeg broja povređenih (masovne saobraćajne nezgode) (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: Nije potrebno izdvojiti dodatna finansijska sredstva
MERA 5.2. Donošenje obavezujućih nacionalnih propisa za opremu i obučenosť hitnih službi za delovanje nakon saobraćajne nezgode	Broj usvojenih propisa (početna vrednost 2021: 0, ciljna vrednost 2025: 4)
	Uspostavljen sistem obaveznog neprekidnog obrazovanja i uvežbavanja svih pripadnika svih hitnih službi za delovanje nakon saobraćajne nezgode (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 13 miliona RSD
MERA 5.3. Uspostavljanje savremenog kvalitetnog komunikacionog sistema	Procenat JLS koje imaju uspostavljen zajednički sistem tetra radio veze između svih hitnih službi (početna vrednost 2021: 1,3%, ciljna vrednost 2025: 100%)
	Uspostavljen informacioni sistem koji omogućava kvalitetnu video vezu i brzo slanje i prijem podataka između hitnih službi, odnosno jedinica hitnih službi, kao i uspostavljanje sistema koji omogućuje pouzdan prijem dojave o saobraćajnoj nezgodi (GPS pozicioniranje pozivaoca, eCall sistem, itd.) (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 106 miliona RSD

MERA 5.4. Uspostavljanje službe helikopterske hitne medicinske pomoći	Uspostavljena služba helikopterske hitne medicinske pomoći (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 13 miliona RSD
MERA 5.5. Unapređenje stručnosti, osposobljenosti i uvežbanosti pripadnika hitnih službi za delovanje nakon saobraćajne nezgode	Procenat/ broj inoviranih obrazovnih, nastavnih i stručnih planova i programa (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2030: da)
	Procenat hitnih službi koje najmanje dva puta realizuju zajedničke vežbe (početna vrednost 2021: 0%, ciljna vrednost 2030: 100%)
	Izgrađen, opremljen, osposobljen i pušten u rad trening centar za zajedničku obuku i uvežbavanje svih hitnih službi (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 24 miliona RSD
MERA 5.6. Uspostavljanje baza podataka o dejstvima hitnih službi nakon saobraćajne nezgode	Broj hitnih službi koje su uspostavile bazu podataka (početna vrednost 2021: 0, ciljna vrednost 2025: 4)
	Uspostavljena jedinstvena baza podataka (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 16 miliona RSD	
MERA 5.7. Opremanje hitnih službi opremom za brzo i kvalitetno delovanje nakon saobraćajne nezgode	Procenat jedinica hitnih službi koje su opremljene propisanom opremom (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 100%)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 341 miliona RSD
MERA 5.8. Uspostavljanje sistema koordinacije za brz i delotvoran odgovor svih hitnih službi na masovne saobraćajne nezgode	Uspostavljena mreža koordinatora (početna vrednost 2021: ne, ciljna vrednost 2025: da)
	Ocena kvaliteta koordinacije (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 8/10)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: Nije

potrebno izdvojiti dodatna finansijska sredstva	
MERA 5.9. Uspostavljanje nedostajućih jedinica hitnih službi za delovanje na državnim putevima prvog reda	Procenat uspostavljenih jedinica koje su nedostajale (početna vrednost 2021: 0%, ciljna vrednost 2027: 100%)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: 14 miliona RSD
MERA 5.10. Uspostavljanje povoljnog okruženja za brzo delovanje hitnih službi nakon saobraćajne nezgode	Ocena kvaliteta okruženja (početna vrednost 2021: nije mereno, ciljna vrednost 2030: 8)
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: Nije potrebno izdvojiti dodatna finansijska sredstva
MERA 5.11. Uspostavljanje povoljnog okruženja za laičku pomoć povređenima u saobraćajnim nezgodama	Procenat obučanih, osposobljenih i uvežbanih lica za postupanje na licu mesta saobraćajne nezgode i pružanje prve pomoći (početna vrednost 2021: 0% (21.547), ciljna vrednost 2030: 600% (140.000))
	Institucija zadužena za praćenje realizacije mere: ABS
	Procenjena finansijska sredstava za realizaciju mere: Nije potrebno izdvojiti dodatna finansijska sredstva

7. NAJVAŽNIJI PRINCIPI RADA U BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Strategija, u svim svojim delovima, podržava pristup bezbednog sistema (engl. *Safe System Approach*) i sledeće principe:

