



Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Варварин



2022
2025



Аутори

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

Ђорђе СТАНИСАВЉЕВИЋ, АМСС-ЦМВ

Николина ТАСИЋ, АМСС-ЦМВ

Драгана НОЈКОВИЋ, АМСС-ЦМВ

Милош ТУЧИЋ, АМСС-ЦМВ

Петар КРАСИЋ, АМСС-ЦМВ

др Дејан ЈОВАНОВ, АМСС-ЦМВ

Јован ДРОБЊАК, АМСС-ЦМВ

Сарадници на изради Стратегије

Владица ФИЛИПОВИЋ, Општина Варварин

Чланови Савета за координацију послова безбедности саобраћаја општине
Варварин

Садржај

Реч председнице општине.....	5
Предговор.....	6
1 Саобраћај у Варварину пре усвајања Стратегије	7
1.1 Где смо данас?	11
1.2 Саобраћајне незгоде као проблем јавног здравља.....	14
1.3 Кључна питања безбедности саобраћаја.....	15
1.3.1 Где се догађају саобраћајне незгоде?	15
1.3.2 Који типови саобраћајних незгода су у питању?	17
1.3.3 Шта утиче на настанак саобраћајних незгода?	18
1.3.4 Ко је највише угрожен?	19
1.3.5 Која понашања доприносе тежим последицама саобраћајних незгода?.....	20
2 Приступ „безбедног система“	21
2.1 Начела безбедности саобраћаја	23
2.2 Институционални оквир општине Варварин.....	25
3 Жељено стање.....	27
3.1 Циљеви.....	28
4 Кључне области рада – стубови безбедности саобраћаја.....	31
4.1 Први стуб безбедности саобраћаја – Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја	31
4.2 Други стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији путеви.....	33
4.3 Трећи стуб безбедности саобраћаја – Безбеднија возила	34
4.4 Четврти стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији учесници у саобраћају	35
4.5 Пети стуб безбедности саобраћаја – деловање након саобраћајне незгоде	36
5 Носиоци активности на територији општине Варварин	37
6 Праћење и извештавање	42
7 Литература.....	43

Реч председнице општине

Пре свега, велико ми је задовољство што могу да Вам представим прву Стратегију безбедности саобраћаја општине Варварин. Документ испред нас представља основни документ у области безбедности саобраћаја. У оквиру Стратегије дефинисани су основни проблеми безбедности саобраћаја у општини Варварин, мере како да их решимо, као и јасни и амбициозни циљеви које треба да достигнемо.

У периоду од 2013. до 2020. године у општини Варварин погинуло је 7 лица у саобраћајним незгодама. Основни циљ за наредни четворогодишњи период, на који се Стратегија односи, јесте смањење броја погинулих лица до броја 0, али и повређених лица у саобраћајним незгодама.

Свака жртва узима нечији живот, има страشان утицај на његову породицу и пријатеље, њихову бол и патњу. Зато никада не смемо одустати од својих напора да наше путеве учинимо безбедним за све учеснике у саобраћају и да годишњи просек смртног страдања у саобраћају, у општини Варварин, буде 0.

Стратегија прецизно дефинише путоказ за унапређење безбедности саобраћаја општине Варварин и омогућава нашој општини да се пореди и такмичи са другим општинама и градовима у Републици Србији.

Ова стратегија укључује све нас – Општину Варварин, управљача пута, саобраћајну полицију, медије, установе васпитања и образовања, привредна друштва и све учеснике саобраћаја - да се озбиљно позабавимо спасавањем живота. Стога позивам све којих се описани процеси тичу да дају свој драгоцен допринос обликовању система безбедности саобраћаја општине Варварин.

Безбедност саобраћаја на путевима је несумњиво проблем и у великим срединама и државама. Међутим, то је изазов за друштво у целини, или укратко, безбедност саобраћаја на путевима се тиче свих нас и сви смо одговорни.

Са овим документом, по први пут имамо, процену о стању безбедности саобраћаја на путевима општине Варварин, идентификоване јасне празнине и могућности које нас инспиришу и подстичу на акцију. Сада је време. Радећи заједно општину Варварин можемо учинити једном од најбезбеднијих општина у Републици Србији.



др Виолета Лутовац Ђурђевић
Председница општине Варварин

Предговор

У саобраћајним незгодама на путевима у свету смртно страда скоро 1,3 милиона људи годишње и око 50 милиона их бива повређено. Ове вредности стављају саобраћајне незгоде као водећи узрок смрти међу популацијом деце и младих људи (WHO, 2021). Препознајући важност проблема и потребом да реагују, Владе из целог света су једногласно, преко Генералне Скупштине Уједињених нација (Резолуција 74/299), усвојиле другу по реду Деценију акције за безбедност саобраћаја 2021-2030. Примарни циљ овог документа јесте смањење броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама за 50% у том периоду.

Република Србија припада групи држава које чине напоре да управљају безбедношћу саобраћаја и да изграде организован заштитни систем безбедности саобраћаја. С тим у вези, Република Србија кроз различите активности и мере успоставља систем управљања безбедношћу саобраћаја. Усвајањем Закона о безбедности саобраћаја на путевима 2009. године и Националне Стратегије безбедности саобраћаја половином 2015. године, у Републици Србији су створени услови за системско управљање безбедношћу саобраћаја.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима из 2009. године створени су сви правни услови за успостављање система безбедности саобраћаја и управљања безбедношћу саобраћаја. Законом је, по први пут, истакнута значајна улога локалне самоуправе у систему безбедности саобраћаја и креиран је амбијент у којем је локална самоуправа кроз тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима препозната као носилац и координатор свих активности безбедности саобраћаја на локалном нивоу. Поред тога, Законом је препозната обавеза јединица локалне самоуправе да доносе Стратегију безбедности саобраћаја и Акциони план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју, који морају бити усклађени са Националном стратегијом и Националним планом безбедности саобраћаја Републике Србије.

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

Стратегија безбедности саобраћаја општине Варварин представља кровни стратешки развојни документ Општине којим се дефинишу развојни циљеви и приоритети по областима до 2025. године, уз дефинисање одговорности кључних актера и индикатора за праћење успешности њиховог спровођења.

1 Саобраћај у Варварину пре усвајања Стратегије

Општина Варварин се налази у централној територијално припада Расинском округу. левој обали Велике Мораве и Каленићке Темнић. Простире се на површини од 249 граничи се са општинама Рековац на северозападу, Јагодином на северу, Параћином на североистоку, Трстеником на западу и Крушевцем на југу. По величини територије и по броју становника општина Варварин спада у мање општине Србије, а по морфолошкој структури рељефа у мање сложене. Већи део територије ове општине лежи у долинској равни Велике Мораве и њене притоке Каленићке реке, са просечном надморском висином око 140 m.

На овим просторима Поморавља и Шумадије влада континентална умерено топла клима, са прелазним утицајима котлинске — топлије и сувље климе.

Центар општине је насеље Варварин. Општина Варварин се састоји од 21 насеља.

Варварин се први пут помиње у XV веку, а затим и у XVIII, за време Кочине крајине. Након ослобођења од Турака, долази до интензивног развоја и досељавања новог становништва које се бави сточарством и пољопривредом. Варварин постаје среско место и добија суд, пошту и нижи гимназију¹.

Становништво

На територији општине Варварин се налази 21 насеље. Према званичним подацима Републичког завода за статистику за 2019. годину, на територији општине Варварин процењено је да живи 16099 становника. Густина становништва је 65 ст/км².

Број становника је доста варирао, тако је 1866. године имао 951 становника. По попису из 1948. године имао је укупно 1090 становника, а 1991. године тај број се повећао на 2306 становника. То је 9.7 % укупног становништва општине. Последњих година запажена је знатна миграција становништва према Варварину. Активно становништво чини 44,5% укупног становништва.



¹ <https://varvarin.ls.gov.rs/> (Посећено дана 02.11.2021. године)

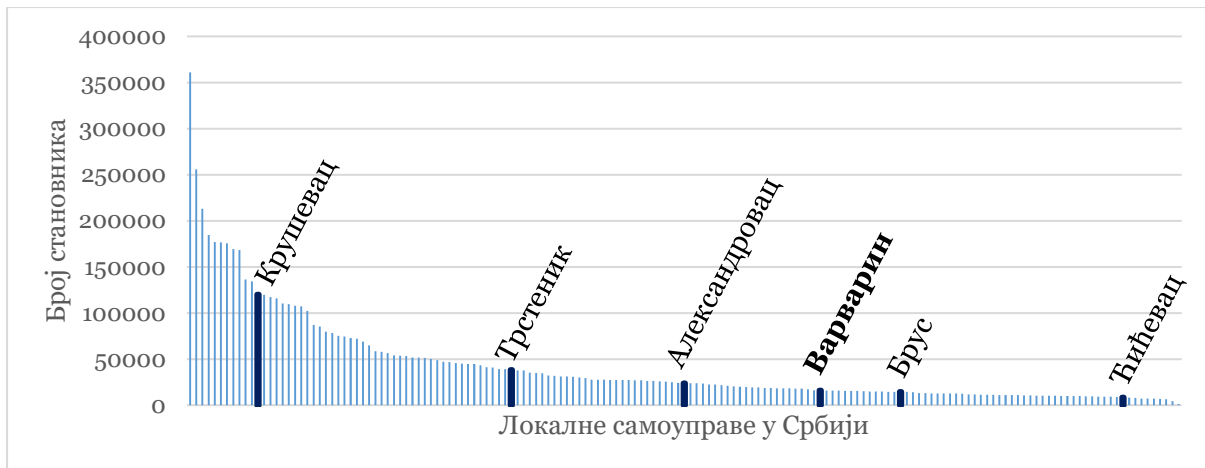


График 1 - Положај општине Варварин, на основу броја становника, у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији, са посебним акцентом на општине Расинског округа, 2019. година

Као показатељ стања безбедности саобраћаја за одређене старосне категорије на територији неке општине или града користи се релативни индекс угрожености. Дакле, релативни индекс угрожености, приказан на графику испод, представља однос између броја укупно настрадалих лица одређене старосне категорије и броја становника те старосне категорије на 10.000 становника.

У наредној табели приказана је структура настрадалих лица у саобраћајним незгодама у зависности од тежине последица и старосне категорије, као и вредности релативног индекса угрожености у односу на старосну категорију, за осмогодишњи период (од 2013. до 2020. године). Најбројније становништво је старости од 46 до 64 године (30% у укупном броју становништва) које учествује у укупном броју настрадалих са 27%. Највећи број настрадалих лица припада старосној категорији од 15 до 30 година, која чини 16% од укупног броја становника и ова старосна категорија има највећу вредност релативног индекса угрожености (Табела 1).

Табела 1 - Старосна структура становника према попису из 2011. године и број настрадалих лица у саобраћајним незгодама, општина Варварин, 2013-2020. године

Старосне категорије	Број становника	Погинула лица	Лица са ТТП	Лица са ЛТП	Укупан број настрадалих	Релативни индекс угрожености
0-14	2409	0	1	12	13	53.96
15-30	2894	1	15	54	70	241.88
31-45	3273	1	10	37	48	146.65
46-64	5396	2	17	42	61	113.05
65+	3994	3	8	21	32	80.12
Укупно	17966	7	51	166	224	124.68

Може се уочити да је у општини Варварин највећем ризику изложена категорија учесника у саобраћају старости од 15 до 30 година, док најмању вредност релативног индекса угрожености има старосна категорија од 0 до 14 година. При разматрању ових показатеља није узета у обзир изложеност у саобраћају, односно, колико је поједина старосна категорија активна, тј. колико учествује у саобраћају.

Анализа страдања појединих старосних категорија у саобраћајним незгодама детаљније је обрађена у оквиру тачке „Анализа података о саобраћајним незгодама“.

