



ОПШТИНА КОВИН
Општинска управа



Saobraćaj – Građevina – Grafika
Traffic – Construction – Graphics

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ КОВИН ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2028. ГОДИНЕ

Београд, мај 2023. године



ОПШТИНА КОВИН
Општинска управа



Saobraćaj – Građevina – Grafika
Traffic – Construction – Graphics

НАРУЧИЛАЦ:	Општинска управа општине Ковин
ИЗВРШИЛАЦ:	МОДЕЛ 5 доо Бачванска 21, Београд
НАЗИВ ПРОЈЕКТА:	Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин за период од 2023. до 2028. године
МЕНАџЕР ПРОЈЕКТА:	Звездан Пешовић, директор
РУКОВОДИЛАЦ ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ:	др Жељко Ранковић, дипл. инж. саобраћаја
ЧЛАНОВИ АУТОРСКОГ ТИМА:	др Немања Деретић, дипл. инж. саобраћаја Дејан Ивановић, дипл. инж. саобраћаја Наташа Остојић, дипл. инж. саобраћаја Александра Обрадовић, магистар инж. саобраћаја Ненад Заграђанин, дипл. инж. саобраћаја Миле Вукашиновић, правник Драгиша Околишанов, дипл. правник
САРАДНИЦИ НА ИЗРАДИ СТРАТЕГИЈЕ:	Дарко Живковић, председник Савета за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин Мирослав Николић, члан Савета Горан Терзић, члан Савета Бранислава Станковић, члан Савета Валентина Милосављевић, члан Савета
МЕСТО, ДАТУМ:	Београд, мај 2023. године

МОДЕЛ 5 д.о.о.
Бачванска 21, Београд
www.model5.rs

САДРЖАЈ

ПРЕДГОВОР	1
I СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ КОВИН ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2028. ГОДИНЕ	3
1. УВОД.....	5
1.1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ ОПШТИНЕ КОВИН	5
1.2. ПОДАЦИ О ПУТНОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ И ВОЗИЛИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН	9
2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА – ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ.....	13
2.1. ПРАВНИ, СТРАТЕШКИ, ИНСТИТУЦИОНАЛНИ И ФИНАНСИЈСКИ ОКВИР ОПШТИНЕ КОВИН ЗА ОБЛАСТ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	13
2.1.1. Нормативни оквир безбедности саобраћаја – међународни оквир, Република Србија, општина Ковин.....	13
2.1.2. Подзаконски акти Општине Ковин релевантни за област безбедности саобраћаја	17
2.1.3. Стратешки оквир	20
2.1.4. Носиоци активности у безбедности саобраћаја у општини Ковин	24
2.1.5. Прикупљање података и база података која садржи податке од значаја за безбедност саобраћаја у општини Ковин.....	27
2.1.6. Портал за географски информациони систем	29
2.1.7. Финансијски оквир безбедности саобраћаја у општини Ковин	31
2.2. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН.....	34
3. АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	37
3.1. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И ПОСЛЕДИЦА ЗА ОПШТИНУ КОВИН ЗА ПЕРИОД ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ.....	37
3.1.1. Анализа саобраћајних незгода и њихових последица за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године.....	37
3.1.2. Анализа саобраћајних незгода и њихових последица по категоријама учесника у саобраћају за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године.....	40
3.1.3. Заступљеност саобраћајних незгода са учешћем аутобуса, теретних возила, радних машина и трактора за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године	41

3.1.4. Процентуална заступљеност по старости појединих категорија учесника у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин период од 2018. до 2022. године	42
3.1.5. Упоредна анализа заступљености појединих категорија учесника у саобраћају у укупном броју погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године, у односу на заступљеност истих категорија у Републици Србији	43
3.1.6. Упоредна анализа резултата у безбедности саобраћаја у општини Ковин са циљевима и приоритетима дефинисаним Стратегијом безбедности саобраћаја у Републици Србији	51
3.1.7. Временска расподела саобраћајних незгода за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године	51
3.1.8. Типови саобраћајних незгода за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године	54
3.1.9. Просторна анализа саобраћајних незгода и њихових последица на путним правцима и улицама на територији општине Ковин за период од 2018. до 2022. године	56
3.1.10. Анализа осталих аспеката битних за анализу безбедности саобраћаја на територији општине Ковин за период од 2018. до 2022. године	62
3.1.11. Закључна разматрања анализе показатеља безбедности саобраћаја за општину Ковин за период од 2018. до 2022. године	74
3.2. АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ЗА ОПШТИНУ КОВИН ЗА ПЕРИОД ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ	82
3.2.1. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на заштитне системе за општину Ковин за период од 2018. до 2022. године	83
3.2.2. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на брзину за све категорије возила за општину Ковин за период од 2018. до 2022. године	89
3.2.3. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на све категорије возила за општину Ковин за период од 2018. до 2022. године	91
3.2.4. Закључна разматрања анализе индикатора безбедности саобраћаја за општину Ковин за период од 2018. до 2022. године	92
3.3. АНАЛИЗА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН	95
3.3.1. Оцена ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја и ризицима у саобраћају у ПУ Панчево која укључује и општину Ковин	95
3.3.2. Оцена ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја и ризицима у саобраћају на територији ПУ Панчево која укључује и општину Ковин и поређење у односу на остале полицијске управе у Републици Србији	103
3.3.3. Закључна разматрања везана за анализу ставова учесника у саобраћају и идентификацију проблема безбедности саобраћаја на територији општине Ковин	106
4. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	109
4.1. SWOT АНАЛИЗА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНЕ КОВИН	110

4.2. АМБИЦИЈА, МИСИЈА, ВИЗИЈА И ЦИЉЕВИ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ КОВИН	112
4.3. ЦИЉЕВИ ВЕЗАНИ ЗА ИНДИКАТОРЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	114
4.4. НАЧЕЛА ДОСТИЗАЊА ЖЕЉЕНОГ СТАЊА	117
4.5. ЦИЉЕВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ ЗНАЊА, СВЕСТИ И СТАВОВА ОД ЗНАЧАЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА	119
4.5.1. Општи и посебни циљеви безбедности саобраћаја у погледу привремених међуизлазних резултата.....	119
4.5.2. Општи и посебни циљеви безбедности саобраћаја у погледу крајњих коначних исхода	122
4.5.3. Годишњи циљеви.....	124
5. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ КОВИН	127
5.1. ПРВИ СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	128
5.2. ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	129
5.3. ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	131
5.4. ЧЕТВРТИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	132
5.4.1. Кључне области деловања усмерене на учеснике у саобраћају	133
5.5. ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	135
5.6. КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ КОВИН ДО 2028. ГОДИНЕ	137
6. ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА УНАПРЕЂИВАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	139
7. ЗАКЉУЧАК	143
ЛИТЕРАТУРА.....	149
СПИСАК ГРАФИКА, СЛИКА И ТАБЕЛА.....	151
СПИСАК ГРАФИКА	151
СПИСАК СЛИКА.....	154
СПИСАК ТАБЕЛА.....	156

ПРИЛОЗИ	157
ПРИЛОГ 1.1. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА (МАКРОЛОКАЦИЈА) У ОПШТИНИ КОВИН ЗА ПЕРИОД ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ	158
ПРИЛОГ 1.2. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У НАСЕЉУ КОВИН ЗА ПЕРИОД ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ	159
ПРИЛОГ 1.3. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ – ДРЖАВНИ ПУТ IБ РЕДА, ОЗНАКЕ ПУТА 14, НА ПОТЕЗУ КОВИН – БАВАНИШТЕ	160
ПРИЛОГ 1.4. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ - ДРЖАВНИ ПУТ IIБ РЕДА, ОЗНАКЕ ПУТА 310 – НАСЕЉЕ ДЕЛИБЛАТО	161
ПРИЛОГ 1.5. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ – НАСЕЉЕ МРАМОРАК	162
ПРИЛОГ 1.6. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ – ДРЖАВНИ ПУТ IIА РЕДА, ОЗНАКЕ ПУТА 134 – НАСЕЉЕ ГАЈ	163
ПРИЛОГ 1.7. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ – ДРЖАВНИ ПУТ IIА РЕДА, ОЗНАКЕ ПУТА 134 – НАСЕЉЕ ДУБОВАЦ	164
ПРИЛОГ 1.8. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ – НАСЕЉЕ СКОРЕНОВАЦ	165
ПРИЛОГ 2. РЕШЕЊЕ О ИМЕНОВАЊУ СТРУЧНОГ ТИМА ЗА ИЗРАДУ СТРАТЕГИЈЕ	166
ПРИЛОГ 3. ИЗЈАВА РУКОВОДИОЦА ИЗРАДЕ	167

ПРЕГОВОР

Безбедност саобраћаја је препозната на међународном, националном и на локалном нивоу као област којој се мора посветити више пажње и ресурса, јер су велики губици који настају као последица саобраћаја, пре свега губици живота и здравља људи. Генерална скупштина Уједињених нација донела је нови Глобални план – Декаду акције за безбедност саобраћаја на путевима 2020-2030. са циљем да се остваре циљеви који нису постигнути претходним планом, тј. да се смањи на глобалном нивоу за 50% број смртних случајева и број повређених лица у саобраћајним незгодама.

Република Србија је у поступку доношења нове националне Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период 2023. до 2030. године, са циљем да се достигну циљеви који су били зацртани претходном стратегијом (за период од 2015. до 2020. године), а који нису остварени, и да се такође значајно смањи страдање у саобраћајним незгодама.

Општина Ковин је, након доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима 2009. године, међу првим локалним самоуправама у Републици Србији формирала Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин. Од тада, састав Савета мењан је три пута (2013., 2016. и 2019. године), а актуелни Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин формиран је 2022. године од представника Општинске управе Општине Ковин и стручних лица из области саобраћаја.

Свесни смо чињенице да нам је последњих пет година сваке године на територији општине Ковин погинуло од 2 до 6 лица, а било повређено од 64 до 93 лица, што нам даје додатну обавезу да уложимо већу пажњу ка области безбедности у саобраћају наших суграђана или лица која путују преко територије наше општине.

Општина Ковин сваке године издваја све више финансијских средстава за унапређење безбедности саобраћаја, али постоји још доста простора за посвећен рад и напоре свих нас да будемо на крају периода примене ове прве Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин за период од 2023. до 2028. године, општина без погинулих у саобраћају и са значајно мањим бројем повређених лица у саобраћају.

Нацрт Националне стратегије Републике Србије дефинисао је циљеве и смернице за унапређење безбедности саобраћаја, које су смерница и за стратегије локалних самоуправа, па и за ову Стратегију безбедности саобраћаја општине Ковин за период од 2023. до 2028. године. Општина Ковин ће усмерити све расположиве ресурсе како би достигла циљеве дефинисане Стратегијом безбедности саобраћаја општине Ковин, и тиме потврдити да је брига о људима приоритетан задатак Општине, а свакако ће тиме дати и допринос достизању циљева Националне стратегије безбедности саобраћаја.

Простор за унапређење безбедности саобраћаја постоји у оквиру свих пет области које се разматрају у Стратегији безбедности саобраћаја (ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја, безбеднији путеви, безбеднија возила, безбеднији учесници у саобраћају и деловање након саобраћајне незгоде). Првенствено простор за унапређење постоји у ефикаснијем управљању безбедношћу саобраћаја од стране Општине Ковин, уз посвећено ангажовање чланова Савета за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин, али и свих других друштвено одговорних субјеката на територији општине Ковин. Такође, велики допринос унапређењу нивоа безбедности саобраћаја могу дати удружења и појединци који поседују одређена стручна знања или вољу и жељу да помогну у остваривању циља унапређења безбедности саобраћаја на територији општине Ковин.

Усвајањем ове прве Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин за период од 2023. до 2028. године, Општина Ковин је недвосмислено показала спремност да активно решава проблеме у безбедности саобраћаја и тиме значајно унапреди ниво безбедности саобраћаја на својој територији.

Акциони план за реализацију ове Стратегије поставио је основне смернице и активности за рад на достизању циљева, а дефинисао је и кључне носиоце за сваку од тих активности и неопходна финансијска средства за реализацију. Само доследним спровођењем Акционог плана може се очекивати и достизање циљева дефинисаних Стратегијом.

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин за период од 2023. до 2028. године, као важан стратешки документ, која је креирана у сарадњи са стручним лицима и у складу са претходном Стратегијом и нацртом нове Националне стратегије, има пуну подршку од стране политичке јавности у општини Ковин. Оваквим приступом шаљемо још једном поруку да је брига о нашим суграђанима наш најважнији задатак и да брига за њихове животе и здравље, који су често угрожени у саобраћају, тражи посвећен рад свих нас, али и сарадњу и координацију у реализацији активности за остваривање тог циља.

У Ковину, 2023. године

Председница општине Ковин

Сања Петровић

I

**СТРАТЕГИЈА
БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА
ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ КОВИН
ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2028. ГОДИНЕ**

1. УВОД

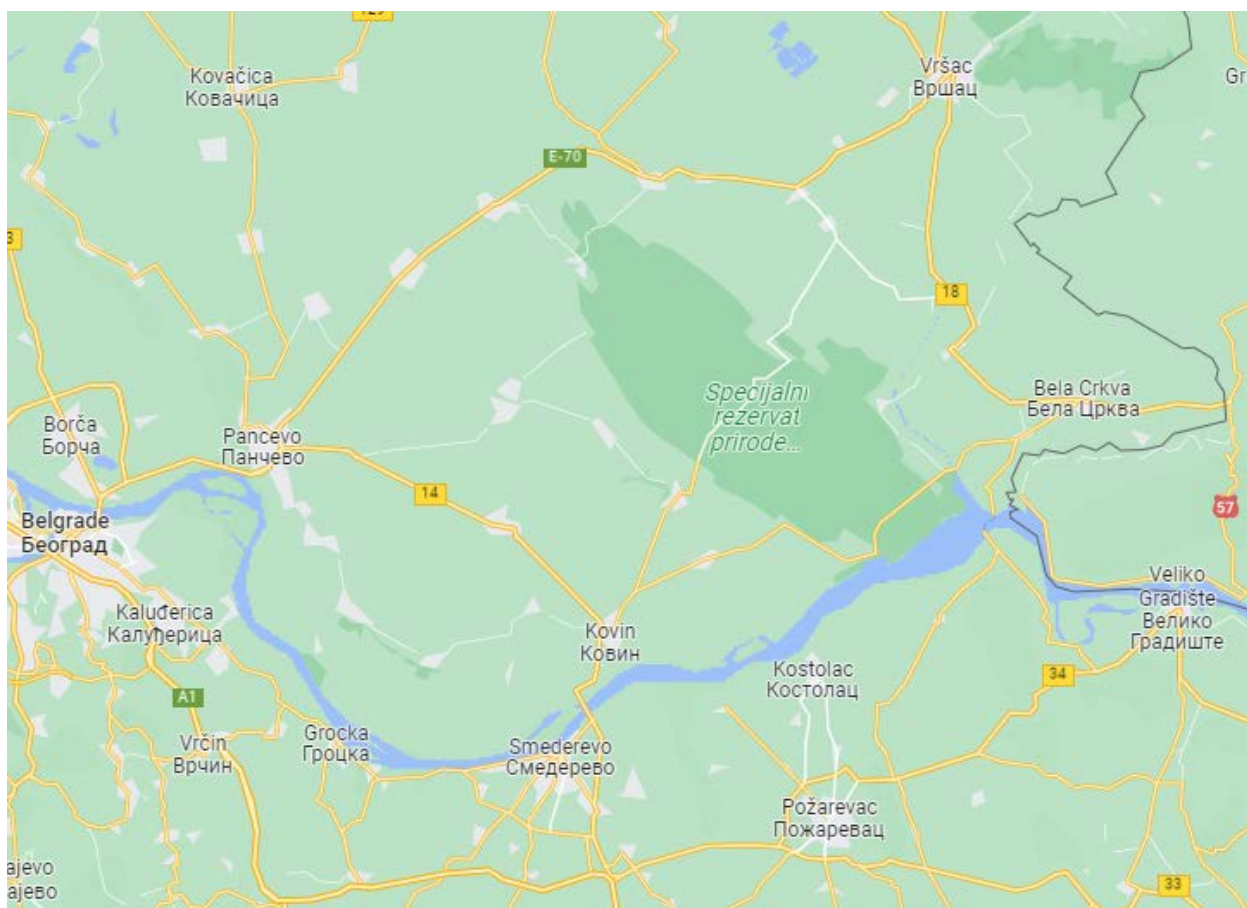
У оквиру уводних напомена дати су основни подаци о општини Ковин, подаци о путној инфраструктури и регистрованим возилима на територији општине Ковин.

1.1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ ОПШТИНЕ КОВИН

Општина Ковин налази се у АП Војводина и припада Јужнобанатском округу. Граничи се на западу са општином Панчево, на северу са општинама Алибунар и Вршац, на истоку са општинама Бела Црква и Костолац и на југу са општинама Пожаревац, Смедерево и малим делом са општином Гроцка.

Општина Ковин простире се на површини од 730 km², а према првим резултатима пописа становника из 2022. године (објављено на сајту Републичког завода за статистику 21.12.2022. године - <https://publikacije.stat.gov.rs/G2022/Html/G20221350.html>) општина Ковин има 28.284 становника, што је за 16,1% мање него што је имала према попису становништва из 2011. године (33.722 становника).

Центар општине је градско насеље Ковин (Слика 1.1.1), које представља административни центар општине. Општину, поред насеља Ковин, чине још и 9 насеља: Баваниште, Гај, Делиблато, Дубовац, Мало Баваниште, Мраморак, Плочица, Скореновац и Шумарак.



Слика 1.1.1. Подручје општине Ковин и најважније комуникације

Међу 9 насеља општине Ковин (не рачунајући градско насеље), насеље Баваниште има преко 5.000 становника, два насеља имају мање од 400 становника (Мало Баваниште и Шумарак), два насеља имају између 1.000 до 1.800 становника (Дубовац и Плочица), а остала четири насеља имају између 2.000 и 3.000 становника.

Географски положај општине Ковин карактерише пет фактора:

1. Релативно мала надморска висина територије општине Ковин, која износи од 72 до 120 m надморске висине;
2. Територија општине Ковин граничи се са територијом 8 општина;
3. Положај насеља Ковин је такав да је на раскрсници путева који воде ка Панчеву и преко моста на Дунаву ка Смедереву и даље према државном путу IА реда ознаке пута А1 и ка Белој Цркви (даље ка Румунији и граничном прелазу Калуђерово или ка Вршцу).
4. Јужну границу општине чини река Дунав у дужини од 46 km;
5. На територији општине налази се 53% дела Делиблатске пешчаре (227,15 km²).

Примарну мрежу путева, на подручју општине Ковин, чине државни путеви I и II реда¹, општински (локални) путеви, улице у насељу Ковин, као и остали некатегорисани путеви.

Мрежу државних путева на територији општине Ковин чине (Слика 1.1.2):

- државни пут IB реда, ознаке пута 14: Панчево – Ковин – Раља – веза са државним путем 33;
- државни пут IIA реда, ознаке пута 134: Ковин – Врачев Гај – Бела Црква;
- државни пут IIB реда, ознаке пута 310: Самош – Добрица – Селеуш – Алибунар – Банатски Карловац – Делиблато – веза са државним путем 134.

Поред претходно наведених саобраћајница, на територији општине Ковин постоји мрежа локалних и некатегорисаних путева.

Друмске саобраћајнице које пролазе преко територије општине Ковин дају јој транзитни значај јер представљају важну везу са државним путем IА реда, ознаке пута А1 и везу Републике Србије и Републике Румуније.

Према Плану развоја општине Ковин 2022-2028. године (Сепарат: Преглед и анализа тренутног стања у области инфраструктуре и заштите животне средине, 2021.) проценат расхода из буџета општине Ковин за област организације саобраћаја и саобраћајне инфраструктуре се у последњих пет година (2016-2020. година) кретао од 3,96% до 5,11% од укупних буџетских средстава.

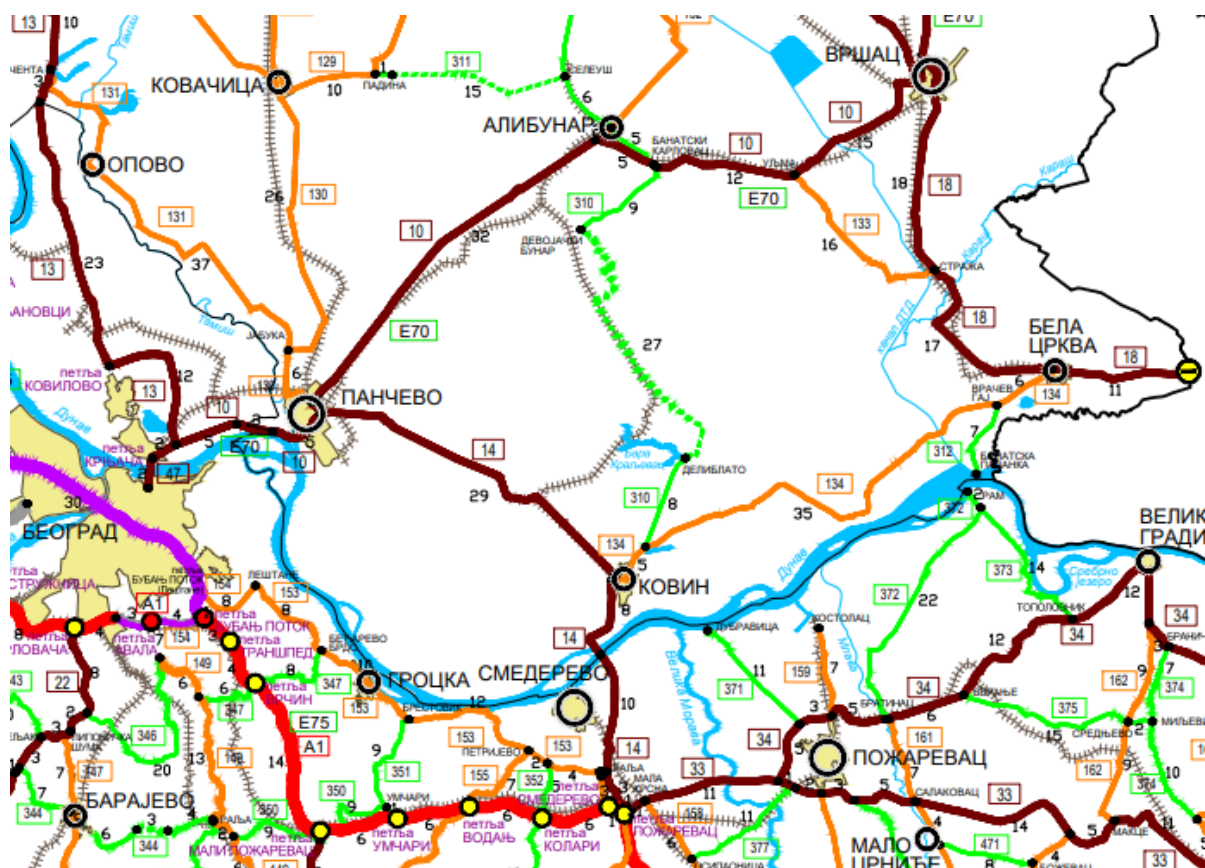
Према попису из 2011. године, у општини Ковин било је 33.722 становника, који су живели у 11.128 домаћинстава, са просечно 3 лица у домаћинству.

На 1 km² територије општине Ковин просечно је 2011. године било 46 становника. Од укупног броја становника општине Ковин 2011. године по 50% биле су заступљене и женска и мушка популација. Од укупног броја становника општине Ковин 2011. године, деца од 0 до 14 година чинила су 14,8% (4.983 деце).

На територији општине Ковин, према попису из 2011. године, већинско становништво било је српске националности (25.150 становника, или 74,6%), а затим мађарске националности (3.001 становника или 8,9%), па ромске националности (1.516 становника или 4,5%) и румунске националности (1.170 становника или 3,5%).

Општина Ковин, нажалост као и већина општина у Републици Србији, има негативан тренд броја становника, јер први резултати пописа 2022. године указују да се број становника смањивао, у односу на 2011. годину, за 16,1% (за 5.438 становника), што значи да је 2022. године просечна густина насељености на територији општине Ковин износила 39 становника на 1 km².

¹ Уредба о категоризацији државних путева, Сл. гласник РС, бр. 105/2013, 119/2013 и 93/2015



Слика 1.1.2. Подручје Ковина и државни путеви

Удаљеност Ковина од важнијих центара у Републици Србији износи: од Панчева 33 km, од Смедерева 12,2 km, од Новог Сада 146 km, од Београда 53,1 km и од граничног прелаза Калуђерово ка Републици Румунији 57 km.

Удаљеност Ковина од државног пута IА реда, ознаке пута А1 (аутопут Београд – Ниш – Врање – државна граница са Македонијом, гранични прелаз Прешево) износи 22 km.

На територији општине Ковин основно образовање стиче се у 10 матичних основних школа, са 128 одељења и око 2.160 ученика (подаци Републичког завода за статистику за 2022. годину²). Основне школе у општини Ковин су:

- Основна школа „Десанка Максимовић“ у Ковину, коју похађа 245 ученика³, а настава се одвија у две смене;
- Основна школа „Јован Јовановић Змај“ у Ковину, као матична школа са 283 ученика и издвојено одељење у насељу Мало Баваниште, а настава се одвија у две смене;
- Основна школа „Ђура Јакшић“, у Ковину, коју похађа 395 ученика, а настава се одвија у две смене;
- Основна школа „Бора Радић“, у Баваништу, коју похађа 428 учесника, а настава се одвија у преподневној смени;
- Основна школа „Миша Стојковић“ у насељу Гај, коју похађа 212 учесника, а настава се одвија у две смене;

² Републички завод за статистику, <https://www.stat.gov.rs/sr-latn/oblasti/obrazovanje16-2q2022>

³ Портал Школе Војводине: <https://skolevojvodine.vojvodina.gov.rs>

- Основна школа „Предраг Кожић“, у насељу Дубовац, коју похађа 84 ученика, а настава се одвија у две смене;
- Основна школа „Паја Маргановић“, у насељу Делиблато, коју похађа 183 ученика, а настава се одвија у преподневној смени;
- Основна школа „Сава Максимовић“, у насељу Мраморак, коју похађа 148 ученика;
- Основна школа „Жарко Зрењанин“, у насељу Скореновац, коју похађа 60 ученика;
- Основна школа „Ђура Филиповић“, у насељу Плочица, коју похађа 119 ученика.

Средње образовање се у општини Ковин стиче у две државне средње школе, и то су:

- Мешовита средња школа: Гимназија и Средња стручна школа „Бранко Радичевић“ – која се налази у Ковину, са уписаних 240 ученика школске 2022/2023. године, и у којој школовање ученика траје четири године за образовне профиле: гимназија општег типа, економски техничар и електротехничар информационих технологија;
- Средња стручна школа „Васа Пелагић“ у Ковину, са уписаних 207 ученика школске 2022/2023. године, и у којој школовање ученика траје три или четири године за образовне профиле: бравар – заваривач, конобар, кувар, кулинарски техничар, угоститељски техничар, руковалац – механичар пољопривредне технике, техничар пољопривредне технике, пољопривредни техничар, трговац, туристички техничар, цвећар – вртлар, техничар хортикултуре и туристичко – хотелијерски техничар.

У општини Ковин постоји једна предшколска установа: Предшколска установа „Наша радост“, која је уписала 618 деце⁴ у школској 2022/2023. години и која има два објекта на територији градског насеља Ковин (Централни објекат – Ковин 1 и Ковин 2) и наменске објекте при зградама школа, за полудневни припремни програм – припремање деце за полазак у школу у насељима: Делиблато, Мраморак, Гај, Дубовац, Мало Баваниште, Баваниште, Скореновац и Плочица.

⁴ Портал Школе Војводине: <https://skolevojvodine.vojvodina.gov.rs>

1.2. ПОДАЦИ О ПУТНОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ И ВОЗИЛИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН

Према подацима Републичког завода за статистику из 2021. године укупна дужина путне мреже у општини Ковин била је 107,2 km и сва је под савременим коловозним застором. Дужина државних путева I реда била је 2021. године 24,7 km, II реда 40,1 km, а општинских путева 42,5 km.

Државни пут IB реда, ознаке пута 14, повезује Панчево, преко Ковина, са државним путем IA реда, ознаке пута A1.

Просечни годишњи дневни саобраћај, према подацима ЈП „Путеви Србије“ из 2021. године⁵, за деонице државног пута IB реда, ознаке пута 14, износи:

- Панчево (Ковин) – Ковин (Бела Црква) 7.999 возила/дан;
- Ковин (Бела Црква) – граница АП Војводина (Ковин) 7.619 возила/дан;
- Граница АП Војводина (Ковин) – Смедерево (Радинац) 6.918 возила/дан;
- Смедерево (Радинац) – Раља (пут 156) 6.219 возила/дан;
- Раља (пут 156) – Раља (пут 33) 3.109 возила/дан.

Државни пут IIA реда број 134 повезује Јужнобанатски округ са Републиком Румунијом (гранични прелаз Калуђерово), односно представља везу општине Ковин са Белом Црквом и Вршцем.

Државни пут IIB реда, ознаке пута 310, је пут транзитног типа, односно, почиње на територији општине Ковин, а завршава се на територији општине Алибунар.

Просечни годишњи дневни саобраћај, према подацима ЈП „Путеви Србије“ из 2021. године за деоницу државног пута IIA реда ознаке пута 134 износи:

- Ковин (Делиблато) – Врачев Гај 1.175 возила/дан и
- Врачев Гај – Бела Црква 2.453 возила/дан.

Нема јавно доступних података о просечном годишњем дневном саобраћају на путевима у Републици Србији за државне путеве IIB реда који пролазе преко територије општине Ковин.

Насељена места на територији општине Ковин за која се одређују правци пружања државних путева (I и II реда)⁶, у смислу ове одлуке, су: Ковин, Дубовац, Гај и Делиблато. Правац пружања државног пута IB реда ознаке пута 14 кроз насељено место Ковин је улицама Немањина и Железничка укупне дужине 923 m. Правац пружања државног пута IIA реда, ознаке пута 134 кроз насељено место Ковин је од кружне раскрснице улицама Железничка (привремена деоница дужине 340 m), Немањина, Петра Драпшина и Цара Лазара дужине 3,026 km. Укупна дужина државног пута IIA реда, ознаке пута 134 са привременом деоницом износи 3,366 km.

На територији насељеног места Ковин сви путеви су двотрачни са ширинама: пут IB реда, ознаке пута 14, променљиве је ширине од 7,1 до 11,5 m, а пут IIA реда, ознаке пута 134 променљиве ширине од 6,1 до 6,7 m. Правац пружања државног пута IIA реда, ознаке пута број 134 кроз насељено место Дубовац је улицом Цара Лазара, укупне дужине 2,114 km.

⁵ Јавно предузеће „Путеви Србије“, <https://www.putevi-srbije.rs/index.php/brojanje-saobracaja>

⁶ Одлука о одређивању правца пружања државних путева који пролазе кроз насељена места на територији општине Ковин, Службени лист Општине Ковин, бр. 2/2021

На територији насељеног места Дубовац државни пут IIA реда, ознаке пута 134 је двотрачни са ширином 6,1 m.

Правац пружања државног пута IIA реда, ознаке пута 134 кроз насељено место Гај је улицом Мише Стојковића, укупне дужине 2,865 km. На територији насељеног места Гај државни пут IIA реда, ознаке пута 134 је двотрачни са променљивом ширином од 6,4 до 7,0 m.

Правац пружања државног пута IIB реда, ознаке пута 310 кроз насељено место Делиблато је улицом Браће Бузације, укупне дужине 2,163 km. На територији насељеног места Делиблато државни пут IIB реда, ознаке пута 310 је двотрачни са променљивом ширином од 4,0 до 6,1 m. Ширина од 4 m евидентирана је на првих 545 m.

У табели 1.1. приказани су доступни подаци са сајта Републичког завода за статистику о броју регистрованих моторних возила у периоду од 2017. од 2021. године. Уочава се да су највише заступљени путнички аутомобили, при чему је у 2021. години регистровано 8.455 путничких аутомобила. Ако се узме у обзир број становника и број регистрованих возила, може се закључити да се степен моторизације повећава из године у годину.

Имајући у виду број становника у општини Ковин (28.284 становника, према извештају пописа из 2022. године), може се установити да је 2022. године степен моторизације у општини Ковин износио 299 путничких возила на 1.000 становника (3,3 становника на једно путничко возило), односно, може се рећи да породица просечно поседује једно путничко возило.

Табела 1.1. Степен моторизације у општини Ковин⁷

Год.	МОП	МОТ	ПА	БУС	ТТВ	Радна возила	Прикључна возила	Укупно
2021.	190	174	8.455	26	817	14	359	9.662
2020.	195	162	8.247	25	773	18	347	9.402
2019.	143	156	7.767	24	723	32	332	8.813
2018.	118	148	7.377	25	701	74	312	8.369
2017.	147	174	7.407	26	673	75	302	8.427

Након уређења три раскрснице регулисане светлосном сигнализацијом и уређења кружног тока, Општина Ковин је на основу предлога од 27.12.2011. године, добила Решење од Министарства унутрашњих послова Републике Србије којим се утврђује да насељено место Ковин испуњава прописане услове за спровођење практичног испита кандидата за возаче.⁸

На територији општине Ковин, обука кандидата за возаче врши се у следећим ауто школама:

- Ауто школа „Tornado“ у којој се врши обука кандидата за категорије: A1, A2, A, B, C, CE и F;
- Ауто школа „Tempo“ (део „DOO INŽENJERING“ Kovin), у којој се од 2006. године врши обука кандидата за возаче за категорије: AM, A1, A2 и B.