1. princip, **Poštovanje i sprovođenje svih međunarodnih dokumenata** koji se mogu povezati sa bezbednošću saobraćaja;
2. princip, **Niti smrt, niti teške telesne povrede u vidu invaliditeta nisu prihvatljivi u saobraćaju**, tj. ne postoji nijedna vrednost u saobraćaju kojom se mogu opravdati smrt ili teške povrede u vidu invaliditeta u saobraćaju;
3. princip, **Ljudski je grešiti** i ljudi će uvek grešiti u saobraćaju;
4. princip, **Postoji granica ljudske tolerancije na silu**, posle koje čovek zadobija teške povrede ili gine; Sistem treba da bude takav da se ne nikad prelazi ova granica;
5. princip **Podeljene odgovornosti** - za saobraćajne nezgode su odgovorni kreatori sistema (da kreiraju bezbedan sistem, uključujući i propise) i učesnici (da poštuju propisana pravila učešća u saobraćaju),
6. princip **Proširene odgovornosti** – pored pravne, treba redovno analizirati i vanpravnu odgovornost: stručnu, moralnu i političku odgovornost za bezbednost saobraćaja;
7. princip, **Sistem treba da oprašta greške** – u slučaju otkaza ili greške jednog elementa sistema, ostali elementi sistema treba da spreče smrt i tešku povredu;
8. princip **Preventivnog delovanja** – redovno i sistematski, u kontinuitetu se sprovode propisane procedure otkrivanja i otklanjanja (smanjivanja) rizika u saobraćaju, a svaku saobraćajnu nezgodu sa ozbiljnim posledicama koristiti za učenje i unapređenje sistema;
9. princip, **Bezbednosti saobraćaja zasnovana na podacima** – prikupljanje, sistematizovanje i automatska obrada podataka (o izloženosti, stavovima, samoprijavljenom ponašanju, indikatorima bezbednosti saobraćaja, saobraćajnim nezgodama i njihovim posledicama) su osnova za stručno planiranje i sprovođenje optimalnih mera u cilju unapređenja bezbednosti saobraćaja;
10. princip, **Bezbednost saobraćaja zasnovana na nauci** – znanje u bezbednosti saobraćaja je skupo i plaća se žrtvama u saobraćajnim nezgodama; sistematsko vršenje transfera znanja, kreiranje novih znanja, širenje znanja iz oblasti bezbednosti saobraćaja, a posebno u vezi dokazanih i uspešnih inicijativa, obezbediće primenu najboljih znanja i iskustava u Republici Srbiji;
11. princip **Redovna komunikacija** između subjekata bezbednosti saobraćaja – uspostavljati i održavati kanale redovne razmene informacija između subjekata, u okviru zajedničkih multisektorskih tela i redovnih sastanaka i komunikacija;
12. princip **Vertikalna i horizontalna koordinacija (usaglašavanje)** u radu subjekata i pojedinaca – Horizontalna koordinacija - subjekti na istom nivou (država, jedinica lokalne samouprave) usaglašavaju svoje aktivnosti na izvršavanju zajedničkih zadataka i dostizanju jedinstvenih ciljeva bezbednosti saobraćaja. Vertikalna koordinacija - nadležne državne institucije (ministarstva i dr.) obezbeđuju koordinirano sprovođenje mera i aktivnosti na svim nivoima;
13. princip **Kooperacije (saradnje) između subjekata bezbednosti saobraćaja** – svi subjekti koji su uključeni u pojedine aktivnosti saraduju i zajednički rade na realizaciji

zadataka i dostizanju ciljeva. Nosilac aktivnosti radi u cilju uključivanja svih subjekata koji mogu pomoći izvršenju zadataka i radi na unapređenju posvećenosti i saradnje, kako bi se dobili optimalni rezultati, uz što manje ulaganje resursa.

8. NOSIOCI AKTIVNOSTI

Mere i aktivnosti koje su predviđene Strategijom realizovaće vladine institucije, institucije JLS, privredni subjekti, organizacije civilnog društva i drugi. U akcionim planovima bezbednosti saobraćaja biće određeni nosioci za svaku meru i aktivnost pojedinačno. Nosioci aktivnosti su najodgovorniji za pokretanje i realizaciju aktivnosti. Oni će, u skladu sa akcionim planom, planirati i blagovremeno pokretati sve subjekte koji su uključeni u realizaciju aktivnosti, obezbeđivati preduslove za uspešnu realizaciju, realizovati aktivnost, pratiti realizaciju i izveštavati o rezultatima. Kad-god je to primereno vrsti aktivnosti, a posebno kada je to predviđeno akcionim planom, nosilac aktivnosti će u realizaciju, blagovremeno uključivati druge subjekte i starati se o dobroj komunikaciji, saradnji i usaglašenom delovanju (unapređivati komunikaciju, koordinaciju i kooperaciju).

Drugi subjekti koji mogu pomoći uspešnoj realizaciji mera i aktivnosti, a posebno oni čije učešće je predviđeno akcionim planom, učestvovaće u realizaciji, u skladu sa svojim nadležnostima, oblašću delovanja i mogućnostima, a sve u cilju što uspešnije realizacije i dostizanja strateških ciljeva bezbednosti saobraćaja. Pri tome će nosilac aktivnosti i svi uključeni subjekti raditi u skladu sa principima bezbednog sistema i drugim principima na kojima se temelji strategija.

Nosioci aktivnosti mogu biti prepoznati u različitim organizacijama – sektorima i to: 1) državni (vladin) sektor; 2) privatni sektor,; 3) nevladin sektor, i sredstva javnog informisanja, itd.

Posebno se ističu sledeći subjekti, kao ključni nosioci aktivnosti:

DRŽAVNI (VLADIN) SEKTOR

SUBJEKTI NA DRŽAVNOM NIVOU

- Narodna skupština Republike Srbije
 - Vlada Republike Srbije, a posebno ministarstva čiji ministri su članovi Tela za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja
 - Telo za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja
 - Kolegijum Tela za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja
 - Agencija za bezbednost saobraćaja
 - Javno preduzeće "Putevi Srbije"
 - "Koridori Srbije"
 - Narodna Banka Srbije
-

SUBJEKTI NA NIVOU AP VOJVODINA

- Pokrajinska Vlada
 - Skupština Autonomne pokrajine Vojvodine
 - Pokrajinsko Telo za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja
-

SUBJEKTI NA LOKALNOM NIVOU

- Skupštine jedinica lokalne samouprave (opština, gradova i Grada Beograda)
 - Izvršni organi (Veća) jedinica lokalnih samouprava
 - Telo za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja
 - Upravljači opštinskih puteva i ulica
-

SLUŽBE SPASAVANJA, ZBRINJAVANJA I REHABILITACIJE

- Vatrogasno spasilačke jedinice Ministarstvo unutrašnjih poslova
-

-
- Zavodi za urgentnu medicinu i domovi zdravlja
 - Klinički centri, kliničko bolnički centri, opšte bolnice
 - Zdravstveni centri
 - Gorska služba spasavanja Srbije
-

STRUČNE ORGANIZACIJE I UDRUŽENJA

- Privredna komora Srbije
 - Lokalne privredne komore
 - Inženjerska komora Srbije
 - Auto moto savez Srbije
 - Crveni krst Srbije
-

OBRAZOVNO-VASPIITNE, NAUČNO-OBRAZOVNE I NAUČNO-ISTRAŽIVAČKE USTANOVE

- Dečiji vrtići i predškolske ustanove
 - Osnovne i srednje škole
 - Akademije visokih škola
 - Univerziteti
 - Naučni instituti i dr.
-