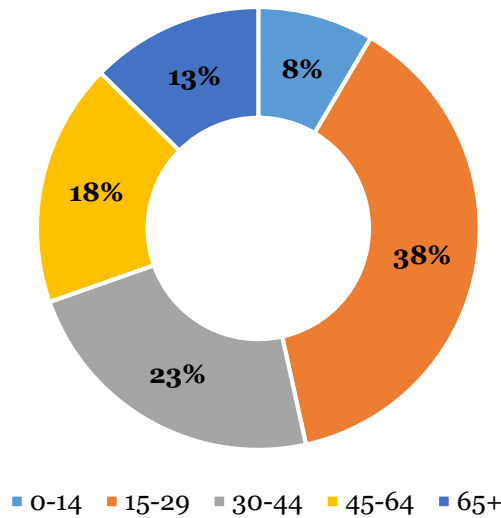


График 2 - Релативни индекс угрожености изабраних старосних категорија становника на основу података о последицама саобраћајних незгода (2013-2020. година) на територији општине Варварин и броја становника који припадају старосној категорији према попису из 2011. године

Путна мрежа и саобраћај

На територији општине Варварин, према званичним подацима Републичког завода за статистику, изграђено је укупно 155,8 km изграђених путева, од чега је 95,1 km општинских путева и улица и 60,7 km државних путева II реда².

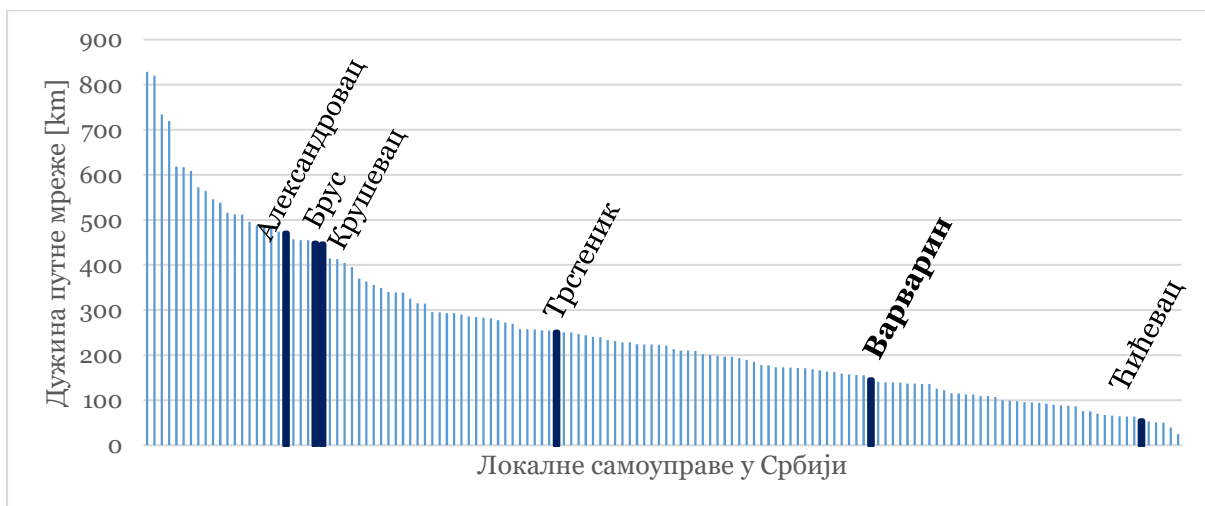


График 3 - Положај општине Варварин на основу дужине путне мреже, у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији, са посебним акцентом на општине Расинског округа, 2019. година

² Републички завод за статистику – Општине и региони у Републици Србији, 2020. година (ISSN 2217-7981, 290. стр.)

На претходном графику приказано је да општина Варварин има нижу покривеност путном мрежом у поређењу са другим општинама Расинског округа. Посматрајући у односу на све локалне самоуправе у Републици Србији, Варварин припада општинама са средњом покривеношћу путном мрежом.

Државни путеви који пролазе кроз територију општине Варварин су³:

- **Државни пут IIА реда ознаке 183:** Крагујевац - Горња Сабанта - Рековац - Белушић - Јасика - веза са државним путем 23;
- **Државни пут IIА реда ознаке 187:** Витановац - Угљарево - Велика Дренова - Јасика - Варварин - Мијатовац;
- **Државни пут IIА реда ознаке 190:** Доњи Крчин - Варварин - Ћићевац;
- **Државни пут IIБ реда ознаке 382:** Доњи Крчин - Опарић - Превешт - Манастир Каленић.

На основу званичних података јавног предузећа „Путеви Србије“, просечан годишњи дневни саобраћај (ПГДС) за деоницу IIА реда број 183 износи 2689 возила/дан, за деоницу IIА реда број 187 износи око 2200 возила/дан и слична вредност за деоницу IIА реда број 190 која износи 2276 возила на дан⁴.

Основни подаци о возилима регистрованим на територији општине Варварин

На основу расположивих података, број регистрованих моторних и прикључних возила на територији општине Варварин у 2019. години је износио 5309 возила. Структура регистрованих возила приказана је у табели испод.

Табела 2 - Број регистрованих моторних и прикључних возила на територији општине Варварин у 2019. години

Категорија возила	Број рег. возила
Путнички аутомобили	3989
Теретна возила	796
Аутобуси	1
Мопеди	53
Мотоцикли	67
Радна возила	4
Прикључна возила	399
Укупно	5309

Од укупног броја регистрованих моторних и прикључних возила, 75% чине путнички аутомобили, док теретна возила чине 15%. На следећем графику приказан је положај општине Варварин у односу на друге општине и градове Републике Србије, на основу броја регистрованих возила.

³ Уредба о категоризацији државних путева, Службени гласник РС, бр. 105/2013, 119/2013 и 93/2015

⁴ Просечан годишњи дневни саобраћај - ПГДС у 2020. години, Табела саобраћајног оптерећења на државним путевима, ЈП „Путеви Србије“ (<http://www.putevi-srbije.rs/index.php/бројање-саобраћаја>, посећено дана 05.11.2021. године)

На графику су посебно истакнуте друге локалне самоуправе које се налазе на територији Расинског управног округа.

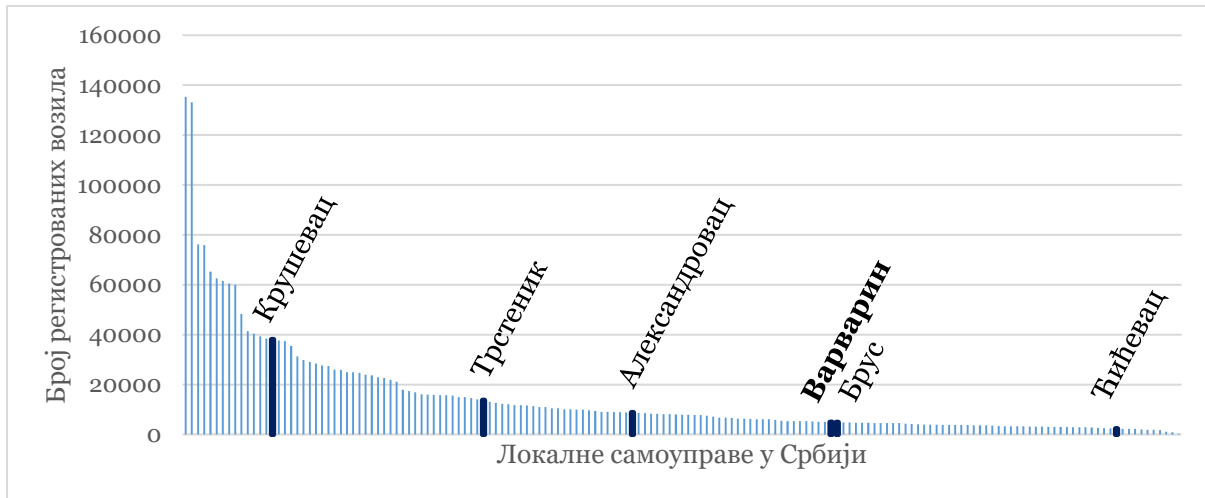


График 4 - Положај општине Варварин на основу броја регистрованих моторних возила, у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији, са посебним акцентом на општине Расинског округа, 2019. година

Општина Варварин је међу општинама са малим бројем регистрованих моторних возила, у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији. У односу на друге општине на територији Расинског округа, општина Варварин је позиционирана у средњим редовима, када је реч о броју регистрованих возила.

Степен моторизације⁵ на територији општине Варварин у 2019. години износи 329 возила на 1.000 становника. Према подацима из Интегрисане базе података о обележјима безбедности саобраћаја Агенције за безбедност саобраћаја (подаци о техничким прегледима се преузимају од Министарства унутрашњих послова, Управе саобраћајне полиције) на територији општине Варварин послују три правна лица за вршење техничких прегледа возила.



1.1 Где смо данас?

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

⁵ Стопа или степен моторизације је број регистрованих моторних возила на 1.000 становника.

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

Анализа тренда броја саобраћајних незгода регистрованих на територији општине Варварин извршена је за временски период од 1997. до 2020. године. Временски период обухваћен анализом износи двадесет четири (24) године. У посматраном временском периоду, на територији општине Варварин регистровано је укупно 1 374 саобраћајне незгоде (График 5).

Број саобраћајних незгода у посматраном временском периоду има тренд опадања, с тим да је присутан велики број осцилација тренда. Посматрано годишње, највећи број саобраћајних незгода регистрован је 2001. године, и то 92 саобраћајне незгоде, док је најмањи број саобраћајних незгода регистрован 2015. године (26 саобраћајних незгода).

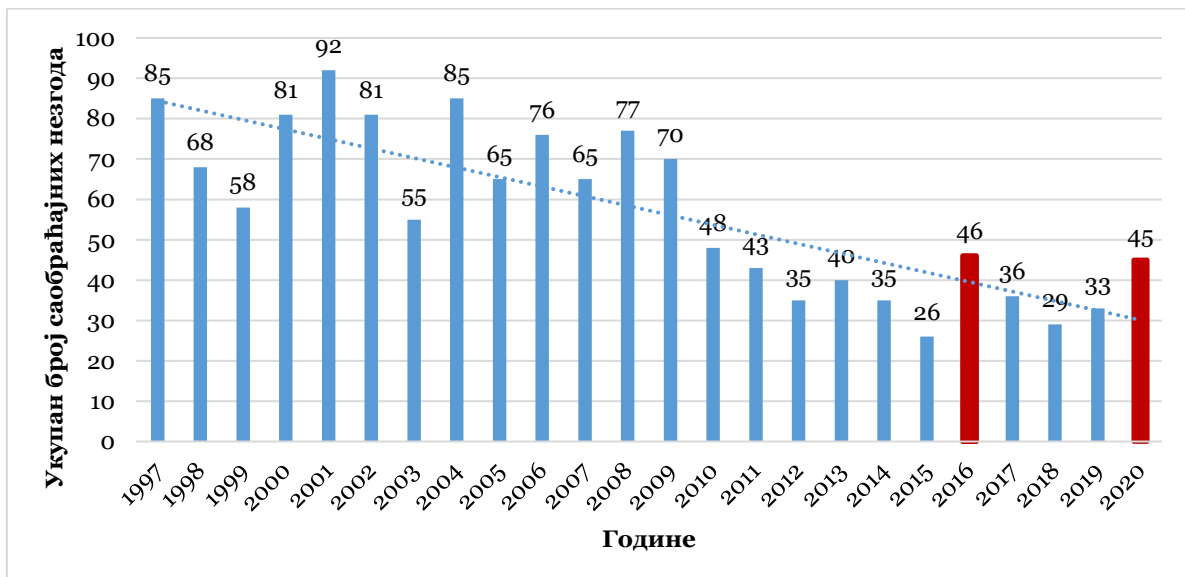


График 5 – Укупан број саобраћајних незгода, општина Варварин, 1997-2020. године

У протеклих 8 година (2013-2020. година), на територији општине Варварин регистровано је укупно 171 саобраћајна незгода са настрадалим лицима (График 6). Најмање саобраћајних незгода са настрадалим лицима, њих 14, регистровано је 2014. године, а највише 2016. године (27). Број погинулих лица у саобраћајним незгодама, у истом временском периоду (2013-2020. година), такође има тренд пораста.