⁷ Републички завод за статистику, <https://www.stat.gov.rs/sr-latn/oblasti/saobracaj-i-telekomunikacije/>

⁸ Решење Управе саобраћајне полиције Дирекције полиције МУП-а Републике Србије, број 03/8 220-88/11 од 05.09.2014. године

У Ковину је од 1. децембра 2021. године почела са радом нова Аутобуска станица – Ковин, власништво превозника „Ауто Кодекс д.о.о.“. Са аутобуске станице аутобуси у правцу Београда, Панчева и Баваништа заустављају се на стајалиштима Звезда и Гарнизон, као и у повратку. У правцу Смедерева аутобуси се заустављају на стајалиштима Шумска управа, Полицијска станица и Шећерана.

Повезаност Ковина са важним центрима у региону и Републици Србији може се видети на основу броја полазака аутобуса из Ковина према њима:

- За Београд, преко Панчева, постоји радним даном 15 полазака (суботом и недељом по 11 полазака), при чему превоз обавља превозник „Ауто Кодекс д.о.о.“. Први полазак аутобуса из Ковина је у 04.50 h, док је последњи полазак у 20.40 h;
- За Панчево, преко Баваништа, постоји радним даном 7 полазака (три поласка само за време школе), од којих је први полазак у 07.00 h, а последњи у 16.45 h. Превозник који одржава ову линију је такође „Ауто Кодекс д.о.о.“;
- За Смедерево постоји радним даном 16 полазака, од којих је 6 полазака свакодневно, а остали су само радним данима, од којих је први полазак у 06.10 h, а последњи у 19.45 h. Превозник који одржава ову линију је такође „Ауто Кодекс д.о.о.“.

Са аутобуске станице у Ковину, поред превозника „Ауто Кодекс д.о.о.“, превоз ка Смедереву обавља и превозник „SP Lasta A.D.“ Београд, са 15 полазака, од којих је 12 полазака свакодневно, а остали су само радним данима, као и превозник „Niš ekspres D.O.O.“, Ниш, са једним поласком ка Нишу (из Панчева).

На територији општина Ковин, Решењем о утврђивању такси стајалишта на територији општине Ковин⁹, дефинисано је постојање:

- 25 паркинг места за такси стајалишта у насељу Ковин,
- 1 паркинг место за такси стајалишта у насељу Баваниште,
- 2 паркинг места за такси стајалишта у насељу Гај,
- 2 паркинг места за такси стајалишта у насељу Дубовац,
- 2 паркинг места за такси стајалишта у насељу Делиблато,
- 4 паркинг места за такси стајалишта у насељу Мраморак,
- 1 паркинг место за такси стајалишта у насељу Скореновац и
- 1 паркинг место за такси стајалишта у насељу Плочица.

Делатност управљања и одржавања јавних паркиралишта на територији општине Ковин поверена је ЈП „Ковински комуналац“ Ковин¹⁰.

⁹ Решење о утврђивању такси стајалишта на територији општине Ковин, Службени лист Општине Ковин, бр. 6/2019

¹⁰ Одлука о изменама одлуке о управљању јавним паркиралиштима, Службени лист општине Ковин, бр. 1/2017

2. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА – ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ

Постојеће стање безбедности саобраћаја сагледано је као оквир предуслова у општини Ковин у коме се анализирају мере за унапређење безбедности саобраћаја. Ти услови су: правни, стратешки, институционални и финансијски, а сваки од њих сагледан је као полазиште за даљу анализу безбедности саобраћаја на територији општине Ковин.

Такође је у оквиру постојећег стања сагледано и прикупљање података и база података која садржи податке од значаја за безбедност саобраћаја у општини Ковин.

2.1. ПРАВНИ, СТРАТЕШКИ, ИНСТИТУЦИОНАЛНИ И ФИНАНСИЈСКИ ОКВИР ОПШТИНЕ КОВИН ЗА ОБЛАСТ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

2.1.1. Нормативни оквир безбедности саобраћаја – међународни оквир, Република Србија, општина Ковин

Основу за доношење ове стратегије представљају међународни и државни документи, прописи, стратегије и плански документи. Као најважнији међународни документи који су дефинисали међународни оквир безбедности саобраћаја у Републици Србији, па и у општини Ковин су:

- Резолуције Уједињених нација о унапређењу глобалне безбедности саобраћаја (*Resolution 74/299, Improving global road safety, General Assembly United Nations, 31 August 2020*);
- Заједнички документ Светске здравствене организације и Регионалне комисије Уједињених нација за безбедност саобраћаја, под називом Глобални план Декаде акције за безбедност на путевима 2021-2030. (*Global plan Decade of Action for Road Safety 2021 – 2030, United Nations, 28 October 2021*);
- Резолуције Уједињених нација о глобалној безбедности саобраћаја (*Resolutions on improving global road safety, adopted by the General Assembly: 57/309 of 22 May 2003, 58/9 of 5 November 2003, 58/289 of 14 April 2004, 60/5 of 26 October 2005, 62/244 of 31 March 2008, 64/255 of 2. March 2010 and 66/260 of 19 April 2012, 68/269 of April 2014*);
- Глобални план безбедности саобраћаја 2011-2020. (*Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, WHO and UN Road Safety Collaboration*);
- Међународна стратегија безбедности саобраћаја (*International Road Safety Strategy, PRI, 2000*);
- Московска декларација о безбедности саобраћаја (*Moscow Declaration, First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action, Moscow, 19-20. November 2009*);
- Бразилијска декларација о безбедности саобраћаја (*Brasilia Declaration, Second Global High-level Conference on Road Safety: Time for Results, Brasilia, 18-19. November 2015*);
- Директива ЕУ која се односи на менаџмент безбедности инфраструктуре (*Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management, OJ L 319, 29.11.2008, p. 59–67*);
- Политика безбедности саобраћаја у ЕУ (*EU Road Safety Policy https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy_en*);
- ЕУ оквирна политика безбедности саобраћаја, 2021-2030 (*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>*);

- ЕУ Стратешки акциони план безбедности саобраћаја, 2021-2030. (*EU Strategic Action Plan on Road Safety, Anex 1 to the Communication from the Commission to the European parliament, the Council, the European economic and social committee and the committee of the regions, 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/D_OC_2&format=PDF);
- Транспортна заједница Западног Балкана усвојила је Акциони план безбедности саобраћаја Западног Балкана (*Transport Community: Road Safety Action Plan for Western Balkan*, <https://www.transport-community.org/wpcontent/uploads/2020/04/Road-Safety-Action-Plan.pdf>).

Обзиром да већина међународних докумената који су имали за циљ смањење последица саобраћајних незгода до 2020. године није остварена у већини земаља, као и код нас, приступило се наставку акција за реализацију тог значајног међународног циља. Последњи, међународно обавезујући документ усвојен на Скупштину Уједињених нација 28. октобра 2021. године је Глобални план „Декада акције за безбедност саобраћаја 2021-2030.“ који треба да обезбеди имплементацију Резолуције 74/299 донете под називом „*Improving Global Road Safety*“ (Унапређење глобалне безбедности на путевима), која је донета са циљем да се смањи најмање 50% број смртних последица и повређивања у саобраћају током десетогодишњег периода. Глобални план описује шта је потребно за достизање тог циља и позива све владе и партнере у безбедности саобраћаја да имплементирају интегрисани приступ „Безбедни систем“ у саобраћаја.

Препоруке су веома практично систематизоване и графички приказане у матрици (стубови/области) управљања безбедношћу саобраћаја на путевима кроз вертикалну и хоризонталну координацију (Слика 2.1.1).

Област Стуб	ЗАКОНОДАВСТВО	РЕАЛИЗАЦИЈА	ОБРАЗОВАЊЕ	ТЕХНОЛОГИЈА	МЕЂУНАРОДНА РЕГ. ПОДРШКА
Безбедан корисник	Саобраћајна правила, возачи, бициклисти, пешаци	Поштовање закона и прописа осигурано од стране полиције и инспектора	Поштовање закона и прописа осигурано од стране полиције и инспекције	Помоћна технологија и опрема, подсетници на правила	Правни инструменти и резолуције УН РС, ВП.1, СЦ.1, ВП.15
Безбедно возило	Правила и стандарди за учешће возила у саобраћају	Сертификација и инспекције од стране квалификованих инспектора	Ревизија, процена и инспекција од стране квалификованих тимова	Подржавајућа технологија и опрема, подсетници о усклађ.	Правни инструменти и резолуције УН РС, ВП.1, СЦ.1, ВП.29
Безбедан пут	Стандарди за пројектовање, изградњу и одржав. путева и сигнализацију	Ревизија, процена и инспекција од стране квалификованих тимова	Сертификација и инспекције од стране квалификованих инспектора	Опаштајући и самообјашњавајући дизајн путева, интелигентни системи путева	Правни инструменти и резолуције УН РС, међ. стандарди ВП.1, СЦ.1
Ефикасан одговор након СН	Стандарди и прикупљање података након СН, одговор и истрага СН	Надзор спасилачких служби, истражитељи који истражују незгоде	Надзор спасилачких служби, истражитељи који истражују незгоде	Помоћна технологија и опрема	Консолидована резолуција, међ. стандарди ВП.1, СЦ.1

Слика 2.1.1. Вертикална и хоризонтална координација у управљању безбедношћу саобраћаја

Извор: *Global plan Decade of Action for Road Safety 2021–2030*

Правни систем Републике Србије за област безбедности саобраћаја уређен је Уставом, законима и подзаконским актима Републике Србије и локалних самоуправа.

Устав Републике Србије проглашава право на живот као неприкосновено. Из тога проистиче обавеза државе и свих субјеката безбедности саобраћаја да штите то право грађана. Устав проглашава и право на физички интегритет и право на личну безбедност. Проглашавање тих права такође намеће обавезу Републици Србији да штити физички интегритет и безбедност учесника у саобраћају.

Право детета на посебну заштиту, које проглашава Устав, намеће безбедност деце у саобраћају као приоритет, односно обавезу државе да заштиту деце у саобраћају истакне у први план.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон) поред правила саобраћаја уређује институционални оквир система безбедности саобраћаја и финансирање система. Такође, у основи се овим законом уређује део система који се односи на возаче и возила, а закон садржи и одредбе које се односе на путеве. Закон о безбедности саобраћаја уређује и права и обавезе органа надлежних за контролу и регулисање саобраћаја, као и друге одредбе од значаја за систем безбедности саобраћаја.

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

Закон о путевима („Службени гласник РС“, 41/2018 и 95/2018 - др. закон) уређује управљање, заштиту и одржавање јавних путева. Важна одредба овог Закона која се односи на безбедност саобраћаја јесте обавеза управљача јавног пута да обезбеди несметано и безбедно одвијање саобраћаја на јавном путу. Поједине одредбе односе се на све јавне путеве, а поједине само на државне путеве, док се локалним самоуправама оставља да својим актима уреде пре свега заштиту и одржавање локалних путева и улица.

Однос наведеног Закона са Законом о безбедности саобраћаја на путевима, у делу који се односи на безбедност путева је такав да се Закон о путевима више бави путевима са аспекта грађевинске струке и управљањем јавним путевима, док Закон о безбедности саобраћаја на путевима садржи одредбе које се односе на безбедност путева са аспекта саобраћајне струке (ревизија безбедности саобраћаја на путу, провера безбедности саобраћаја на путу, техничко регулисање саобраћаја, управљање црним тачкама, независну оцену доприноса пута за настанак саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем итд.).

Кривични законик („Службени гласник РС“, бр. 85/05, 88/05 - исправка, 107/05 - исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14, 94/2016 и 35/2019) садржи главу која одређује кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, а заштитни субјекти јесу живот, односно тело људи и имовина већег обима. Инкриминисане радње јесу пре свих непридржавање саобраћајних прописа, уништење односно оштећење саобраћајне сигнализације или опреме пута, постављање препрека на саобраћајници, несавестан надзор над стањем и одржавањем саобраћајница и непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди.

Закон о прекршајима („Службени гласник РС“, број 65/13, 13/2016, 98/2016 – одлука УС, 91/2019 и 91/2019 - др. закон и 112/2022 – одлука УС) уређује прекршајни поступак и прекршајне санкције. С обзиром да су најчешћи саобраћајни деликти саобраћајни прекршаји и с обзиром да су најчешћи прекршаји у Републици Србији они против безбедности саобраћаја на путевима, систем прекршајног кажњавања јесте веома значајан у репресивном делу система безбедности саобраћаја. Закон о прекршајима познаје и хитан поступак, када се осумњичени за прекршај може одмах спровести прекршајном суду, а казна се може извршити пре правноснажности одлуке о казни. Овај институт нарочито је погодан у борби против вишеструких повратника и учинилаца најтежих прекршаја против безбедности саобраћаја.

Закон о полицији („Службени гласник РС“, бр. 6/2016, 24/2018 и 87/2018) уређује поступање саобраћајно полицијских службеника у поступку контроле и регулисања саобраћаја на путевима, односно одређује полицијска овлашћења у тим пословима.

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

Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама („Службени гласник РС“, бр. 87/2018) уређује систем заштите и спасавања људи и добара од елементарних непогода и других несрећа укључујући и саобраћајне незгоде, надлежности државних органа, органа аутономних покрајина и јединица локалне самоуправе у заштити и спасавању; успоставља службу „112“ која ће обезбедити функционалну интеграцију служби од интереса за заштиту и спасавање чиме ће се обезбедити координирана, брза и ефикасна интервенција ватрогасно - спасилачких јединица, хитне медицинске помоћи и саобраћајне полиције у случају саобраћајних незгода, нарочито оних са већим бројем настрадалих и великим обимом материјалне штете.

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

Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС“, бр. 88/17, 88/2017, 27/2018 - др. закон, 10/2019, 27/2018 - др. закон, 6/2020 и 129/2021) уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања. Овај Закон пружа основ за увођење и спровођење саобраћајног образовања и васпитања деце и младих кроз наставу и остале активности, на нивоу који ће обезбедити да долазеће генерације стичу знања, вештине и ставове за безбедно учествовање у саобраћају.

Закон о локалној самоуправи („Службени гласник РС“, бр. 129/07, 83/14, 101/16, 47/18 и 111/2021 – др. закон) прописује да се јединица локалне самоуправе стара о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица, и уређује бројне модалитете комуникације и координације са републичким органима и телима које, по потреби, могу бити и из области безбедности саобраћаја.

Закон о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима („Службени гласник РС“, бр. 96/15 и 95/18) регулише битну област безбедности саобраћаја – психофизичку способност возача комерцијалних возила. До ступања на снагу овог закона, материја је била уређена Законом о безбедности саобраћаја на путевима и подзаконским актима.

Закон о општем управном поступку („Службени гласник РС“, бр. 18/16 и 95/18 – аутентично тумачење и 2/2023 – одлука УС) је један од системских закона који регулише поступање управних односно извршних органа. Примењује се у поступању органа надлежних за контролу саобраћаја (саобраћајна полиција, саобраћајна инспекција), као и органа надлежних за управљање безбедношћу саобраћаја и управљање путевима, на републичком и локалном нивоу.

Закон о планском систему Републике Србије („Службени гласник РС“, бр. 30/2018) ближе уређује плански систем Републике Србије, односно управљање системом јавних политика и средњорочно планирање, врсте и садржину планских докумената које у складу са својим надлежностима предлажу, усвајају и спроводе сви учесници у планском систему, међусобну усклађеност планских докумената, поступак утврђивања и спровођења јавних политика и обавезу извештавања о спровођењу планских докумената, као и сходну примену обавезе спровођења анализе ефеката на прописе и на вредновање учинака тих прописа. У члановима 11. и 12. наведеног Закона дефинисани су појам и врсте стратегија, а у члану 13. садржина стратегија као докумената јавне политике.

Подзаконска акта ближе уређују област безбедности саобраћаја на републичком нивоу. Правни оквир у систему безбедности саобраћаја на путевима садржи подзаконска акта која су донета на основу Закона о безбедности саобраћаја на путевима или других наведених закона. Основна карактеристика ових аката јесте, пре свега, релативно једноставна и брза процедура усвајања и, на локалном нивоу, прилагођеност специфичностима локалних заједница.

Неки од најзначајнијих подзаконских аката су:

- Правилник о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 8/20),
- Правилник о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима („Службени гласник РС“, бр. 40/12, 102/12, 19/13, 41/13, 102/14, 41/15, 78/15, 111/15, 14/16, 108/16, 7/17–испр., 63/17, 45/18, 70/18, 95/18, 104/18, 93/19, 2/2020–испр., 64/2021, 129/2021–др. правилник, 143/2022 и 110/2022–др. правилник),
- Правилник о техничком прегледу возила („Службени гласник РС“, бр. 31/18, 70/18 и 62/2022),
- Правилник о саобраћајној сигнализацији („Службени гласник РС“, бр. 85/17 и 14/21),
- Правилник о условима које мора да испуњава привредно друштво, односно огранак привредног друштва или средња стручна школа који врше оспособљавање кандидата за возаче („Службени гласник РС“, бр. 93/13, 116/13, 108/14, 127/14, 86/15, 104/15, 77/16, 63/17, 112/17, 70/18),
- Правилник о теоријској и практичној обуци кандидата за возаче („Службени гласник РС“, бр. 93/13, 116/13, 108/14, 36/15, 51/15, 86/15, 104/15, 77/16, 63/2017),
- Правилник о условима које мора да испуњава правно лице које врши професионално оспособљавање возача („Службени гласник РС“, 102/2018),
- Правилник о начину непосредног регулисања саобраћаја на путевима у зони школе („Службени гласник РС“, 89/14),
- Правилник о мерама за заштиту безбедности деце на путу у зони школе, („Службени гласник РС“, 41/2022),
- Правилник о утврђивању зоне школе, („Службени гласник РС“, 41/2022) итд.

2.1.2. Подзаконски акти Општине Ковин релевантни за област безбедности саобраћаја

Анализом доступних извора – службених листова општине Ковин од 2013. до 2023. године (закључно са бр. 6/23 од 21.03.2023.) издвојени су следећи подзаконски акти релевантни за област безбедности саобраћаја, са бројевима Службеног листа општине Ковин у којима су акти објављени (<https://www.kovin.rs/sluzbeni-list/>), уз истицање да је у наведеном периоду донет значајан број аката из предметне области:

- Решење о образовању Савета за безбедност саобраћаја на путевима на територији општине Ковин, број 02-09/2010-III од 07.05.2010. године;
- Решење о образовању Савета за безбедност саобраћаја на путевима на територији општине Ковин, број 344-24/2013-III од 27.06.2013. године;
- Решење о образовању Савета за безбедност саобраћаја на путевима на територији општине Ковин, Службени лист општине Ковин, бр. 13/2016;
- Решење о измени Решења о образовању Савета за безбедност саобраћаја на путевима на територији општине Ковин, Службени лист општине Ковин, бр. 8/2019;
- Извештај о извршењу финансијског плана коришћења средстава намењених за финансирање унапређења саобраћаја на путевима на подручју општине Ковин за 2022. годину, Општинско веће Општине Ковин, број: 344-4/2023-III од 30.01.2023. године;
- Извештај о извршењу финансијског плана коришћења средстава намењених за финансирање унапређења саобраћаја на путевима на подручју општине Ковин за 2021. годину, Општинско веће Општине Ковин, број: 344-6/2022-III од 25.02.2022. године;
- Извештај о извршењу финансијског плана коришћења средстава намењених за финансирање унапређења саобраћаја на путевима на подручју општине Ковин за 2020. годину, Општинско веће Општине Ковин, број: 344-16/2021-III од 28.02.2021. године;
- Извештај о извршењу финансијског плана коришћења средстава намењених за финансирање унапређења саобраћаја на путевима на подручју општине Ковин за 2019. годину, Општинско веће Општине Ковин;
- Извештај о извршењу финансијског плана коришћења средстава намењених за финансирање унапређења саобраћаја на путевима на подручју општине Ковин за 2018. годину, Скупштина општине Ковин, број: 344-11/2019-I од 23.04.2019. године;
- Програм и финансијски план коришћења средстава намењених за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима на подручју општине Ковин у 2023. години са пројекцијом за 2024. и 2025. годину, Општинско веће Општине Ковин, број: 344-55/2022-III од 16.12.2022. године;
- Одлука о одређивању правца пружања државних путева који пролазе кроз насељена места на територији општине Ковин, Службени лист општине Ковин, бр. 2/2021;
- Одлука о управљању јавним паркиралиштима, Службени лист општине Ковин, бр. 16/2012, 11/2014-др. одлука, 1/2017, 1/2017- др. одлука, 12/2018 и 10/2019;
- Одлука о некатегорисаним путевима и улицама, Службени лист општине Ковин, бр. 1/2008, 16/2012, 11/2014-др. одлука, 17/2013, 1/2017-др. одлука, 13/2018 и 10/2019;
- Одлука о превозу у друмском саобраћају – јавном превозу и превозу за сопствене потребе лица и ствари на територији општине Ковин, Службени лист општине Ковин, бр. 24/2013, 11/2014, 1/2017 и 13/2018;
- Одлука о ауто-такси превозу путника и лимо сервису на територији општине Ковин, Службени лист општине Ковин, бр. 3/2019 и 10/2019;
- Решење о одређивању аутобуских стајалишта на државним путевима који се пружају кроз насељена места на територији општине Ковин, Службени лист општине Ковин, бр. 22/2020;
- Одлука о ауто такси превозу путника и лимо сервису на територији општине Ковин, Службени лист општине Ковин, бр. 3/2019 и 10/2019;
- Програм за организовање такси превоза и одређивање оптималног броја такси возила, Службени лист општине Ковин, бр. 6/2019;

- Решење о утврђивању такси стајалишта на територији општине Ковин, Службени лист општине Ковин, бр. 6/2019;
- Правилник о полагању испита за обављање такси превоза на територији општине Ковин, Службени лист општине Ковин, бр. 7/2019;
- Правилник о обезбеђивању бесплатног превоза пензионерима у међумесном саобраћају на територији општине Ковин за 2023. годину, Службени лист општине Ковин, бр. 15/2022;
- Правилник о коришћењу повластица за превоз ученика средњих школа у међумесном саобраћају, Службени лист општине Ковин, бр. 9/2021.

Општина Ковин је два пута слала Сектору за одржавање државних путева I и II реда Нови Сад, ЈП „Путеви Србије“ захтев за примопредају државних путева (20.03.2021. и 20.02.2023. године) са документима, као што су Одлука о одређивању правца пружања државних путева који пролазе кроз насељена места на територији општине Ковин, Решење Министрства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије број 344-08-56683/2020-03 од 08.12.2020. године којим се даје сагласност на Предлог одлуке о одређивању праваца државних путева I и II реда који пролазе кроз насељена места на територији општине Ковин, као и главне пројекте саобраћајне сигнализације и техничку контролу главних пројеката саобраћајне сигнализације на државним путевима који пролазе кроз насељена места на територији општине Ковин.

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин за период од 2023. до 2028. године донета је након доношења важног документа Општине Ковин – Стратегије развоја општине Ковин 2022-2028. У наведеној Стратегији у оквиру Прилога 3 (Преглед и анализа тренутног стања у области инфраструктуре и заштите животне средине) описано је стање путне инфраструктуре на територији општине Ковин, при чему посебно је истакнуто да густина путева на територији општине Ковин спада у мање густине путева анализираних локалних самоуправа. Такође је истакнуто да трошкови одржавања постојеће путне мреже и изградње нових саобраћајница имају значајно учешће у укупном буџету општине Ковин, тј. да су укупни трошкови организације саобраћаја и саобраћајне инфраструктуре у последњих пет година износили од 3,96% до 5,11% укупних буџетских средстава Општине Ковин.

Поред наведених докумената које је донела Општина Ковин у посматраном периоду, потребно је истаћи и Стратегију одрживог развоја општине Ковин 2014-2020., која је донета 2013. године, и у којој је у тачки 4.2.1. (Саобраћајна инфраструктура) у оквиру тачке 4. (Анализа тренутног стања) анализирана путна мрежа, бицикличка мрежа, мрежа пловних путева, железнички саобраћај и ваздушни саобраћај.

За бициклички саобраћај истакнуто је у Стратегији одрживог развоја да треба буде афирмисан, како би се овај вид превоза што више популаризовао из еколошких, здравствених и привредних разлога, посебно у циљу развоју бицикличког туризма. Развој бицикличког туризма се може постићи кроз укључивање у међународне пројекте који се заснивају на изградњи тзв. „зелених путева“ и бицикличких стаза дуж Дунава – међународна бицикличка рута EuroVelo 6.

Трасе међународне туристичко-бицикличке стазе су углавном планиране по постојећим насипима, атарским и шумским путевима и повезују природне и историјске знаменитости Подунавља. Повезивање Ковина и Скореновца, као дела ове међународне руте, бицикличком стазом може имати позитиван ефекат и у циљу унапређења безбедности саобраћаја.

Поред наведених докумената, за област безбедности саобраћаја важна су и документа из области регулисања саобраћаја на територији општине Ковин, која након доношења нису мењана до данас, а то су:

- Пројекат техничког регулисања саобраћаја у Ковину, урађен од стране извођача „Signal d.o.o.“ 2013. године, са датом сагласношћу Општинске управе Општине Ковин, бр. 347-17/IV, од 30.06.2014. године;
- Главни пројекат саобраћајне сигнализације на државном путу IB реда број 14 и IIA реда број 134 кроз насеље Ковин на територији општине Ковин, урађен од стране извођача „BHL projekt d.o.o.“ 2019. године, са датом сагласношћу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, бр. 344-08-56683/2020-03, од 08.12.2020. године;
- Главни пројекат саобраћајне сигнализације на државном путу IIA реда број 134 кроз насеље Гај на територији општине Ковин, урађен од стране извођача „BHL projekt d.o.o.“ 2019. године, са датом сагласношћу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, бр. 344-08-56683/2020-03, од 08.12.2020. године;
- Главни пројекат саобраћајне сигнализације на државном путу IIA реда број 134 кроз насеље Дубовац на територији општине Ковин, урађен од стране извођача „BHL projekt d.o.o.“ 2019. године, са датом сагласношћу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, бр. 344-08-56683/2020-03, од 08.12.2020. године и
- Главни пројекат саобраћајне сигнализације на државном путу IIB реда број 310 кроз насеље Делиблато на територији општине Ковин, урађен од стране извођача „BHL projekt d.o.o.“ 2019. године, са датом сагласношћу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, бр. 344-08-56683/2020-03, од 08.12.2020. године.

2.1.3. Стратешки оквир

Влада Републике Србије је 2007. године усвојила Стратегију развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС“, број 4/08) која је успоставила концепт развоја инфраструктуре и транспорта и дала дефиницију циљева развоја транспортног система и акциони план за њихову реализацију. Ова стратегија препознаје безбедност саобраћаја као важан сегмент у унапређењу транспортног система.

Најважнији национални документи у области безбедности саобраћаја су Закон о безбедности саобраћаја на путевима и Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године. Такође је потребно истаћи да је у току израде предметне Стратегије, била у поступку и израда и доношење нове Националне стратегије безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2030. године.

Приступ који је коришћен приликом израде доступног Нацрта стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године, коришћен је и у раду на предметној Стратегији. Закон је прописао обавезе доношења стратегија и акционих планова безбедности саобраћаја, на државном и на локалном нивоу.

Стратегијом су дефинисани национални циљеви безбедности саобраћаја, а који представљају полазну основу, тј. смернице за дефинисање локалних циљева. У току израде предметне Стратегије, у Републици Србији спроводи се процедура за припрему и доношење Националне стратегије за наредни петогодишњи период.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима дефинисао је процес и елементе управљања безбедношћу саобраћаја, а посебно: оснивање и надлежности националног Тела за координацију, Агенције за безбедност саобраћаја, локалних тела за безбедност саобраћаја, доношење националне и локалних стратегија и акционих планова безбедности саобраћаја, праћење безбедности саобраћаја, финансирање безбедности саобраћаја. Најбитнији садржаји закона који регулишу стратешко управљање безбедношћу саобраћаја су:

- Влада доноси **Националну стратегију безбедности саобраћаја на путевима**. Национална стратегија садржи најзначајнија обележја постојећег стања безбедности саобраћаја, дугорочне и краткорочне циљеве, смернице, кључне области рада и рокове за доношење одговарајућег Националног плана. Националну стратегију предлаже Тело за координацију за период од најмање пет година, до краја јуна у последњој години важења Националне стратегије. Стратешки циљеви и правци деловања у систему безбедности саобраћаја утврђени су, сходно закону, дефинисани су Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године (Сл. гласник РС бр 64/2015 од 20. јула 2015. године) коју је усвојила Влада Републике Србије и Акционим планом за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године (Сл. гласник 01/2017 од 6. јануара 2017. године) који је такође усвојен од стране Владе којим се детаљније разрађују циљеви и дефинише примена Стратегије;
- На основу Националне стратегије, на предлог Тела за координацију, Влада доноси **Национални план безбедности саобраћаја на путевима** за период од најмање једне године. Национални план садржи нарочито: задатке, мере по приоритетима, одговорне субјекте, рокове и финансијска средства у кључним областима рада и
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима обавезује скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, да доносе **стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима** на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Националним планом.

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године дефинисала је три полазна елемента за локалне стратегије безбедности саобраћаја, а то су:

АМБИЦИЈА - Смањити смртност и ризик од тешких повреда на ниво најуспешнијих држава Европске Уније.

МИСИЈА - Постојан и делотворан систем безбедности друмског саобраћаја.

ВИЗИЈА - Друмски саобраћај без погинулих, са знатно смањеним бројем повређених и знатно смањеним трошковима саобраћајних незгода.

Влада Републике Србије је усвајањем Стратегије прогласила најважније циљеве у безбедности саобраћаја:

1. *да у саобраћају нема погинуле деце од 2020. године,*
2. *да се преполове: годишњи број погинулих, број тешко повређене деце, број тешко повређених лица у 2020. години, у односу на 2011. годину и*
3. *да се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, у односу на 2011. годину.*

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

- Први стуб: Делотворније управљање безбедношћу саобраћаја;
- Други стуб: Безбеднији путеви;
- Трећи стуб: Безбеднија возила;
- Четврти стуб: Безбеднији учесници у саобраћају и
- Пети стуб: Деловање након саобраћајне незгоде.

Национална стратегија је дефинисала и циљеве у погледу индикатора безбедности саобраћаја тако да:

1. Проценат употребе сигурносног појаса од стране возача, као и проценат употребе сигурносног појаса на предњим седиштима 2020. године буде 95%,
2. Проценат употребе сигурносног појаса на задњим седиштима 2020. године буде 85%,
3. Проценат употребе заштитних система за децу 2020. године буде 96%,
4. Проценат употребе заштитних каца за мотоциклисте и мопедисте 2020. године буде 99%,
5. Проценат прекорачења брзине путничких аутомобила у насељу, ван насеља и аутопуту који је већи за 10 km/h од дозвољене брзине буде 2020. године до 4,9% и
6. Проценат возача под дејством алкохола како у насељу, тако и ван насеља буде 2020. године до 0,1%.

На основу националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије 23. децембра 2016. године усвојен је Акциони план за спровођење стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године. Његов кључни део је конкретизација активности у оквиру дефинисаних области рада (пет стубова), кроз дефинисање специфичних циљева:

Први стуб - Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја:

- Циљ 1. Стратешко управљање у безбедности саобраћаја;
- Циљ 2. Успостављање савремене и доступне базе података о обележјима безбедности саобраћаја;
- Циљ 3. Унапређење квалитета прикупљања података о саобраћајним незгодама и последицама;
- Циљ 4. Унапређење квалитета контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције и инспекције;
- Циљ 5. Успостављање система истраживања у области безбедности саобраћаја и примена резултата истраживања.

Други стуб - Безбеднији путеви:

- Циљ 1. Спровођење савремених техника за управљање безбедношћу путне мреже;
- Циљ 2. Увођење интелигентних транспортних система на мрежи аутопутева;
- Циљ 3. Унапређење безбедности и здравља на раду у зонама извођења радова.

Трећи стуб - Безбеднија возила:

- Циљ 1. Хармонизација прописа у области хомологације возила;
- Циљ 2. Унапређење система контроле техничке исправности возила;

- Циљ 3. Технолошко унапређење возила и стимулисање коришћења еколошких горива и еколошких возила;
- Циљ 4. Развој интелигентних транспортних система у/на возилу у функцији безбедности саобраћаја.

Четврти стуб - Безбеднији учесници у саобраћају:

- Циљ 1. Унапређење нивоа знања и оспособљености возача моторних возила;
- Циљ 2. Унапређење безбедности учесника у саобраћају;
- Циљ 3. Унапређење безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају;
- Циљ 4. Унапређење саобраћајног васпитања и образовања у саобраћају.