PRAVOSUDNI ORGANI

- Tužilaštva
 - Sudovi
-

PRIVREDNI SEKTOR

PRIVREDNI SUBJEKTI

- Prevoznici
 - Auto-škole i centri za obuku vozača
 - Tehnički pregledi
 - Preduzeća za održavanje puteva i ulica
 - Planerske i projektantske agencije i sl.;
-

OSIGURAVAJUĆE KOMPANIJE

NEVLADINE ORGANIZACIJE KOJE SU POSVEĆENE BEZBEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA

SREDSTVA JAVNOG INFORMISANJA, A POSEBNO JAVNI SERVIS, RADIO I TV STANICE SA NACIONALNOM FREKVENCIJOM, NAJPOSEĆENIJI DOMAĆI INFORMATIVNI INTERNET PORTALI

9. STRUČNO PRAĆENJE, IZVEŠTAVANJE I EVALUACIJA

U cilju što efikasnijeg dostizanja ciljeva, neophodno je uspostaviti proces neprekidnog, stručnog i na nauci zasnovanog praćenja stanja bezbednosti saobraćaja i realizacije mera i aktivnosti koje predviđa Strategija. Od velikog značaja za dostizanje ciljeva je analiza dostizanja prolaznih ciljeva na godišnjem nivou i redovno izveštavanje o stanju bezbednosti saobraćaja na nacionalnom i lokalnom nivou. Praćenje stanja bezbednosti saobraćaja predstavlja neprekidan proces koji je zasnovan na podacima i na nauci. Na njega se oslanja redovno izveštavanje nadležnih institucija, stručne i najšire javnosti. Praćenje stanja bezbednosti saobraćaja podrazumeva prikupljanje, sistematizaciju i analizu podataka. Neophodno je uspostaviti redovno praćenje najvažnijih obeležja bezbednosti saobraćaja za sve teritorijalne jedinice posmatranja i to:

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

- apsolutnih i relativnih pokazatelja o saobraćajnim nezgodama i posledicama saobraćajnih nezgoda,
- indikatora performansi sistema bezbednosti saobraćaja,
- izloženosti učesnika u saobraćaju,
- stavova o rizicima u saobraćaju,
- pokazatelja o putevima,
- pokazatelja o vozilima,
- saobraćajnih prekršaja i
- stanja kapaciteta i integriteta najvažnijih subjekata na državnom i nižim nivoima i drugih relevantnih pokazatelja.

Praćenje realizacije mera i aktivnosti koje su predviđene Strategijom podrazumeva da se na godišnjem nivou prati stepen realizacije mera i aktivnosti definisanih Akcionim planom. Agencija će u roku od 120 dana po isteku svake kalendarske godine od dana usvajanja strategije i akcionog plana, pripremiti izveštaj o rezultatima sprovođenja akcionog plana putem Jedinственog informacionog sistema za planiranje, praćenje sprovođenja, koordinaciju javnih politika i izveštavanje, kojim administrira Republički sekretarijat za javne politike. U okviru redovnog praćenja, izveštavanja i evaluacije, Agencija će nakon tri godine sprovođenja strategije izvršiti ex-post analiza strategije i prvog akcionog plana.

Pored toga, Agencija će u svojim programima rada predvideti organizaciju i podršku naučno-stručnim skupovima koji će se održavati najmanje jednom godišnje, i to:

- skupovi povećani analizi primene propisa u oblasti bezbednosti saobraćaja i
- skupovi posvećeni analizi stanja bezbednosti saobraćaja i sprovođenju mera i aktivnosti iz Strategije i Akcionog plana bezbednosti saobraćaja.

Na ovim skupovima će se stručno, analizirati sprovedene mere i aktivnosti, odnosno efekti sprovedenih mera i stepen dostizanja ciljeva. Za sve aktivnosti koje nisu realizovane neophodno je sagledati razloge zbog kojih nisu realizovane i definisati mere za rešavanje konkretnih problema. Stručna javnost će, po potrebi, predlagati korektivne mere: intenziviranje sprovođenja planiranih mera i aktivnosti, korigovanje planiranih ili dodavanje novih mera i aktivnosti.

Izuzetno, ukoliko stručna javnost proceni da je to opravdano, preispitaće se i pojedini ciljevi u Strategiji.

Državno i lokalna TKPBS bi trebalo na svakoj sednici da analiziraju: najvažnije pokazatelje bezbednosti saobraćaja (između sednica), sprovođenje mera i aktivnosti iz ove i lokalnih strategija bezbednosti saobraćaja. Makar jednom godišnje ova Tela bi trebalo da raspravljaju o stručnim analizama dostizanja

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

ciljeva strategija. Tela za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja će pripremati i dostavljati Izveštaje o stanju bezbednosti saobraćaja. Ove izveštaje će, najmanje jednom godišnje, razmatrati sledeće institucije:

- Vlada Republika Srbije,
- Narodna Skupština,
- Izvršni organi jedinica lokalne samouprave i
- Skupštine jedinica lokalne samouprave.

Posebno je važno omogućiti redovno izveštavanje javnosti o stanju bezbednosti saobraćaja putem elektronskih i drugih medija. Izveštaje treba učiniti dostupnim stručnoj i najširoj javnosti putem interneta. U štampanim i elektronskim medijima objavljivati najvažnije podatke o stanju bezbednosti saobraćaja. U televizijskim i radio emisijama govoriti o rizicima u saobraćaju, kao i merama i aktivnostima za unapređenje bezbednosti saobraćaja.

Tokom perioda trajanja Strategije, analize postojećeg stanja bezbednosti saobraćaja i izveštavanje stalno unapređivati, u skladu sa trenutnim nivoom razvoja nauke.

Na kraju perioda važenja akcionih planova bezbednosti saobraćaja, Agencija će, uz podršku naučno-obrazovnih institucija, pripremati detaljne izveštaje o realizaciji i efektima mera i aktivnosti iz akcionog plana. Na osnovu ovih izveštaja vršiće se evaluacija najvažnijih mera i evaluacija akcionog plana bezbednosti saobraćaja.

10. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE STRATEGIJE

U nastavku detaljnije su predstavljeni troškovi po ciljevima i merama, za prve tri godine sprovođena strategije (Tabela 1.). Svi prikazani iznosi dati su u milionima dinara.

Tabela 1. Zbirna tabela troškova po godinama i ciljevima i merama, za period od 2023. do 2025. godine

U milionima RSD	2023	2024	2025	TOTAL
POSEBNI CILj 1				
Funkcionalan sistem bezbednosti saobraćaja u kome su institucije i pojedinci posvećeni ostvarivanju ciljeva, uspešno saraduju i usaglašeno deluju	123	219	195	537
Mera 1.1. Unapređenje strateškog okvira bezbednosti saobraćaja	113	204	181	498
Mera 1.2. Unapređenje propisa u bezbednosti saobraćaja	10	13	8	31
Mera 1.3. Unapređenje finansiranja bezbednosti saobraćaja	-	-	-	0
Mera 1.4. Jačanje kapaciteta i integriteta institucija i pojedinaca u oblasti bezbednosti saobraćaja	-	2	6	8
Mera 1.5. Unapređenje komunikacije, koordinacije i kooperacije u bezbednosti saobraćaja	-	-	-	0
POSEBNI CILj 2				
Unapređeno planiranje, projektovanje, izgradnja i održavanje puteva, tako da se najmanje 75% putovanja obavlja putevima sa visokim standardima bezbednosti saobraćaja, u skladu sa pristupom bezbednog sistema i zahtevima autonomnih vozila	838	2113	3402	6353
Mera 2.1. Unapređenje planiranja, projektovanja, izgradnje i održavanja puteva	775	1787	2681	5243
Mera 2.2. Unapređenje procesa praćenja uticajnih faktora na nastanak saobraćajnih nezgoda sa posebnim osvrtom na uticaj puta	13	15	44	72
Mera 2.3. Jačanje kapaciteta institucija i pojedinaca u oblasti bezbednosti putne infrastrukture	15	45	85	145
Mera 2.4. Unapređenje bezbednosti saobraćaja na lokacijama povećane ugroženosti po ranjive učesnike u saobraćaju na opštinskim putevima i ulicama	-	85	345	430
Mera 2.5. Unapređenje bezbednosti saobraćaja na lokacijama povećane ugroženosti po ranjive učesnike u saobraćaju	35	160	225	420
Mera 2.6. Unapređenje bezbednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge	-	21	22	43
POSEBNI CILj 3				
Obnovljen i u pogledu bezbednosnih svojstava unapređen vozni park	132	378	413	923
Mera 3.1. Unapređenje bezbednosnih svojstava vozila	-	22	17	39
Mera 3.2. Unapređenje sistema održavanja vozila, nadogradnje bezbednosnih sistema komercijalnih vozila i traktora i kontrole tehničke ispravnosti vozila	3	71	67	141
Mera 3.3. Jačanje kapaciteta institucija i integritet pojedinaca u oblasti upravljanja bezbednosti vozila	9	12	19	40
Mera 3.4. Unapređenje sistema stimulacija, fiskalnih podsticaja, subvencije i drugih pogodnosti	120	267	310	697
Mera 3.5. Definisanje uslova za bezbedno učešće vozila mikromobilnosti	-	6	-	6
POSEBNI CILj 4				
Znanje, stavovi i ponašanje učesnika u saobraćaju na nivou vodećih zemalja Evrope u oblasti bezbednosti saobraćaja	471	1121	1114	2706

Mera 4.1. Unapređenje sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja	30	41	46	117
Mera 4.2. Unapređenje i intenziviranje preventivno propagandnog delovanja	360	469	476	1305
Mera 4.3. Unapređenje sistema prinude	73	583	568	1224
Mera 4.4. Praćenje nivoa znanja, stavova i bezbednog ponašanja učesnika u saobraćaju	8	28	24	60
POSEBNI CILj 5 Sistem spasavanja i zbrinjavanja koji maksimizira mogućnost preživljavanja i uspešnost zdravstvenog oporavka povređenih u saobraćajnim nezgodama	45	276	206	527
Mera 5.1. Donošenje zajedničkih usaglašenih nacionalnih procedura postupanja svih hitnih službi nakon SN	-	-	-	0
Mera 5.2. Donošenje obavezujućih nacionalnih propisa za opremu i obučenosť hitnih službi za delovanje nakon SN	-	13	-	13
Mera 5.3. Uspostavljanje savremenog kvalitetnog komunikacionog sistema	-	46	60	106
Mera 5.4. Uspostavljanje službe helikopterske hitne medicinske pomoći	-	9	4	13
Mera 5.5. Unapređenje stručnosti, osposobljenosti i uvežbanosti pripadnika hitnih službi za delovanje nakon SN	-	12	12	24
Mera 5.6. Uspostavljanje baza podataka o dejstvima hitnih službi nakon saobraćajne nezgode	-	4	12	16
Mera 5.7. Opremanje hitnih službi opremom za brzo i kvalitetno delovanje nakon saobraćajne nezgode	45	188	108	321
Mera 5.8. Uspostavljanje sistema koordinacije za brz i delotvoran odgovor svih hitnih službi na masovne SN	-	-	-	0
Mera 5.9. Uspostavljanje nedostajućih jedinica hitnih službi za delovanje na državnim putevima prvog reda	-	4	10	14
Mera 5.10. Uspostavljanje povoljnog okruženja za brzo delovanje hitnih službi nakon saobraćajne nezgode	-	-	-	0
Mera 5.11. Uspostavljanje povoljnog okruženja za laičku pomoć povređenima u saobraćajnim nezgodama	-	-	-	0
TOTAL PO GODINAMA (u milionima RSD)	1609	4107	5330	11046

Za svaki od preostala dva trogodišnja perioda sprovedena strategije, procenjuje se da je potrebno izdvojiti 25% više sredstava nego za prethodni trogodišnji period važenja akcionog plana. Detaljna procena potrebnih sredstava za realizaciju aktivnosti u periodu od 2025. do 2027. godine odnosno u periodu od 2028. do 2030. godine, po ciljevima i merama, predstaviće se u okviru budućih akcionih planova.