Најмањи број погинулих лица у саобраћајним незгодама забележен је 2013. и 2015. године, када није било погинулих лица. Највише лица је погинуло 2018. године, односно 2 лица, а 2019. и 2020. године једно лице је годишње гинуло у саобраћајним незгодама.

Проблем непостојања опадајућег тренда броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима и броја погинулих лица захтева систематски приступ и перманентну и доследну примену мера које би омогућиле успостављање позитивног (опадајућег) тренда.

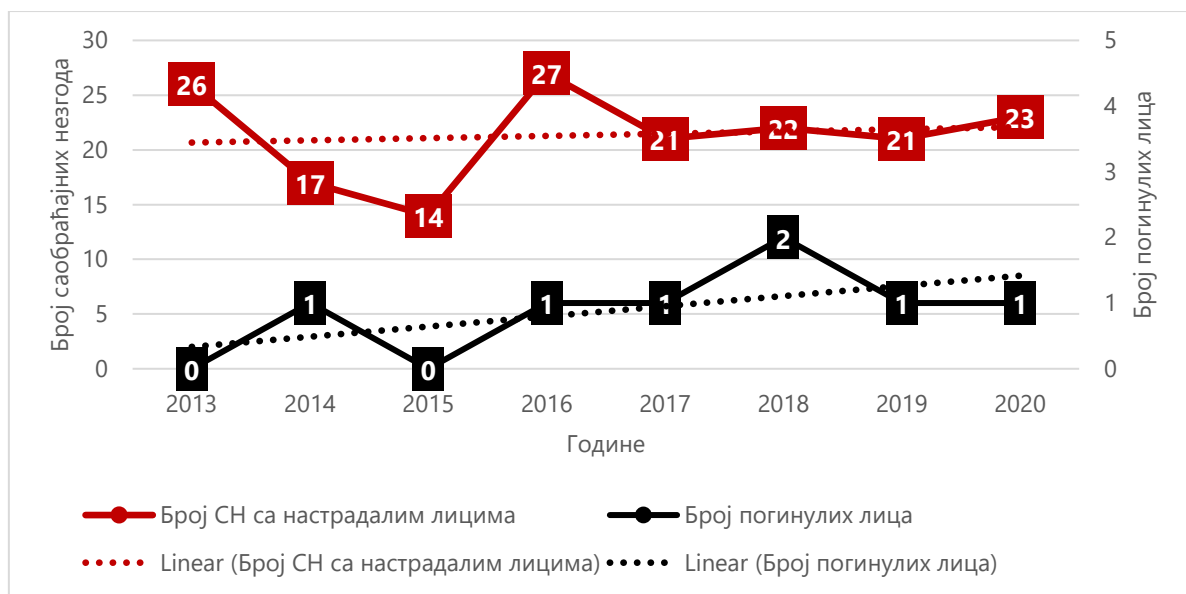


График 6 – Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима и број погинулих лица у саобраћајним незгодама, општина Варварин, 2013-2020. година

У оквиру израде пројекта Стратегија безбедности саобраћаја за територију општине Варварин, израђен је и засебан документ који обухвата детаљну анализу саобраћајних незгода које су регистроване на територији општине Варварин у временском периоду од 2013. до 2020. године.

Укупне друштвено - економске последице саобраћајних незгода представљају економску вредност свих директних и индиректних последица изазваних саобраћајним незгодама. Трошкови саобраћајних незгода представљају укупну висину штета изазваних саобраћајним незгодама. Трошкови друмских саобраћајних незгода износе преко 3% бруто домаћег производа⁶. Укупни трошкови саобраћајних незгода се састоје из директних и индиректних трошкова. Директни трошкови су прилично транспарентни и лако препознатљиви, и то су трошкови збрињавања након незгоде, трошкови рехабилитације повређеног, односно, трошкови санирања имовинске штете, као и други трошкови (нпр. трошкови превоза учесника у незгоди и возила). Значајно сложенији процес препознавања је за индиректне трошкове који обухватају: трошкове одштетних захтева, трошкове који настају као последица губитка добити оних који су погођени, као и накнада за губитак радне способности, физичку бол и душевну патњу, умањење породичног доприноса, и сл. Индиректни трошкови могу бити препознати и кроз трошкове настале услед загушења саобраћаја и непредвиђеног продужења времена путовања до којих долази након саобраћајних незгода, или повећање степена сиромаштва међу породицама с ниским приходима, уколико је особа која је издржавала ту породицу погинула или је трајно онеспособљена за рад и привређивање.

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

⁶ World Health Organization (WHO). 2021.

У Републици Србији још увек није званично прихваћен (усвојен) модел за процену штете у саобраћајној незгоди. На основу модела рачунања висине штете према истраживањима у Републици Српској (Ross и др., 2012), који је примењен и у Републици Србији за потребе националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, процењено је да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулим износе 317.317 €, једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним 34.094 €, а једне саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181 €.

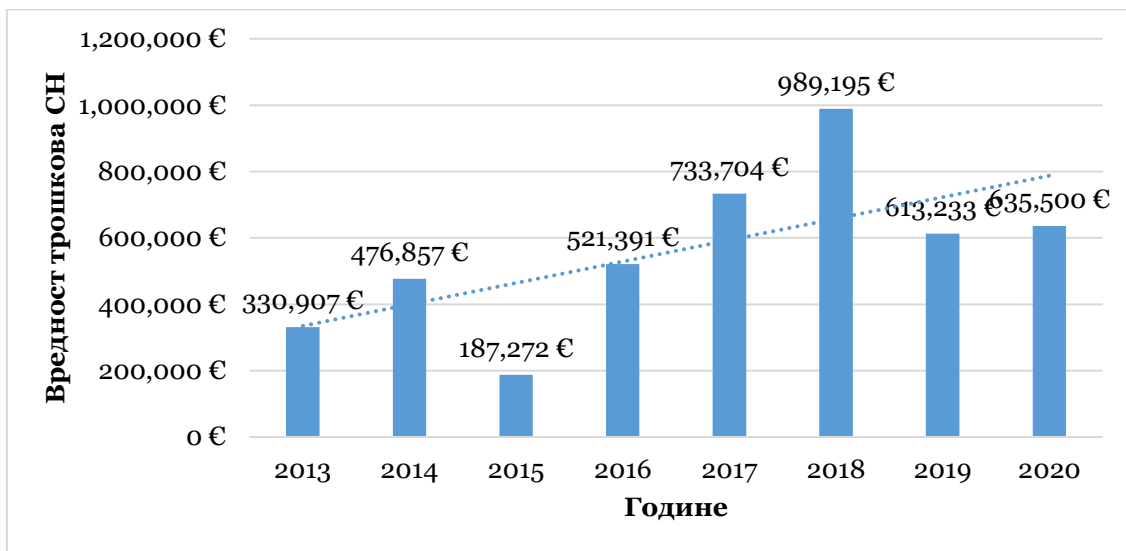


График 7 - Процењени трошкови саобраћајних незгода у последњих осам година, на територији општине Варварин, по моделу (Ross и др., 2012)⁷

Применом модела који је употребљен током израде националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима, израчунати су укупни трошкови саобраћајних незгода на територији општине Варварин у односу на последице саобраћајних незгода које су се догодиле у периоду од 2013. до 2020. године и они износе 4.488.059 €.

1.2 Саобраћајне незгоде као проблем јавног здравља

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

У августу 2020. године, Генерална скупштина УН усвојила је резолуцију 74/299 „Побољшање глобалне безбедности саобраћаја на путевима“, проглашавајући нову Декаду акције за безбедност саобраћаја на путевима 2021-2030, са амбициозним циљем да се спречи најмање 50% смртних случајева и повреда у друмском саобраћају до 2030. године.

⁷ Модел је примењен у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године.

Према званичним подацима Светске здравствене организације, у свету приближно 1,3 милион људи годишње страда од последица саобраћајних незгода. Поред тога, годишње између 20 и 50 милиона људи бива повређено у саобраћајним незгодама, од којих многи задобију неки облик инвалидитета. Повреде у саобраћајним незгодама су водећи узрок смрти међу популацијом деце и младих између 5 и 29 година (WHO, 2021).

Ове чињенице показују колико су саобраћајне незгоде и страдање у саобраћајним незгодама препознати као глобални проблем човечанства, због чега најразвијеније државе предузимају различите мере и активности у циљу смањивања страдања у друмском саобраћају.

Страдање у саобраћају је, пре свега, јавни здравствени проблем, а затим социјални, етички, хумани и економски проблем заједнице. Наиме, у саобраћају велики број људи гине и бива повређен, а неки од њих остају трајни инвалиди. То значајно нарушава здравље људи, разара породице, ствара социјалне и хумане проблеме.

Многе жртве саобраћајних незгода неће моћи радити, неке неће моћи ни ходати, а многе жртве никада неће моћи живети свој живот онако како су замислили. То је такође огроман и страشان утицај на чланове породице, пријатеље и заједницу.

1.3 Кључна питања безбедности саобраћаја

1.3.1 Где се догађају саобраћајне незгоде?

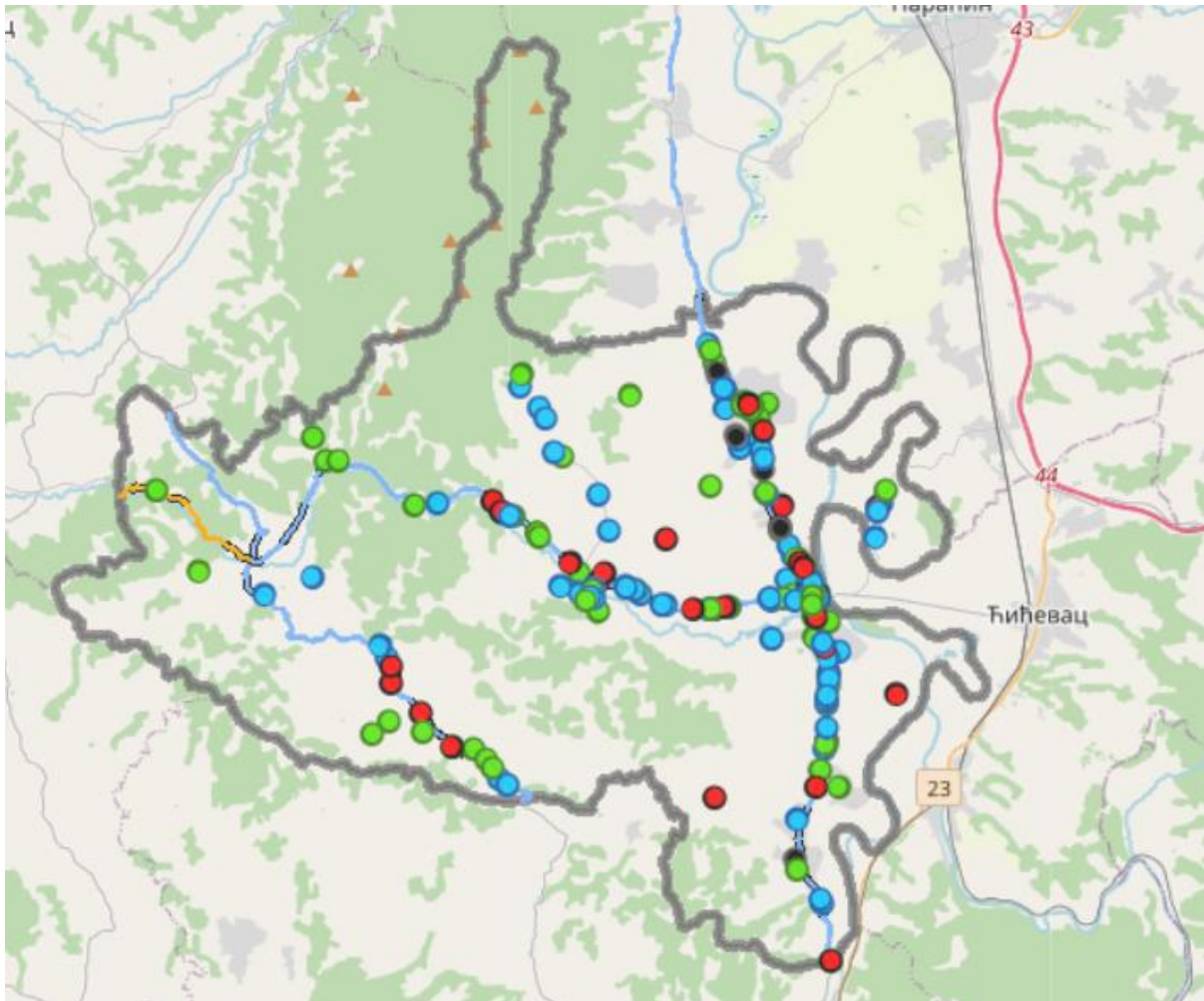
Просторна анализа саобраћајних незгода на територији општине Варварин урађена је за шестогодишњи период од 2015. до 2020. године. Разлог шестогодишње просторне анализе лежи у чињеници да је саобраћајна полиција на територији Републике Србије почела са прикупљањем података о тачним локацијама (координатама) саобраћајних незгода путем ГПС уређаја од 2015. године.