Пети стуб - Деловање након саобраћајне незгоде:

- Циљ 1. Координација хитних служби на лицу места саобраћајне незгоде и спречавање настанка секундарних саобраћајних незгода;
- Циљ 2. Скраћење времена потребног за остваривање комуникације позиваоца са надлежним хитним службама (полиција, хитна медицинска помоћ, ватрогасно-спасилачке јединице);
- Циљ 3. Скраћење времена од успостављања позива односно пријема информације до поласка екипе (екипа) хитне службе на лице места саобраћајне незгоде;
- Циљ 4. Скраћење времена од поласка екипе (екипа) хитне службе до доласка на лице места;
- Циљ 5. Унапређење квалитета рада припадника хитних служби;
- Циљ 6. Скраћење времена транспорта повређеног од лица места саобраћајне незгоде до здравствене установе.

Обзиром да је период за који се Национална стратегија односила био 2015-2020. година, Агенција за безбедност саобраћаја формирала је Радну групу за израду Нацрта националне стратегије о безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године и Акционог плана за реализацију Стратегије. Радна група почела је са радом 2. новембра 2021. године, а послови на изради Предлога стратегије налазе се у завршној фази.

На основу анализе последње итерације текста Нацрта стратегије (март 2023. године), може се видети да је предложени садржај нове стратегије, која је на 68 страна, следећи:

1. Увод
2. Шта смо урадили до сада?
3. Шта нисмо урадили до сада?
4. Постојеће стање (ставови учесника у саобраћају, индикатори безбедности саобраћаја, саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода, укупне друштвено-економске последице саобраћајних незгода и кључни проблеми безбедности саобраћаја)
5. Зашто морамо да наставимо?
6. Циљеви које желимо да остваримо овом стратегијом: Општи циљ и посебни циљеви (Систем управљања безбедношћу саобраћаја, Безбедни путеви, Безбедна возила, Безбедни учесници у саобраћају и Деловање након саобраћајне незгоде)
7. Најважнији принципи рада у безбедности саобраћаја
8. Носиоци активности
9. Стручно праћење, извештавање и евалуација
10. Процена финансијских средстава потребних за спровођење стратегије

Може се закључити да су суштинске новине у Нацрту, друге по реду, националне Стратегије заправо осврт на резултате и ефекте примене претходне Стратегије (Шта јесте, а шта није урађено?). Нацрт стратегије безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2030. године, за сада, предвиђа у прилогу и доношење Акционог плана за период од 2023. до 2025. године.

2.1.4. Носиоци активности у безбедности саобраћаја у општини Ковин

Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин формиран је први пут 2007. године Решењем Председника општине Ковин, бр. 22-1/2007-II од 23.04.2007. године. Након доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима 2009. године, Решењем Општинског већа Општине Ковин, бр. 02-9/2010-III од 05.07.2010. године, међу првим општинама у Републици Србији, формиран је нови Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин, са задацима који су били у складу са одредбама новог Закона.

Актуелни Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин, као тело за координацију, са трајним задатком подстицања, организовања и усклађивања послова безбедности саобраћаја на путевима из надлежности општине Ковин, формиран је Решењем, Општинског већа општине Ковин, о образовању Савета за безбедност саобраћаја на путевима на територији општине Ковин, број 344-24/2013-III од 27. јуна 2013. године. Од 2013. године до данас, донета су три решења о изменама Решења о формирању Савета и то 2016¹¹, 2019¹² и 2022. године¹³.

У Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин су 2022. године, са мандатом од четири године, именовани:

1. Дарко Живковић, из Ковина, Ауто школа „Tornado“, председник Савета,
2. Мирослав Николић, из Плочице, Ауто школа „Темпо“, члан Савета,
3. Горан Терзић, из Гаја, инспектор за друмски саобраћај, члан Савета,
4. Бранислава Станковић, из Старчева, Општинска управа Општине Ковин, члан Савета и
5. Валентина Милосављевић, из Ковина, Општинска управа Општине Ковин, члан Савета.

Општи задатак Савета је усклађивање послова безбедности саобраћаја на путевима који су из делокруга јединице локалне самоуправе и других послова за унапређење безбедности саобраћаја, а у складу са важећим законским прописима.

Посебни задаци Савета су:

- Предлаже Општинском већу локалну стратегију и план безбедности саобраћаја на путевима (са елементима: најзначајнија обележја постојећег стања безбедности саобраћаја, дугорочне и краткорочне циљеве, мере по приоритетима, носиоце задатака, рокове и финансијска средства);
- Предлаже Општинском већу Програм унапређења безбедности саобраћаја, сагласно члану 17. 18. и 19. Закона о безбедности саобраћаја на путевима са потребним финансијским средствима;
- Остваривање сарадње и координације рада свих субјеката који превентивно делују у области безбедности саобраћаја на путевима;

¹¹ Службени лист општине Ковин, бр. 13/2016

¹² Службени лист општине Ковин, бр. 8/2019

¹³ Решење Општинског већа Општине Ковин, бр. 344-35/2022-III од 23.06.2022. године

- Унапређење опште безбедности саобраћаја на путевима и васпитање учесника у саобраћају, као и развијање саобраћајно-превентивног рада у предшколским, школским и другим специјализованим установама и организацијама у општини;
- Организовање саобраћајно-васпитних манифестација из области саобраћајне превентиве као и стручних скупова ради сагледавања и разматрања одређених проблема безбедности саобраћаја на путевима;
- Давање мишљења и предлога о мерама за техничко уређење саобраћаја на путевима и побољшање безбедности свих учесника у саобраћају и
- Друге активности у вези са унапређењем безбедности саобраћаја на путевима.

У раду Савета могу да учествују и представници других заинтересованих субјеката. Савет може формирати радне групе за поједине области рада. Основни акт за функционисање овог тела је „Правилник о раду Савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, број 8/20)“. Стручне и административно-техничке послове за потребе Савета обавља Одељење за урбанистичке, грађевинске и комуналне послове.

Основне организационе унутрашње јединице Општинске управе општине Ковин, које у свом опису послова имају послове из домена друмског саобраћаја и безбедности саобраћаја су Одељење за урбанистичке, грађевинске и комуналне послове и Одељење за инспекцијске послове.

Одељење за урбанистичке, грађевинске и комуналне послове Општинске управе Ковин, на овај начин дефинисано 2022. године¹⁴, обавља послове из области: изградње, озакоњења бесправних објеката, комуналних делатности, заштите животне средине, саобраћаја, одбране и ванредних ситуација. Делокруг рада Одељења у области саобраћаја обухвата:

- послове техничког регулисања саобраћаја;
- предузимање свих мера и акција којима се утврђује режим саобраћаја у редовним условима и у условима радова на путу, а нарочито усмеравање и вођење саобраћаја, ограничење брзине или забрана кретања за све или поједине категорије возила, одређивање простора за паркирање и заустављање возила, снабдевање локација, аутобуских и такси стајалишта;
- давање сагласности на саобраћајне пројекте;
- издавање решења управљачу општинских путева и улица за измену режима саобраћаја, за раскопавање јавне саобраћајне површине и враћање у првобитно стање, за замену, допуну и чишћење саобраћајне сигнализације, семафора, ограда, стубића, саобраћајних огледала и друге опреме;
- израду извештаја, анализа, закључака и нацрта одлука из области саобраћаја;
- послове из области безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама на територији општине;
- праћење стања и израду извештаја о безбедности саобраћаја са предлогом мера;
- израду, анализу и истраживање из области безбедности саобраћаја;
- обављање стручних, организационих и административно-техничких послова за потребе Савета за безбедност саобраћаја општине Ковин и израду извештаја, анализа, закључака и нацрта одлука из ове области;

¹⁴ Правилник о организацији и систематизацији радних места у Општинској управи Ковин, Интерној ревизији и Правобранилаштву општине Ковин, Службени лист општине Ковин, бр. 15/2022

- обављање послова у вези са јавним превозом путника, односно градским и приградским превозом и ауто-такси превозом: израда и вођење регистра редова возње, регистрација и овера редова возње, вођење управног поступка и издавање дозвола за обављање ауто-такси превоза, израда и вођење регистра издатих ауто-такси дозвола, израда извештаја, анализа, закључака и нацрта одлука из области јавног превоза путника;
- обављање и других послова из области саобраћаја у складу са законом, Статутом општине, одлукама и другим прописима донетим на основу закона и
- сарадњу са управљачем пута, саобраћајном полицијом, надлежним јавним предузећима и другим органима и институцијама.

Одељење за инспекцијске послове обавља послове који се односе на: инспекцијске послове из своје надлежности путем комуналне, грађевинске, саобраћајне, инспекције за заштиту животне средине, туристичке и просветне инспекције, а у складу са важећим прописима; надзор над применом закона и других прописа и опшних аката, стандарда, техничких норматива и норми квалитета, којима се регулишу праћење стања, предлагање мере и инспекцијски надзор над извршавањем закона и других прописа на одржавању, заштити, изградњи и реконструкцији локалних и некатегорисаних путева; надзор над применом општинских одлука у којима се регулише саобраћај и саобраћајна сигнализација; праћење стања, предлагање мера и инспекцијски надзор над законитошћу у обављању друмског локалног превоза и то: ванлинијског превоза путника, линијског и ванлинијског превоза ствари, превоза за сопствене потребе лица и ствари и ауто-такси превоза.

У Одељењу за инспекцијске послове пројектовано је место Инспектора за друмски саобраћај, који у оквиру својих послова:

- врши инспекцијски надзор над законитошћу у обављању друмског локалног превоза и то: ванлинијског превоза путника, линијског и ванлинијског превоза ствари, превоза за сопствене потребе лица и ствари и ауто-такси превоза;
- прегледа возила и контролише потребну документацију за возила, прегледа аутобуска стајалишта, контролише важеће редове возње, уговоре о ванлинијском превозу са списком путника, отпремнице и спискове радника у превозу за сопствене потребе;
- утврђује идентитет превозника, возног особља и других одговорних лица за обављање превоза, као и надзор над применом општинских одлука у којима се регулише превоз у друмском саобраћају;
- сачињава записнике о увиђају и саслушању странака;
- предузима управне мере за које је законом овлашћен; доноси решења и стара се о њиховом спровођењу;
- подноси захтеве за покретање прекршајног поступка и пријаве за привредни преступ; сарађује са другим инспекцијама у циљу ефикаснијег вршења надзора;
- ради извештаје за Скупштину општине, Општинско веће и надлежне републичке органе;
- по потреби врши инспекцијски надзор над извршавањем закона и других прописа на одржавању, заштити, изградњи и реконструкцији локалних и некатегорисаних путева, надзор над применом општинских одлука у којима се регулише саобраћај и саобраћајна сигнализација;
- издаје дозволе за вршење истовара и утовара робе из моторних возила;
- учествује у раду комисије за јавне набавке и
- обавља и друге послове по налогу начелника.

Остале институције битне за област безбедности саобраћаја у општини Ковин су:

- Скупштина општине Ковин;
- Председник општине;
- Општинско веће, у коме је један члан задужен за област саобраћај и комуналне делатности¹⁵;
- Општинска управа општине Ковин;
- Полицијска управа Панчево – полицијска станица Ковин;
- Прекршајни суд у Панчеву, са одељењем суда у Ковину;
- Основни суд у Смедереву са судском јединицом у Ковину;
- Виши суд у Смедереву, за подручје Основног суда у Смедереву;
- Основно јавно тужилаштво у Смедереву, за подручје Основног суда у Смедереву;
- Више јавно тужилаштво у Смедереву, за подручје Вишег суда у Смедереву;
- Дом здравља Ковин и друге здравствене установе територијално надлежне за општину Ковин;
- Црвени крст Србије – Црвени крст Војводине – Црвени крст Ковин;
- Јавно предузеће „Путеви Србије“;
- Одељење за урбанистичке, грађевинске и комуналне послове Општинске управе Ковин;
- ЈП „Ковински комуналац“ Ковин;
- Привредна друштва која врше технички преглед возила;
- Привредна друштва, односно ауто школе, са делатношћу обуке возача и возачких испита;
- Средње и основне школе;
- Предшколска установа „Наша радост“;
- Општински ватрогасни савез;
- Предузећа и предузетници са делатностима у области транспорта;
- Јавна и приватна предузећа која имају возила и возаче у свом саставу;
- Средства јавног информисања и
- Остале институције.

2.1.5. Прикупљање података и база података која садржи податке од значаја за безбедност саобраћаја у општини Ковин

Да би се квалитетно управљало безбедношћу саобраћаја неопходни су подаци који су од значаја за безбедност саобраћаја и добро развијена база података о показатељима безбедности саобраћаја. Агенција за безбедност саобраћаја као једна од најзначајнијих институција у области безбедности саобраћаја, развила је и унапредила током 2022. године Базу о обележјима безбедности саобраћаја у Р. Србији (<https://www.abs.gov.rs/%D1%81%D1%80/analize-i-istrzivanja/baza-podataka>). Агенција је учинила јавно доступном WEB GIS Апликацију за рад са подацима. WEB GIS Апликација је прилагођена је за коришћење најширем кругу корисника и својим дизајном омогућава лак приступ и обраду података из Националне базе.

Поред Базе о обележјима безбедности саобраћаја у Р. Србији, сви заинтересовани за област безбедности саобраћаја у Републици Србији имају приступ и на Порталу јавно доступних података (из базе МУП-а) (<https://data.gov.rs/sr/datasets/podatsi-o-saobratshajnim-nezgodama-po-policijskim-upravama-i-opshtinama/>).

¹⁵ Одлука о извршним органима општине Ковин, Службени лист општине Ковин, бр. 20/2020

Обзиром да сваки град или општина има специфичне проблеме који утичу на безбедност саобраћаја и циљеве који се односе на смањење саобраћајних незгода и последица, Агенција за безбедност саобраћаја је 2018. године покренула пројекат „Портал безбедности саобраћаја“, а Истраживачко развојни центар АМСС – Центар за моторна возила и компанија *GDi Solutions* развили су оригиналну апликацију базирану на геопросторној бази података у безбедности саобраћаја са базом података за локалне самоуправе, са пратећим анализама и извештајима. Циљ пројекта био је да се обезбеди подршка локалним самоуправама за квалитетније доношења одлука у управљању безбедношћу саобраћаја на основу података. Поред повећања сета података којима се приступа кроз Националну базу података, задатак пројекта био је да се омогући детаљније сагледавање проблематике безбедности саобраћаја у општинама и градовима Републике Србије. Крајњи резултат управљања безбедношћу саобраћаја на основу података јесте смањење броја и последица саобраћајних незгода на путевима Републике Србије.

База података, којој се приступа путем Портала, обезбеђује интеграцију и укрштање података о путевима, катастру саобраћајне сигнализације, осветљењу путева (пешачких прелаза, тротоара) и стању коловозне конструкције са подацима о саобраћајним незгодама и последицама саобраћајних незгода, као и другим показатељима безбедности саобраћаја попут ставова о опасностима/ризицима или индикаторима понашања учесника у саобраћају. Поред могућности идентификације проблема, могуће је препознати најбољу праксу и усмерити размену искустава, посебно у делу примене адекватних мера за унапређење безбедности саобраћаја.

Порталу се најчешће се може приступити кроз званичну интернет страну општине или на сајту Агенције за безбедност саобраћаја. Након приступања Порталу постоји могућност избора неког од доступних 6 модула. Доступни модули у бази су:

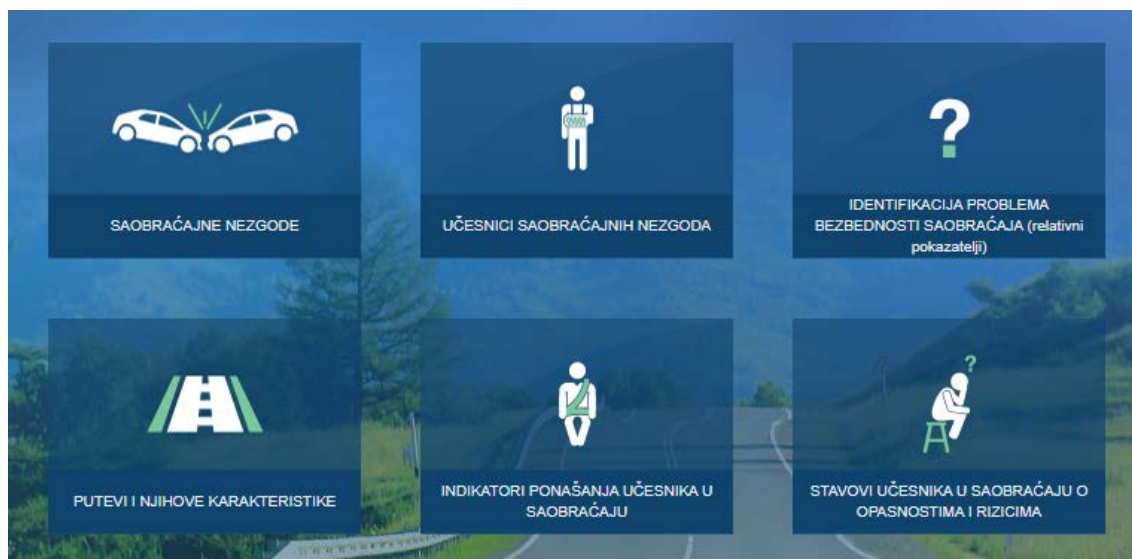
- Подаци о саобраћајним незгодама и њиховим последицама;
- Подаци о учесницима саобраћајних незгода;
- Подаци о путевима и карактеристикама путева са аспекта безбедности саобраћаја;
- Подаци о индикаторима понашања учесника у саобраћају;
- Ставови о опасностима и ризицима у саобраћају и
- Идентификација проблема у безбедности саобраћаја.

Прегледи из базе (извештаји), по задатим критеријумима, могу бити табеларни или приказани на мапи, за сваки од 6 наведених модула (Слика 2.1.2).

Координате локација саобраћајних незгода, које су унете у базу, прикупљају се од 2015. године од стране МУП – Управе саобраћајне полиције.

Основна сврха података је да се у њима препознају одређена правила у одређеним догађајима. На основу препознатих законитости може се усмерити одређена активност ка одређеној циљној групи – ка унапређењу посматраног система. На основу података могу се вршити предвиђања за будућност, вршити мониторинг тренутног стања и сл.

На основу доступних података, доносиоци одлука на различитим нивоима управљања безбедношћу саобраћаја могу да препознају проблеме, дефинишу мере које треба применити и циљеве које треба достићи. Посебан значај Апликације огледа се у могућности да свака локална самоуправа, па и Ковин, добије неопходне елементе за анализе за покретање активности са циљем повећања нивоа безбедности саобраћаја.



Слика 2.1.2. Доступни модули у локалној бази података

На сајту Агенције за безбедност саобраћаја, Агенција је навела да је успоставила у Републици Србији локалну базу података у 9 локалних самоуправа (међу којима није Општина Ковин). Бенефит од овакве базе, за коју мора да се плаћа одржавање администратору базе који и уноси податке, може да има локална самоуправа само ако се ти подаци користе за унапређење стања безбедности саобраћаја.

Општина Ковин на свој сајту (<https://www.kovin.rs>) има постављен линк према Локалној бази података (<https://eurs.gdi.net/trafficSafety/mainMenu.jsp>) о обележјима безбедности саобраћаја на територији општине Ковин, али подаци у бази нису комплетни и нису ажурни, јер субјект који одржава све локалне базе у Републици Србији, за ту услугу одржавања локалних база од локалних самоуправа очекује надокнаду годишњих трошкова.

Обзиром да су постоје јавно доступни подаци у бази обележја саобраћајних незгода у Републици Србији, која се води у Агенцији за безбедност саобраћаја, сматрамо да је то је сасвим довољно за квалитетне анализе безбедности саобраћаја на нивоу локалне самоуправе, па и за општину Ковин.

2.1.6. Портал за географски информациони систем

Израда Географског информационог система (ГИС-а) за општину Ковин је задатак од 2007. године, а пројекат увођења GIS-а у општину Ковин реализован је у оквиру програма EXCHANGE; који је финансиран од стране Европске уније. Пројекат је имао за циљ да појача капацитете општине Ковин да би се задовољили стандарди по питању урбанистичких решења, а такође урађена је и Стратегија имплементације GIS-а у општини Ковин, дигитализовани су важећи планови, обучени су службеници за рад у софтверу Manifold и набављена је потребна опрема. Увођењем GIS-а створени су услови за унапређење области урбанизма, грађевинско-комуналних послова, екологије, инспекције, као и правних и привредних послова.

На сајту општине Ковин нема сервисних информација у вези имплементације GIS-а у општини Ковин. На основу јавно доступних података Општина Ковина је фокус развоја GIS-а усмерила на теме: планска документа општине Ковин, екологија и грађевинско-комунални послови.

У последњој деценији, геотехнологија је означена као једна од најбрже растућих технологија, поред биотехнологије и нанотехнологије.

Иако се GIS све више примењује у Републици Србији, чини се да је његова употреба код појединих пружаоца значајних јавних услуга сведена само на приказивање просторних података са лимитираним могућностима за анализирање истих - што представља суштину употребе GIS-а. GIS има изузетан аналитички потенцијал у области пружања и унапређења различитих услуга од јавног интереса, укључујући и податке везане за саобраћај и безбедност саобраћаја.

Веб сајт посвећен безбедности саобраћаја у Србији са применом GIS-а постоји, на пример, у граду Бору (www.sigurnestaze.com). У посебном делу сајта налазе се web и мобилна апликација, која омогућавају преглед, унос и измену података у близини основних и средњих школа од стране грађана, чиме се пружа могућност свим учесницима у саобраћају да обележе локације на карти, додају фотографије, поставе опис и дају своје предлоге у циљу побољшања безбедности у саобраћају на територији града. Кроз промовисање GIS као ефикасног алата за прикупљање података, просторно-атрибутивне претраге и начине визуелизације просторних података у виду интерактивних веб мапа и успостављањем регистра саобраћајне сигнализације у близини образовних установа, стварају се неопходни услови за опште побољшање безбедности у саобраћају, како ђака, тако и свих учесника у саобраћају.

Укрштањем података о саобраћајним незгодама МУП-а Републике Србије са Портала отворених података (www.data.gov.rs), које су се догодиле у последњих осам година (подаци доступни од 2015. године до 31.12.2022) са саобраћајном инфраструктуром и сигнализацијом, могуће је направити дигитални модел сигурних стаза и путања кретања ученика, али и других учесника у саобраћају.

2.1.7. Финансијски оквир безбедности саобраћаја у општини Ковин

Саобраћајне незгоде у материјалном смислу не погађају само њихове директне учеснике, већ друштво у целини. Због тога средства која друштво инвестира у спречавање настанка саобраћајних незгода не треба посматрати као трошак, већ као инвестицију која се вишеструко враћа у корист целог друштва.

Према подацима из „Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године“ („Сл. гласник РС бр. 64/2015“), директни и индиректни трошкови саобраћајних незгода достижу суму „од најмање 470.000 евра по једном смртно страдалом лицу у саобраћају“.

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

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

Основни извори средстава за унапређење безбедности саобраћаја у јединици локалне самоуправе – општини, па и општини Ковин су, према члану 17. Закона о безбедности саобраћаја на путевима:

1. буџет општине,
2. наплаћене новчане казне за прекршаје на чињене на територији општине предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима (30%),
3. разни облици донација намењени унапређењу безбедности саобраћаја и
4. остали приходи.

Наведена средства се користе се према програму који доноси Влада, надлежни извршни орган јединице територијалне аутономије, односно надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе, на предлог тела за координацију. Прописана намена ових средстава је:

1. за рад Тела за координацију,
2. за унапређење саобраћајног васпитања и образовања,
3. за превентивно-промотивне активности из области безбедности саобраћаја,
4. за научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја и
5. за техничко опремање јединица саобраћајне полиције које контролишу и регулишу саобраћај на путевима и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја.

У структури финансирања безбедности саобраћаја у јединицама локалне самоуправе, Закон о безбедности саобраћаја на путевима одредио је да се од средстава која припадају буџету јединице локалне самоуправе по основу наплате казни за саобраћајне прекршаје начињене на њеној територији, половина тих средстава користи за поправљање саобраћајне инфраструктуре те јединице локалне самоуправе.

Општинско веће општине Ковин сваке године доноси програме за рад Савета, а Савет добија од Агенције за безбедност саобраћаја сагласност на годишње програме за рад Савета за безбедност саобраћаја општине Ковин. У складу са чланом 17, 18. и 19. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, средства за реализацију Програма планирана су за 2022. годину у висини од 8.544.000,00 динара. Планирана средства реализована су 100% током 2022. године.

Структура коришћења ових средстава за 2022. годину, по програму била је следећа:

- Унапређење саобраћајне инфраструктуре (набавке: брзинских дисплеја у зонама школе, сферних огледала, лиснатих смероказа, соларних светилки са давачем у зонама школа и светлећих стубова са „Пажљивком“ и натписом школе): планирана су средства у износу од 4272.000. динара и у потпуности су реализована;
- Унапређење саобраћајног образовања и васпитања: планирана су средства од 933.732 динара која су у потпуности утрошена;
- Превентивно-промотивне активности из области безбедности саобраћаја: планирана су средства у износу 1.464.987 динара и утрошена су у потпуности;
- Рад Савета за безбедност саобраћаја: планирана су средства у износу од 375.493 динара, и утрошена су у потпуности;
- Опремање јединица саобраћајне полиције и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја: планирана су средства у износу од 1.497.788 динара и у потпуности су утрошена.

Од четири извора финансирања активности на унапређењу безбедности саобраћаја, у већини општина Републике Србије планира и користи у потпуности или значајно већински само један део износа од наплаћених казни за саобраћајне прекршаје извршене на територији општине. С једне стране, мора се уважити чињеница да мање општине имају велике проблеме да финансијски покрију бројне комуналне потребе, нарочито у кризном периоду.

Науци и струци познато је, а у великом делу света и доказано да се улагања у безбедност саобраћаја вишеструко и веома брзо враћају, па је сугестија Савету и управним општинским органима да покушају да пронађу начине да се то оствари и у општини Ковин.

Стратешко опредељење би требало да буде и да се активирају и остали законом предвиђени извори финансирања безбедности саобраћаја. Буџети мањих општина често не могу да значајније финансирају ову област, без обзира на опште познату „исплативост“ таквих улагања. У тим околностима, општинска управа и Савет за безбедност саобраћаја морају да проналазе нове могућности у осталим изворима – пре свега у донацијама. Уколико се направе квалитетни пројекти за унапређење безбедности саобраћаја, са очекиваним позитивним и касније мерљивим резултатима (нарочито они усмерени ка најрањивијим учесницима), могуће је од Владе АП Војводине или из фондова Европске уније, добити средства за такве пројекте за унапређење безбедности саобраћаја, а такође и пронаћи домаће и стране донаторе међу привредним субјектима, али и домаћим и страним владиним и невладиним организацијама.

Пролазак државног пута IIА реда, ознаке пута 134, кроз општину Ковин, који преко Беле Цркве и граничног прелаза Калуђерово, спаја територију Републике Србије са територијом Републике Румуније, може да буде значајна утицајна околност за реализацију и оваквог начина финансирања безбедности саобраћаја у општини Ковин.

Друштвено одговорне компаније, невладине и хуманитарне организације могу дати допринос – финансијски или програмски у оквиру својих делокруга. Ауто школе могу бити анимиране да реализују специфичне дообуке младих, такозваних повремених и старих возача, а технички прегледи да током године обаве одређени број неформалних контролних/консултативних прегледа возила.

Осигуравајуће компаније би одређеним донаторским улагањима обезбедиле бољи пословни имиџ, али би и реално значајно смањиле трошкове пословања кроз очекивана смањења страдања људи и висине материјалних штета у саобраћајним незгодама. Унапређење саобраћајног образовања и васпитања, као и други облици заштите деце у саобраћају су области у којим је најлакше пронаћи донаторе за финансирање активности које са малим улагањима могу дати значајне резултате. Треба истаћи и да у свакој општини у Републици Србији постоје појединци – ентузијастички и стручњаци који су управо у области безбедности саобраћаја волонтерски постигли запажене резултате, па их и у општини Ковин треба пронаћи и укључити у рад Савета на одређеним програмима и активностима.

2.2. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН

Један од битних показатеља безбедности саобраћаја, посебно важан за управљача безбедношћу саобраћаја, су трошкови саобраћајних незгода. Сагледавањем укупних трошкова саобраћајних незгода могуће је сагледати проблеме у безбедности саобраћаја из економско-финансијске перспективе и перспективе исплативости инвестиција у унапређење безбедности саобраћаја, односно могуће је дефинисати управљачке мере које омогућују унапређење стања у безбедности саобраћаја, а самим тим и омогућавају управљање целокупним системом безбедности саобраћаја.

Најчешће разматрани трошкови саобраћајних незгода су:

- Трошкови материјалне штете (оштећења на возилима, путној инфраструктури, роби која се превози, као и другим стварима у саобраћају);
- Трошкови услед изласка ватрогасних, медицинских и полицијских служби на место саобраћајне незгоде, трошкови за збрињавање повређених на лицу места саобраћајне незгоде, трошкови превоза повређених лица и превоза оштећених возила, трошкови лечења (рехабилитација, физикална терапија, протетички уређаји итд.);
- Трошкови правних услуга, услед судских спорова у вези дефинисања одговорности настанка саобраћајне незгоде као и услед потраживања новчане надокнаде за тренутно стање оштећених;
- Трошкови осигуравајућих компанија у надокнади штете, како на моторним возилима, тако и услед повреда лица која су учествовала у саобраћајној незгоди;
- Трошкови изгубљене продуктивности особе, односно губитак свега што би особа током свог радног стажа допринела друштву својим радом и залагањем;
- Трошкови губитка времена људи који нису учествовали у саобраћајној незгоди, али су из одређених разлога били задржани услед саобраћајне незгоде и
- Трошкови изгубљене добити и трошкови издржавања чланова породице, породичне пензије, трошкови сахране и сл.

Трошкови саобраћајних незгода су вредности које се процењују, јер још увек није прецизно дефинисана методологија за њихово израчунавање. Међутим, по моделу који је примењен у Стратегији безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији за период од 2015. до 2020. године, процењено је да су трошкови саобраћајне незгоде са материјалном штетом (СН МШ) 1.666 €, трошкови саобраћајне незгоде са лако повређеним лицима (СН ЛТП) 3.181 €, трошкови саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицима (СН ТТП) 34.094 €, док су трошкови саобраћајне незгоде са погинулим лицима (СН ПОГ) процењени на 317.317 €.

За потребе израде Стратегије безбедности саобраћаја општине Ковин коришћен је наведени модел. У табели 2.1. приказан је број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима и саобраћајне незгоде са насталом материјалном штетом за општину Ковин за период од 2018. до 2022. године.

Табела 2.1. Број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима у општини Ковин периоду од 2018. до 2022. године

Година	СН ПОГ	СН ТТП	СН ЛТП	СН МШ	УКУПНО СН
2018.	4	14	42	13	73
2019.	4	16	42	20	82
2020.	4	12	22	12	50
2021.	2	11	28	22	63
2022.	6	18	25	25	74
УКУПНО	20	71	159	92	342

У табели 2.2. приказани су трошкови саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима у периоду од 2018. до 2022. године за општину Ковин.

Табела 2.2. Трошкови саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године

Година	Трошкови СН ПОГ (€)	Трошкови СН ТТП (€)	Трошкови СН ЛТП (€)	Трошкови СН МШ (€)	УКУПНО (€)
2018.	1.269.268	477.316	133.602	21.658	1.901.844
2019.	1.269.268	545.504	133.602	33.320	1.981.694
2020.	1.269.268	409.128	69.982	19.992	1.768.370
2021.	634.634	375.034	89.068	36.652	1.135.388
2022.	1.903.902	613.692	79.525	41.650	2.638.769
УКУПНО	6.346.340	2.420.674	505.779	153.272	9.426.065

Трошкови саобраћајних незгода (укупно са погинулим и повређеним лицима и материјалном штетом) су за општину Ковин највећи у 2022. години (2.638.769 евра).

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима у општини Ковин у периоду од 2018. до 2022. године евидентиран у 2022. години (6 СН у којима је погинуло 6 лица), што је проузроковало да у тој години буду највећи трошкови саобраћајних незгода у посматраном периоду.

На графику 2.2.1. приказани су укупни трошкови саобраћајних незгода на територији општине Ковин за период од 2018. до 2022. године са припадајућим трендом.

Тренд трошкова саобраћајних незгода је изражен, односно у последњој години посматраног периода, у 2022. години трошкови саобраћајних незгода били су већи, у односу на почетну годину посматраног периода (2018.) за 38,7%.

Истовремено у 2021. години трошак од саобраћајних незгода био је најмањи у посматраном периоду, односно мањи од по почетне године посматраног периода за 40,3%.