Prilikom izrade pratećeg trogodišnjeg akcionog plana, prepoznate su aktivnosti čija realizacija zavisi od drugih aktivnosti. U skladu sa tim, procena neophodnih sredstava za realizaciju takvih aktivnosti nije primenjiva (skr. np), jer zahteva obračun sredstava na osnovu rezultata aktivnosti koje im prethode.



Na grafikonima u nastavku prikazani su detaljnije odnosi i izvori obezbeđenih i uslovno obezbeđenih sredstava, kao i procenjeni troškovi po ciljevima sa dodatnim detaljnijim informacijama. Svi prikazani iznosi dati su u milionima dinara.

Grafikon 1. prikazuje ukupne procenjene troškove po posebnim ciljevima.



Grafikon 1. Ukupno procenjeni troškovi po posebnim ciljevima (stubovima)

11. DONOŠENJE AKCIONOG PLANA ZA PERIOD OD 2023. DO 2025. GODINE

Akcionim planom za prve tri godine sprovođenja Strategije predviđene su konkretne aktivnosti koje će se preduzeti radi obezbeđenja uslova da se ciljevi i mere Strategije realizuju, određeni su nosioci i partneri za sprovođenje tih aktivnosti, kao i rokovi i sredstva za njihovo sprovođenje.

Akcioni plan za period od 2023. do 2025. godine za sprovođenje Strategije bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period od 2023. do 2030. godine odštampan je uz ovu strategiju i čini njen sastavni deo.

12. ZAVRŠNA ODREDBA

Ovu strategiju objaviti na internet stranici Vlade, internet stranici Ministarstva unutrašnjih poslova, Agencije za bezbednost saobraćaja i Portalu e-Uprave, u roku od sedam dana od dana usvajanja.

Ovu strategiju objaviti u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

05 Broj: 344-8643/2023

U Beogradu, 28. septembra 2023. godine

V L A D A

PREDSEDNIK

Ana Brnabić

13. PRILOZI

Strategija sadrži priloge koji čine njen sastavni deo. To su:

Prilog 1: Proces pripreme strategije i opis konsultativnog procesa

Prilog 2: Reference

Prilog 3: Skraćenice

Prilog 4: Sadržaj

PRILOG 1

PROCES PRIPREME STRATEGIJE I OPIS KONSULTATIVNOG PROCESA

Članom 11. stav 3. ZoBS definisano je da Nacionalnu strategiju predlaže Telo za koordinaciju (skr. TKPBS), za period od najmanje pet godina, do kraja juna u poslednjoj godini važenja Nacionalne strategije. Na sednici TKPBS formirano Odlukom o obrazovanju Tela za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja na putevima (Sl. glasnik RS br. 87/21), održanoj 12. aprila 2021. godine, donešena je odluku o izradi Nacrta strategije bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period od 2023. do 2030. godine, a za nosioca aktivnosti zadužena je Agencija.

Priprema Strategije bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period od 2023. do 2030. godine i prvog pratećeg Akcionog plana bezbednosti saobraćaja za period 2023–2025. godine započela je **internom evaluacijom** rezultata ostvarenih sprovođenjem prethodne Strategije bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period od 2015. do 2030. godine. Nakon što su predstavljeni rezultati interne evaluacije, Agencija je pokrenula inicijativu za izradu nove strategije, tako što su upućeni pozivi za učešće u Radnoj grupi svim subjektima bezbednosti saobraćaja koji direktno ili indirektno utiču na nivo bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije. Svi prepoznati subjekti su pozitivno odgovorili na poziv i prihvatili su učešće u radu Radne grupe. Na osnovu toga, Agencija je formirala **Radnu grupu za izradu Nacrta strategije bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period od 2023. do 2030. godine**, koja uključuje predstavnike 32 subjekta bezbednosti saobraćaja na državnom i lokalnom nivou: Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije (Uprava saobraćajne policije- Direkcija policije, Sektor za vanredne situacije), Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Republike Srbije (Sektor drumski transport, puteve i bezbednost saobraćaja, Sektor za železnice i intermodalni transport), Ministarstvo zdravlja Republike Srbije, Ministarstvo trgovine, turizma i telekomunikacija Republike Srbije, Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede Republike Srbije, Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije, Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije, Ministarstvo za rad, zapošljavanje, boračka i socijalna pitanja Republike Srbije, Ministarstvo odbrane Republike Srbije, Ministarstvo kulture i informisanja Republike Srbije, Ministarstvo državne uprave i lokalne samouprave Republike Srbije, Ministarstvo omladine i sporta Republike Srbije, JP „Putevi Srbije”, Koridori Srbije d.o.o., Zavod za unapređivanje obrazovanja i vaspitanja, Zavod za vrednovanje kvaliteta obrazovanja i vaspitanja, Institut za javno zdravlje Srbije „Dr Milan Jovanović Batut”, Republički fond za zdravstveno osiguranje, Saobraćajni fakultet – Univerzitet u Beogradu, Mašinski fakultet – Univerzitet u Beogradu, Fakultet tehničkih nauka - Univerzitet u Novom Sadu, Poljoprivredni fakultet - Univerzitet u Novom Sadu, Prekršajni sud u Beogradu, Prekršajni apelacioni sud, Udruženje osiguravača Republike Srbije, Zavod za hitnu medicinsku pomoć Novi Sad, Putevi- Grad Beograd, Zavod za urgentnu medicinu Niš, Gradski zavod za hitnu medicinsku pomoć Grad – Beograd, AMSS - Centar za motorna vozila, Savet za bezbednost saobraćaja - Grad Kraljevo i DEKRA. **Radna grupa je podeljena u 5 podgrupa**, u skladu sa prepoznatim oblastima delovanja u okviru strategije, zasnovanih na pet stubova Globalnog plana decenije akcije za bezbednost na putevima 2021-2030.