На следећој мапи (Мапа 1) приказане су локације свих саобраћајних незгода које су се догодиле на територији општине Варварин у временском периоду од 2015. до 2020. године.



На мапи су плавом бојом су означене саобраћајне незгоде са материјалном штетом, зеленом бојом саобраћајне незгоде са лаким телесним повредама, црвеном бојом незгоде са тешким телесним повредама и црном бојом саобраћајне незгоде са погинулим лицима.

Са мапе се могу уочити места на којима се истиче већи број саобраћајних незгода. Може се видети да се места на којима долази до нагомилавања саобраћајних незгода налазе на државном путу ПА реда број 187, односно у насељеним местима: Обреж, Горњи Катун, Варварин, Варварин (село).



Мапа 1 – Просторна дистрибуција саобраћајних незгода, општина Варварин, 2015-2020. година

На територији општине Варварин у временском периоду од 2015. до 2020. године догодило се 6 саобраћајних незгода са погинулим лицима у којима је 6 лица изгубило живот. У истом временском периоду догодиле су се 122 саобраћајне незгоде са повређеним лицима и 87 саобраћајних незгода са материјалном штетом.

Посматрано према локацији догађања саобраћајних незгода, без обзира на тежину њихових последица, више саобраћајних незгода се на територији општине Варварин у временском периоду од 2015. до 2020. године, догодило у насељу. Све саобраћајне незгоде са погинулим лицима догодиле су се у насељу.

У насељу се догодило и 80% саобраћајних незгода са повређеним лицима и исто толико саобраћајних незгода са материјалном штетом (График 8).

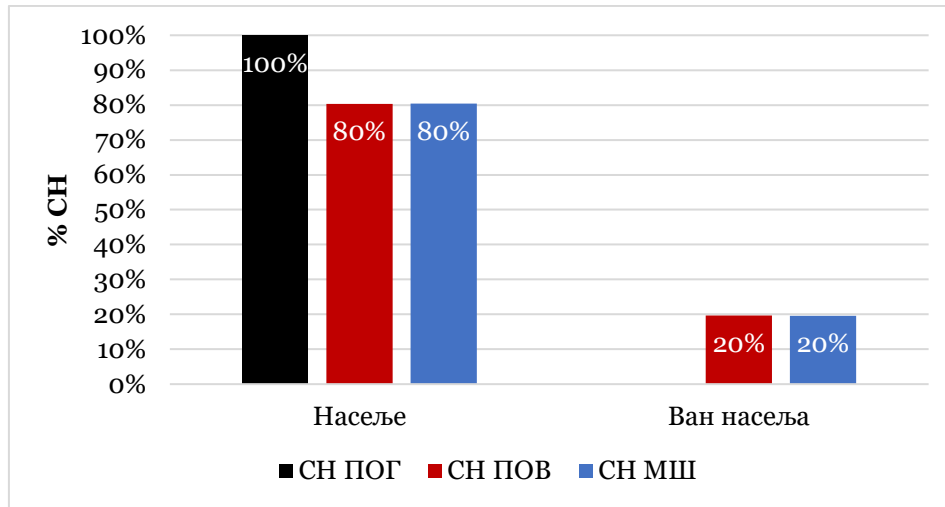


График 8 – Расподела саобраћајних незгода према локацији догађања, општина Варварин, 2013-2020. година

1.3.2 Који типови саобраћајних незгода су у питању?

Анализа саобраћајних незгода према групама типова саобраћајних незгода обухвата само саобраћајне незгоде са настрадалим лицима које су регистроване у временском периоду од 2016. до 2020. године. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима, према групама типова саобраћајних незгода, показује да су најзаступљенији типови који припадају групи „СН са једним возилом“. Типови саобраћајних незгода из групе „СН са једним возилом“ чине 36,8% свих саобраћајних незгода са настрадалим лицима (График 9). Овој групи типова саобраћајних незгода припадају судари са животињама, препрекама, шинским возилом, као и незгоде са једним возилом на коловозу и силазак возила са коловоза.

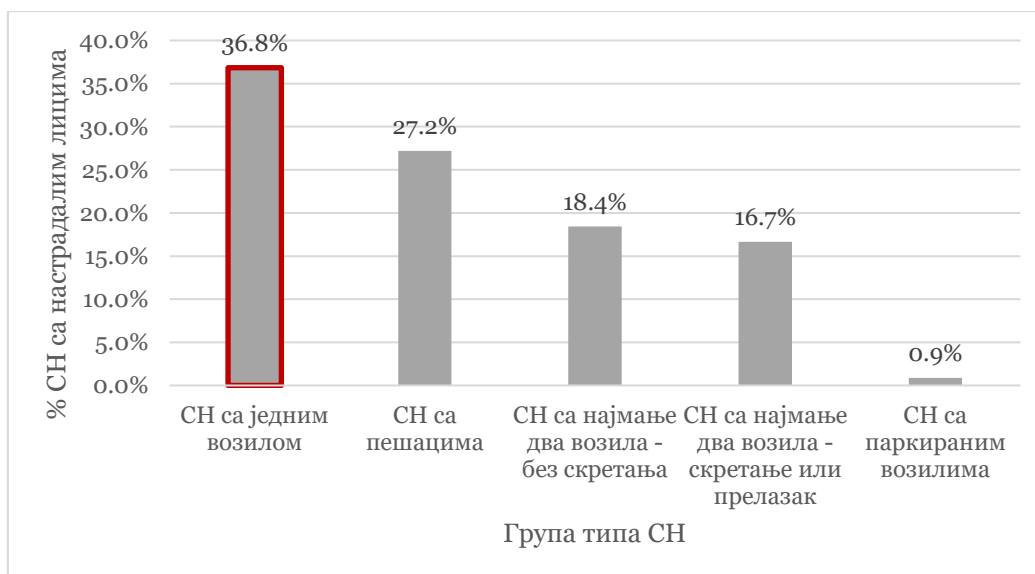


График 9 – Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према групи типова саобраћајних незгода, општина Варварин, 2016-2020. година

1.3.3 Шта утиче на настанак саобраћајних незгода?

Анализом саобраћајних незгода са настрадалим лицима, према групама утицајних фактора, обухваћене су саобраћајне незгоде које су регистроване у периоду од 2016. до 2020. године. Код анализе утицајних фактора неопходно је напоменути да је једној саобраћајној незгоди могуће доделити више утицајних фактора.

Анализа показује да највише утицајних фактора који су утицали на настанак саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи „**Предузимање непромишљених радњи од стране возача**“, односно, у 49% саобраћајних незгода са настрадалим лицима препознат је утицајни фактор из поменуте групе. Утицајни фактори из групе „**Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача**“ препознати су у 40% саобраћајних незгода.



График 10 – Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према групама утицајних фактора, општина Варварин, 2016-2020. година

На графику 11 је приказана расподела утицајних фактора који су утицали на настанак саобраћајних незгода. Анализа показује да је најчешће опредељиван утицајни фактор „**Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута**“, тачније, поменути утицајни фактор је опредељен у 24,7% свих саобраћајних незгода са настрадалим лицима. Затим се, по заступљености опредељивања, на следећим местима налазе утицајни фактори „**Возач под утицајем алкохола**“, опредељен у 15,7% саобраћајних незгода са настрадалим лицима, и „**Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације**“ чији је утицај препознат у настанку 10,7% саобраћајних незгода са настрадалим лицима.

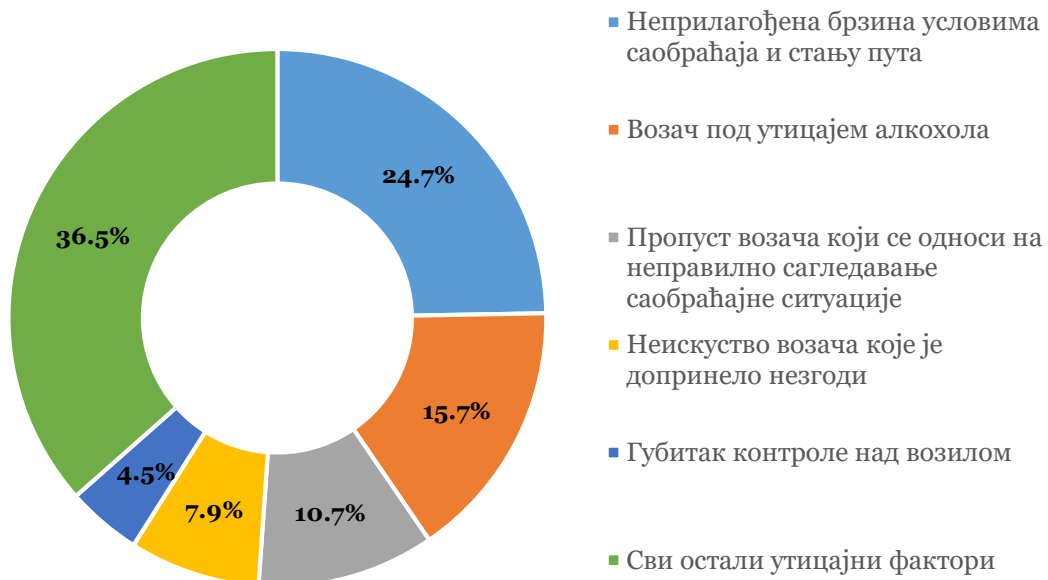


График 11 – Заступљеност одређених утицајних фактора у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима, општина Варварин, 2016-2020. година

1.3.4 Ко је највише угрожен?

Расподелом настрадалих лица у саобраћајним незгодама према старосним категоријама може се закључити да **највише настрадалих лица припада старосној категорији од 15 до 30 година**, односно 31,3% свих настрадалих.

График 12).

Када је реч о својству у ком су настрадала лица учествовала у саобраћајној незгоди, може се закључити да су **возачи** у највећем проценту учествовали у саобраћајним незгодама, са учешћем од 57,6%, (График 13).