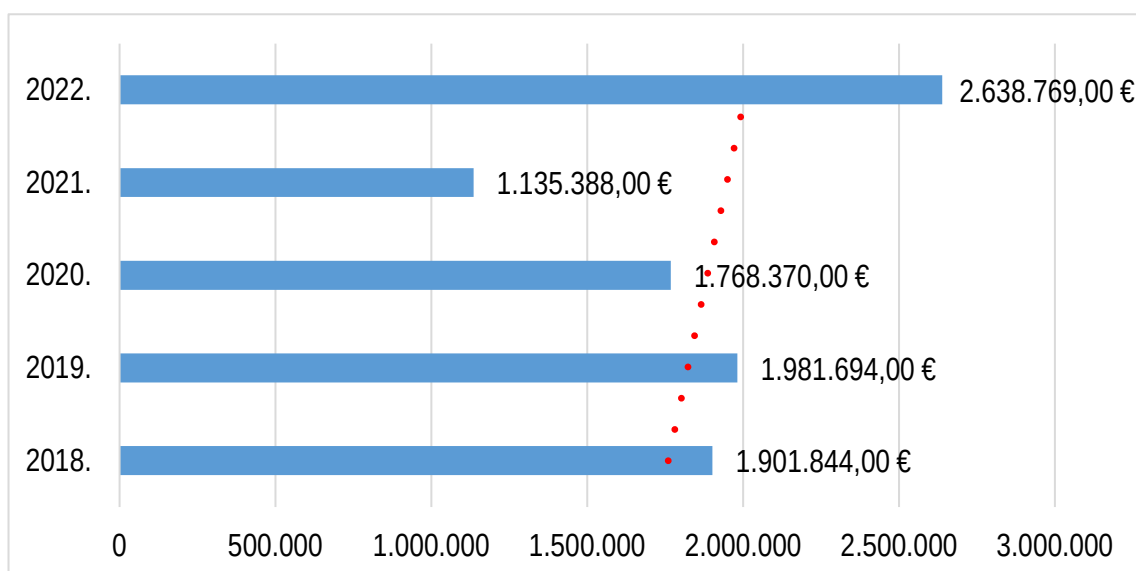


График 2.2.1. Укупни трошкови саобраћајних незгода за период од 2018. до 2022. године на територији општине Ковин

Упоредном анализом процењених трошкова саобраћајних незгода може се закључити да су трошкови саобраћајних незгода у 2022. години повећани за 40%, у односу на просечне годишње трошкове саобраћајних незгода у периоду од 2018. до 2022. године (1.885.213,00 евра).

Истовремено се из табеле 2.2. и са наведеног графика може видети да су укупни процењени трошкови саобраћајних незгода у посматраном периоду **9.426.065 евра**, односно око **1.105.607.672 динара**, што је еквивалентно улагању **129 година** по 8.544.000 динара у безбедност саобраћаја, колико је Општина Ковин планирала 2022. године за унапређење безбедности саобраћаја.

3. АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Анализа стања безбедности саобраћаја за Општину Ковин за период од 2018. до 2022. године спроведена је на основу сагледавања саобраћајних незгода, њихових последица, индикатора безбедности саобраћаја и ставова учесника у саобраћају.

3.1. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И ПОСЛЕДИЦА ЗА ОПШТИНУ КОВИН ЗА ПЕРИОД ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ

Анализа саобраћајних незгода и последица за општину Ковин у периоду од 2018. до 2022. године има за циљ идентификацију свих проблема у безбедности саобраћаја као и идентификацију циљних група ка којима је неопходно усмерити даљи рад. Анализа показује стање у безбедности саобраћаја, односно тренд саобраћајних незгода и њихових последица на територији општине Ковин. Истраживање је поред анализе саобраћајних незгода са погинулим (ПОГ), повређеним (ПОВ) лицима и саобраћајне незгоде са насталом материјалном штетом (МШ) обухватило и:

- категорије учесника у саобраћају (пешаци, возачи и путници на бициклу, мопеду, мотоциклу и путничком аутомобилу) које су учествовале у саобраћајним незгодама,
- заступљеност аутобуса, теретних возила, трактора и пољопривредних машина у саобраћајним незгодама,
- заступљеност појединих старосних категорија у саобраћајним незгодама (деца старости од 0 до 14 година, млади од 15 до 30 година, одрасли од 31 до 64 године и лица старија од 65 година),
- анализу видова саобраћајних незгода као и основних узрока, околности, односно утицајних фактора на настанак саобраћајне незгоде,
- временску расподелу саобраћајних незгода (по годинама, по месецима у години, по данима у току недеље и по часовима у току недеље),
- просторну анализу саобраћајних незгода на путним правцима и улицама у општини Ковин и
- анализу метеоролошких услова, карактеристика пута, својстава коловоза као и саобраћајних незгода са непознатим учиниоцима.

3.1.1. Анализа саобраћајних незгода и њихових последица за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године

У општини Ковин у периоду од 2018. до 2022. године евидентиране су укупно 342 саобраћајне незгоде од чега: 20 саобраћајних незгода са погинулим лицима, 230 саобраћајних незгода са повређеним лицима и 92 саобраћајне незгоде са насталом материјалном штетом.

На графику 3.1.1 приказан је број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима, као и саобраћајне незгоде у којима је настала материјална штета на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године. У периоду од 2018. до 2022. године на територији општине Ковин у саобраћајним незгодама са погинулим лицима сваке од година посматраног периода било је погинулих лица, а најмање лица погинуло је 2019. године (2), док је највише лица погинуло 2022. године (6).

Број саобраћајних незгода са повређеним лицима се смањио у 2022. години (43) у односу на 2018. годину (56), али је присутан тренд повећања броја саобраћајних незгода са повређеним лицима у последње три године посматраног периода (2020. године – 34, 2021. године – 39 и 2022. године – 43).

Саобраћајне незгоде са материјалном штетом имају изражен негативан тренд, што значи да се број саобраћајних незгода у којима је настала материјална штета значајно повећао у 2022. години (25), у односу на 2018. годину (13).

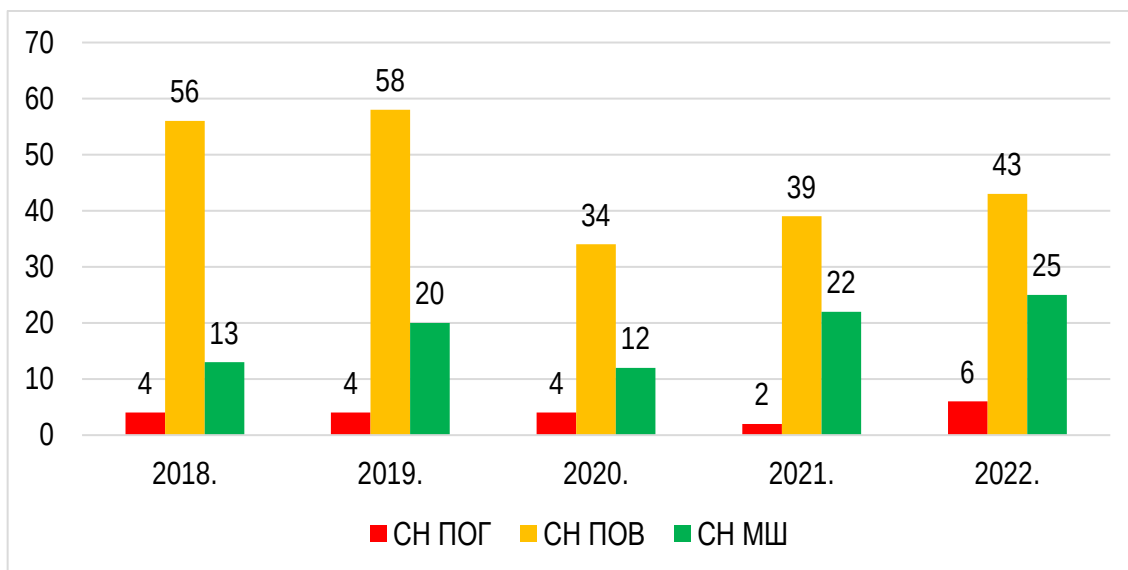


График 3.1.1. Број саобраћајних незгода и њихових последица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године

На графику 3.1.2 приказан је број погинулих лица у саобраћајним незгодама у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године. Тренд погинулих лица је негативан, односно број погинулих лица се повећао у 2022. години (6) у односу на 2018. годину (4). Број повређених лица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године приказан је на графику 3.1.3. Број повређених лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду у општини Ковин био је приближно исти на почетку и крају периода посматрања (2018. и 2019. године по 91 повређени и 2022. године 93 повређена), док је у периоду за који је карактеристична појава пандемије корона вируса Covid19, број повређених у саобраћајним незгодама био значајно мањи (2020. године – 64 и 2021. године – 66 повређених лица).

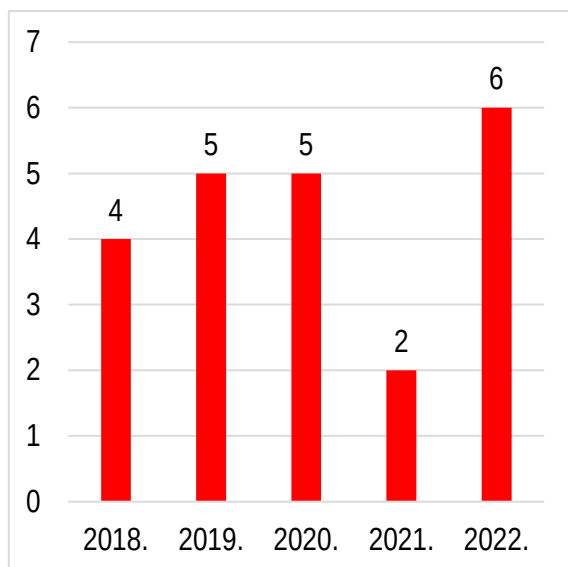


График 3.1.2. Број погинулих лица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године

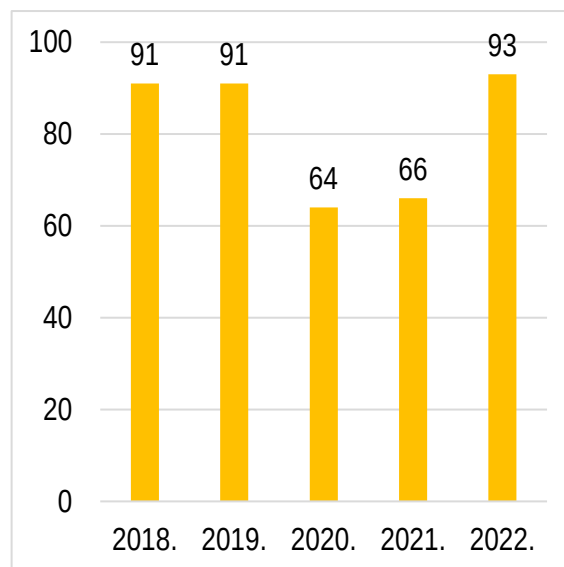


График 3.1.3. Број повређених лица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године

Број повређених (лако и тешко) и погинулих лица у саобраћајним незгодама у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године приказан је на графику 3.1.4. Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин у периоду 2018. до 2022. године износи 22 лица. Може се са наведеног графика уочити да се, са изузетком 2021. године када су погинула два лица у саобраћајним незгодама, број погинулих лица повећао у посматраном периоду, од 4 лица 2018. године до 6 лица 2022. године.

Број лица са задобијеним тешким повредама у саобраћајним незгодама био је већи у 2022. години (19), у односу на 2018. годину (15). Број лица са лаким повредама био је приближно исти током 2018., 2019. и 2022. године (од 74 до 76 лица са лаким повредама), док је у 2020. и 2021. години евидентиран значајно мањи број повређених лица (2020. године – 45 и 2021. године – 55 лица).

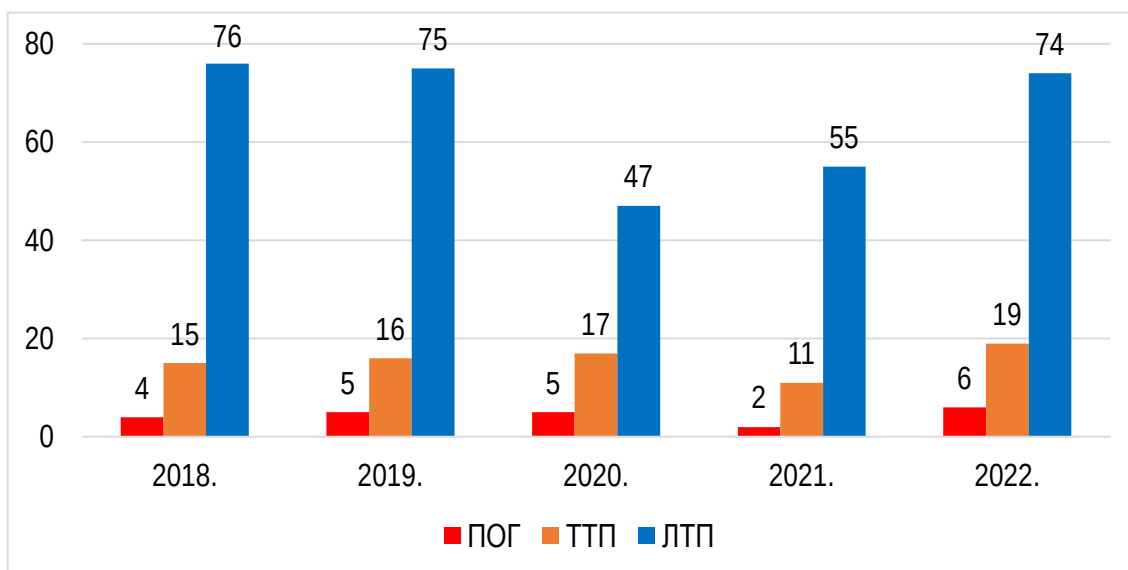


График 3.1.4. Број повређених и погинулих лица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године

Од укупно 22 погинула лица у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године, погинуло је 19 лица мушког пола (86,4% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама), односно три лица женског пола (13,6% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама). Од укупно 16 погинулих возача, 14 погинулих возача било је мушког пола, а два погинула возача била су женског пола, док је треће погинуло лице женског пола било у својству путника у возилу.

Од укупно 405 повређених лица у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године, повређено је 275 лица мушког пола (68,1% свих повређених лица у саобраћајним незгодама), док је повређено 129 лица женског пола (31,9% свих повређених у саобраћајним незгодама).

Од укупно 78 теже повређених лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду на територији општине Ковин, 54 особе биле су мушког пола (69,2% свих теже повређених лица), а 24 лица била су женског пола (30,8% свих теже повређених лица).

Од укупно 327 лакше повређених лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду на територији општине Ковин, 222 лица била су мушког пола (67,92% свих лакше повређених лица), а 105 лица била су женског пола (32,1% свих лакше повређених лица).

3.1.2. Анализа саобраћајних незгода и њихових последица по категоријама учесника у саобраћају за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године

Број настрадалих пешака, возача и путника у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године приказан је на графику 3.1.5.

У посматраном периоду међу настрадалим лицима у саобраћајним незгодама највише је погинуло возача (16, односно 71,7% свих погинулих лица), а истовремено највише возача било је и повређено (233, односно 57,5% свих повређених лица).

Од укупно 16 смртно страдалих возача, у посматраном периоду од 2018. до 2022. године на територији општине Ковин највише је смртно страдало возача путничких аутомобила (11), па затим четири бициклисте и један возач тешког четвороцикла.

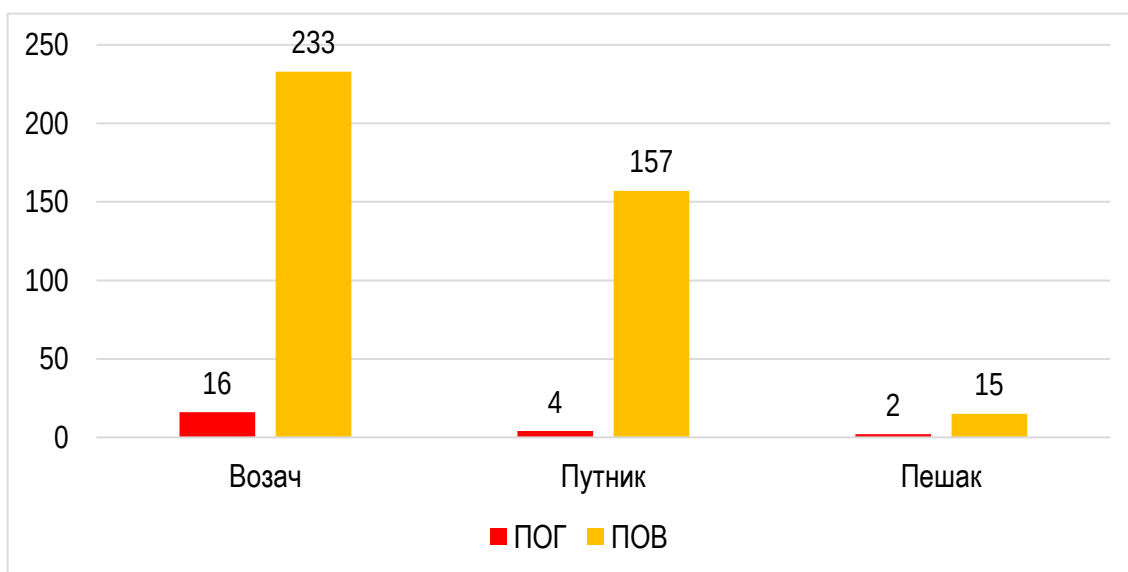


График 3.1.5. Број настрадалих према својству учесника за период од 2018. до 2022. године у општини Ковин

График 3.1.6 приказује број саобраћајних незгода и њихових последица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године по следећим категоријама возила: бицикли (БИЦ), mopеди (МОП), мотоцикли (МЦ), тешки четвороцикли (ТЧ) и путнички аутомобили (ПА).

Број саобраћајних незгода са повређеним лицима у којима су учествовала путничка возила смањио се у 2022. години (40) у односу на 2018. годину (48).

Број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима у којима су учествовали бициклисти приближно је исти у 2022. години (једна СН са погинулим и 7 СН са повређеним лицима) као и 2018. године (једна СН са погинулим и 6 СН са повређеним лицима), док 2019. и 2020. године није евидентирана ниједна саобраћајна незгода са погинулим лицима у којима су учествовали бициклисти.

Број саобраћајних незгода са учешћем мотоцикала и тешких четвороцикала највећи је 2022. године (једна СН са погинулим лицем у СН са учешћем тешког четвороцикла и четири СН са повређеним лицима са учешћем мотоцикла).

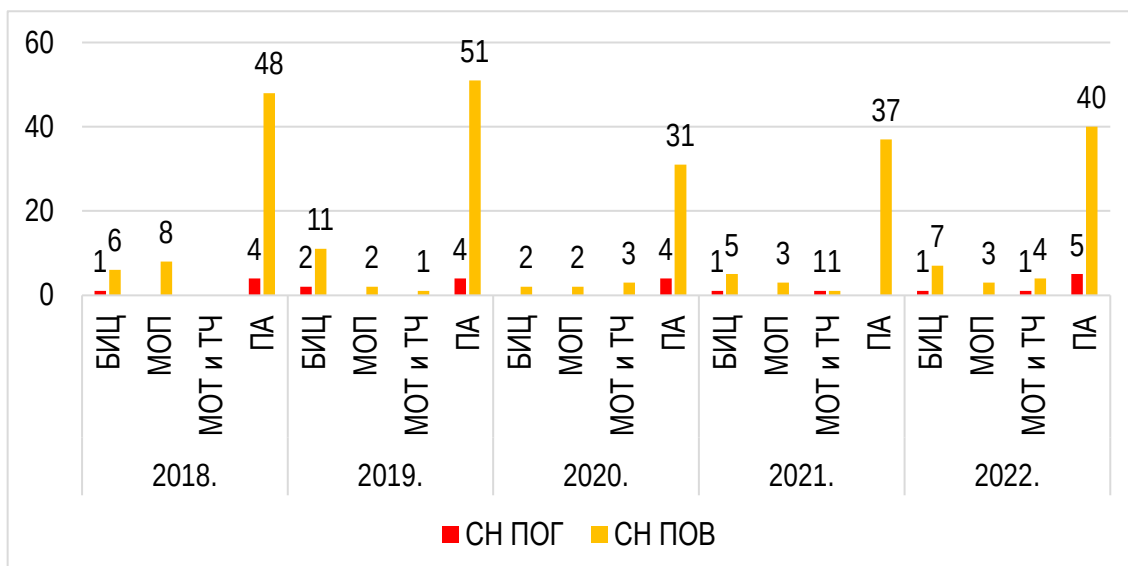


График 3.1.6. Број саобраћајних незгода по категоријама возила у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године

3.1.3. Заступљеност саобраћајних незгода са учешћем аутобуса, теретних возила, радних машина и трактора за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године

Број настрадалих у саобраћајним незгодама са учешћем аутобуса, теретних возила, радних машина и трактора на територији општине Ковин за посматрани период приказан је на графику 3.1.7. У посматраном периоду највише је евидентирано настрадалих лица (сума тешко и лако повређених лица) у саобраћајним незгодама са учешћем теретног возила (4+23) и трактора (7).

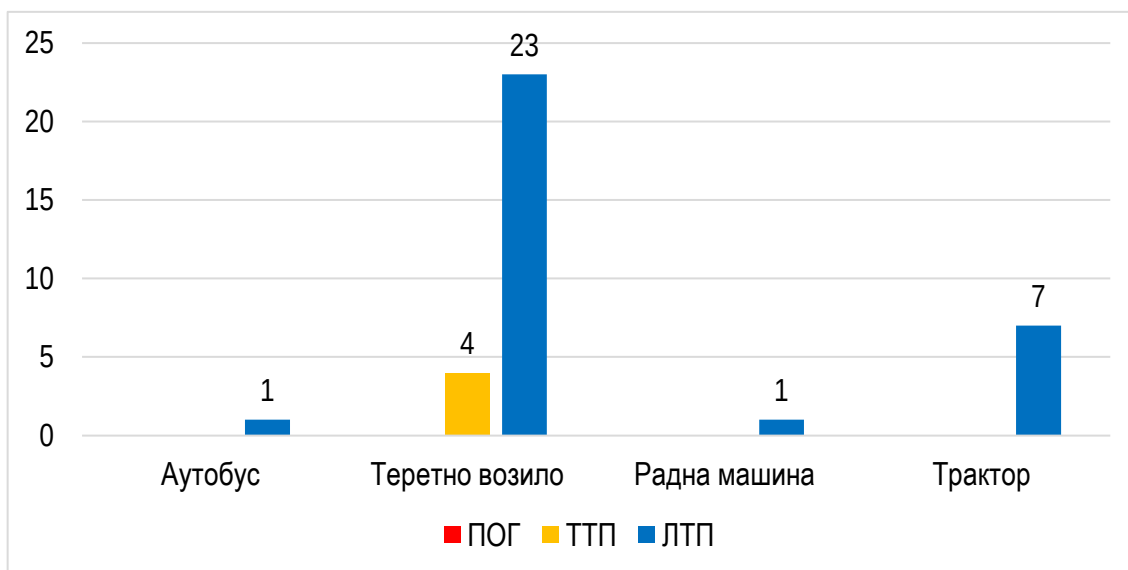


График 3.1.7. Број настрадалих лица са учешћем аутобуса, теретних возила, радних машина и трактора у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године

Број саобраћајних незгода у којима су један од учесника били аутобус, теретно возило, радна машина или трактор приказан је на графику 3.1.8.

Број саобраћајних незгода са учешћем теретних возила већи је 2022. године (1 СН са погинулим и 10 СН са повређеним лицима), у односу на 2018. годину (10 СН са повређеним лицима), а у 2020. години догодиле су се две СН са погинулим лицима у којима су учествовала теретна возила.

У посматраном периоду у саобраћајним незгодама са повређеним лицима највише су учествовала теретна возила, при чему тренд није изражен, обзиром да је 2018. и 2022. године евидентирано по 10 саобраћајних незгода са повређеним лицима у којима су учествовала теретна возила.

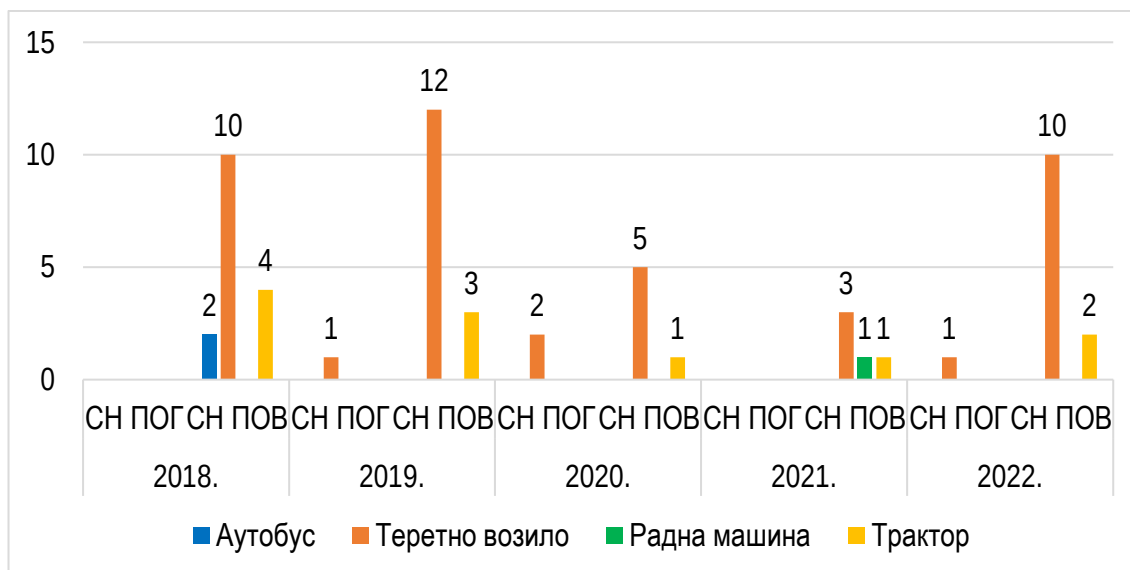


График 3.1.8. Број саобраћајних незгода са учешћем аутобуса, теретних возила, радних машина и трактора у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године

3.1.4. Процентуална заступљеност по старости појединих категорија учесника у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин период од 2018. до 2022. године

Број повређених и погинулих лица по старосној структури у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године приказан је на графику 3.1.9. Са наведеног графика може се видети да су у саобраћајним незгодама најчешће учествовала лица старости од 31 до 64 године, при чему су та лица највише и смртно страдала (13), и највише су задобила тешке повреде (41) и лаке повреде (163).

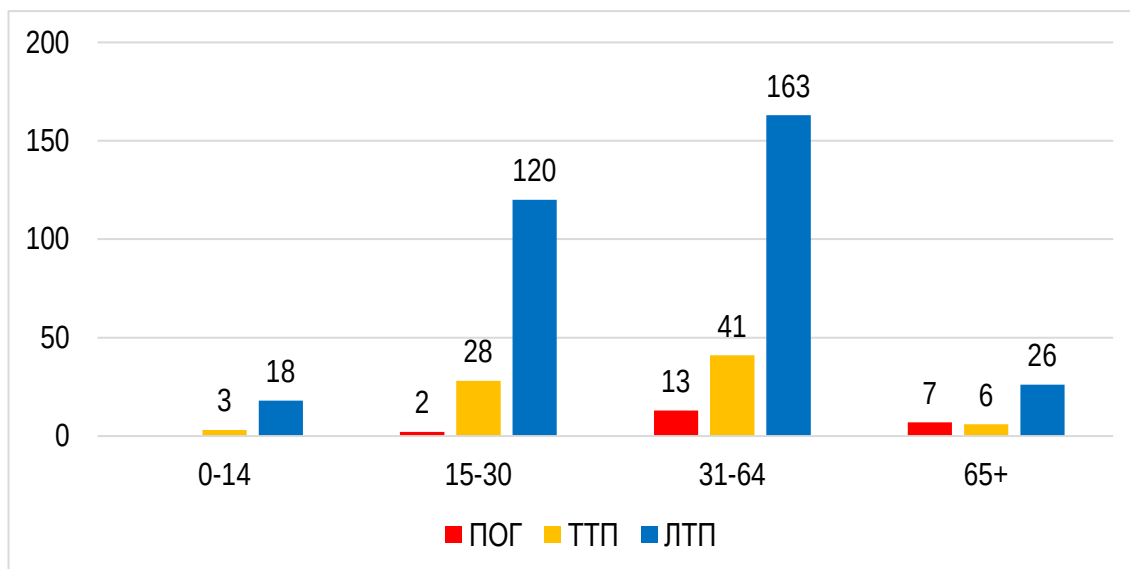


График 3.1.9. Број повређених и погинулих лица по старосној структури у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године

На графику 3.1.10. приказан је број саобраћајних незгода у општини Ковин са погинулим и повређеним лицима по старосним категоријама и по годинама у периоду од 2018. до 2022. године.

Број саобраћајних незгода повећао се код свих категорија у 2022. години у односу на 2020. годину, осим код повређених лица старости од 15 до 30 година. У саобраћајним незгодама и са погинулим и са повређеним лицима у свим годинама најчешће учествују лица старости од 31 до 64 године, а затим лица старости од 15 до 30 година.

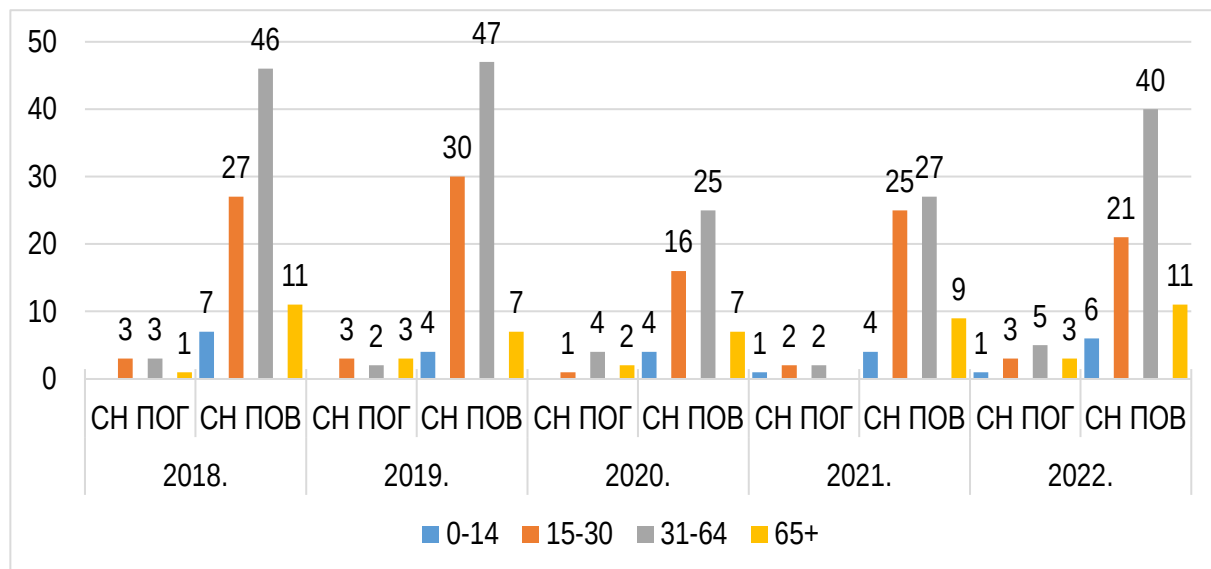


График 3.1.10. Број саобраћајних незгода по старосној структури погинулих и повређених лица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године

3.1.5. Упоредна анализа заступљености појединих категорија учесника у саобраћају у укупном броју погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године, у односу на заступљеност истих категорија у Републици Србији

Упоредна анализа заступљености појединих категорија учесника у саобраћају у укупном броју погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године, у односу на заступљеност истих категорија у Републици Србији извршена је за категорије учесника: пешаци, бициклисти, мопедисти и мотоциклисти, возачи и путници у путничким аутомобилима и погинула и повређена лица у саобраћајним незгодама са учешћем теретних возила и трактора.

3.1.5.1. Пешаци

У посматраном периоду од 2018. до 2022. године у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин погинула су **два пешака**, односно 9,1% од укупног броја погинулих лица. У истом периоду, на територији Републике Србије, од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама, погинула су 832 пешака, односно 31,4%. Процентуална заступљеност пешака у броју укупно погинулих лица за општину Ковин и поређење са стањем истог показатеља за Републику Србију у периоду од 2018. до 2022. године приказано је на графику 3.1.11. У посматраном периоду, на територији општине Ковин погинула су два пешака, што представља 9,1% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду.