Tokom izrade teksta Nacrta strategije, Radna grupa je održala **deset velikih sastanaka Radne grupe, 20 sastanaka podgrupa, 26 sastanaka šefova podgrupa i veliki broj pojedinačnih sastanaka Agencije i zainteresovanih strana** na kojima je, zajedno sa udruženjima građana i drugim zainteresovanim stranama, sprovedena analiza situacije sa analizom problema i razvijeni ciljevi, pokazatelji, aktivnosti i troškovi za ostvarenje pet

posebnih ciljeva ove strategije. Elektronskim putem su komentarisani, revidirani i usklađivani različiti delovi ovog dokumenta sve vreme njegove izrade, od oktobra 2021. godine do juna 2022. godine. Ministarstvo unutrašnjih poslova- Uprava saobraćajne policije, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, AMSS- Centar za motorna vozila, Prekršajni sud u Beogradu i Srpski komitet za bezbednost saobraćaja dostavili su mišljenja na preliminarnu verziju u pisanom obliku i njihovi komentari su se odrazili u konačnoj verziji.

U proces izrade strategije i pratećeg akcionog plana aktivno je uključen i konsultovan Republički sekretarijat za javne politike (skr. RSJP), čiji su komentari doprineli usklađenosti konačne verzije sa Zakonom o planskom sistemu Republike Srbije (skr. ZPS) i Uredbom o metodologiji upravljanja javnim politikama, analizi efekata javnih politika i propisa i sadržaju pojedinačnih dokumenata javnih politika Republike Srbije (skr. Uredba).

Proces izrade ove strategije iskorišćen je i kao platforma za usklađivanje ciljeva i prioriternih pravaca delovanja u hijerarhijski nižim dokumentima javnih politika (Prvi akcioni plan bezbednosti saobraćaja 2023-2025). Sve podgrupe su zajedno analizirale postojeće stanje, postavljale posebne ciljeve i pokazatelje učinka da bi nastavile paralelan pojedinačan rad po programima do nivoa detaljnijih aktivnosti.

Proces je iskorišćen radi obuke svih šefova podgrupa u oblasti planiranja javnih politika imajući u vidu nove obaveze koje uvode ZPS i Uredba. Svaki radni sastanak (celodnevna radionica) zamišljen je kao jedan korak u procesu izrade dokumenta javne politike i svaki sastanak šefova podgrupa započinjao je metodološkim uputstvima i alatima za odgovarajuću fazu u izradi dokumenta javne politike, a stečeno znanje su članovi podgrupa neposredno i praktično primenjivali u konkretnom radu na ovom dokumentu. Sva metodološka uputstva prosleđivana su svim šefovima podgrupa. Nakon svake radionice učesnicima je prosleđen objedinjen radni materijal i pružena mogućnost da dostave svoje komentare i sugestije. Metodološka novina primenjena je i u procesu obračuna troškova upotrebom novih instrumenata koje je razvio RSJP.

U cilju dodatnog usklađivanja Strategije i svetskih odnosno evropskih principa u oblasti bezbednosti saobraćaja, kao i da bi i Republika Srbija lakše pratile napredak unapređenja sistema bezbednosti saobraćaja, struktura ove strategije i rad Radne grupe **prati svetske pravce, prepoznaje i oslanja se na svetske uspešne prakse u oblasti bezbednosti saobraćaja**, posebno: Globalne ciljeve održivog razvoja; Globalne ciljeve bezbednosti saobraćaja; Rezolucije UN o globalnom unapređenju bezbednosti saobraćaja zaključno sa Rezolucijom od 2. septembra 2020. godine kojom se period od 2021-2030. godine proglašava Drugom decenijom akcije za bezbednost saobraćaja; Stokholmsku deklaraciju; Globalni plan druge decenije akcije za bezbednost saobraćaja, Okvirnu politiku bezbednosti saobraćaja Evropske unije za period 2021-2030. godine kao i Akcioni plan bezbednosti saobraćaja Zapadnog Balkana.

Nakon sprovedene javne rasprave, Predlog strategije i akcioni plan su prošli kroz krug pisanih komentara, konsultacija i inkorporiranja komentara.

U skladu sa članom 45. stav 1. Zakona o Vladi (Službeni glasnik RS br. 55/05, 71/05- ispravka, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12- US, 72/12, 7/14- US, 44/14 i 30/18), Zakonom o planskom sistemu Republike Srbije (Službeni glasnik RS, br. 30/18), članom 11. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima (Službeni glasnik RS, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13- US i 55/14), Uredbe o metodologiji upravljanja javnim politikama, analizi efekata javnih politika i propisa i sadržaju pojedinačnih dokumenata javnih politika (Službeni glasnik RS, br. 8/19), **Telo za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja predlaže Vladi Republike Srbije da donese Strategiju bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period od 2023.**

do 2030. godine.