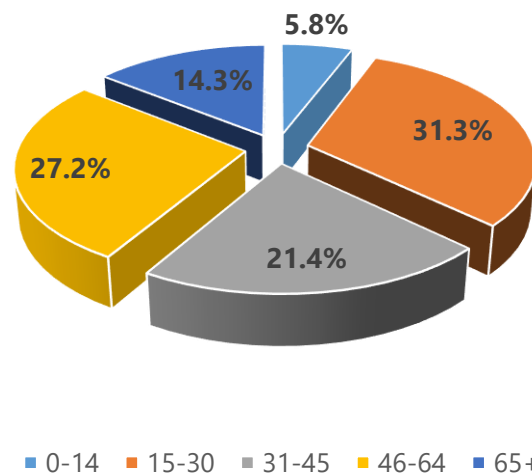


График 12– Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама према старосним категоријама, општина Варварин, 2013-2020. година

Друга најзаступљенија старосна категорија настрадалих лица, са учешћем од 27,2%, је од 46 до 64 година, док међу настрадалим лицима најмање лица припада старосној категорији од 0 до 14 година, 5,8% (

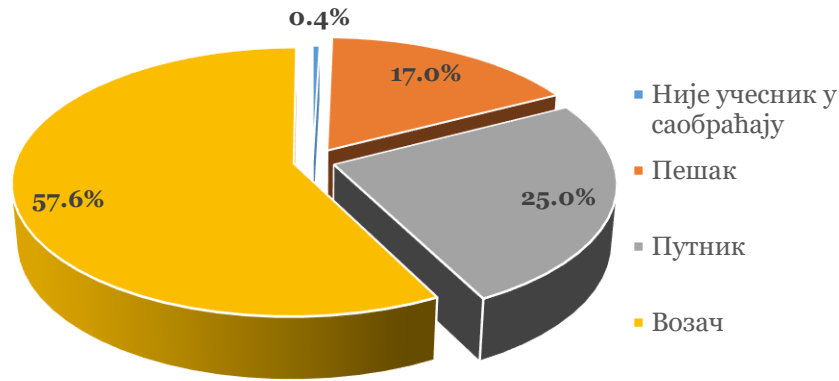


График 13 – Расдела настрадалих учесника према својству учешћа у саобраћају, општина Варварин, 2013-2020. година

Од свих категорија возила, **путничка возила** су са процентом од 55,8% највише учествовала у саобраћајним незгодама (График 14).

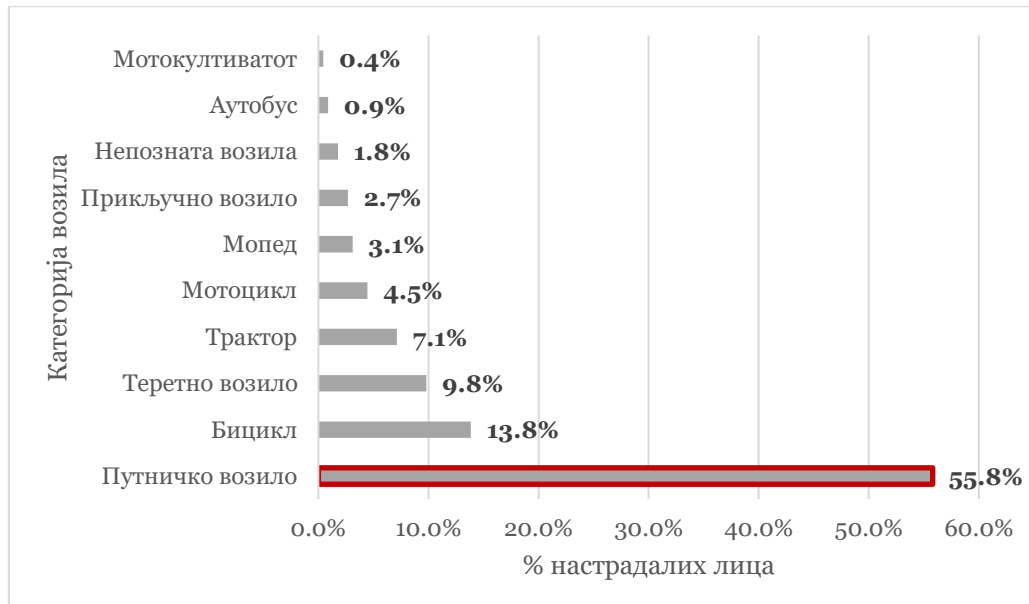


График 14 – Расдела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према категорији возила, општина Варварин, 2013-2020. година

1.3.5 Која понашања доприносе тежим последицама саобраћајних незгода?

За описивање и анализу појава у безбедности саобраћаја најчешће се користе апсолутни (број саобраћајних незгода, број погинулих и повређених лица, итд.) и релативни (ризици страдања, итд.) показатељи. Поред директних (апсолутних и релативних) показатеља безбедности саобраћаја, за анализу стања безбедности саобраћаја велики значај имају и индиректни показатељи безбедности саобраћаја. Индиректни показатељи омогућавају оцену нивоа безбедности саобраћаја и пре догађања прве саобраћајне незгоде, односно без познавања података о незгодама и њиховим последицама.

Индикатори перформанси безбедности саобраћаја (у даљем тексту: индикатори) представљају савремени алат за праћење безбедности саобраћаја, показују тенденције у безбедности саобраћаја и истичу проблеме страдања у саобраћајним незгодама.

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

Поред тога, ставови учесника у саобраћају имају највећи утицај на њихово безбедно учешће у саобраћају. Основни циљ праћења и истраживања ставова на нивоу локалних самоуправа је да испита однос грађана локалне самоуправе према постојећим и потенцијалним решењима која се примењују у области саобраћаја. Када се говори о ставовима које је потребно пратити, пре свега се мисли на: проблем прекорачења брзине, вожња под утицајем психоактивних супстанци (алкохол, дрога), одвраћање пажње (дистракција) током вожње (коришћење мобилног телефона, околина), употреба заштитних система у возилу (коришћење сигурносних појасева, заштитних система за децу и других елемената пасивне заштите), однос према кажњавању у саобраћају, као и однос према пешацима, возачима двоточкаша, али и свим другим учесницима у саобраћају.

Агенција за безбедности саобраћаја периодично врши мерење најважнијих индикатора безбедности саобраћаја и испитивање ставова учесника о безбедности саобраћаја и њихове личне перцепције понашања у саобраћају. Истраживање се реализује по територијама сваке од 27 полицијских управа. С обзиром да се истраживање врши по полицијским управама, резултати поменутих истраживања нису меродавни да представе реалну слику стања вредности индикатора безбедности саобраћаја за општину Варварин.

2 Приступ „безбедног система“

Водеће земље и градови у области безбедности саобраћаја у Европи већ дужи низ година примењују визију „0“, као основу за ефикасан рад на смањењу броја и последица саобраћајних незгода. Шта представља ова визија? Шведска је, још 1997. године поставила основну дефиницију визије, и то као идеју да дизајн саобраћаног система, његова функција и употреба треба да буду тако усклађени, да у саобраћају нема погинулих и тешко повређених лица. То је значајан преокрет у односу на досадашњи, традиционални приступ безбедности саобраћаја. Визија „0“ базирана је на приступу „безбедног система“ (енг. „Safe System Approach“).

Задатак који се поставља пред систем безбедности саобраћаја преусмерен је са саобраћајних незгода, на погинуле и тешко повређене, што говори у прилог да је овај концепт заснован на принципу да људски живот не треба да буде угрожен потребама за путовањем.

Дакле, у фокусу је човек за ког је извесно да ће, ма колико био вешт или пажљив, пре или касније учинити неки пропуст или грешку у саобраћају. Системски приступ безбедности саобраћаја има задатак да компензује грешке возача, и спречи настанак саобраћајне незгоде, а уколико до незгоде дође, да она буде са контролисаним исходом, односно да не дође до смрти или повреда опасних по живот учесника у саобраћају.

Увођење овог приступа подразумева да се циљеви безбедности саобраћаја дефинишу на начин тако да у будућности не буде погинулих или тешко повређених у саобраћају. Општина Варварин је направила први корак у овом процесу, постављањем амбициозних циљева који узимају у обзир системски приступ у унапређењу безбедности саобраћаја.

Приступ „безбедног система“ има фокус на дизајну и управљању путном инфраструктуром, возилима и брзинама, прихватајући да су нивои повреда у саобраћају у великој мери условљени интеракцијом ових елемената. Коначни исход дејства система треба бити такав да учесници у саобраћају буду заштићени од смрти или тешких повреда.

Дефинисана су 4 основна принципа приступа „сигурног система“:

- 1. Људи имају своја ограничења и могу правити грешке (тј. они праве грешке) које могу довести до саобраћајне незгоде;*
- 2. Постоје познате физичке границе за размене енергије при саобраћајним незгодама, изван којих људско тело бива озбиљно повређено;*
- 3. Систем поделе одговорности постоји међу онима који пројектују, граде, управљају и користе путеве и возила и обезбеђују активности после незгоде како би спречили тешке повреде или смрт учесника у саобраћају;*
- 4. Сви елементи система морају бити ојачани тако да вишеструко увећају своје ефекте, како би се осигурало да у случају изостанка једног елемента система, учесници остану заштићени.*

Препознајући и поштујући ова четири принципа, систем безбедности саобраћаја у Варварину има вишеструку улогу: да применом ефикасних мера заштити учеснике у саобраћају, и уколико до саобраћајних незгода дође пружи одговарајућу реакцију. Рецимо, при примени приступа „сигурног система“, важно је водити рачуна о човековим ограничењима, нарочито у погледу могућих ситуација где учесници у саобраћају не могу да разумеју саобраћајну инфраструктуру. Овде се треба водити рачуна да се при пројектовању и изградњи путева поштује концепт „самообјашњавајућих путева“, а да околина пута буде „опраштајућа“, односно да у случају напуштања возила са коловоза не дође до тешких последица у виду смрти или тешких повреда. Адекватно управљање брзинама на путној мрежи додатна је мера која доприноси смањењу тежине последица, уколико до саобраћајне незгоде дође. Овде је јасно да је одговорност на свим учесницима у систему (политичком нивоу одлучивања, пројектантима, образовном систему итд.), а не искључиво на учесницима у саобраћају.

Сви елементи приступа „сигурног система“ који укључују дизајн и функционалност саобраћајне инфраструктуре, остварене брзине, возила, понашање учесника у саобраћају, посматрају као јединствени систем. Због тога се системски приступ безбедности саобраћаја ослања на следећа четири елемента: безбедни путеви, „безбедне“ брзине, безбедна возила и безбедни учесници у саобраћају.



Слика 1 - Шема приступа „безбедног система“

2.1 Начела безбедности саобраћаја

Начело у изворном смислу представља полазну замисао, главну поставку или основно убеђење, које се следи. Оно може бити и последица већ устаљеног начина деловања проистеклог из спровођења правила, закона, и других прописа и у том смислу оно је изграђен систем деловања који је потребно поштовати.

Систем безбедности саобраћаја у Републици Србији конципиран је по основном начелу да небезбедни финансирају безбедност саобраћаја. Овакав приступ уведен је кроз нови Закон о безбедности саобраћаја на путевима, из 2009. године, где је законодавац у поглављу 5 јасно дефинисао изворе финансирања, расподелу и намену финансијских средстава која се користе за унапређење стања безбедности саобраћаја. Као корак даље у јачању система безбедности саобраћаја, Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, дефинисана су основна начела која је неопходно поштовати приликом предузимања активности и мера ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја. Препознато је укупно 12 начела којима се руководе чиниоци система безбедности саобраћаја.

У области безбедности саобраћаја неопходно је поштовати следећа начела:

1. Начело општег интереса и заједничког деловања

Интерес сваког појединца је да своје путовање оствари на безбедан начин. Због тога је унапређење безбедности саобраћаја и спречавање настанка саобраћајних незгода у интересу сваког, без обзира на расу, пол, националну, културну и верску припадност, друштвено порекло, политичко или друго уверење, имовинско стање и старост. Овде се полази од чињенице да је људски живот неприкосновен и стога начело искључује сваку врсту дискриминације.

2. Начело примене науке и струке

Принципи и правила науке и струке су основни метод деловања у систему безбедности саобраћаја.

3. Начело професионализма

Начело професионализма примењује се на све појединце који делују у систему безбедности саобраћаја. Оно подразумева да сваки појединац буде стручно образован и оспособљен за улогу коју има у систему, као и да стално унапређује своја знања зарад ефикаснијег рада у безбедности саобраћаја.