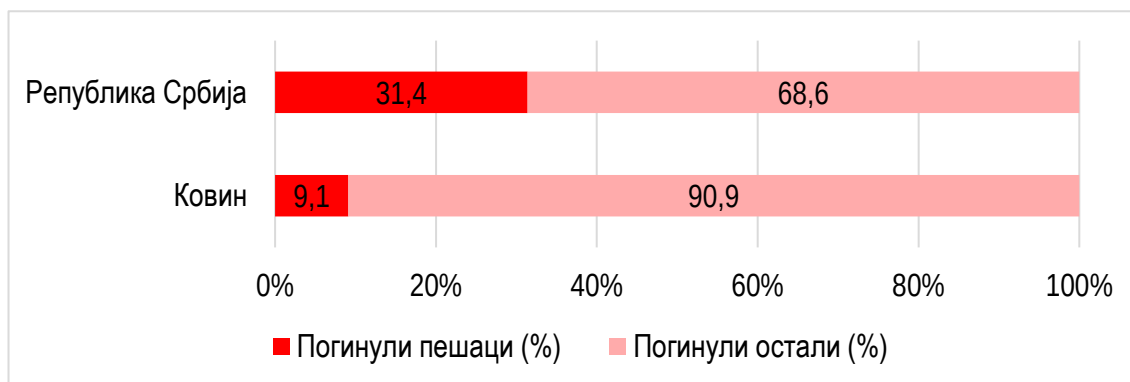


График 3.1.11. Процентуални удео пешака у укупном броју погинулих лица

У посматраном периоду од 2018. до 2022. године у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин повређено је 15 пешака, што представља 3,7% повређених лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду. У истом периоду, на територији Републике Србије повређено је 12.896 пешака, што чини 13,2% од укупног броја повређених лица.

Процентуална заступљеност пешака у броју укупно повређених лица за општину Ковин и поређење са стањем по истом показатељу за Републику Србију у периоду од 2018. до 2022. године приказана је на графику 3.1.12.

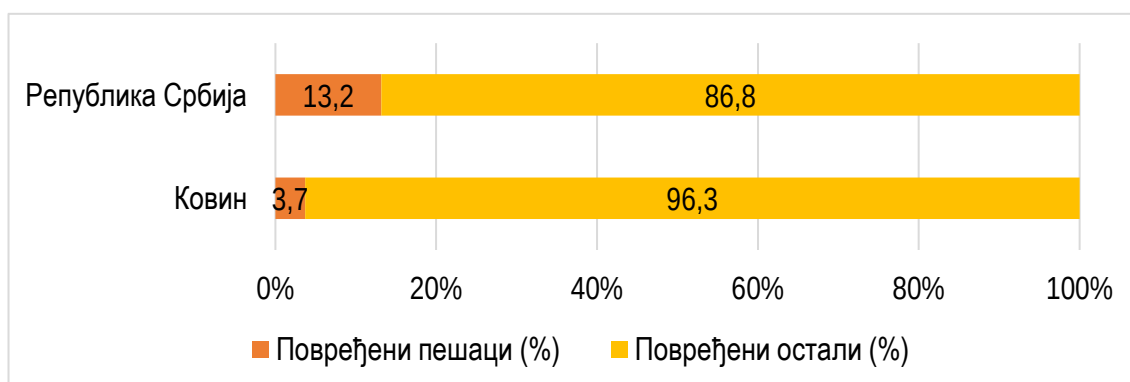


График 3.1.12. Процентуални удео пешака у укупном броју повређених лица

Процентуално посматрано, удео пешака у укупном броју погинулих лица значајно је мањи у односу на вредност истог показатеља за Републику Србију. Проценат повређених пешака у саобраћајним незгодама у периоду од 2018. до 2022. године на територији општине Ковин је такође значајно мањи у односу на вредност истог показатеља за Републику Србију у посматраном периоду. Ова чињеница се може објаснити посебном конфигурацијом терена и диспозицијом насеља на територији општине. Приликом формирања насеља она су формирана са широким попречним профилима улица, обостраним пешачким стазама непосредно уз куће и са широким заштитним зеленим појасом уз коловоз. Тако повољна инфраструктура за пешаке у урбаним зонама, као и релативно мале потребе за пешачким саобраћајем на путевима између насеља у овом случају повољно утичу на безбедност пешака и удео њиховог страдања у броју лица настрадалих у другим саобраћајним незгодама. Свакако треба радити на унапређењу безбедности пешака, јер су они рањива категорија учесника у саобраћају, и велика је вероватноћа да у саобраћајним незгодама доживе веома тешке повреде, односно и смртне последице.

Мере за смањење ризика од страдања пешака уочене као потребне за територију општине Ковин су изградња недостајућих пешачких стаза и тротоара, обнова и осавремењивање обележених пешачких прелаза и њихово безбедно осветљавање, као и путева који пролазе кроз насеља.

Неопходно је идентификовати локације честих непрописних паркирања возила на тротоарима и пешачким стазама и спречити их најефикаснијим мерама. Такође су важне и мере у области едукације деце предшколског и школског узраста, али и едукације родитеља и учитеља и наставника, као и опремање деце светлоодбојним прслуцима и другом опремом да би били боље уочљиви приликом доласка у школу и одласка из школе и сл.

3.1.5.2. Бициклисти

На територији општине Ковин у посматраном петогодишњем периоду од 2018. до 2022. године погинуло је 4 бициклиста, односно 18,2% од укупног броја лица погинулих у саобраћајним незгодама. (График 3.1.13). У истом периоду, на територији Републике Србије погинуло је 230 бициклиста, што представља 8,7% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама.

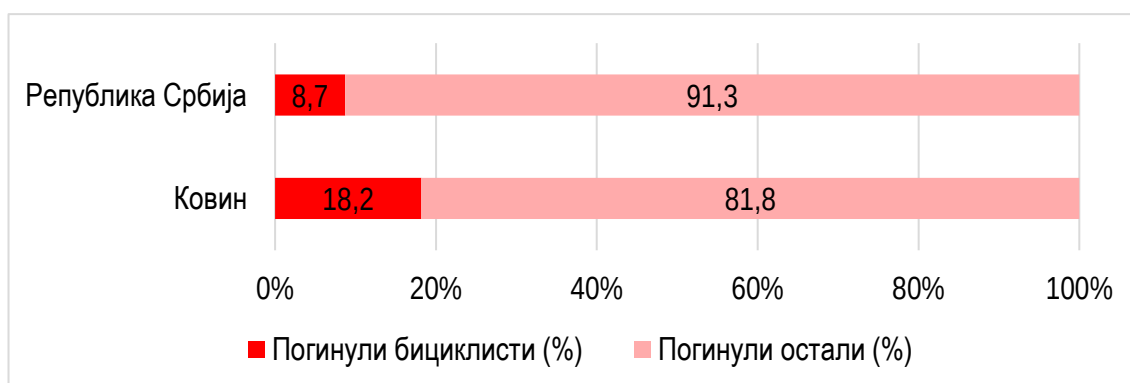


График 3.1.13. Процентуални удео бициклиста у укупном броју погинулих лица

Процентуална заступљеност бициклиста у укупном броју повређених лица за општину Ковин и за Републику Србију у периоду од 2018. до 2022. године приказана је на графику 3.1.14. У посматраном периоду на територији општине Ковин повређено је 34 бициклиста, што представља 8,4% повређених лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду.

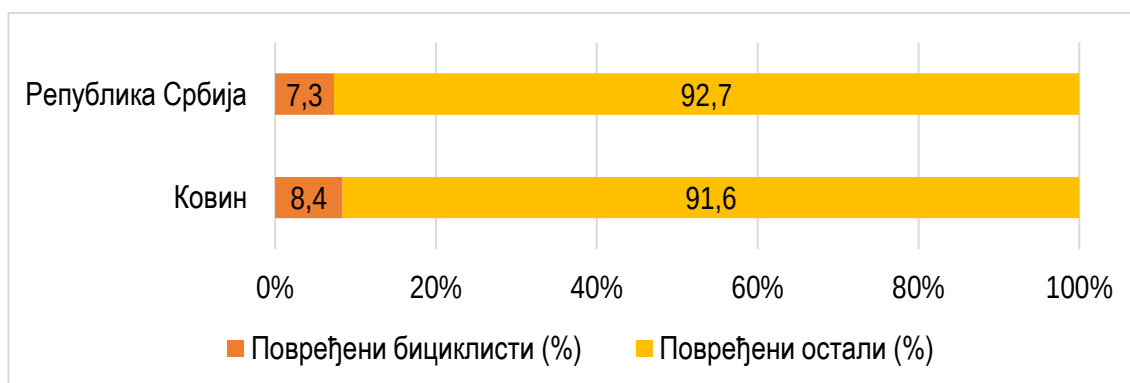


График 3.1.14. Процентуални удео бициклиста у укупном броју повређених лица

Може се уочити да је на територији општине Ковин, у посматраном периоду, страдање бициклиста у делу смртних последица значајно веће, а у делу повређивања такође веће од републичког просека. За објашњење оваквог стања неопходно је, осим статистичког приступа базама о саобраћајним незгодама спровести и истраживања усмерена ка заступљености и условима саобраћаја за бициклисте, односно безбедности бициклиста.

Парцијалном анализом структуре последица код свих бициклиста који су учествовали у саобраћајним незгодама, уочљиво је да је у посматраном периоду на територији Републике Србије у 3,2% случајева последица била смрт, а на територији општине Ковин чак три пута више, тј. 10,5%.

Лаке телесне повреде је, од свих настрадалих бициклиста на територији Републике Србије задобило је 69,3%, а на територији општине Ковин 60,5% бициклиста. С обзиром на изузетно изражену тежину последица саобраћајних незгода са учешћем бициклиста у Ковину, као ургентне две мере предлажу се унапређење бициклистичке инфраструктуре и повећање броја бициклиста који користе заштитне кациге, путем едукације свих узраста бициклиста, а првенствено бициклиста школског узраста. Такође, у акционом плану, али и ургентно организованим кампањама након тежих последица, потребно је реализовати куповину и поделу заштитних бициклистичких кацига.

Резултати истраживања еминентних домаћих аутора¹⁶ указују на значајну чињеницу да је у дугогодишњем периоду на територији Републике Србије код чак 65% смртно страдалих бициклиста смрт наступила искључиво као последица повреда главе, а код 15% смртоносне повреде биле су повреде главе у комбинацији са расцепима унутрашњих органа. Бројна светска истраживања су претходних деценија указала на значај бициклистичких кацига истичући да се готово 80% смртних последица код бициклиста без заштите могло избећи да су носили хомологоване заштитне кациге. Није тешко закључити да би, уз употребу бициклистичких кацига чија је цена од 1.500 до 3.000 динара, бар два живота од свих погинулих бициклиста на територији општине Ковин у посматраном петогодишњем периоду била сачувана.

Стратешка опредељења за интензиван даљи развој бициклистичког саобраћаја (еколошки, економски и туристички аспекти) изискују истраживања о реалној заступљености ове категорије учесника у саобраћају и могућностима за даље унапређење безбедности бициклиста на територији општине Ковин. Важно је напоменути и да чак две паневропске бициклистичке руте пролазе кроз територију општине Ковин („EuroVelo 6: Атлант – Црно море“ и „EuroVelo 11: Баренцово море – Егејско море“), као и да су посланици Европског парламента ове године наложили Европској комисији развој стратегије ЕУ којом ће се до 2030. године удвостручити број километара пређених бициклом. Намеће се закључак о иницирању студија и пројеката из области безбедности бициклиста који би имали велику могућност финансирања и од стране европских фондова.

¹⁶ Борис Антић, Далибор Пешић, Ненад Марковић и Мијат Церовић: „Специфичности страдања бициклиста у саобраћају“, III Међународна Конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“, Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, Бања Лука, 2014. године.



Слика 3.1.1. Мрежа европских бициклистичких рута.

3.1.5.3. Мопедисти и мотоциклисти

Процентуална заступљеност мопедиста и мотоциклиста у броју укупно погинулих лица за општину Ковин и за Републику Србију у периоду од 2018. до 2022. године приказана је на графику 3.1.15. У посматраном периоду није било погинулих мопедиста или мотоциклиста на територији општине Ковин.

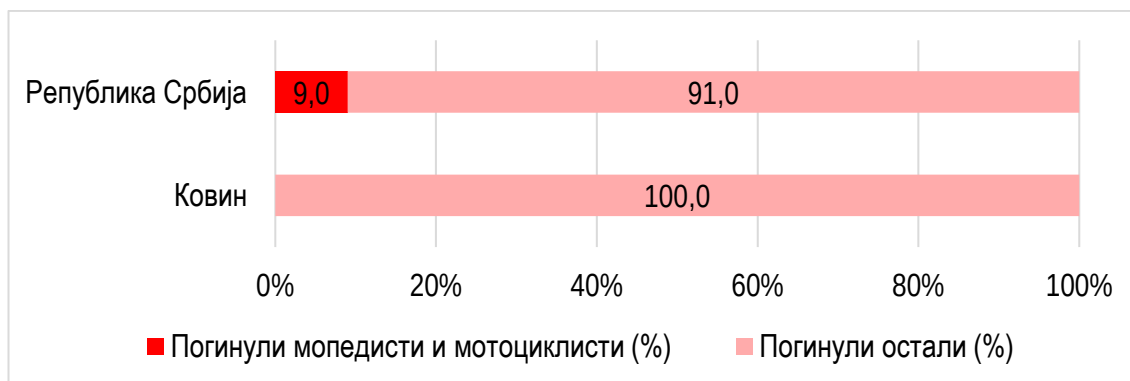


График 3.1.15. Процентуални удео мопедиста и мотоциклиста у укупном броју погинулих лица

Процентуална заступљеност мопедиста или мотоциклиста у броју укупно повређених лица за општину Ковин и за Републику Србију у периоду од 2018. до 2022. године приказана је на графику 3.1.16. У посматраном периоду на територији општине Ковин повређено је 33 мопедиста и мотоциклиста, што представља 8,1% повређених лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду.

Поред свакако позитивне чињенице да нема смртних страдања мотоциклиста и мопедиста, код ове категорије учесника у саобраћају може се уочити већи проценат повређених лица у односу на Републику Србију. За адекватно тумачење и евентуално деловање у овој области потребно је прибавити и показатеље о заступљености мопеда и мотоцикала у реалном саобраћају, са свим географским, климатским, туристичким и другим специфичностима општине Ковин.

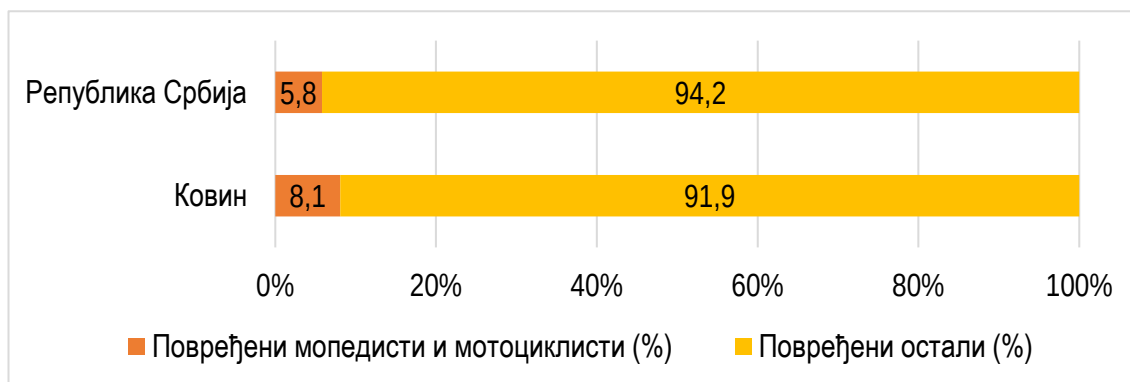


График 3.1.16. Процентуални удео мопедиста и мотоциклиста у укупном броју повређених лица

Предлог је да Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин иницира и реализује акције поделе заштитних кацига. На домаћем тржишту цене хомологованих заштитних кацига су од 5 до 10 хиљада динара и њихова куповина и подела сада незаштићеним мопедистима и мотоциклистима представља релативно повољно директно улагање у безбедност и смањење последица евентуалних незгода. Заштитне кациге би могле бити дељене у пригодној кампањи на пролеће, првенствено најмлађим возачима које саобраћајни полицајци у контроли саобраћаја затекну без њих. Један од позитивних ефеката би био и психолошки – већина младих возача који су раније чинили ове прекршаје ће овај специфичан и неочекиван поклон заиста да користе. Такође, утицај околине, нарочито чланова породице на младе возаче би био позитиван због показане бриге локалне заједнице, али и одсуства изговора да раније нису имали новца за куповину кациге.

3.1.5.4. Возачи и путници у путничким аутомобилима

Процентуална заступљеност возача и путника у путничким аутомобилима (ПА) у укупном броју погинулих лица за општину Ковин и за Републику Србију у периоду од 2018. до 2022. године приказана је на графику 3.1.17.

У посматраном периоду погинуло је 11 возача и 4 путника у путничким аутомобилима, што укупно представља 68,2% погинулих лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду на територији општине Ковин.

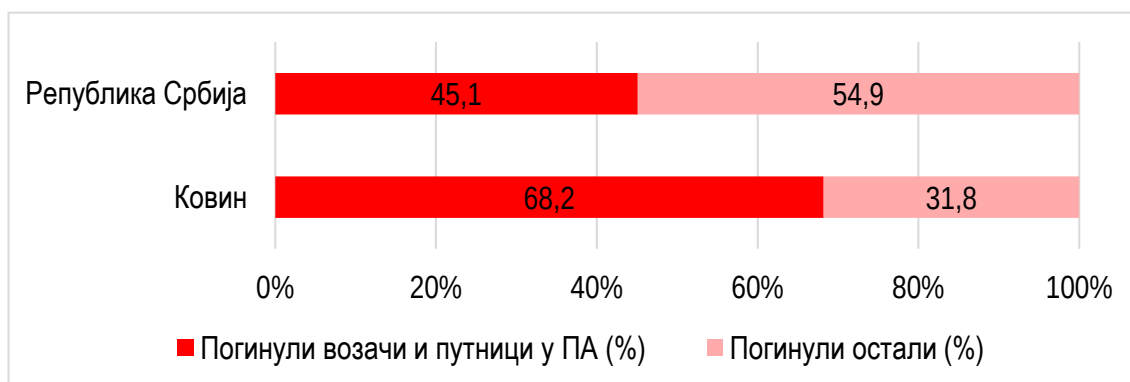


График 3.1.17. Процентуални удео возача и путника у ПА у укупном броју погинулих лица

Процентуална заступљеност возача или путника у путничким аутомобилима у укупном броју повређених лица за општину Ковин и за Републику Србију у периоду од 2018. до 2022. године приказана је на графику 3.1.18. У посматраном периоду на територији општине Ковин повређено је укупно 289 лица која су били возачи или путници у путничким аутомобилима, што представља 71,4% повређених лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду.

Бројност саобраћајних незгода са учешћем путничких аутомобила и тежина последица истих на територији општине Ковин указују да према возачима путничких аутомобила и путницима у њима треба приоритетно деловати, првенствено у циљу промене ставова и понашања, односно коришћења заштитних система (сигурносних појасева).

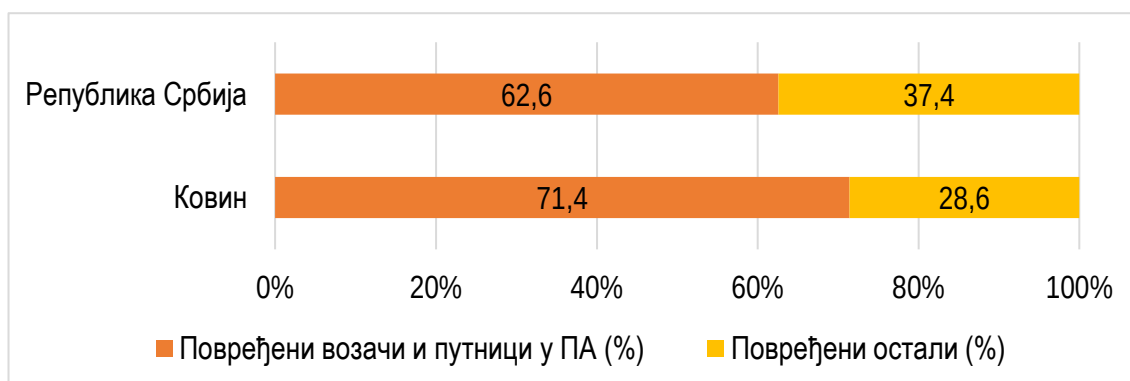


График 3.1.18. Процентуални удео возача и путника у ПА у укупном броју повређених лица

3.1.5.5. Погинула и повређена лица у саобраћајним незгодама са учешћем теретних возила

Процентуална заступљеност погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем теретних возила у укупном броју погинулих лица за општину Ковин и за Републику Србију у периоду од 2018. до 2022. године приказана је на графику 3.1.19. У посматраном периоду није било погинулих лица у саобраћајним незгодама са теретним возилима на територији општине Ковин.

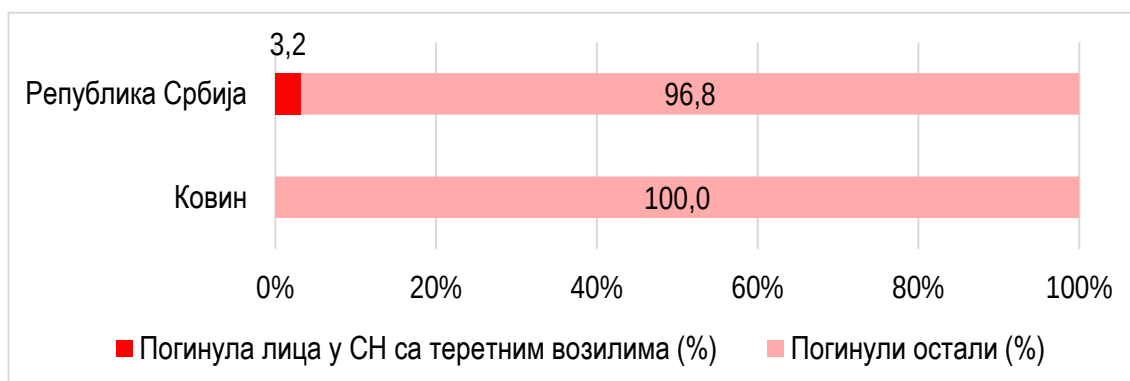


График 3.1.19. Процентуални удео погинулих лица у СН са учешћем теретних возила у укупном броју погинулих лица

Процентуална заступљеност повређених лица у СН са учешћем теретних возила у укупном броју повређених лица за општину Ковин и поређење са тим податком за Републику Србију у периоду од 2018. до 2022. године приказано је на графику 3.1.20.

У СН са учешћем теретних возила у посматраном периоду на територији општине Ковин повређено је 6 лица, што представља 11% повређених лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду.

Удео повређених лица у саобраћајним незгодама са учешћем теретних возила на територији општине Ковин у посматраном периоду значајно је већи од удела повређених лица у истој врсти саобраћајних незгода на нивоу Републике Србије.

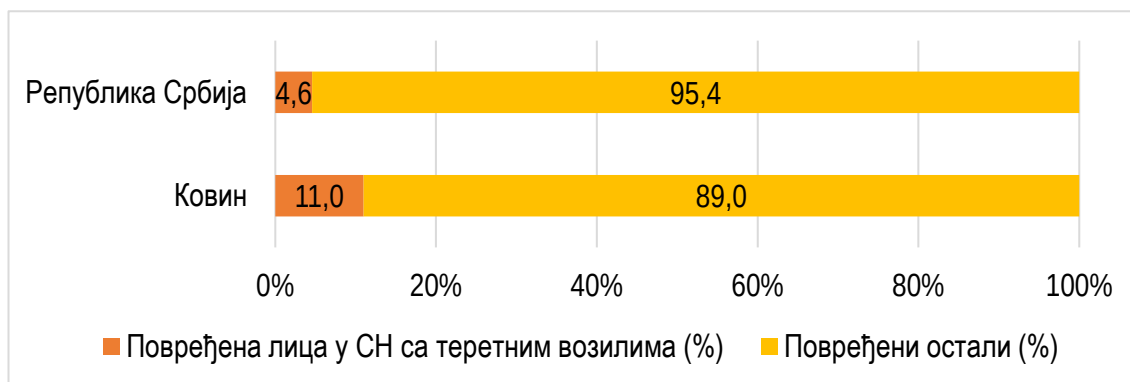


График 3.1.20. Процентуални удео повређених лица у СН са учешћем теретних возила у укупном броју повређених лица

3.1.5.6. Погинула и повређена лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора

Процентуална заступљеност погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора у укупном броју погинулих лица за општину Ковин и за Републику Србију у периоду од 2018. до 2022. године приказана је на графику 3.1.21. У посматраном периоду није евидентирана ниједна саобраћајна незгода са погинулим лицем у којој је учествовао трактор.

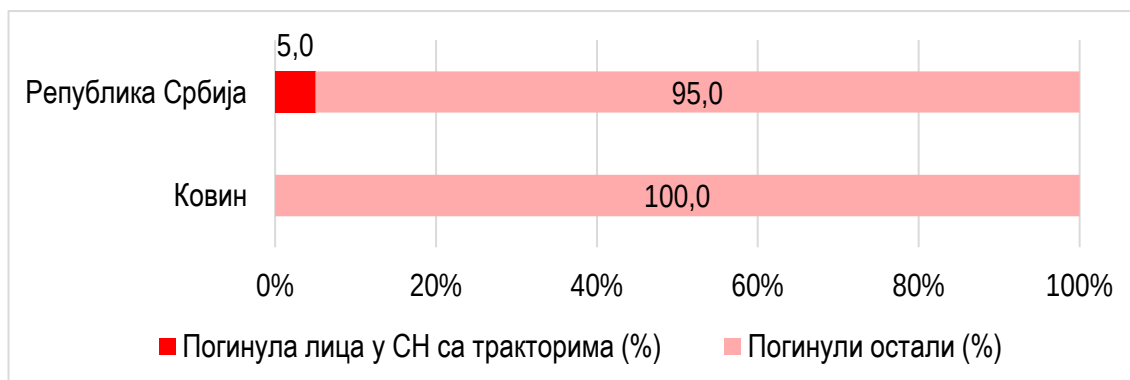


График 3.1.21. Процентуални удео погинулих лица у СН са учешћем трактора у укупном броју погинулих лица

Процентуална заступљеност повређених лица у СН са учешћем трактора у укупном броју повређених лица за општину Ковин и поређење са тим податком за Републику Србију у периоду од 2018. до 2022. године приказано је на графику 3.1.22. У СН са учешћем трактора у посматраном периоду повређено је 6 лица, што представља 1,5% повређених лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду.

Чињеница да нема погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора је позитивна, али удео повређених лица у овим незгодама већи је него на територији Републике Србије. Потребно је пратити и анализирати понашање учесника у саобраћају са тракторима, пре свега техничку исправност (светлосно-сигнални уређаји и жута трепћућа светла). Такође је потребно обавезне заштитне структуре (рамове) за тракторе без кабина што пре уградити на велики број трактора који их немају. С обзиром да се ради о изузетно битном елементу пасивне безбедности, кроз програме државних и локалних субвенција треба омогућити свим власницима трактора без заштитних рамова да их што пре уграде.

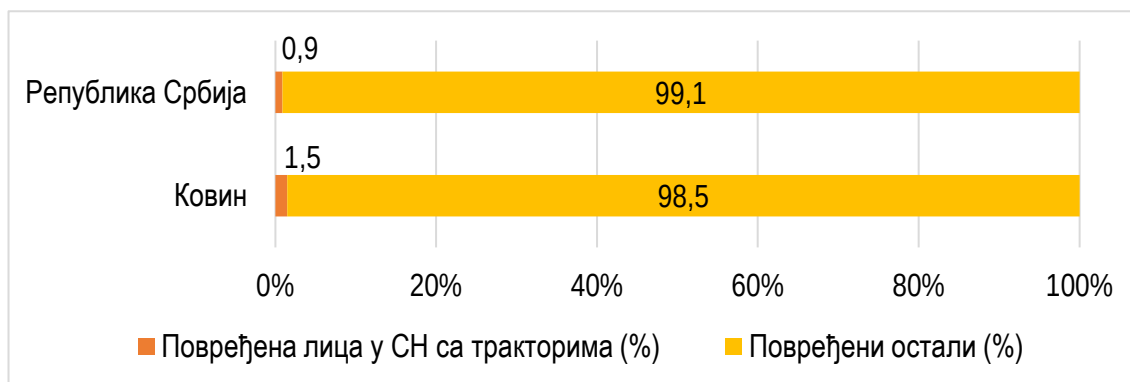


График 3.1.22. Процентуални удео повређених лица у СН са учешћем трактора у укупном броју повређених лица

3.1.6. Упоредна анализа резултата у безбедности саобраћаја у општини Ковин са циљевима и приоритетима дефинисаним Стратегијом безбедности саобраћаја у Републици Србији

Први од три стратешка циља Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године је да од 2020. године **не буде погинуле деце у саобраћају**. У општини Ковин у посматраном периоду није било погинуле деце, што значи да је **циљ остварен**.

Други циљ је да се преполове бројеви погинулих и тешко повређених лица и тешко повређене деце у 2020. години, у односу на 2011. годину. У општини Ковин у 2011. години у саобраћајним незгодама евидентирано је 5 погинулих лица, а тешке телесне повреде задобила су 22 лица. У 2020. години погинуло је на територији општине Ковин у саобраћајним незгодама такође 5 лица, а тешке телесне повреде задобило је 17 лица, тако да по овом критеријуму циљ **није остварен**. У 2020. години у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин тешке телесне повреде задобило је једно дете, као и 2011. године, тако да ни по овом елементу **циљ није остварен**.

Трећи циљ Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године је се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, у односу на 2011. годину

На основу модела примењеног у Националној стратегији, 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 €, а трошкови једне саобраћајне незгоде без настрадалих лица, само са материјалном штетом износе 1.666 €.

Укупни трошкови саобраћајних незгода на територији општине Ковин у 2011. години, применом наведеног модела из Националне стратегије безбедности саобраћаја процењени су на 2.516.143 €, док су укупни трошкови од саобраћајних незгода за 2020. годину за општину Ковин процењени на 1.768.370 €, што представља смањење у односу на 2011. годину од 29,7%.

Очито је да, на основу примене методологије из Националне стратегије безбедности саобраћаја, њен трећи стратешки циљ није остварен.

3.1.7. Временска расподела саобраћајних незгода за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године

Временска расподела броја саобраћајних незгода у посматраном периоду сагледана је по годинама, по месецима, по данима у недељи и по часовима у току дана.

На графику 3.1.23 приказана је расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у посматраном периоду по годинама.

Највећи број саобраћајних незгода догодио се у 2019. години (82), а најмањи у 2020. години (50), због значајног смањења интензитета саобраћаја услед пандемије Covid-19. У 2022. години број саобраћајних незгода на територији општине Ковин био је приближно на нивоу пре пандемије, тако да се може констатовати да нема израженог тренда промене броја саобраћајних незгода.

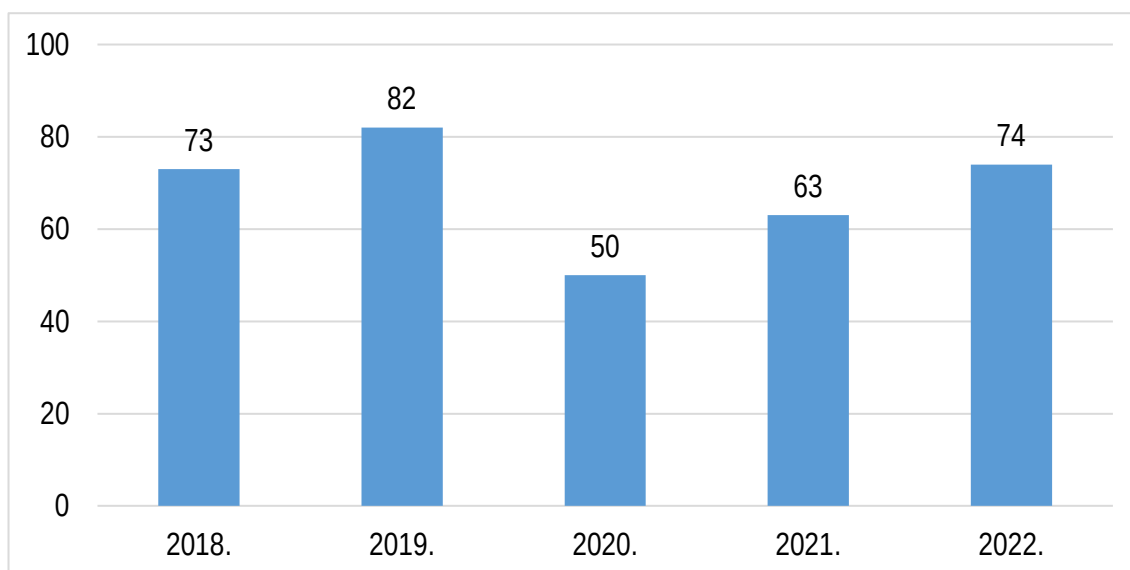


График 3.1.23. Временска расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – по годинама

На графику 3.1.24 приказана је месечна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у посматраном периоду. Највећи број саобраћајних незгода догађао се у августу (43), септембру (36) и мају и новембру (по 35).