PRILOG 2

REFERENCE

- Agencija za bezbednost saobraćaja (2021). Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2020. godini. <https://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20211221085715-statisticki-izvestaj-o-stanju-bezbednosti-saobracaja-u-republici-srbiji-u-2020.-godini.pdf> (preuzeto je 13.4.2022.)
- Benoit Matsha-Carpentier/ IFRC (1998). The World Disaster Report, retrieved from: <http://www.ifrc.org/en/publications-and-reports/world-disasters-report/wdr1993-1999/>, (preuzeto 21.12.2021.)
- Hagenzieker, M. P., Commandeur, J. J., & Bijleveld, F. D. (2014). The history of road safety research: A quantitative approach. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 25, 150-162, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2013.10.004>, (preuzeto 21.12.2021.)
- Lipovac, K, D. Jovanović i M. Nešić (2019). Osnove bezbednosti saobraćaja, Kriminalističko policijski univerzitet, Beograd.
- Lipovac, K, Ross, A. and Tesic, M. (2014). Road safety management at the national level: the case study of the Republic of Srpska and Serbia. ICTTE, 27-28 November 2014, Belgrade.
- Mehdizadeh, M., Shariat-Mohaymany, A., & Nordfjaern, T. (2019). Driver behaviour and crash involvement among professional taxi and truck drivers: Light passenger cars versus heavy goods vehicles. *Transportation research part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 86-98.
- Norton, P. (2015). Four Paradigms: Traffic Safety in the Twentieth-Century United States. *Technology and Culture* 56(2), 319-334. doi:10.1353/tech.2015.0065.
- Thomas R. Menzies, Jr. (2007). Building the Road Safety Profession in the Public Sector. Special Report 289. Transportation research board, Washington DC. Retrieved from: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr289.pdf>, (preuzeto 21.12.2021.)
- Vis, M. A. (2005). State-of-the-art Report on Road Safety Performance Indicators. *Deliverable D3.1*. <http://erso.swov.nl/safetynet/fixed/WP3/Deliverable%20wp%203.1%20state%20of%20the%20art.pdf>, (preuzeto 21.12.2021.)
- DaCoTA (2012) Road Safety Management, Deliverable 4.8p of the EC FP7 project DaCoTA. Retrieved from: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/pdf/safety_issues/policy_issues/06-road_safety_management_en.pdf, (preuzeto 21.12.2021.)
- Handbook on the external costs of transport, Version 2019 – 1.1, Luxembourg: Publications Office of the EU, 2020. str. 44, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1> (preuzeto, 22.12.2020)
- EU: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Next steps towards ‘Vision Zero’: EU road safety policy framework 2021-2030, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/261629>, (preuzeto, 20.12.2021).
- EU Strategic Action Plan on Road Safety, Anex 1 to the Communication from the Commission, Europe on the move Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF, (preuzeto, 20.12.2021).
- Transport Community: Road Safety Action Plan for Western Balkan, <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2020/04/Road-Safety-Action-Plan.pdf>, (preuzeto, 20.12.2021).
- OECD/ ITF (2018), „Serbia” in Road Safety Annual Report 2018, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/1c884dcb-en>
- OECD/ ITF (2018), Road Safety Annual Report 2018, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/1c884dcb-en>
- OECD (2015). <http://stats.oecd.org/>, (preuzeto 21.12.2021).
- OECD (2016). Road accidents (indicator). doi: [10.1787/2fe1b899-en](https://doi.org/10.1787/2fe1b899-en), (preuzeto 21.12.2021).
- PIARC: Road safety management - Safe system – scientific safety principles and their application,

<https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management-safe-system-approach/safe-system-principles>, (preuzeto, 20.12.2021).

Republički zavod za statistiku (2019). Trendovi – Model makroekonomskih projekcija za testiranje dugoročne održivosti duga i performansi rasta 2019–2030. (ISSN 1820-1148), Beograd, Republika Srbija.

UN: General Assembly resolution 64/255, *Improving global road safety* A/RES/64/255 (2 March 2010), available from undocs.org/A/RES/64/255. Retrieved from: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/64/255, (preuzeto 21.12.2021).

UN: General Assembly resolution 66/260, *Improving global road safety* A/RES/66/260 (19 April 2012), available from undocs.org/A/RES/66/260. Retrieved from: <http://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/download/en/>, (preuzeto 21.12.2021).

UN: General Assembly resolution 68/368, *Global road safety crisis- Report of improving global road safety* A/RES/68/368 (6 December 2013), available from undocs.org/A/RES/68/368. Retrieved from: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp1/Improving_Global_Road_Safety_2013_en.pdf, (preuzeto 21.12.2021).

UN: General Assembly resolution 69/269, *Improving global road safety* A/RES/69/269 (29 April 2014), available from undocs.org/A/RES/68/368. Retrieved from: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/68/269, (preuzeto 21.12.2021).

UN: General Assembly resolution 70/1, *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development* A/RES/70/1 (29 April 2014), available from undocs.org/A/RES/70/1. Retrieved from: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E, (preuzeto 21.12.2021).

UN: The 2030 Agenda for Sustainable Development, <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>, (preuzeto 21.12.2021).

UN: The Moscow Declaration, http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/conference_booklet.pdf, (preuzeto 21.12.2021).

UN Economic and Social Council ECE/Trans/2012/4, United Nations Economic Commission for Europe: Plan to implement the United Nations Decade of Action for Road Safety (2011-2020), <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/itc/ECE-TRANS-2012-4e.pdf>, (preuzeto 21.12.2021).

UN: Transforming our world: the 2030 agenda for sustainable development, A/RES/70/1, <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>, (preuzeto, 20.12.2021).

UN: Global road safety performance targets, https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf, (preuzeto, 20.12.2021).

UN: Resolution A/RES/74/299, 02.09.2020, <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>, (preuzeto, 20.12.2021).

UN: First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action, Moscow Declaration, Moscow, 19-20 November 2009, https://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf, (preuzeto, 20.12.2021).

UN: Second Global High-level Conference on Road Safety: Time for Results, Brasilia, 18-19 November 2015, Brasilia Declaration, https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf (preuzeto, 20.12.2021).

UN: Valletta Declaration on Road Safety, Valletta, 29 March 2017, https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf, (preuzeto, 20.12.2021).

UN: Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19–20 February 2020, Stockholm Declaration, <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443cb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>, (preuzeto, 20.12.2021).

World Health Organization (WHO), First Global Ministerial Conference on road safety (http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html), (preuzeto 21.12.2021).

World Health Organization (WHO), Decade of Action for Road Safety 2011-2020 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/decade_booklet/en/index.html), (preuzeto 21.12.2021).