4. Поредити се са најбољим

У оцени стања система безбедности саобраћаја тежи се поређењу одговарајућих обележја са обележјима неког другог система безбедности саобраћаја. Овде је важно да се поређење врши са најбољима у Европи и свету.

5. Одговорност свих пре и после саобраћајне незгоде

Учешће у саобраћају неупитно подразумева одговорност. Одговорност долази до изражаја при настанку пропуста у систему безбедности саобраћаја, где сваки појединац мора да сноси одговорност за своје пропусте. Када је реч о саобраћајној незгоди, одговорност није искључиво на непосредним учесницима саобраћајне незгоде.

6. Начело заштите деце

Саобраћајни систем је пре свега осмишљен и прилагођен одраслим учесницима у саобраћају. Због тога деца уживају посебну заштиту у саобраћају. Приоритет у деловању у систему односи се на безбедност деце у саобраћају.

7. Начело заштите младих

У раду на унапређењу безбедности саобраћаја младима се посвећује посебна пажња. Ова старосна категорија (од 15. до 30. године) предмет је анализа и ка њој се предузимају посебне мере.

8. Начело смањења аутономије воље учесника у саобраћају

Тенденције у области безбедности саобраћаја у свету и код нас усмерене су ка смањењу аутономије воље учесника у саобраћају. Тиме се техника и технологија употребљавају у сврху спречавања доношења погрешних одлука од стране учесника у саобраћају.

9. Начело опраштања

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

10. Управљање засновано на реалним подацима

Процена стања безбедности саобраћаја, избор мера и оцена ефеката мера врше се на основу релевантних података. То могу бити подаци о саобраћајним незгодама, последицама саобраћајних незгода, индикаторима безбедности саобраћаја и осталим обележјима стања безбедности саобраћаја на некој територији. Објективне методе за успешну оцену стања безбедности саобраћаја подразумевају постојање развијене базе (ажурне, усаглашене са светом, јавно доступне, компатибилне, дигитализоване са стандардизованим показатељима) података о обележјима безбедности саобраћаја.

11. Начело кооперације и координације

Унапређење стања безбедности саобраћаја базира се на заједничком и усаглашеном деловању свих субјеката безбедности саобраћаја. Координација и сарадња чинилаца у систему безбедности саобраћаја кључни су предуслов за постизање успеха у области безбедности саобраћаја.

12. Начело заштите животне средине

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

Начелима су обухваћени сви нивои одлучивања и деловања, почев од вишег нивоа управљања (органи извршне власти), па све до крајњег учесника у саобраћају. Тиме су обухваћене и јединице локалне самоуправе, као јединице са повереним надлежностима, правима и дужностима утврђеним Уставом, законом, другим прописом и статутом.

2.2 Институционални оквир општине Варварин

Један од првих корака ка формирању система безбедности саобраћаја на нивоу локалне самоуправе јесте препознавање институција и организација које функционишу на нивоу локалних самоуправа. Успешна реализација Стратегије захтева висок ниво сарадње између кључних институција и организација, а јасно разграничавање улога сваке институције олакшава саму сарадњу између институција.

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

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

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

На територији општине Варварин, као потенцијални чиниоци система безбедности саобраћаја препознати су следећи субјекти:

- Општинска управа општине Варварин
- Председник Општине
- Општинско веће
- Скупштина општине
- Савет за безбедност саобраћаја општине Варварин
- Одељење за општу управу, заједничке послове и инспекцијски надзор
- Саобраћајна полиција – Полицијска станица Варварин
- Дом здравља „Др Властимир Годић“
- Установе образовања и васпитања на територији општине Варварин
- Основни суд у Крушевцу – судска јединица у Варварину
- Прекршајни суд у Крушевцу – одељење суда у Варварину
- Спортски клубови
- Правна лица за вршење техничких прегледа на територији општине Варварин
- Привредна друштва и предузетници са седиштем на територији општине Варварин
- Остала удружења и организације.

Према Закону о безбедности саобраћаја на путевима⁸, извршни орган јединице територијалне аутономије, односно, јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно, градско веће, оснива тело за координацију (комисија, савет, и сл.), ради усклађивања послова безбедности саобраћаја на путевима који су из делокруга јединице територијалне аутономије, односно, јединице локалне самоуправе (члан 8).

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

⁸ Закон о безбедности саобраћаја на путевима, “Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018 и 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон

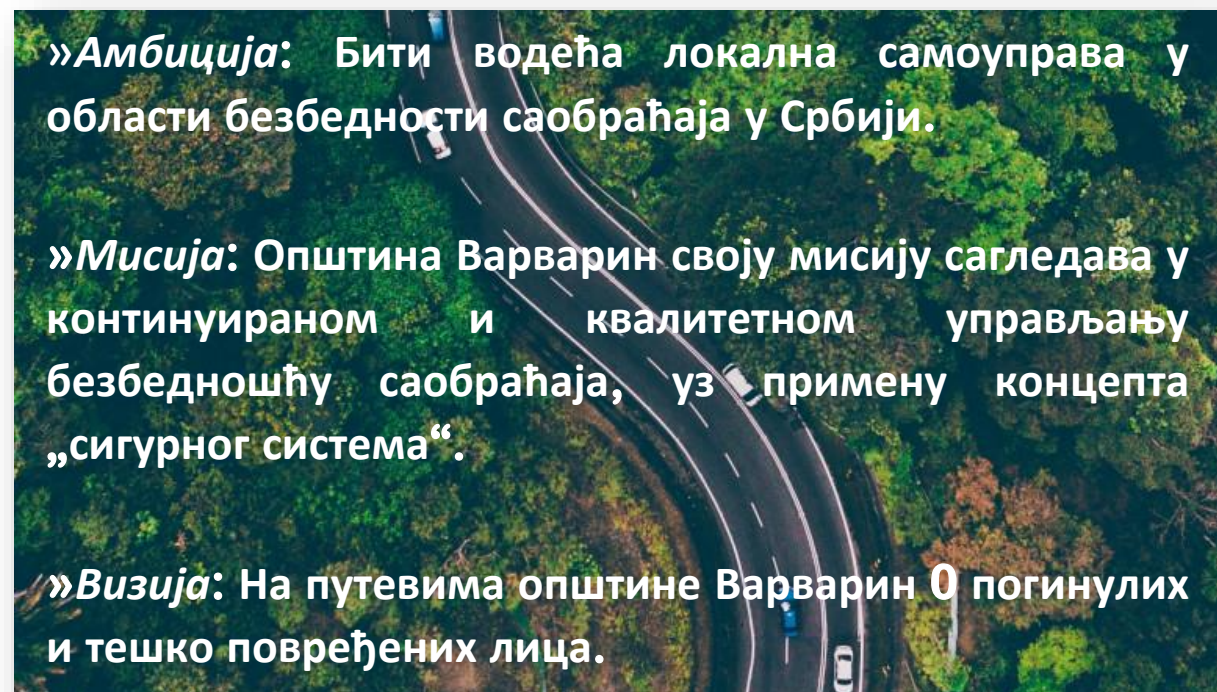
Национални систем безбедности саобраћаја је централну улогу у локалном систему безбедности саобраћаја поверио локалним телима за безбедност саобраћаја. Одлуком скупштине општине Варварин, формиран је Савет за саобраћај на територији општине.

Задатак Савета је да прати безбедност и друга питања у области саобраћаја на територији општине Варварин, ангажује се и аплицира у програмима и акцијама из ове области које спроводе локални, покрајински и републички органи и друге институције и међународне организације и други субјекти који се баве овим питањима и проблематиком, а у циљу обезбеђивања услова за побољшање безбедносних и других услова од значаја за одвијање саобраћаја у општини.

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

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

3 Жељено стање





Слика 2 – Лого Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Варварин за период од 2022. до 2025. године

3.1 Циљеви

Доношење стратегије треба да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2025. године, који ће омогућити:

Циљ #1

Достићи и успоставити тренд од 0 погинулих лица у саобраћају;

Циљ #2

да се број тешко повређених лица у саобраћају смањи бар за половину у 2025. години, у односу на 2015. годину;

Циљ #3

Да се одржи тренд „0“ погинуле и тешко повређене деце у саобраћају;

Циљ #4

Да се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2025. години, у односу на 2015. годину.

На следећим графицима су приказане очекиване новчане уштеде и број спасених погинулих лица у саобраћају уколико би се пратио прогнозирани тренд броја погинулих на територији општине Варварин. За референтну вредност броја погинулих, лако и тешко повређених, узет је просечан број погинулих, тешко повређених и лако повређених лица у последњих 8 година (од 2013. године). Референтна вредност се користи као ниво који би био остварен, односно, одржан ако би изостале стратешке активности у области безбедности саобраћаја.

Очекиване новчане уштеде и смањење броја погинулих, тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама засновани су на принципу да се сваке године посматра промена ових вредности (у виду повећања или смањења) у односу на референтну вредност.

С обзиром да је циљ Стратегије да у 2025. години нема погинулих лица у саобраћајним незгодама, пратећи прогнозирани опадајући тренд за сваку годину била би спасена 4 живота, што одговара материјалним уштедама од најмање 1.269.268 евра.

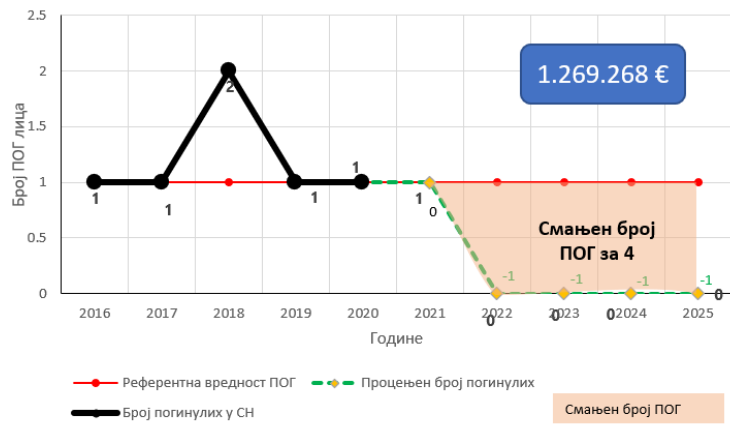


График 15 - Промена броја погинулих и достизање циљева у погледу смањења броја погинулих и очекиване финансијске уштеде (у еврима)⁹

На основу анализе просечног броја тешко повређених у последњих осам година дефинисана је референтна вредност која износи 6 тешко повређених лица. Применом Стратегије, смањиће се број лица који су задобили тешке телесне повреде за 12 и оствариће се уштеде од најмање 409.128 евра.

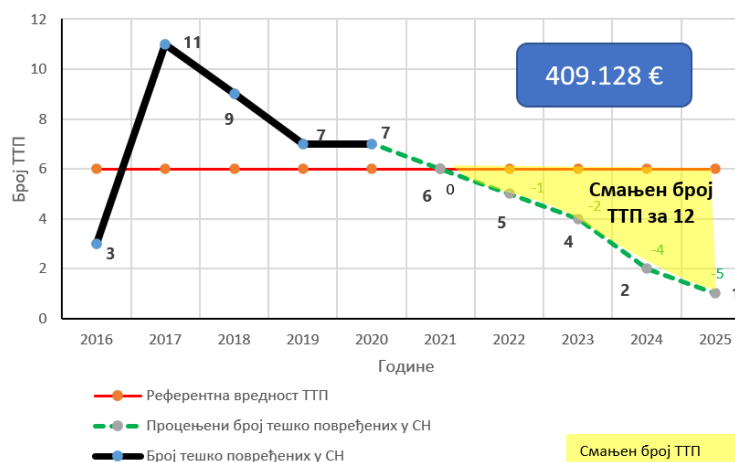


График 16 - Промена броја тешко телесно повређених лица и достизање циљева у погледу смањења броја тешко телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима)

⁹ Трошкови за погинула, тешко и лако повређена лица добијени су на основу истраживања које је спроведено у Републици Српској и чији резултати су послужили за процену трошкова саобраћајних незгода у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији за период од 2015. до 2020. године. Важно је имати у виду да је ово минимум трошкова, где су у обзир узети само очигледни трошкови које је било могуће израчунати у Републици Српској.