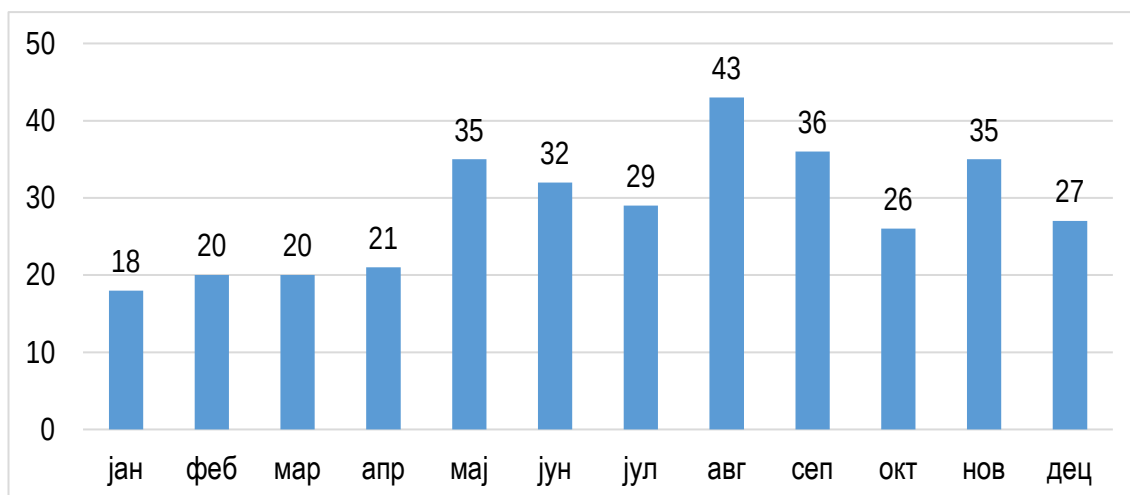


График 3.1.24. Временска расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – по месецима

На графику 3.1.25 приказана је расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у посматраном периоду по данима у седмици. Са графика може се видети да се највећи број незгода догодио у данима викенда, односно суботом (61) и недељом (53), а затим понедељком (51). У осталим данима расподела је релативно равномерна (од 42 до 45 СН).

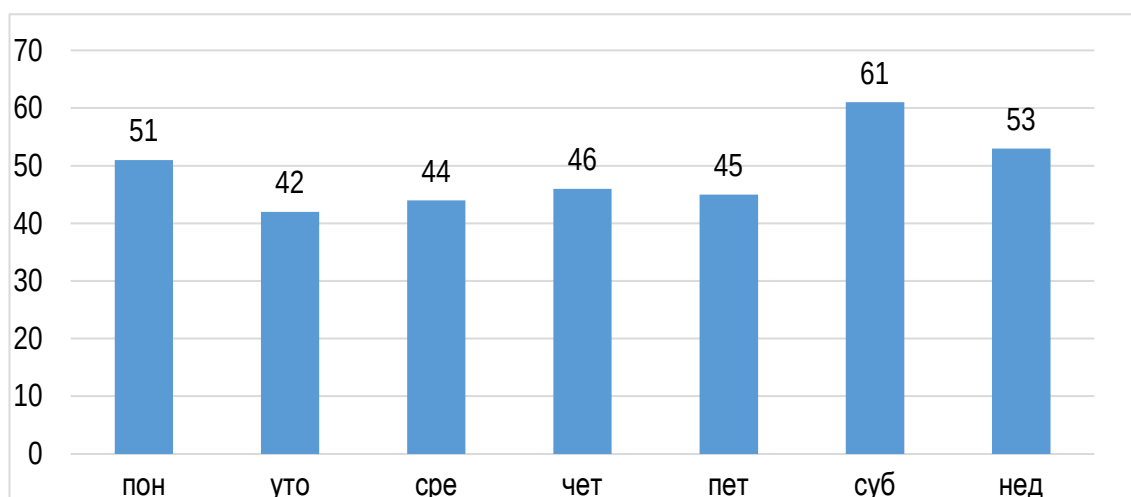


График 3.1.25. Временска расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – по данима у седмици

На графику 3.1.26 приказана је часовна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у посматраном периоду. Највећи број саобраћајних незгода догодио се у периоду између 11 и 12 часова, што се може објаснити појачаним интензитетом саобраћаја, укључујући привредно-транспортне активности због проласка државних путева преко територије општине, као и између 19 и 20 часова. Овај други вршни период може се посматрати и у корелацији са вршним недељним и годишњим периодима (дани викенда и месец август) због појачаног транзита путника у туристичким и рекреативним миграцијама. Потребно је у наредном периоду извршити истраживање структуре учесника у саобраћају у том специфичном периоду дана (учешће теретних возила у односу на остале учеснике, учешће транзитних возила у односу на домицилна возила). Оправдано је и размотрити могућност да патроле саобраћајне полиције интензивирају контролу и присуство на терену управо у том периоду, уочавајући и санкционишући кршења прописа која могу да доведу до саобраћајних незгода.

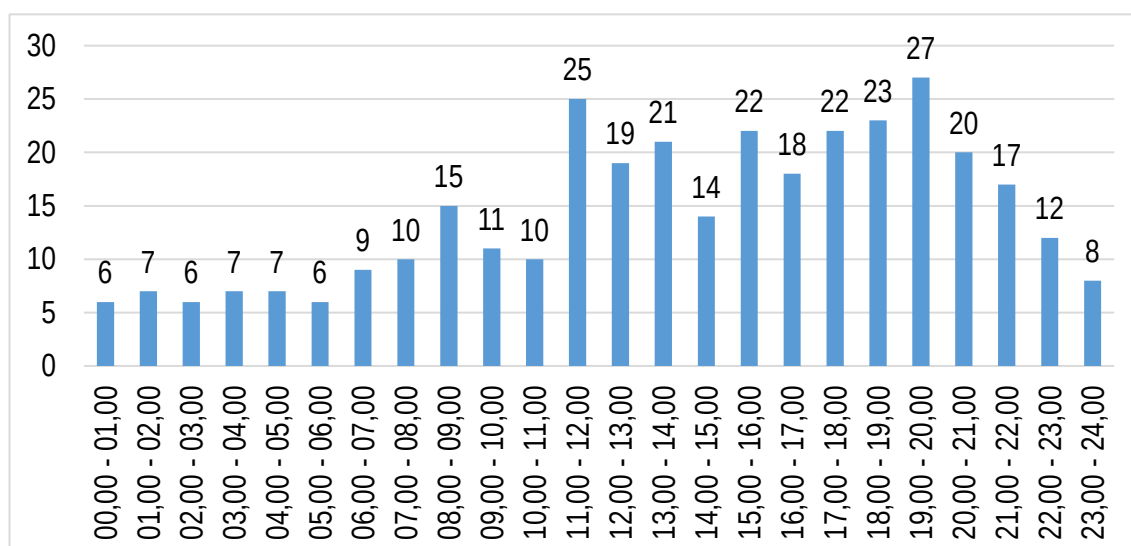


График 3.1.26. Временска расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – по сатима у току дана

Обзиром на заступљеност саобраћајних незгода са возачима, предлог будућих истраживања односи се на анализу безбедности учесника у саобраћају са посебним освртом на возаче, када подаци буду јавно доступни и приступачни за анализу.

3.1.8. Типови саобраћајних незгода за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године

Република Србија је, почевши са 2016. годином, укључена у међународни систем евидентирања саобраћајних незгода према CADaS протоколу (енгл. *Common Accident Data Set*).

Претходна методологија класификације саобраћајних незгода вршила се по 14 видова (врста) саобраћајних незгода.

Кључна предност увођења новог протокола евидентирања саобраћајних незгода је омогућавање детаљнијег описивања ситуација које претходе настанку саобраћајне незгоде.

Према CADaS протоколу подаци о типовима саобраћајних незгода у Републици Србији прикупљају се од 2016. године. Овај вид систематизације саобраћајних незгода подразумева пет група типова саобраћајних незгода:

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

График 3.1.27 приказује расподелу броја саобраћајних незгода у општини Ковин, у петогодишњем периоду од 2018. до 2022. године, према наведеним групама типова у зависности од последица незгода. Најбројније су саобраћајне незгоде са најмање два возила без скретања (120), од којих је 5 незгода са погинулим лицима. Следе незгоде са најмање два возила са скретањем и преласком (107), од којих седам са погинулим лицима, затим незгоде са једним возилом (84), од којих шест са погинулим лицима. Саобраћајних незгода са пешацима било је 16, од којих су две са смртним последицама. Најмање је било незгода са паркираним возилима (15), које су биле без смртних последица.

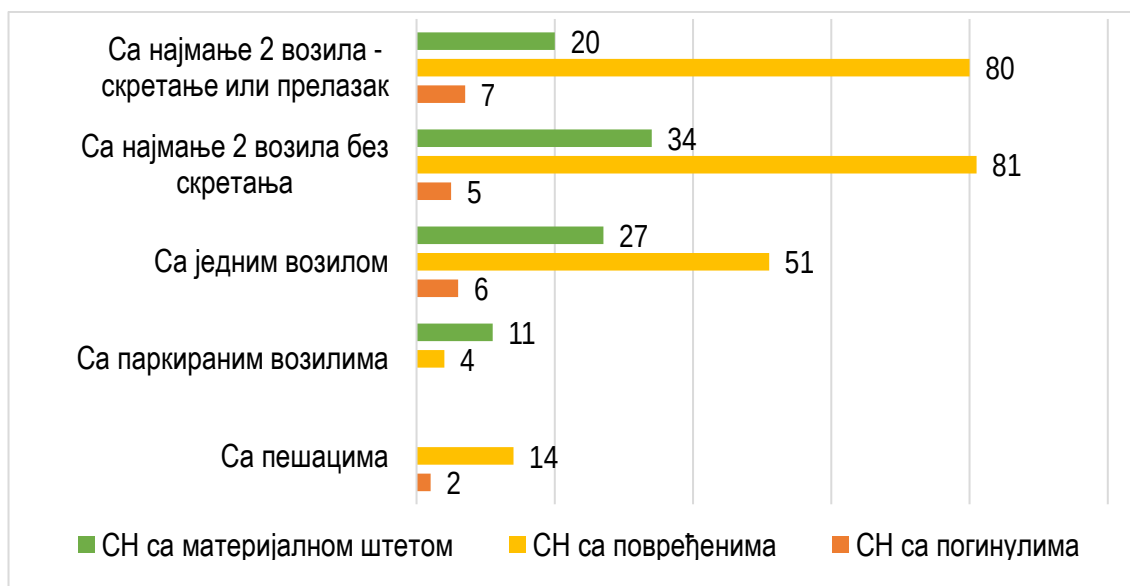


График 3.1.27. Број саобраћајних незгода на територији општине Ковин према типу незгоде и последицама за период од 2018. до 2022. године

У посматраном петогодишњем периоду (од 2018. до 2022. године), на територији општине Ковин анализирани су 342 саобраћајне незгоде и за потребе предметне Стратегије, по групама типова анализирани су: саобраћајне незгоде са пешацима, саобраћајне незгоде са паркираним возилима, саобраћајне незгоде са једним возилом, саобраћајне незгоде са најмање два возила – без скретања, и саобраћајне незгоде са најмање два возила – скретање или прелазак.

3.1.8.1. Саобраћајне незгоде са пешацима

Од 16 саобраћајних незгода са пешацима, 14 СН су са повређеним лицима, а две са смртним последицама. Најчешће околности које су претходиле овој групи типова саобраћајних незгода су: пропусти возача који се односе на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације, извођење опасних радњи пешака на коловозу, неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута и незаустављање возила испред обележеног пешачког прелаза.

3.1.8.2. Саобраћајне незгоде са паркираним возилима

У посматраном периоду догодило се 15 саобраћајних незгода са паркираним возилима, од којих четири СН са повређенима и 11 СН са материјалном штетом. Најчешћи утицајни фактори код ове групе типова саобраћајних незгода су: неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута, погрешно извођење окретања или других маневара возилом и возач под утицајем алкохола.

3.1.8.3. Саобраћајне незгоде са једним возилом

У посматраном петогодишњем периоду догодиле су се 84 саобраћајне незгоде са једним возилом, од којих су у шест саобраћајних незгода наступиле смртне последице, а у 51 саобраћајних незгода дошло је до повређивања лица. Најчешћи типови саобраћајних незгода са једним возилом су: незгода са једним возилом на коловозу, незгода са једним возилом – силазак са коловоза у кривини и незгода са једним возилом – силазак удесно са коловоза на правцу.

Неке од активности које би требало спровести у вези спречавања наведених типова саобраћајних незгода су: детаљно истражити незгоде са возилима која су на правом делу пута са њега „сишла“ по утицајним факторима и свим другим релевантним параметрима.

3.1.8.4. Саобраћајне незгоде са најмање два возила – без скретања

У посматраном периоду догодило се 120 саобраћајних незгода са најмање два возила – без скретања, од којих је пет незгода са погинулим, 81 саобраћајна незгода са повређеним лицима и 34 саобраћајних незгода са насталом материјалном штетом. Најчешћи утицајни фактори код ове групе типова саобраћајних незгода су: небезбедно одстојање или растојање између возила, неуступање првенства пролаза, неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута и возач под утицајем алкохола.

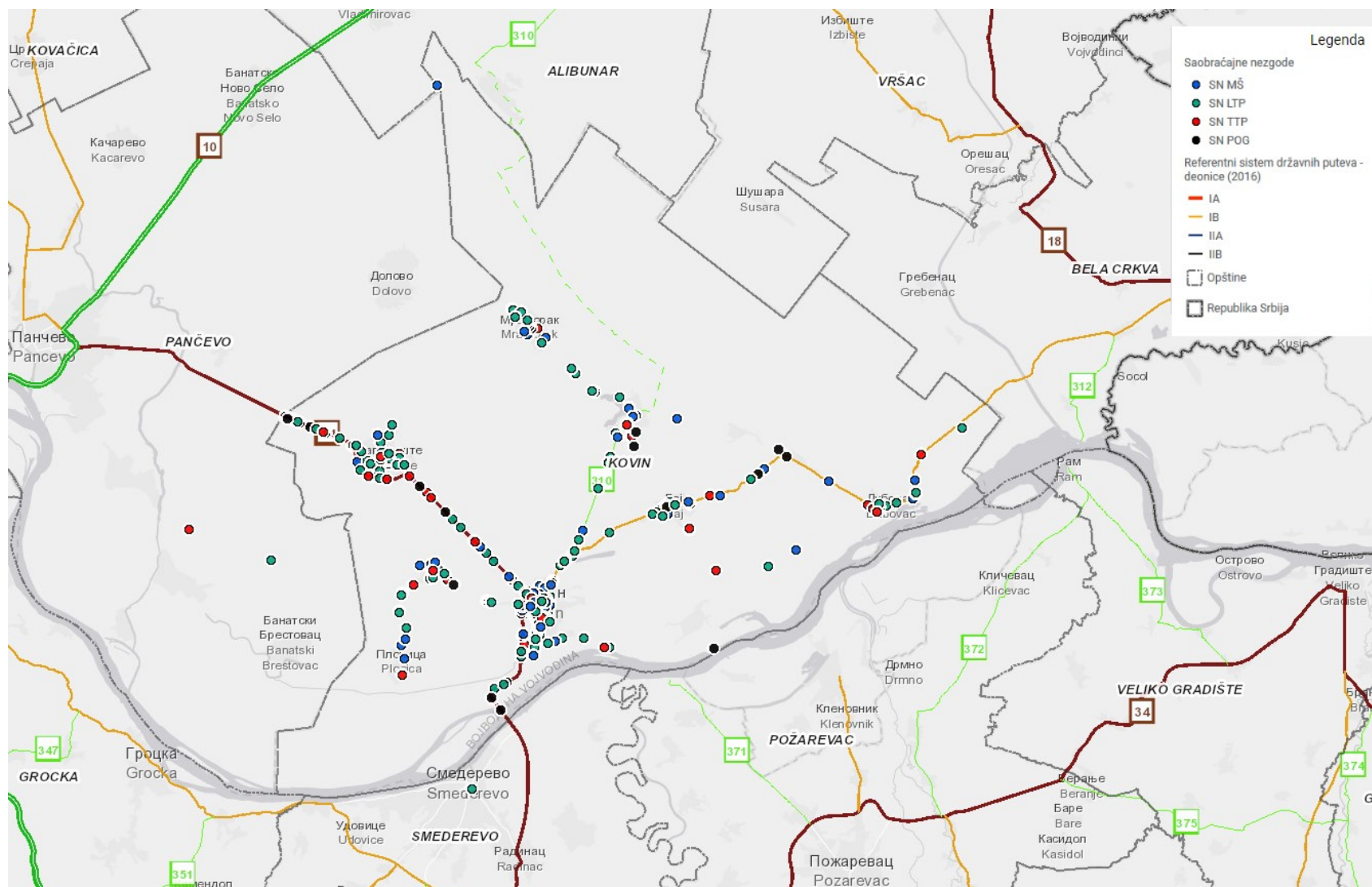
3.1.8.5. Саобраћајне незгоде са најмање два возила – скретање или прелазак

У посматраном петогодишњем периоду догодило се 107 незгода из ове групе (типа) саобраћајних незгода, од којих је седам са погинулим лицима, 80 саобраћајних незгода са повређеним лицима, а 20 саобраћајних незгода са материјалном штетом. Најчешћи утицајни фактори код ове групе типова саобраћајних незгода су: неуступање првенства пролаза, пропусти возача који се односе на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације, неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута и возач под утицајем алкохола.

3.1.9. Просторна анализа саобраћајних незгода и њихових последица на путним правцима и улицама на територији општине Ковин за период од 2018. до 2022. године

У посматраном петогодишњем периоду се на територији општине Ковин догодиле су се 342 саобраћајне незгоде. На основу података са сајта Агенције за безбедност саобраћаја, од укупног броја евидентираних СН, 61 саобраћајна незгода се догодила на државном путу IB реда, 21 саобраћајна незгода на државним путевима IIA реда и 8 саобраћајних незгода на државном путу IIB реда. На проласцима државних путева IIA, IB и IIB реда кроз насеља догодило се 11 саобраћајних незгода. На улицама нижег реда догодило се 178 саобраћајних незгода, а на улицама вишег реда 145 саобраћајних незгода. На локалним путевима догодило се 27 саобраћајних незгода, а на некатегорисаним 6 саобраћајних незгода.

На наредним сликама (Слика 3.1.2 - Слика 3.1.9) и у прилозима (од 1.1. до 1.8) приказана је просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године. Црна тачка, на приказаним сликама, представља СН са погинулим лицима, црвена тачка представља СН у којој је лице задобило тешке телесне повреде, зелена тачка представља СН у којој је лице задобило лаке телесне повреде и плава тачка представља СН са материјалном штетом.

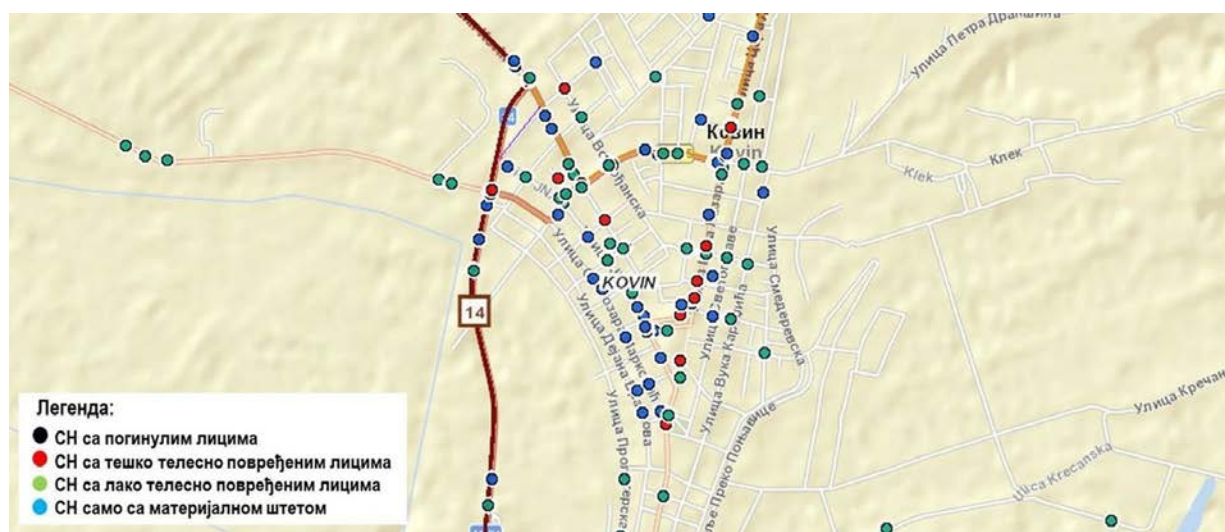


Слика 3.1.2. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године

Значајнија груписања локација саобраћајних незгода у посматраном периоду су на локацијама - потезима:

- градско језгро Ковина,
- насеље Баваниште,
- насеље Делиблато,
- насеље Мраморак,
- насеље Гај,
- насеље Дубовац и
- насеље Скореновац.

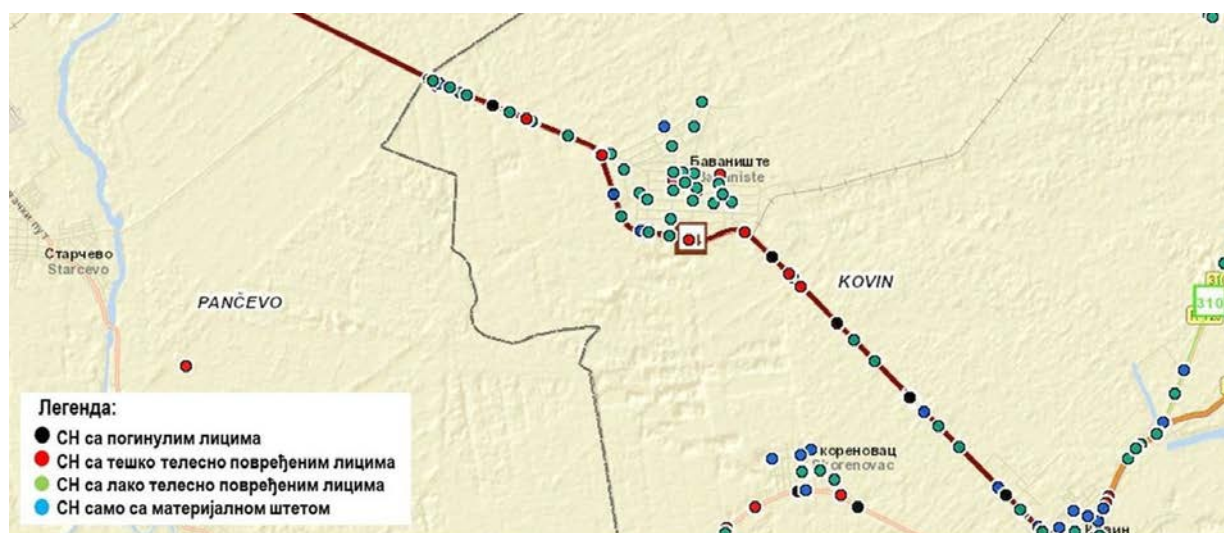
На слици 3.1.3 приказана је микролокација насеља Ковин (централно језгро). Основна специфичност централног језгра насеља Ковин је у проласку државног пута IB реда, ознаке пута 14, кроз насеље Ковин, а пут се пружа у правцу север - југ (Панчево - Смедерево).



Слика 3.1.3. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији градског језгра Ковина у периоду од 2018. до 2022. године

Државни пут IB реда, ознаке пута 14 је веома оптерећен пут који тангира градско језгро Ковина на источној страни, где се спаја са државним путем IIA реда, ознаке пута 134. Поред очекиване дисперзије локација саобраћајних незгода у мрежи градских улица, уочава се и њихов значајан број на проласцима државних путева кроз град.

На државном путу IB реда, ознаке пута 14, уочава се већи број саобраћајних незгода које су се догодиле на потезу од центра Ковина до Баваништа, као и даље до границе општине према Панчеву прилично равномерно просторно распоређене (Слика 3.1.4).



Слика 3.1.4. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – државни пут IB реда, ознаке пута 14, на потезу Ковин – Баваниште

На делу територије општине Ковин између насеља Ковин и Делиблато (Слика 3.1.5) уочава се нешто већи број саобраћајних незгода на државном путу IIБ реда, ознаке пута 310, али треба истаћи да се на локалним саобраћајницама насеља Делиблато у посматраном периоду догодио мањи број саобраћајних незгода, али са изразито тешким последицама.

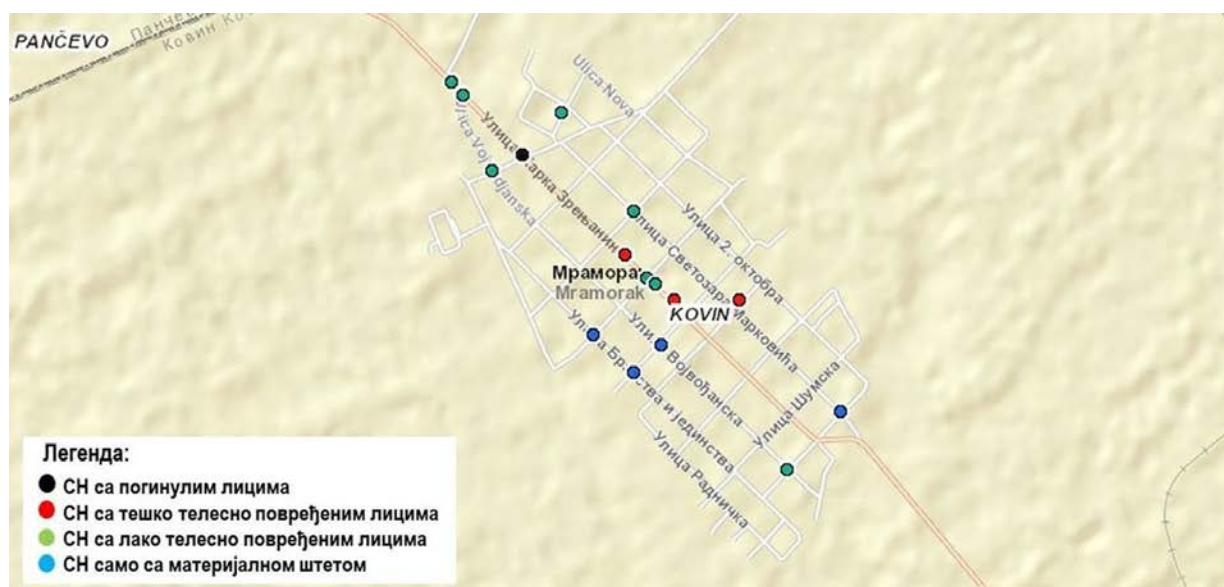


Слика 3.1.5. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – државни пут IIБ реда, ознаке пута 310 – насеље Делиблато

Највећи број саобраћајних незгода, као и најтеже последице у посматраном периоду уочавају се на проласку државног пута кроз насеље Мраморак (Слика 3.1.6).

Највише саобраћајних активности, па самим тим и локација саобраћајних незгода у насељу Гај (Слика 3.1.7) је на државном путу IIA реда, ознаке пута 134. На локалним саобраћајницама догодио се мањи број саобраћајних незгода, са релативно лакшим последицама. Индикативна је саобраћајна незгода која се догодила на раскрсници у центру насеља Гај, на обележеном пешачком прелазу на државном путу, у којој је смртно страдао пешак (оборен од стране мотоцикла).

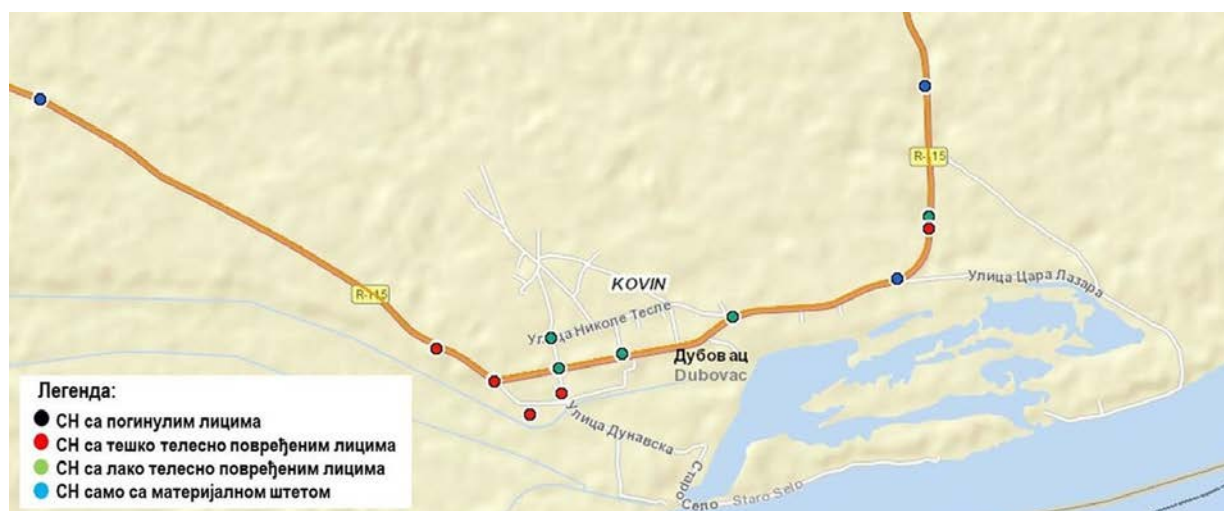
У насељу Дубовац највећи број саобраћајних незгода догодио се на државном путу IIA реда, ознаке пута 134 (Слика 3.1.8).



Слика 3.1.6. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – насеље Мраморак

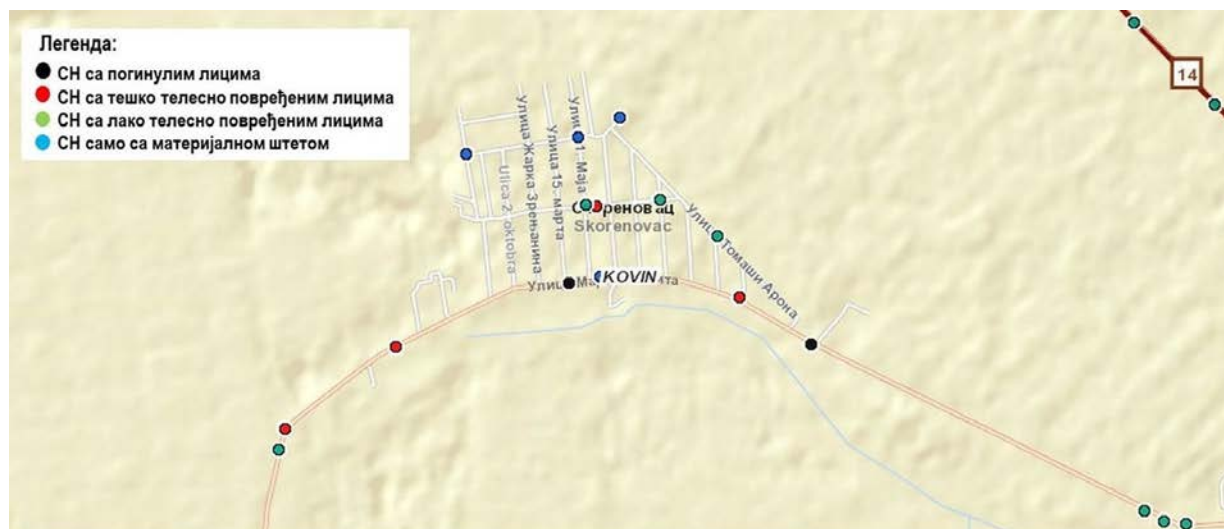


Слика 3.1.7. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – државни пут IIА реда, ознаке пута 134 – насеље Гај



Слика 3.1.8. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – државни пут IIА реда, ознаке пута 134 – насеље Дубовац

У насељу Скореновац највећи број саобраћајних незгода догодио се на проласку пута кроз насеље (Слика 3.1.9), и њихове последице биле су у три случаја тешке повреде, а чак су две саобраћајне незгоде биле са смртним последицама.



Слика 3.1.9. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – насеље Скореновац

Један од главних стратешких простора деловања у управљању безбедношћу саобраћаја у општини Ковин, не само у наредном петогодишњем периоду, већ и за дужи временски период, везан је за унапређење управљања безбедношћу саобраћаја на државним путевима и њиховим проласцима кроз насеља, јер се највише саобраћајних незгода догодило на тим путевима, а и последице тих саобраћајних незгода биле су најтеже.

Задатак Савета за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин је да у реалном времену прати кретање показатеља и да у домену фактора „Пут“ уочава потребе и иницира деловања надлежног управљача пута.

На путевима у надлежности јединице локалне самоуправе, средства намењена за њихово унапређивање требају да се планирају и троше на начин који оптимално доприноси смањењу броја саобраћајних незгода.

3.1.10. Анализа осталих аспеката битних за анализу безбедности саобраћаја на територији општине Ковин за период од 2018. до 2022. године

3.1.10.1. Фактори из групе фактора „Утицај пута и путне околине“

У посматраном периоду на територији општине Ковин, код укупно 15 саобраћајних незгода регистровани су утицајни фактори из групе „Утицај пута и путне околине“. У највећем броју саобраћајних незгода (10 СН) у питању је фактор „Клизав коловоз због временских прилика“. Седам, од десет незгода, догодиле су се у периоду новембар-март, са могућим снегом и ледом на коловозу, што изискује посебну анализу и адекватну организацију зимске службе за одржавање путева.