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

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

PRILOG 3

SKRAĆENICE

ABS	Agencija za bezbednost saobraćaja
AMSS-CMV	Auto moto savez Srbije- Centar za motorna vozila
BSS	Biciklistički savez Srbije
BDP	Bruto domaći proizvod
BHMP	Bolnička hitna medicinska pomoć
VSJ	Vatrogasno spasilačke jedinice
GSS	Gorska služba spasavanja
DZ	Dom zdravlja
DRI	Državna revizorska institucija
DPS	Društvo psihologa Srbije
DCV	Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije
EU	Evropska unija
ZAŠ	Zajednica auto-škola
ZVKOV	Zavod za vrednovanje kvaliteta obrazovanja i vaspitanja
ZoBS	Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima
ZoBdžS	Zakon o budžetskom sistemu
ZoPiI	Zakon o planiranju i izgradnji
ZoPut	Zakon o putevima
ZoŽ	Zakon o železnici
ZoBŽS	Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju
ZoPrek	Zakon o prekršajima
ZoABS	Zakon o Agenciji za bezbednost saobraćaja
ZoV	Zakon o vozilima
ZoPViO	Zakon o predškolskom vaspitanju i obrazovanju
ZoOOiV	Zakon o osnovnom vaspitanju i obrazovanju
ZoSOiV	Zakon o srednjem vaspitanju i obrazovanju
ZoOOS	Zakon o osnovnom osiguranju u saobraćaju
ZoFBS	Zakon o Fondu za bezbednost saobraćaja
ZoRVDT	Zakon o radnom vremenu posade vozila u drumskom prevozu i tahografima
ZoTOR	Zakon o transportu opasne robe

ZUM	Zavod za urgentnu medicinu
ZUOV	Zavod za unapređivanje obrazovanja i vaspitanja
ITS	Inteligentni transportni sistemi
IzP	Inspekcija za puteve
IT	Informacione tehnologije
IŽS	Infrastruktura železnice Srbije a.d.
JLS	Jedinice lokalnih samouprava
JPPS	JP Putevi Srbije
KBC	Kliničko bolnički centar
KC	Klinički centar
KS	Koridori Srbije
LKS	Lekarska komora Srbije
MAS	Master akademske studije
MZ	Ministarstvo zdravlja
MEI	Ministarstvo za evropske integracije
MGSI	Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture
MRZBSP	Ministarstvo za rad, zapošljavanje, boračka i socijalna pitanja
MPro	Ministarstvo prosvete
MNTRI	Ministarstvo nauke, tehnološkog razvoja i inovacija
MP	Ministarstvo pravde
MPŠV	Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede
MUST	Ministarstvo unutrašnje i spoljne trgovine
MIT	Ministarstvo informisanja i telekomunikacija
MUP	Ministarstvo unutrašnjih poslova
MF	Ministarstvo finansija
NBS	Narodna banka Srbije
NVO	Nevladine organizacije
NOU	Naučno- obrazovne ustanove
NP	Nije primenjivo
OAS	Osnovne akademske studije
OB	Opšta bolnica
OD	Osiguravajuća društva
OL	Ovlaštene laboratorije

OO	Ovlaštene organizacije
OŠ	Osnovne škole
PA	Putnički automobili
PZP	Preduzeće za puteve
PKS	Privredna komora Srbije
PS	Privredni subjekti
PO	Projekte organizacije
PU	Predškolske ustanove
PHMP	Prebolnička hitna medicinska pomoć
RFZO	Republički fond za zdravstveno osiguranje
SZO	Svetska zdravstvena organizacija
SLD	Srpsko lekarsko društvo
SO	Stručne organizacije
SŠ	Srednje škole
SUD	Sudovi
TKPBS	Telo za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja
TUŽ	Tužilaštva
UC	Upravljački centri
UN	Ujedinjene nacije
UP	Upravljači puteva
UOS	Udruženje osiguravača Srbije
USP	Uprava saobraćajne policije
HMP	Hitna medicinska pomoć
HHMP	Helikopterska hitna medicinska pomoć
CKS	Crveni krst Srbije

PRILOG 4

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. ŠTA SMO URADILI DO SADA?	4
3. ŠTA NISMO URADILI DO SADA?	5
4. POSTOJEĆE STANJE	7
4.1. Stavovi učesnika u saobraćaju.....	7
4.2. Indikatori bezbednosti saobraćaja.....	8
4.3. Saobraćajne nezgode i posledice saobraćajnih nezgoda	9
4.4. Ukupne društveno-ekonomske posledice saobraćajnih nezgoda	12
4.5. Ključni problemi bezbednosti saobraćaja	14
4.5.1. Sistem upravljanja bezbednošću saobraćaja.....	14
4.5.2. Bezbedni putevi.....	16
4.5.3. Bezbedna vozila	18
4.5.4. Bezbedni učesnici u saobraćaju.....	20
4.5.5. Delovanje nakon saobraćajne nezgode	21
5. ZAŠTO MORAMO DA NASTAVIMO?	23
6. CILJEVI KOJE ŽELIMO DA OSTVARIMO	24
6.1. Opšti cilj	24
6.2. Posebni ciljevi	26
6.2.1. Sistem upravljanja bezbednošću saobraćaja.....	26
6.2.2. Bezbedni putevi.....	32
6.2.3. Bezbedna vozila	38
6.2.4. Bezbedni učesnici u saobraćaju.....	42
6.2.5. Delovanje nakon saobraćajne nezgode	47
7. NAJVAŽNIJI PRINCIPI RADA U BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA	53
8. NOSIOCI AKTIVNOSTI	55
9. STRUČNO PRAĆENJE, IZVEŠTAVANJE I EVALUACIJA	57
10. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE STRATEGIJE	59
11. DONOŠENJE AKCIONOG PLANA ZA PERIOD OD 2023. DO 2025. GODINE	62
12. ZAVRŠNA ODREDBA	62
13. PRILOZI	63
PRILOG 1	64
Proces pripreme strategije i opis konsultativnog procesa.....	64
PRILOG 2	67
Reference.....	67
PRILOG 3	70
Skraćenice	70
PRILOG 4	73
Sadržaj.....	73