Када је реч о лако повређеним лицима, циљ који се на њих односи јесте да у 2025. години буде 50% мање лако повређених лица у односу на референтну вредност. Уколико се као референтна вредност посматра просечан број лако повређених у последњих осам година, смањено би се број лица која су лако повређена за 9 и оствариле уштеде од најмање 28.629 евра.

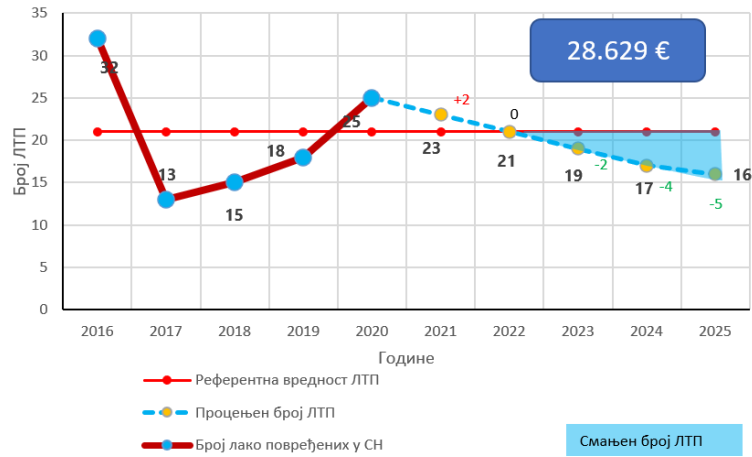


График 17 - Процена броја лако телесно повређених лица и достизање циљева у погледу смањења броја лако телесно повређених лица и очекиване финансијске уштеде (у еврима)

Уколико би општина Варварин успоставила тренд смањења саобраћајних незгода и последица, пратила и достигла дефинисане циљеве по годинама, 2025. године би трошкови саобраћајних незгода износили око 90.000 €, а укупна уштеда због смањења свих последица саобраћајних незгода у посматраном периоду (2020-2025. година) би достигла 1.707.025 €.

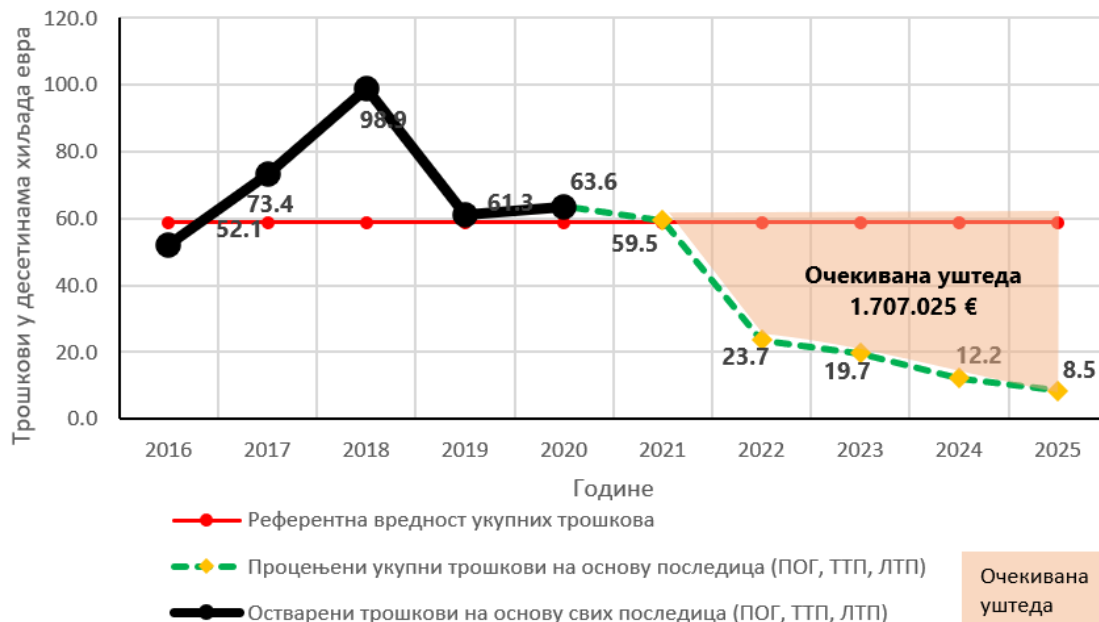


График 18 - Процењени трошкови и уштеде у десетинама хиљада евра на основу смањења свих последица саобраћајних незгода

4 Кључне области рада – стубови безбедности саобраћаја

С обзиром да је друга Национална Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије у фази израде, угледајући се на претходну Стратегију која је важила за период од 2015. до 2020. године, све мере и активности су систематизоване кроз пет стубова безбедности саобраћаја. Нова Декада акције за безбедност саобраћаја 2021-2030 даје препоруке за унапређење система безбедности саобраћаја на националном нивоу. Поменуте препоруке дају свеобухватну слику националног система безбедности саобраћаја који обухвата све кључне елементе на националном нивоу уз међународну подршку. Препоруке су усаглашене са пет стубова безбедности саобраћаја из претходног Глобалног плана.

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

Табела 3 - Стубови безбедности саобраћаја

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

4.1 Први стуб безбедности саобраћаја – Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја

Основне смернице	Проблеми безбедности саобраћаја
<ul style="list-style-type: none"> • дефинисање стратешког оквира и обезбеђивање могућности за његову реализацију, • успостављање одрживог, ефикасног и ефектног система безбедности саобраћаја који има развијене функционалности, • континуирано одржавање и коришћење базе података о обележјима безбедности саобраћаја на територији општине Варварин у циљу 	<ul style="list-style-type: none"> • недостатак стратешког оквира рада и недостатак дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја, • изостанак системских управљачких мера, • недостатак потпуне функционалности, повезаности елемената система и континуитета у раду система безбедности саобраћаја,

квалитетнијег рада и управљања безбедношћу саобраћаја,

- квалитетно усмеравање активности на основу анализе података – *Road Safety Management Based on Data Leading*,
- изградња и јачање чинилаца у систему управљања (изградња и јачање капацитета и интегритета свих чинилаца система који делују на територији општине),
- координација и кооперација између чинилаца у систему управљања,
- постојано финансирање, транспарентно трошење средстава и транспарентна анализа односа уложених средстава и остварених ефеката,
- примена савремених технологија и алата у процесу препознавања приоритета деловања и процене ефеката мера,
- примена савремених технолошких решења у развоју система принуде.

- недостатак праћења реализације планираних мера и активности и њихове ефикасности,
- непостојање адекватне, функционалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја (путеви, саобраћајне незгоде, индикатори, ставови, анализе, ...),
- изостанак системског праћења стања безбедности саобраћаја и анализе чинилаца безбедности саобраћаја,
- недовољно снажан стручни приступ у процесу доношења управљачких одлука,
- недостатак јасног модела планирања и трошења средстава намењених финансирању безбедности саобраћаја у складу са важећим Законима,
- недовољна опремљеност саобраћајне полиције за контролу саобраћајних прекршаја и вршење увиђаја саобраћајних незгода,
- недовољно усмеравање рада саобраћајне полиције на основу података,
- непостојање савремених фиксних система (систем видео надзора) за аутоматско откривање и евиденцију саобраћајних прекршаја,
- недовољан број обучених стручних кадрова за професионалан приступ раду у области безбедности саобраћаја на нивоу локалне самоуправе и Савета за БС,
- недовољан број примењених истраживања у области безбедности саобраћаја, која доприносе правилној идентификацији проблема, препознавању ефикасних мера и правилном усмеравању ресурса за реализацију мера и активности у области безбедности саобраћаја.

4.2 Други стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији путеви

Основне смернице	Проблеми безбедности саобраћаја
<ul style="list-style-type: none"> • успоставити системско планирање у области регулисања саобраћаја и развоја мреже саобраћајница, • тежити смањењу и потпуном елиминисању доприноса пута настанку саобраћајних незгода, • успоставити референтни систем општинских путева и улица на подручју општине Варварин, • успоставити примену савремених алата за анализу безбедности пута у складу са Законом о путевима, како у фази експлоатације, тако и у фази пројектовања, као и обезбедити евидентирање и праћење резултата примене ових алата (извештаји, табеле, итд.), које је, такође, пожељно повезати са базом података о обележјима безбедности саобраћаја на територији општине Варварин, • успоставити базу података о путу, опреми пута и саобраћајној сигнализацији за градску мрежу путева, коју је пожељно повезати са базом података о обележјима безбедности саобраћаја на територији општине Варварин, • успоставити праћење ефикасности реализованих мера и анализу финансијске ефикасности резултата примењених мера (вредновање мера), • тежити концепту да пут треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају или грешке на возилу, • тежити концепту да пут треба да спречи или ублажи последице настале саобраћајне незгоде, • подржати увођење савремених приступа пројектовању путева и саобраћајне сигнализације, • повећати заступљеност савремених информационих технологија и система у управљању режимом саобраћаја, • повећати број и унапређивати стручност кадрова који се баве управљањем безбедношћу путева, 	<ul style="list-style-type: none"> • није успостављена примена савремених алата унапређења безбедности саобраћаја који су у складу са Законом о путевима, • непостојање адекватне базе података о путевима, опреми пута, саобраћајној сигнализацији, • изостанак примене концепта „самообјашњавајућих“ путева, • нарушен заштитни појас јавних путева, • изостанак примене савремених информационих система за управљање режимом саобраћаја на путној мрежи, • непостојање савремених система обележавања зоне основних школа (дисплеја, вибротрака, паркинг простора за довоз/одвоз ученика, заштитне ограде за усмеравање кретања деце, семафора са најавом пешака, и сл.), • недовољна контрола изградње приступа на градске путеве и улице, • неодговарајућа пројектантска решења приликом постављања саобраћајне сигнализације и ознака на коловозу, • непостојање површина намењених за кретање бициклиста на територији општине Варварин, • непостојање системског планирања и изградње бициклистичких коридора и дефинисања модела интеграције бициклистичке инфраструктуре, • непостојање системског управљања брзинама на свим путевима, а посебно на путевима и улицама у насељу, • неефикасна сарадња са управљачем државних путева у погледу унапређења безбедности на путевима, • непостојање савременог плана техничког регулисања саобраћаја на територији општине Варварин, • непостојање адекватног савременог катастра саобраћајне сигнализације, • недовољна доступност тротоара / пешачких стаза лицима са инвалидитетом, као и недостатак континуитета,

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • унапредити сарадњу са управљачем државних путева, • унапредити елементе пута који утичу на безбедност бициклиста и пешака, посебно деце и лица са инвалидитетом. | <ul style="list-style-type: none"> • недостатак одлуке о проласку државних путева кроз насеља, • недовољно познавање законом дефинисаних мера, алата и прописаних процедура из области унапређења безбедности путева, • није успостављен систем сталног стручног усавршавања планера, пројектаната и других професионалаца у области путева. |
|---|---|

4.3 Трећи стуб безбедности саобраћаја – Безбеднија возила

Основне смернице	Проблеми безбедности саобраћаја
<ul style="list-style-type: none"> • возило не сме да буде узрок саобраћајне незгоде, • возило треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају, грешке пута или друге опасне ситуације, • возило треба да спречи или ублажи последице настале у саобраћајној незгоди, • квалитетан рад правних лица која врше техничке прегледе. 	<ul style="list-style-type: none"> • недовољна знања возача о значају безбедног возила, односно, величини утицаја неисправног возила на настанак саобраћајне незгоде, • неодговарајуће одржавање техничке исправности возила, • неуједначен квалитет, старост и опремљеност возила у јавном превозу, аутобуса и такси возила, • постојање неосветљених и неозначених возила у саобраћају (бицикли, трактори, теретна возила, мопеди, радне машине), • недоследно спровођење процедура везаних за контролу техничке исправности возила, што карактерише комплетну Републику Србију, • производња и стављање у промет нехомологованих и неквалитетних делова и опреме возила, што је проблем препознат на националном нивоу, • јасна потреба за унапређењем знања и вештина лица која раде на техничким прегледима возила, • мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила, • недовољна промоција „чистих” и енергетски ефикасних возила, • недовољна промоција и активности (инфраструктурне и превентивне) на повећању употребе бицикала.