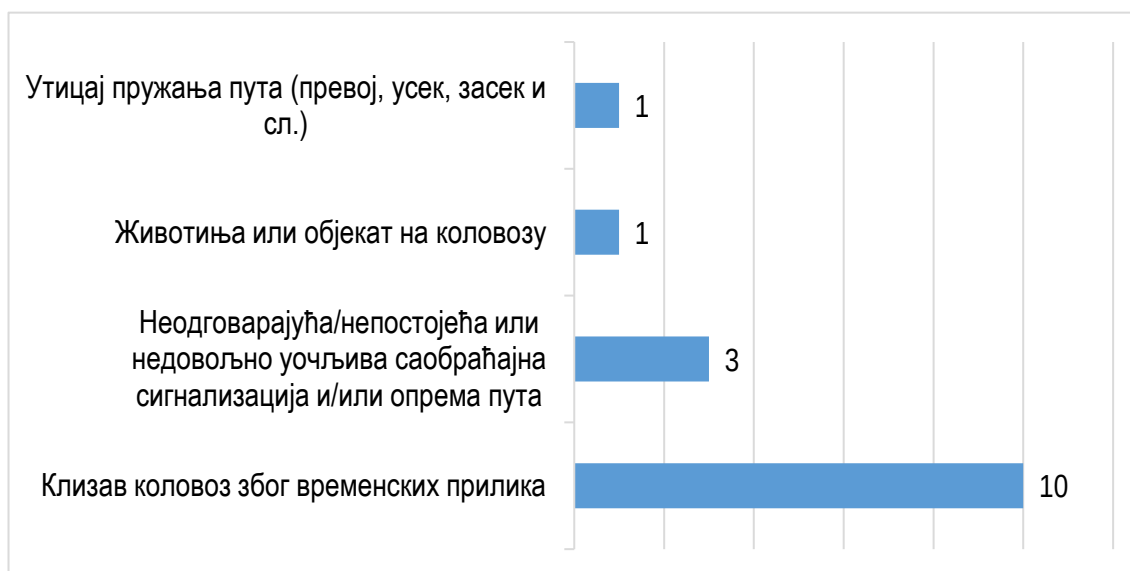


График 3.1.28. Преглед регистрованих доприноса настанку саобраћајних незгода појединачних фактора из групе фактора „Утицај пута и путне околине“ за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године

У домену друге области (стуба) деловања на унапређењу безбедности саобраћаја – „Безбеднији путеви“, теренским анализама градског језгра Ковина и насеља која припадају општини (20. и 28. априла 2023. године), од стране стручног тима уочене су и документоване типичне локације на којима су неопходне интервенције на унапређењу путне инфраструктуре и саобраћајне сигнализације.

3.1.10.2. Трговачки мобилијар који угрожава безбедност пешака

На више локација је уочена појава постављања изузетно великог броја високих расхладних витрина и сталака за штампу на тротоарима и пешачким стазама (Слика 3.1.10 - Слика 3.1.12) , који физички ометају кретање пешака, али их доводе и у опасност, јер и њима и возачима драстично ометају прегледност приликом ступања на обележене пешачке прелазе.



Слика 3.1.10. Центар Ковина, Улице ЈНА и Соње Маринковић, умањена прегледност возачима и пешацима на пешачком прелазу



Слика 3.1.11. Центар Ковина, Улица ЈНА, умањена прегледност возачима и пешацима на пешачком прелазу



Слика 3.1.12. Центар Ковина, Улица Стерије Поповића и ЈНА, умањена прегледност возачима и пешацима на пешачком прелазу

Неопходно је да се расхладне витрине у низу одмакну од пешачких прелаза, а за шта је неопходна сарадња и координација инспекцијских служби Општине Ковин. На наведеним локацијама угрожене су све категорије пешака, од деце школског узраста, бициклиста, до мајки са децом у колицима и старијих лица.

3.1.10.3. Ознаке на паркиралиштима / паркинг местима

На појединим локацијама димензије обележених паркинг-места су недовољне, тј, нису по стандардима, чак и за габарите возила ниже средње класе, која заузимају и у површину тротоара и коловоза улице. Такође, на неком паркинг-местима резервисаним за возила особе са инвалидитетом ознаке на коловозу потпуно су непрепознатљиве и видљиве (Слика 3.1.13 и Слика 3.1.14).



Слика 3.1.13. Центар Ковина Улица Соње Маринковић, димензија паркинг-места су недовољне за безбедно паркирање



Слика 3.1.14. Центар Ковина, Улица ЈНА, непрепознатљиве ознаке на паркинг-месту

3.1.10.4. Непрописно паркирана возила

На више локација уочена су бројна возила непрописно паркирана, посебно на пешачким и бициклистичким стазама (Слика 3.1.15), чиме се омета безбедно кретање ових рањивих учесника у саобраћају.

Генерално, непрописним паркирањем угрожава се безбедно функционисање саобраћаја, обзиром да се смањује прегледност, долази до сужавања саобраћајних трака и возачи су принуђени да користе део саобраћајне траке која се користи за кретање возила из супротног смера, а такође постоји и опасност од истрчавања деце на коловоз, између паркираних возила, а деца због своје висине нису довољно уочљива.



Слика 3.1.15. Центар Ковина, велики број непрописно паркираних возила на пешачким и бициклистичким стазама

Потребно је системски приступити овом проблему како би у наредном периоду био отклоњен, а што би обухватало израду адекватних анализа и пројеката. С обзиром на број возила које поседују житељи општине и све израженије саобраћајне и безбедносне проблеме у области паркирања, евидентна је потреба одговарајуће комуналне службе која ће се бавити овом делатношћу.

3.1.10.5. Недостатак или лоше стање саобраћајне сигнализације

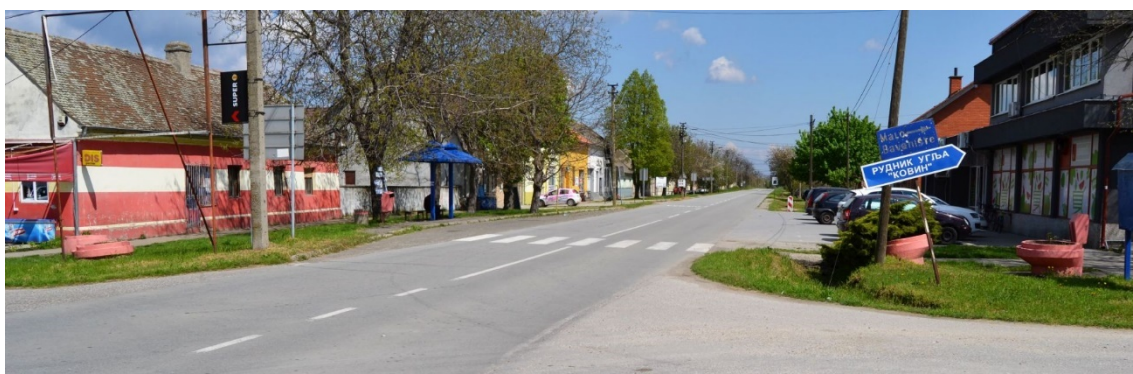
На бројним локацијама у градском подручју Ковина и насељима која припадају општини уочен је недостатак или лоше стање саобраћајних знакова и ознака на коловозу (Слика 3.1.16 - Слика 3.1.19).



Слика 3.1.16. Центар Ковина, Улице ЈНА – Цара Лазара: пешачка стаза води пешаке право на коловоз без обележеног пешачког прелаза



Слика 3.1.17. Центар Ковина, велики број саобраћајних знакова већ деценијама не одговара важећим прописима



Слика 3.1.18. Насеље Гај, државни пут IIА реда, ознаке пута 134, пешачки прелаз без саобраћајних знакова, непотпуне ознаке на коловозу



Слика 3.1.19. Насеље Гај, државни пут IIА реда, ознаке пута 134, пешачки прелаз без саобраћајног знака за возаче из супротног смера, растиње поред коловоза и косина насипа делимично ометају прегледност. Локација смртног страдања пешака.

3.1.10.6. Зоне школа

У центру Ковина (3 основне школе) и у већим насељима која припадају општини (7 основних школа), почевши од 2013. године, реализовани су пројекти саобраћајно-безбедносног уређења зона школа. С обзиром на проток времена и бројне измењене околности, као и принцип да се за све урађено у саобраћају мора извршити након неког времена и евалуација примене решења, потребно је посебно сагледати актуелно стање уређености зона школа на овим локацијама, које изискују највиши степен заштите деце и по потреби додатно их уредити.

Непосредним увидом на локацијама, као и у више разговора обављених са наставницима ових школа, уочена су и потенцијално опасна места и околности на које треба посебно обратити пажњу, што указује да постоји реална потреба да се изврши поновно сагледавање стања безбедности и услова за безбедан саобраћај деце у зонама школа (Слика 3.1.20 - Слика 3.1.23).



Слика 3.1.20. Зона ОШ „Јован Јовановић Змај“, Улица Светог Саве - паркирана возила ометају прегледност на путањи кретања деце-пешака (стрелица) из школског дворишта ка спортским теренима са друге стране улице



Слика 3.1.21. Центар Ковина, улица Жарка Зрењанина у зони ОШ „Јован Јовановић Змај“, због необезбеђеног градилишта деца су приморана да се крећу коловозом

Зона ОШ „Ђура Јакшић“ је специфична по томе што улаз/излаз из школског дворишта ученике усмерава право на део коловоза Улице ЈНА необезбеђен пешачким прелазом. Поред тога, прегледност је ометана напуштеним објектом и паркираним возилима уз коловоз под углом од 90°. На овој локацији, у посматраном петогодишњем периоду догодиле су се три саобраћајне незгоде са повређеним лицима са учешћем пешака.



Слика 3.1.22. Зона ОШ „Ђура Јакшић“, Улица ЈНА – Улаз/излаз из школског дворишта који користе ученици



Слика 3.1.23. Насеље Дубовац, зона ОШ „Петар Кожић“, државни пут IIА реда, ознаке пута 134, пешачки прелаз без саобраћајних знакова

3.1.10.7. Остале локације са уоченим потенцијалним безбедносним проблемима

Током обиласка путева на територији општине Ковин у априлу 2023. године уочени су и одређени проблеми и угрожавање учесника у саобраћају, а који нису само значајни са саобраћајног аспекта. Потенцијалне опасности од струјног удара, од немогућности коришћења пешачких и бициклистичких стаза услед нерешеног одвода атмосферских вода и накопљања воде након падавина, постављања трафике и информативне табле код болнице које ометају прегледност и пешацима и возачима су само неки од примера за то, а издвојени су поједини примери приказани на сликама (Слика 3.1.24 - Слика 3.1.26).



Слика 3.1.24. Центар Ковина, на многим местима се, због неадекватне дренаже, вода задржава на пешачким и бициклистичким стазама



Слика 3.1.25. Центар Ковина, бициклисти на пешачкој, а пешаци на бициклистичкој стази. Неадекватно одвођење атмосферске воде са саобраћајних површина



Слика 3.1.26. Улица Цара Лазара, улаз у Специјалну болницу за психијатријске болести: паркирана возила, трафика и информативна табла омета прегледност на пешачком прелазу који користи велики број пацијената и посетилаца

Специфична и потенцијално опасна локација налази се у центру насеља Делиблато, на раскрсници државног пута IIБ реда, ознаке пута 310 и улице Паје Маргановића. Због изражене вертикалне кривине коловоза државног пута, возачима који се крећу државним путем је прегледност према возилима која им долазе у сусрет потпуно ометена, што се види из примера на фотографијама снимљеним у размаку од неколико секунди (Слика 3.1.27).



Слика 3.1.27. Делиблато, раскрсница државног пута IIБ реда, ознаке пута 310 и улице Паје Маргановића

На слици 3.1.27, возило из супротног смера је у једном периоду потпуно невидљиво за возаче који се креће из супротног смера. Првенство пролаза у раскрсници није регулисано саобраћајном сигнализацијом, већ правилима саобраћаја. На овој раскрсници су се, у посматраном периоду од 2018. до 2022. године, догодиле три саобраћајне незгоде са повређеним лицима.

3.1.10.8. Фактори из групе фактора „Утицај неисправности возила“

Анализом доступних база података, у посматраном петогодишњем периоду фактори из групе „Утицај неисправности возила“ регистровани су у само 8 саобраћајних незгода на територији општине Ковин, што у односу на укупан број од 342 СН, представља 2,3% свих саобраћајних незгода.

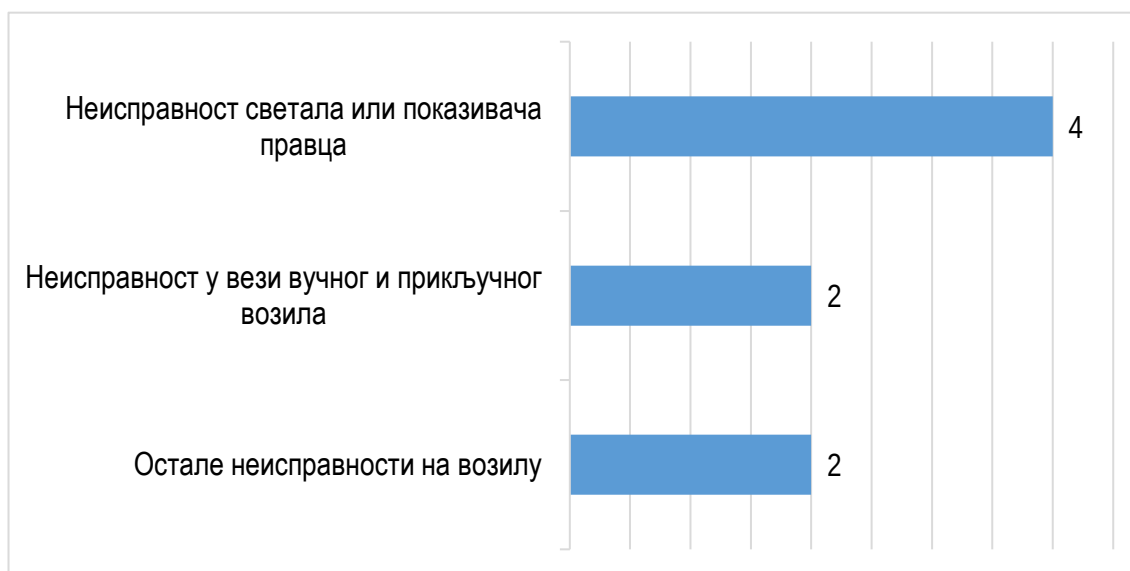


График 3.1.29. Преглед регистрованих доприноса настанку саобраћајних незгода појединачних фактора из групе фактора „Утицај неисправности возила“ за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године

Податак да је у само 2,3% саобраћајних незгода присутан фактор неисправности возила који је допринео настанку незгоде уклапа се у уобичајен наратив да је стање возила у нашој земљи „кривац“ за 2 до 5% саобраћајних незгода. Тамна бројка стварног утицаја техничке исправности је свакако много већа, што се може закључити и по томе што много развијеније земље Европе, са много млађим возним парком и возилима са најнапреднијим системима активне и пасивне безбедности истичу већи удео возила као фактора који је допринео настанку незгоде.

Подаци који су код нас расположиви за анализу овог проблема су свакако непотпуни и непоуздани, јер се заснивају на легислативи и пракси која је одавно неадекватна и непоуздана. Законодавац кроз појмове „редовни, контролни и ванредни технички преглед возила“ не предвиђа детаљну стручну анализу стања возила које је учествовало у саобраћајној незгоди, и то непосредно после ње. Регистровање техничке неисправности возила се своди на паушалну оцену члана увиђајне екипе, која не може бити веродостојна. На пример, „неисправност светала и показивача правца“ се може утврдити само стручном анализом сијалица и склопова од стране вештака електротехничке струке, а никако пробом на лицу места „да ли нека сијалица ради“. Чак и када се возило које је учествовало у незгоди транспортује на утврђивање евентуалне неисправности, то се врши на линијама за редовне техничке прегледе возила, по процедури за ту операцију, од стране особља које нема знања и вештине за анализу стања делова и склопова непосредно пре незгоде и оцену доприноса евентуалних неисправности на настанак исте.

Стваран број саобраћајних незгода у којима је као фактор регистрована неисправност возила која су у њима учествовала није занемарљив и свакако је већи од статистички приказаног. Оно што је потребно и могуће урадити у превентивном смислу је едукација садашњих (кампање) и будућих (ауто школе) возача о значају исправности возила за безбедан саобраћај.

Ранију праксу бесплатних контролних техничких прегледа би требало обновити, али она у садашњим условима, са новим процедурама и нормативним условима за вршење техничких прегледа, мора бити модификована. Наиме, број линија техничких прегледа је смањен, а време редовних прегледа знатно продужено. Оно што је реално одрживо и што може унапредити стање возног парка у безбедносном смислу је нова пракса кратких контролних консултативних прегледа уређаја за заустављање и управљање, преглед елемената ослањања и пнеуматика и светлосно-сигналне опреме.

Пракса из ранијих година и резултати које је бележио АМСС у акцијама бесплатних и добровољних контролних техничких прегледа показују да је чак 30 до 50 процената тако провераваних возила имало одређене неисправности, у великом броју и на уређајима за управљање и заустављање. Ако се узме у обзир да су у акцији учествовали претежно они савеснији возачи, слика о реалној исправности возног парка је још озбиљнија.

Добровољни контролни прегледи би могли да се обављају за 10 минута по возилу, ван редовног радног времена линија, уз одобрење органа МУП-а који врши надзор над техничким прегледима. Акценат би био на најбитнијим склоповима (управљање, заустављање, пнеуматици, светлосно-сигнални). Интерес власника техничких прегледа је привлачење нових клијената, како за будуће редовне прегледе тако и за продају полиса осигурања и наплату других трошкова у вези редовне регистрације возила. Локални ауто-сервиси и продавнице ауто-делова би могли да нуде поправке детектованих неисправности по умереним и утврђеним ценама, а локални медији да их кроз адекватне видове пропаганде подрже.

3.1.10.9. Утицај возача

Анализом фактора из група које дефинишу различите утицаје возача на настанак саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године, дошло се до следећих резултата:

Група утицајних фактора „Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности“, присутна је у укупно 65 саобраћајних незгода. Међу њима је најучесталији фактор „возач под утицајем алкохола“, који је регистрован у 63 саобраћајне незгоде у посматраном петогодишњем периоду. Овај проблем има више могућих решења. Два су увек доступна и у домаћим условима ефикасна: репресивна делатност саобраћајне полиције и прекршајних судова, а друго решење је превентивно деловање на пољу едукације, нарочито средњошколаца и кандидата за возаче.

Оно што је упадљиво и свакако представља слабост система је одсуство показатеља у бази за фактор „возач под утицајем дроге и недозвољених лекова“, јер је реално претпоставити да је фактор био присутан у значајном броју незгода. Међутим, технолошка и кадровска ограничења допринела су да до сада овај изузетно велики проблем безбедности саобраћаја остаје у сфери процењених вредности.

Потребно је озбиљно размотрити опремање саобраћајне полиције ефикасним и економичним уређајима за доказивање присуства дроге у организму, што је изузетно битно за квалитетно правно процесуирање саобраћајних незгода, али и за откривање таквих возача у редовној контроли саобраћаја, пре него што до незгода дође.

Поред портабилних уређаја које већ користе неке јединице саобраћајне полиције у Србији, а чије мане су висока цена како уређаја, тако и потрошног материјала, треба размотрити употребу брзих и јефтиних индикативних дрога-тестова. Тек код позитивне реакције, возач би се приводио на узорковање телесних течности у акредитовану лабораторију.

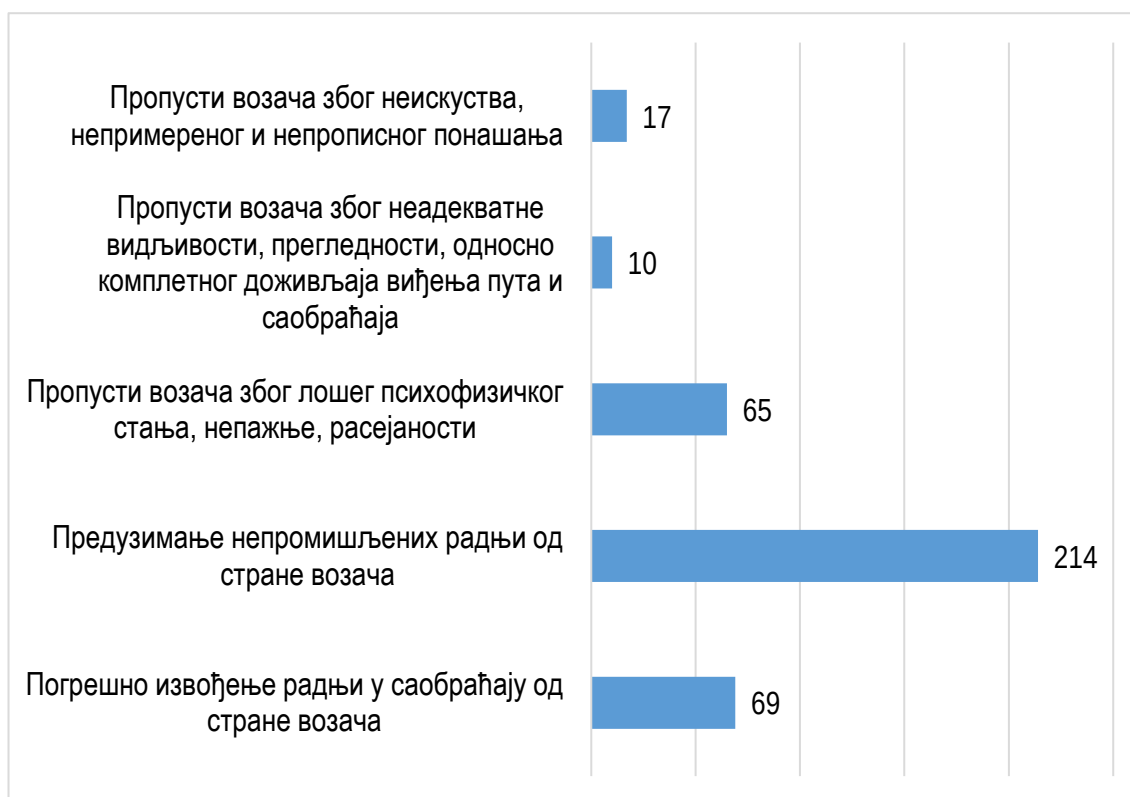


График 3.1.30. Преглед регистрованих доприноса настанку саобраћајних незгода група фактора везаних за возача за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године

Умор возача је један од значајних фактора, који је у посматраном периоду на путевима општине Ковин уочен само у две саобраћајне незгоде. Најчешће се умор објективно идентификује код возача већих теретних возила и аутобуса, а доказује се анализом тахографских записа. Умор као фактор постоји и код возача аматера и професионалаца који возе возила без тахографа, али се по правилу у контролама саобраћаја тешко и идентификује, а нарочито се тешко превенцијом унапређује, јер је мало ко од возача спреман да се сам добровољно „искључи“ из саобраћаја, чак и када је свестан да је преморен и да даљом вожњом угрожава и себе и друге учеснике у саобраћају.

У бројчано најзаступљенијој групи фактора „Предузимање непромишљених радњи од стране возача“ (214 СН), најчешћи појединачни фактори су „Неуступање првенства пролаза“ (91 СН), „Неприлагођена брзина“ (72 СН) и „Небезбедно одстојање или растојање“ (38 СН).

У групи фактора „Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ (укупно 69 случајева), најчешћи појединачни фактори су Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације (32 СН), „Погрешно извођење окретања или другог маневра возилом“ (14 СН) и „Незауостављање возача на раскрсници испред обележене зауставне линије или заустављеног возила“ (8 СН).

3.1.10.10. **Саобраћајне незгоде са непознатим (одбеглим) учесницима**

У доступним базама података о саобраћајним незгодама нису пронађени подаци о саобраћајним незгодама са одбеглим учесницима. Ипак, оне су део реалности данашњег саобраћаја и треба их очекивати и припремити се за то. Ове незгоде, осим саобраћајно-безбедносног, треба посматрати и са других аспеката.

Уколико су у њима настрадала лица, оне по правилу доводе до узнемирења јавности која од надлежних органа очекује ефикасну реакцију и брзо идентификовање извршилаца. У таквим случајевима, осим јединице саобраћајне полиције и тужилаштва, у истрагу се од прве информације и увиђај укључују и припадници криминалистичке полиције – оперативног састава и форензике.

За расветљавање оваквих случајева је брзина поступања од круцијалног значаја: потребно је у првом сату по сазнању добити информације неопходне за полицијску потеру и задржавање извршиоца (правац и смер кретања, врста, тип и боја возила и сл.), док је још у вожњи и у региону (нарочито за транзитне путнике). У наредних 24 часа неопходно је обавити пуну идентификацију возила (регистарска ознака), а потом и возача. На тај начин се извршиоци спречавају да изврше поправке и уклањање трагова на возилу, сакривање или уклањање целог возила, прибаве лажни алиби, ангажују лажног возача, напусте државу и сл.).

Јединица локалне самоуправе може да допринесе квалитетном расветљавању (а у превентивном смислу и спречавању) оваквих догађаја тако што ће обезбедити систем видео-надзора са одговарајућим карактеристикама, у смислу стратешке диспозиције камера са високом резолуцијом и снимањем и у условима смањене видљивости.

3.1.11. **Закључна разматрања анализе показатеља безбедности саобраћаја за општину Ковин за период од 2018. до 2022. године**

Јавни ризик настрадалих лица (укупно погинулих и повређених) за општину Ковин у периоду од 2018. до 2022. године је 151 настрадалих лица на 10.000 становника, што је за приближно исти јавни ризик, као и за Републику Србију, који за посматрани период износи 150 настрадалих лица на 10.000 становника.

Саобраћајни ризик настрадалих лица за општину Ковин у периоду од 2017. до 2021. године је 46 настрадалих лица на 1.000 регистрованих моторних возила, што је за **око 24%** већи саобраћајни ризик, него за Републику Србију, који за посматрани период износи 37 настрадалих лица на 1.000 регистрованих моторних возила

Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (вредност пондера: 99-погинули, 13-тешко повређени и 1-лако повређени) и броја становника.

Јавни пондерисани ризик страдања учесника у саобраћају за општину Ковин у периоду од 2018. до 2022. године је 1.244 (График 3.1.31) и значајно је већи од средње вредности јавног пондерисаног ризика за Републику Србију за исти период (926).

Саобраћајни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (погинули, тешко повређени и лако повређени) и броја моторних возила.

Саобраћајни пондерисани ризик страдања учесника у саобраћају за општину Ковин у периоду од 2017. до 2021. године је 3.637 (График 3.1.32), и значајно је већи од средње вредности саобраћајног пондерисаног ризика за Републику Србију за исти период (2.553).

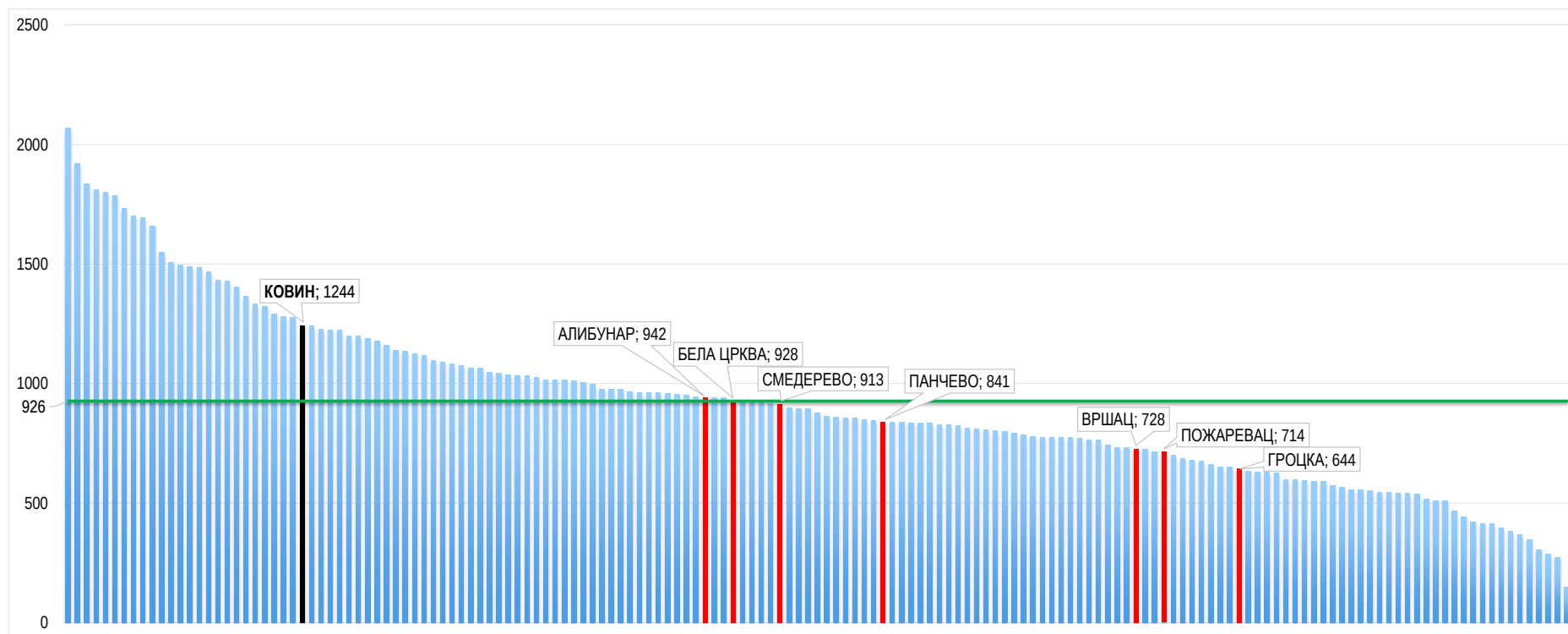


График 3.1.31. Јавни пондерисани ризик општина у Републици Србији за период од 2018. до 2022. године

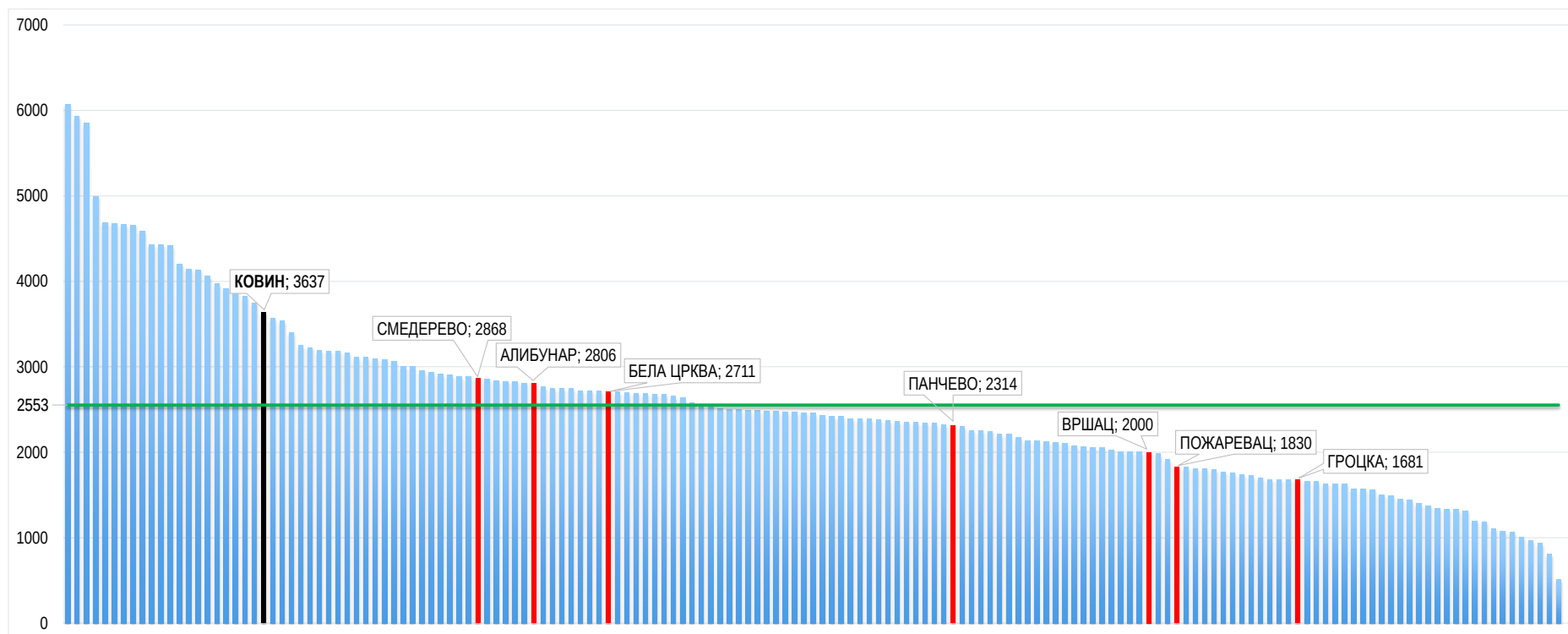
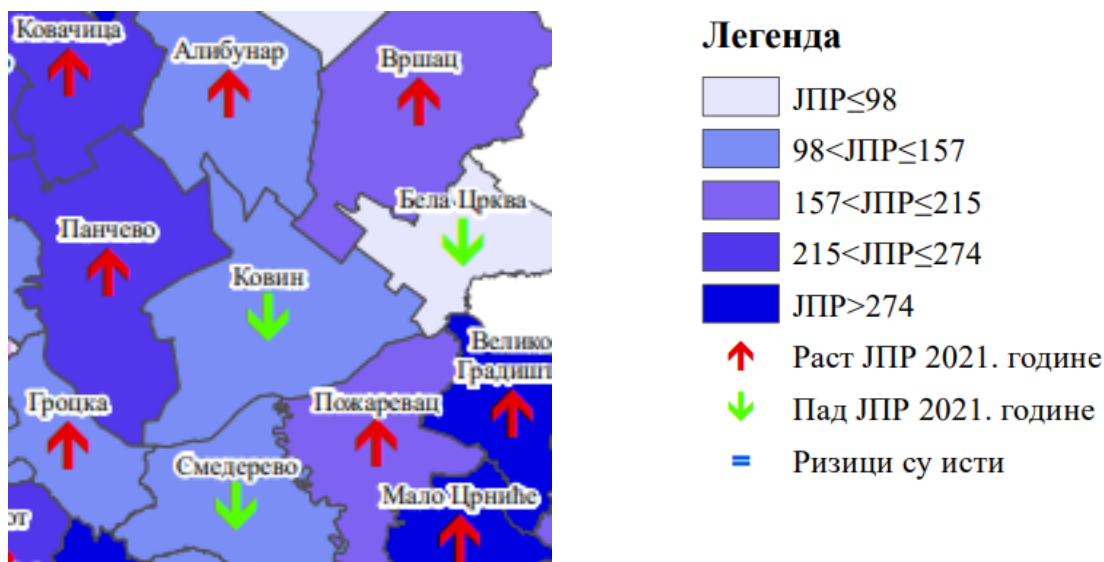


График 3.1.32. Саобраћајни пондерисани ризик општина у Републици Србији за период од 2018. до 2022. године

На наредним сликама од 3.1.28. до 3.1.33. приказани су јавни пондерисани ризици страдања (ЈПР) мотоциклиста, пешака, возача и путника у путничком возилу, бициклиста и деце старости од 0 до 14 година на основу података Агенције за безбедност саобраћаја.