4.4 Четврти стуб безбедности саобраћаја – Безбеднији учесници у саобраћају

Основне смернице	Проблеми безбедности саобраћаја
<ul style="list-style-type: none"> • унапређење знања и вештина возача почетника кроз реализацију додатних теоријских и практичних обука, • утицај на најмлађу популацију кроз изградњу позитивних ставова, безбедног понашања и стално развијање знања и вештина које су неопходне за безбедно учешће у саобраћају, • утицај на унапређење свести, ставова, знања, вештина и понашања код већ формираних „искусних“ и старијих учесника у саобраћају кроз промовисање позитивних ставова и информисање, • утицај на унапређење свести, ставова, знања, вештина и понашања код родитеља о правилном превозењу детета у возилу, • промена понашања учесника у саобраћају као резултат превентивних кампања, али и контроле и санкционисања, • унапређење рада основних и средњих школа у вези са саобраћајним васпитањем, • развијање подршке у систему рада са возачима којима је одузета возачка дозвола, • промовисање негативног утицаја конзумирања алкохола од стране учесника у саобраћају и додатног ризика које такво понашање прати, • ефикасно процесуирање најтежих саобраћајних прекршаја и правовремено (трајно или привремено) уклањање из саобраћаја учесника који нису подобни за безбедно учешће у саобраћају. 	<ul style="list-style-type: none"> • непоштовање прописа од стране учесника у саобраћају, • непостојање континуитета у медијском и јавном промовисању значаја безбедности и ризицима учесника у саобраћају, • потреба за додатном циљаном контролом младих учесника у саобраћају од стране саобраћајне полиције, а у периоду који је означен као најризичнији, • недовољно активности усмерених ка повећању безбедности старијих учесника у саобраћају, • низак ниво свести о повећању ризика којем доприноси непрописно понашање, • знатно учешће возача под дејством алкохола у саобраћајним незгодама, • непрепознавање потребе за појачаним активностима на едукацији деце у основним школама, • недовољно квалитетан систем саобраћајног образовања и васпитања у систему предшколског, основног и средњег образовања, што је проблем препознат и на националном нивоу, • непостојање јединственог центра за унапређење свести деце и младих учесника о ризицима у саобраћају, кроз додатне теоријске и практичне обуке, • недовољан број посебних мера за заштиту младих и неискусних учесника у саобраћају, • недовољно активности усмерених ка повећању безбедности бициклиста, а посебно ка оним старосним категоријама које су означене као најризичније, • недовољан број ефикасних медијских кампања из области безбедности саобраћаја на подручју општине, • недостатак адекватне едукације и обуке намењене возачима моторизованих двоточкаша, трактора и радних пољопривредних машина.

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

- учесници у саобраћају од 15 до 30 година старости,
- возачи и путници, поготово возачи у путничким аутомобилима,
- млади возачи на моторизованим двоточкашима,
- бициклисти и пешаци старији од 65 година.

4.5 Пети стуб безбедности саобраћаја – деловање након саобраћајне незгоде

Основне смернице	Проблеми безбедности саобраћаја
<ul style="list-style-type: none"> • спречавање настанка саобраћајне незгоде као последица претходно настале саобраћајне незгоде (тзв. „секундарне саобраћајне незгоде”), • спасавање живота, односно, ублажавање здравствених последица повређених учесника саобраћајне незгоде, • утврђивање грешке која је узроковала саобраћајну незгоду, односно, допринела тежини последица и примена мера за трајно отклањање утицаја (понављања) грешке, • утврђивање одговорности и санкционисање чиниоца који је узроковао незгоду, односно, допринео тежини последица, • унапређење техничких и људских ресурса ангажованих у раду хитних медицинских служби које реагују у случају саобраћајне незгоде, • отклањање, односно, ублажавање здравствених, финансијских и других последица саобраћајне незгоде, • координација деловања хитних служби приликом отклањања, односно, ублажавања последица саобраћајних незгода кроз доношење стандардних оперативних процедура, • успостављање јединственог центра за пријем позива који препознаје више страних језика. 	<ul style="list-style-type: none"> • недовољна техничка опремљеност и обученост свих хитних служби, • непостојање координисаног деловања хитних служби након догађања саобраћајне незгоде, • недовољан број обучених кадрова задужених за обезбеђивање и фиксирање лица места саобраћајне незгоде, • недовољан број и обим активности од стране локалних организација у области едукације становништва о пружању прве помоћи, • недостатак системског приступа у управљању безбедношћу саобраћаја на основу података о саобраћајним незгодама у сврху идентификације проблема и отклањања истих.

5 Носиоци активности на територији општине Варварин

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

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

Табела 4 – Носиоци активности безбедности саобраћаја на територији општине Варварин



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

Скупштина општине Варварин

- уређује нормативно-правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедности саобраћаја на територији општине Варварин;

- најмање два пута годишње, на својим редовним седницама, разматра извештаје Савета за безбедност саобраћаја. Ови извештаји су креирани од стране представника Савета за безбедност саобраћаја и треба да садрже податке о стању безбедности саобраћаја, резултатима спроведених активности и примењених мера у циљу унапређења безбедности саобраћаја;
- утврђује концепт, доноси стратегију безбедности саобраћаја и утврђује одговорности и обавезе извршних органа и других субјеката.

Савет за безбедност саобраћаја општине Варварин

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

Председник општине Варварин

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

Управљач пута на територији општине Варварин:

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

Саобраћајна полиција (ПС Варварин)

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

Редовни и прекршајни суд у Варварину (судске јединице)

- има превентивну улогу у систему безбедности саобраћаја кроз одвраћање од непрописног и небезбедног понашања;
- има значајну корективну улогу према учесницима у саобраћају кроз примену репресивних мера;
- обезбеђује брже процесуирање прекршилаца Закона о безбедности саобраћаја на путевима, а посебно казнено делује према рецидивистима у чињењу најтежих прекршаја;
- у сарадњи са саобраћајном полицијом ради на квалитетнијем функционисању система репресије против починилаца саобраћајних прекршаја.

Установе образовања и васпитања на територији општине Варварин

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

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

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

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

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

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

Ове организације могу учествовати у раду Савета за безбедност саобраћаја, а могу и спроводити конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја. Невладине организације често имају сарадњу са сличним организацијама из других земаља, као и подршку међународних организација које у програму имају и унапређивање безбедности саобраћаја. Стручне организације би требало да помажу свим другим субјектима у домену свога деловања.

Здравствена установа – Дом здравља Варварин представља најважнији чинилац у активностима које припадају 5. стубу – Деловање након саобраћајне незгоде. Професионализам, добра опремљеност и обученост припадника Дома здравља, посебно службе хитне медицинске помоћи, је од великог значаја за правовремене и квалитетне реакције након саобраћајне незгоде. Здравствене установе, такође, помажу у селекцији возача, а посебно у сталном праћењу здравственог стања возача професионалаца.

Поред тога, здравствене установе врше збрињавање и лечење повређених у саобраћајним незгодама, врше анализе крви и других телесних течности на присуство алкохола и психоактивних супстанци и обављају друге активности у складу са законом. Потребно је да ове установе имају квалитетно оспособљено особље и опрему, чиме се постиже ефикасан рад у збрињавању и лечењу повређених у саобраћајним незгодама. Координација и сарадња са другим хитним службама (посебно саобраћајном полицијом и ватрогасним јединицама) које делују на подручју општине Варварин треба да буде на највишем нивоу.

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

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

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

Средства јавног информисања, односно, медији су одговорни за информисање грађана у погледу безбедног учествовања у саобраћају и обавештавању о последицама небезбедног понашања у саобраћају.

Такође, имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења. С обзиром на распрострањеност и доступност, средства јавног информисања омогућују примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији. Медији на територији локалне самоуправе - општине Варварин треба да буду укључени у све кампање и промотивно-превентивне акције усмерене ка унапређењу безбедности саобраћаја.

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

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

Организационе целине које припадају локалној самоуправи - општини Варварин и ЈКП која послују на територији Варварина у оквиру својих надлежности примењују краткорочне и дугорочне активности за смањење броја и последица саобраћајних незгода, комуницирају и размењују информације са другим субјектима безбедности саобраћаја. На свом подручју надлежне су за техничко регулисање саобраћаја, безбедност и одржавање путева, инспекцијске послове и друге послове прописане законима, одлукама, решењима, и сл.

6 Праћење и извештавање

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

Број, врста и структура предложених података, као и институције и организације које су укључене у систем „пуњења“ базе, односно, организације и размене података, треба да прате структуру националне Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја. Јединице локалне самоуправе су препознате као засебан чинилац у структури националне Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја, у документу Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године.

То практично значи да јединице локалне самоуправе део својих података о обележјима безбедности саобраћаја треба да учине доступним у оквиру националне – Јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја. Због тога је развој локалних база података о обележјима безбедности саобраћаја подржан и представљен као посебно важна активност у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима за период од 2015. до 2020. године.

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

7 Литература

- [1] Влада Републике Србије. (2015). Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС“ бр. 64/2015). Београд.
- [2] Влада Републике Србије. (2017). Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС“ бр. 1/2017). Београд.
- [3] Влада Републике Србије. (2008). Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године. („Службени гласник РС“ бр. 4/2008). Београд.
- [4] ETSC (2001). Transport Safety Performance Indicators. European Transport Safety Council. Brussels.
- [5] Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закони и 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон).
- [6] Закон о путевима („Службени гласник РС”, број 41/18 и 95/2018).
- [7] Кривични законик („Службени гласник РС”, бр. 85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/16 и 35/19).
- [8] Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, бр. 65/13, 13/16, 98/16 - одлука УС, 91/2019 и 91/2019 – др. закон).
- [9] Закон о полицији („Службени гласник РС”, бр. 6/16, 24/18 и 87/2018).
- [10] Закон о комуналној милицији („Службени гласник РС”, број 49/19).
- [11] Закон о општем управном поступку („Службени гласник РС”, бр. 18/16 и 95/2018).
- [12] Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 - одлука УС).
- [13] Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, бр. 111/09, 92/11 и 93/12).
- [14] Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, бр. 25/2019).
- [15] Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 88/17, 27/18 - др. закон, 10/2019, 27/18 – др. закон и 6/20).
- [16] Кукић, Д. (2010). Ниво безбедности саобраћаја у локалним заједницама. Магистарски рад. Саобраћајни факултет. Универзитет у Београду.
- [17] Кукић, Д. (2015). Модел квантификације ризика страдања у саобраћају. Докторска дисертација. Саобраћајни факултет. Универзитет у Београду.
- [18] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја. ЈП Службени лист СРЈ. Београд.
- [19] Општина Варварин. (2019). Статут општине Варварин. „Службени гласник општине Варварин“, бр. 10/2017. Варварин.
- [20] Општина Варварин. Профил општине Варварин (<https://varvarin.ls.gov.rs/>).
- [21] Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.
- [22] Републички завод за статистику. (2020). Општине и региони у Републици Србији. ISSN 2217-7981.
- [23] Уредба о категоризацији државних путева (Службени гласник РС, бр. 105/2013, 119/2013 и 93/2015).

- [24] United Nations. Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development. A/RES/70/1.
- [25] United Nations. Improving global road safety. Resolution adopted by the General Assembly. A/RES/74/299.
- [26] World Health Organization – WHO. (2018). Global status report on road safety. Geneva.
- [27] World Health Organization – WHO. (2019). European regional status report on road safety. Copenhagen.
- [28] World Health Organization – WHO. (2021). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030. Geneva.
- [29] <http://www.putevi-srbije.rs/index.php/бројање-саобраћаја>