Јавни пондерисани ризик представља број страдања у односу на 100.000 становника. Пондерисани број настрадалих лица представља додељивање одговарајућих тежинских коефицијената одређеном степену повређивања у СН. Усвојени тежински коефицијенти су: 1 за лаке телесне повреде, 13 за тешке телесне повреде и 99 за погинула лица. Вредности ЈПР добијене су на основу података који се налазе у сајту Агенције за безбедност саобраћаја.

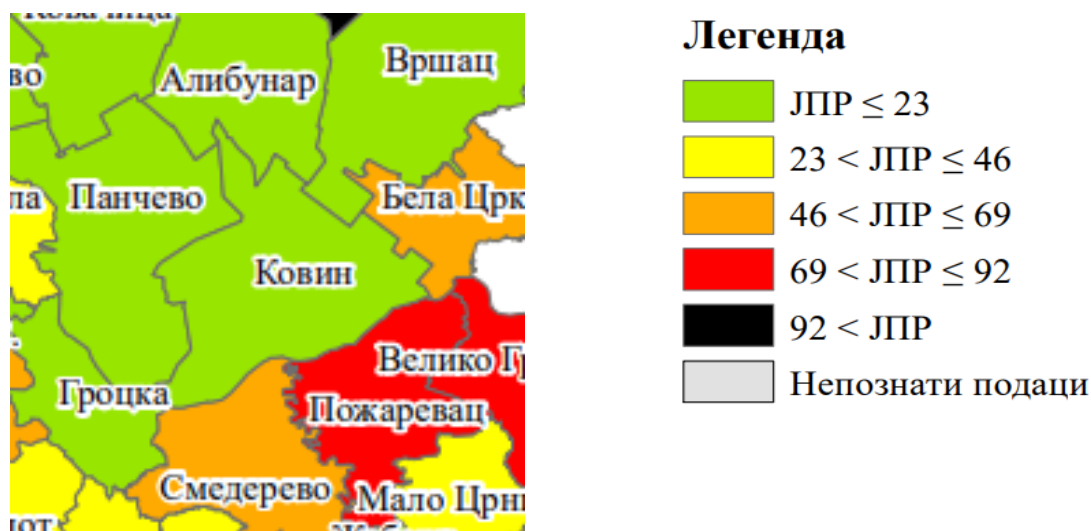
На слици 3.1.28 приказан је јавни пондерисани ризик страдања за општину Ковин, који је у смањењу у односу на 2020. годину, као и за градове и општине које су у њеном окружењу. Само у општинама Бела Црква и град Смедерево, који су у окружењу општине Ковин, евидентирано је смањење јавног пондерисаног ризика страдања, за разлику од општина и градова: Пожаревац, Вршац, Алибунар, Панчево и Гроцка, у којима је евидентиран раст јавног пондерисаног ризика страдања у 2021. години у односу на 2020. годину.



Слика 3.1.28. Јавни пондерисани ризик страдања у 2021. години

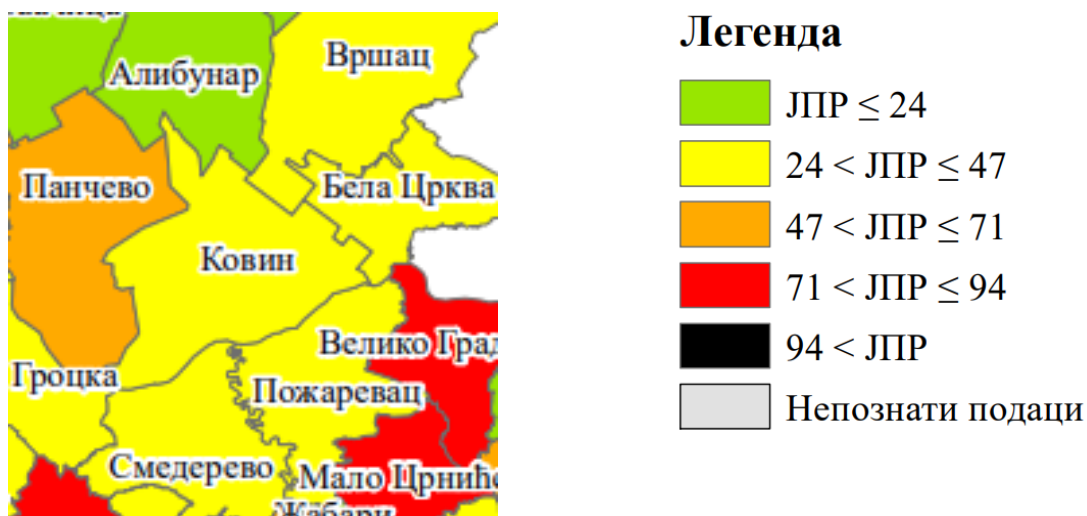
Слика 3.1.29 приказује јавни пондерисани ризик страдања мотоциклиста за општину Ковин, као и за градове и општине које су у њеном окружењу за период од 2019 до 2021. године. Вредност јавног пондерисаног ризика страдања мотоциклиста у општини Ковин за посматрани период представља низак ниво ризика страдања мотоциклиста у саобраћајним незгодама.

Општина Бела Црква и град Смедерево имају средњи ниво ризика страдања мотоциклиста, док град Пожаревац има врло висок ризик страдања мотоциклиста.



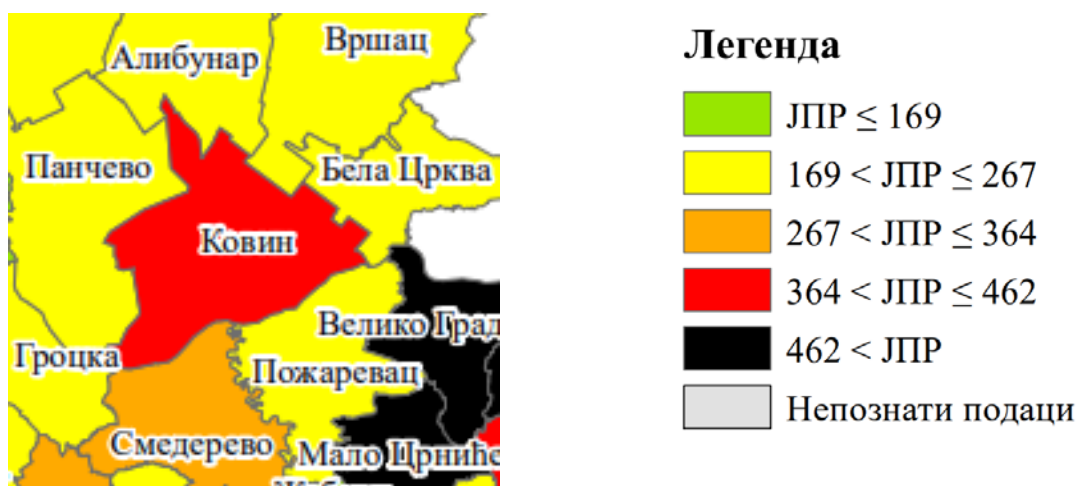
Слика 3.1.29. Јавни пондерисани ризик страдања мотоциклиста у периоду од 2019. до 2021. године

Слика 3.1.30 приказује јавни пондерисани ризик страдања пешака за општину Ковин као и за градове и општине које су у њеном окружењу. Вредност јавног пондерисаног ризика страдања пешака у општини Ковин представља низак ризик страдања пешака у саобраћајним незгодама. Општине и градови Вршац, Бела Црква, Пожаревац, Смедерево и Гроцка такође имају низак ризик страдања пешака у саобраћајним незгодама, док општина Алибунар има врло низак ризик страдања пешака у саобраћајним незгодама, а град Панчево има средњи ризик страдања пешака у саобраћајним незгодама.



Слика 3.1.30. Јавни пондерисани ризик страдања пешака у периоду од 2019. до 2021. године

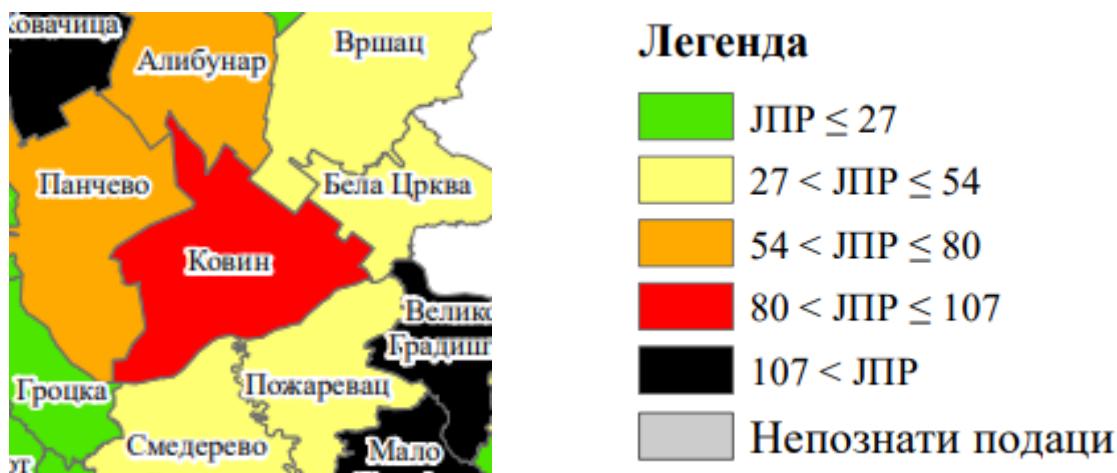
Слика 3.1.31 приказује јавни пондерисани ризик страдања возача и путника у путничким аутомобилима за општину Ковин, као и за градове и општине које су у њеном окружењу. Вредност јавног пондерисаног ризика страдања возача и путника у путничким аутомобилима у општини Ковин представља висок ризик страдања возача и путника у путничким аутомобилима у саобраћајним незгодама, односно највиши ниво ризика страдања возача и путника у путничким возилима за општине и градове у окружењу.



Слика 3.1.31. Јавни пондерисани ризик страдања возача и путника у путничким аутомобилима у периоду од 2019. до 2021. године

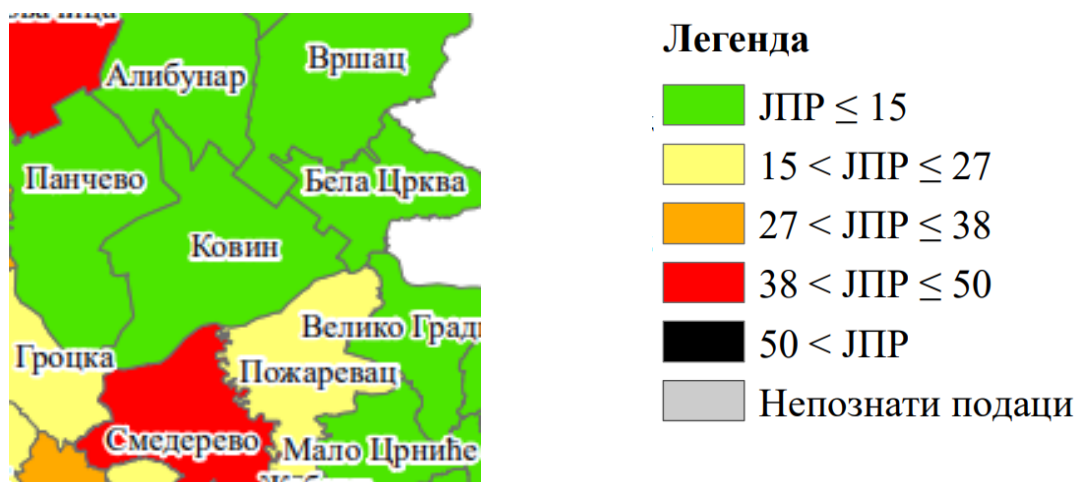
Све општине и градови у окружењу општине Ковин имају низак ризик страдања возача и путника у путничким аутомобилима у саобраћајним незгодама, док град Смедерево има средњи ризик страдања возача и путника у путничким аутомобилима у саобраћајним незгодама.

Слика 3.1.32 приказује јавни пондерисани ризик страдања бициклиста за општину Ковин као и за градове и општине које су у њеном окружењу. Вредност јавног пондерисаног ризика страдања бициклиста у општини Ковин представља висок ризик страдања бициклиста у саобраћајним незгодама. Општина Гроцка има врло низак ризик страдања бициклиста, док општине и градови Вршац, Бела Црква, Пожаревац, и Смедерево имају низак ризик страдања бициклиста у саобраћајним незгодама. Општина Алибунар и град Панчево имају средњи ризик страдања бициклиста у саобраћајним незгодама.



Слика 3.1.32. Јавни пондерисани ризик страдања бициклиста у периоду од 2019. до 2021. године

На слици 3.1.33 приказан је јавни ризик страдања деце (0-14 година) за општину Ковин као и за градове и општине које су у њеном окружењу. Вредност јавног ризика страдања деце (0-14 година) у општини Ковин представља врло низак ризик страдања деце у саобраћајним незгодама.



Слика 3.1.33. Јавни ризик страдања деце (0-14 година) у периоду од 2019. до 2021. године

Општине и градови Панчево, Алибунар, Вршац, Бела Црква такође имају врло низак ризик страдања деце у саобраћајним незгодама, док општина Гроцка и град Пожаревац имају низак ризик страдања деце у саобраћајним незгодама, а град Смедерево има висок ризик страдања деце у саобраћајним незгодама.

Анализом показатеља безбедности саобраћаја за општину Ковин у посматраном периоду од 2018. до 2022. године може се закључити:

- Број саобраћајних незгода са погинулим лицима повећао се у 2022. години у односу на 2018. годину са 4 на 6, при чему је најмање саобраћајних незгода са погинулим лицима евидентирано 2021. године (2 CH);
- Број саобраћајних незгода са повређеним лицима смањено се у 2022. години у односу на 2018. годину са 56 на 43, док се број саобраћајних незгода са материјалном штетом повећао са 13 на 25;
- Број погинулих лица у саобраћајним незгодама повећао се у посматраном периоду, са 4 погинула лица у 2018. на 6 погинулих лица у 2022. години;
- Број лица са тешким повредама повећао се у 2022. години у односу на 2018. годину, са 15 на 19, а број лако повређених лица се у истим временским пресецима мало смањено, са 76 на 74;
- Број саобраћајних незгода са погинулим лицима у којима су учествовала путничка возила повећао се 2022. године у односу на 2018. годину, са 4 на 5, а број саобраћајних незгода са повређеним лицима у којима су учествовала путничка возила смањено се у 2022. години (40) у односу на 2018. годину (48);
- У саобраћајним незгодама у посматраном периоду, од 2018. до 2022. године, најчешће су страдала лица старости од 31 до 64 године, при чему су та лица највише и смртно страдала (13) и највише су задобила тешке (41) и лаке повреде (163);
- У посматраном периоду, од 2018. до 2022. године, у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин погинула су два пешака, док је 15 пешака повређено;
- У посматраном периоду од 2018. до 2022. године, на територији општине Ковин, погинула су четири бициклиста, док је 34 бициклиста повређено;
- У посматраном периоду од 2018. до 2022. године, на територији општине Ковин, није било погинулих возача mopеда или мотоцикала, а повређено је 33 mopедиста и мотоциклиста;

- У посматраном периоду од 2018. до 2022. године, на територији општине Ковин погинуло је 16 возача (71,7% свих погинулих лица), а 233 возача била су повређена (57,5% свих повређених лица);
- Од укупно 16 погинулих возача у саобраћајним незгодама, у посматраном периоду од 2018. до 2022. године на територији општине Ковин највише је погинуло возача путничких аутомобила (11), па затим четири бициклисте и један возач тешког четвороцикла;
- На територији општине Ковин, у посматраном периоду од 2018. до 2022. године, у саобраћајним незгодама са учешћем теретних возила није било погинулих лица, а повређено је 6 лица;
- У посматраном периоду, у периоду од 2018. до 2022. године, на територији општине Ковин, највећи број саобраћајних незгода догодио се у августу (43), септембру (36), мају (35) и новембру (35);
- У посматраном периоду, од 2018. до 2022. године, на територији општине Ковин, највећи број незгода догодио се суботом (61) и недељом (53), а најмањи уторком (42);
- У посматраном периоду, од 2018. до 2022. године, на територији општине Ковин, највећи број саобраћајних незгода догодио се између 19 и 20 часова (27) и између 11 и 12 часова (25);
- У посматраном периоду, од 2018. до 2022. године, највише саобраћајних незгода на територији општине Ковин, догодило се са учешћем два возила без скретања (120 СН) од којих је 5 СН са смртним последицама;
- Значајнија груписања локација саобраћајних незгода у посматраном периоду су на локацијама градско језгро Ковина, потез Ковин – Баваниште укључујући и насеље Баваниште, насеље Делиблато, насеље Гај, насеље Мраморак, насеље Дубовац и насеље Скореновац.

3.2. АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ЗА ОПШТИНУ КОВИН ЗА ПЕРИОД ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ

Индикатори безбедности саобраћаја, односно индиректни показатељи безбедности саобраћаја представљају један од алата помоћу којих се анализира стање у безбедности саобраћаја и на основу којих је могуће детектовати проблеме у саобраћају као и дефинисати мере за њихово решавање. Индиректни показатељи у Републици Србији истражују се од 2013. године према методологији коју је успоставила Агенција за безбедност саобраћаја. Вредности индикатора указују на то да у Републици Србији постоје проблеми у понашању учесника у саобраћају, као и негативни ефекти и последице саобраћаја који се постепено смањују сталним радом у безбедности саобраћаја, чиме се унапређује квалитет живота, а самим тим и ниво безбедности саобраћаја.

Индикатори који су у Републици Србији најчешће у употреби су:

1. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на заштитне системе:
 - % употребе сигурносног појаса у путничким аутомобилима,
 - % употребе заштитних кацига од стране возача мотоцикала и мопеда,
 - % употребе дечијих система заштите код деце до 3 године,
 - % употребе дечијих система заштите код деце од 4 до 12 година;
2. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на брзину учесника у саобраћају:
 - просечна брзина,
 - прекорачење ограничења брзине,
 - прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h,
 - 85-ти перцентил брзине;
3. Индикатори који се односе на возни парк:
 - просечна старост возног парка,
 - % комерцијалних возила у возном парку,
 - % путничких аутомобила млађих од 6 година,
 - % путничких аутомобила старијих од 10 година;
4. Остале врсте индикатора безбедности саобраћаја:
 - % возача који користе мобилни телефон током вожње,
 - % возача који возе под дејством алкохола,
 - % пешака који прелазе семафорисан пешачки прелаз на „црвено светло“;
 - % пешака који прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза и
 - % пешака који прелазе коловоз са ометеном пажњом.

Подаци о индикаторима преузети су са сајта Агенције за безбедност саобраћаја, из прегледних извештаја о Тренду најважнијих индикатора безбедности саобраћаја у периоду од 2013. до 2022. године, као и из брошуре „Индикатори перформанси безбедности саобраћаја у Републици Србији за 2018. годину“.

3.2.1. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на заштитне системе за општину Ковин за период од 2018. до 2022. године

3.2.1.1. Употреба сигурносних појасева од стране возача, сувозача, на предњим, односно задњим седиштима за све категорије возила

Употреба сигурносних појасева од стране возача, сувозача, на предњим, односно задњим седиштима за све категорије возила анализирана је на основу доступних података за општину Ковин за период од 2019. до 2022. године. За 2018. годину, подаци су преузети за Полицијску управу (ПУ) Панчево, у оквиру које се налази и општина Ковин.

На графику 3.2.1. приказан је проценат употребе сигурносног појаса код возача и путника на предњим, односно задњим седиштима у путничким аутомобилима у посматраном периоду. Уочава се да је тренд употребе сигурносног појаса и на предњим и на задњим седиштима у смањењу. Највећа употреба сигурносног појаса на предњем седишту уочена је 2018. године (84,3%), док је најмања била 2022. године (62,4%). На задњем седишту употреба сигурносног појаса значајно је мања у односу на предње седиште, а највише путника користило је сигурносни појас на задњем седишту 2020. године (38,2%).

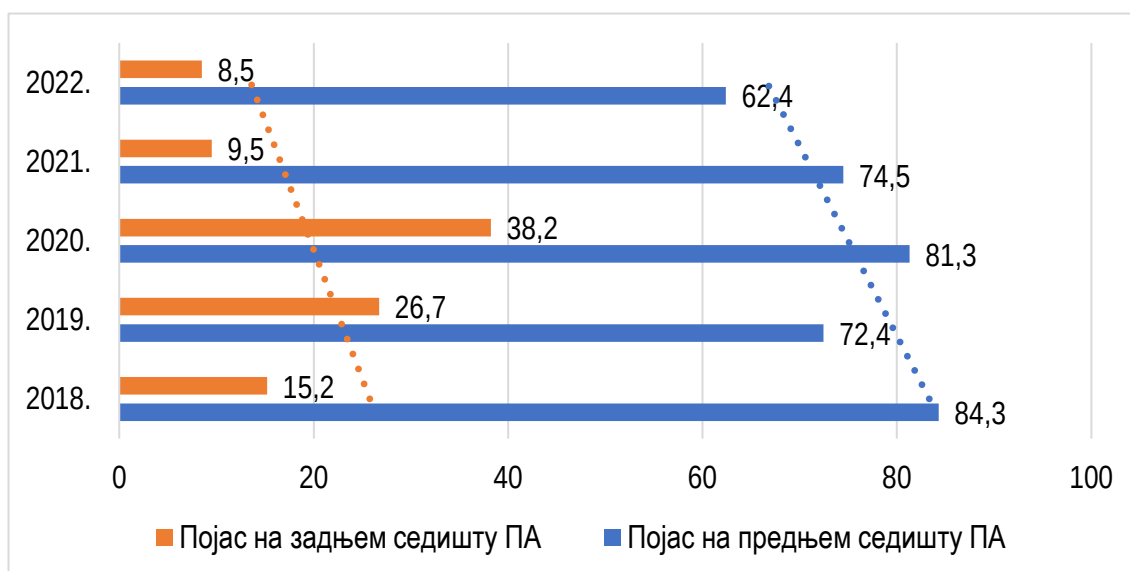


График 3.2.1. Проценат употребе сигурносног појаса од стране возача и сувозача, на предњим односно задњим седиштима у путничким аутомобилима, на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године

Имајући у виду да је уочена употреба сигурносног појаса на предњим седиштима у Републици Србији током 2022. године била 84,3%, а на задњим седиштима 19,3%, може се закључити да је по овом индикатору безбедности саобраћаја стање у општини Ковин **значајно неповољније** у односу на стање у Републици Србији.

На графику 3.2.2 приказана је употреба сигурносног појаса од стране возача и сувозача по појединим категоријама возила за посматрани период. На основу доступних података, употреба сигурносног појаса код возача у аутобусима повећала се 2022. године (62,5%) у односу на 2019. годину (13,3%), док се код возача путничких аутомобила и теретних возила смањила 2022. године (63,3% ПА и 29,2% ТВ) у односу на 2019. годину (71,8% ПА и 60,1% ТВ). Употреба сигурносног појаса од стране сувозача у путничким аутомобилима и теретним возилима се смањила 2022. године (60,9% ПА и 50,0% ПА) у односу на 2019. годину (73,7% ПА и 50,6% ТВ), док се употреба сигурносног појаса од стране сувозача у аутобусима повећала 2022. године (50,0%) у односу на 2019. годину (7,7%).

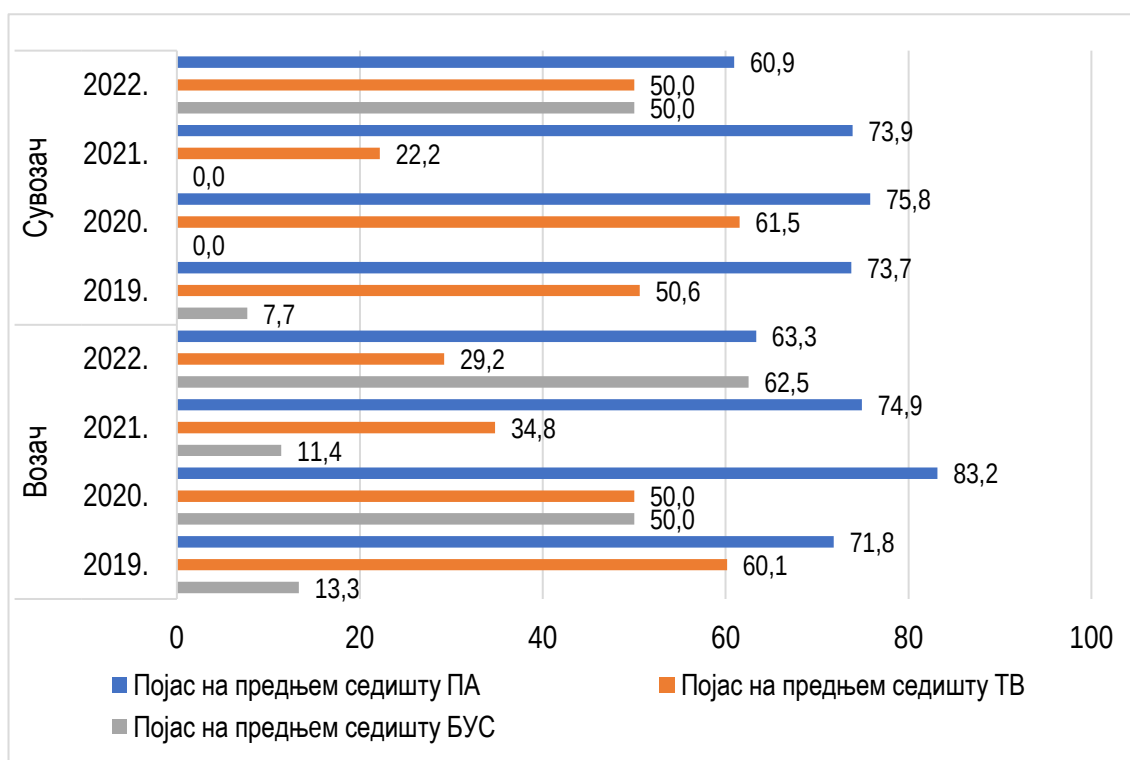


График 3.2.2. Процент употребе сигурносног појаса од стране возача и сувозача, на предњим, односно задњим седиштима у појединим категоријама возила, на територији општине Ковин у периоду од 2019. до 2022. године

На основу података из 2022. године о процентима употребе сигурносног појаса од стране возача и сувозача, на предњим, односно задњим седиштима у појединим категоријама возила, који су приказани у табели 3.1, може се закључити да је стање у општини Ковин повољније у односу на просек Републике Србије само код коришћења сигурносног појаса у аутобусима.

Табела 3.1. Процент употребе сигурносног појаса од стране возача и сувозача, на предњим, односно задњим седиштима у појединим категоријама возила у 2022. години

Возило	Индикатор	Општина Ковин (%)	Просек Република Србија (%)	Закључак о стању
ПА	Појас возач	63,3	86,3	Неповољније
ТВ	Појас возач	29,2	49,6	Неповољније
БУС	Појас возач	62,5	26,2	Повољније
ПА	Појас сувозач	60,9	81,3	Неповољније
ТВ	Појас сувозач	50,0	56,2	Неповољније
БУС	Појас сувозач	50,0	29	Повољније

3.2.1.2. Употреба заштитних кацага код возача и путника на мопеду и мотоциклу

Употреба заштитних кацага код возача и путника на мопеду и мотоциклу анализирана је на основу доступних података за општину Ковин за период од 2019. до 2022. године, а за остале године нису доступни подаци.

На графику 3.2.3. приказана је употреба заштитне кациге код возача и путника на мопеду и мотоциклу. Тренд коришћења заштитних кацага је негативан, што значи да је употреба заштитних кацага мања у 2022. години у односу на 2019. годину.

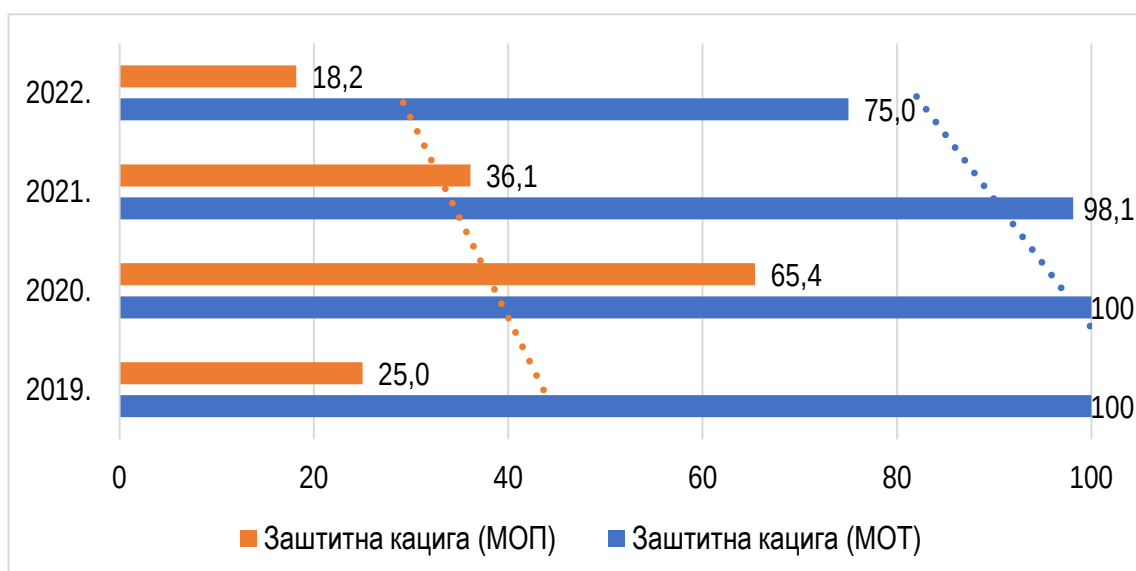


График 3.2.3. Процент употребе заштитне кациге код возача и путника на мопеду и мотоциклу, на територији општине Ковин у периоду од 2019. до 2022. године

Имајући у виду да је уочена употреба заштитних кацига у Републици Србији током 2022. године код возача и путника на мопеду 69,5% и код возача и путника на мотоциклу 86,8%, може се закључити да је по овом индикатору безбедности саобраћаја стање у општини Ковин **значајно неповољније** у односу на стање у Републици Србији за возаче мопеда, јер износи 18,2%, а такође **значајно неповољније** и за возаче мотоцикала, јер износи 75%.

3.2.1.3. Употреба дечијих система заштите, посебно за децу старости до 3 године и за децу старости од 4 до 12 година

Употреба дечијих система заштите, посебно за децу старости до 3 године и за децу старости од 4 до 12 година, анализирана је на основу доступних података за општину Ковин за период од 2019. до 2022. године. За 2018. годину, подаци су преузети за ПУ Панчево, у оквиру које се налази и општина Ковин. Процент употребе дечијих система заштите за децу до 3 године и за децу од 4 до 12 година старости приказан је на графику 3.2.4.

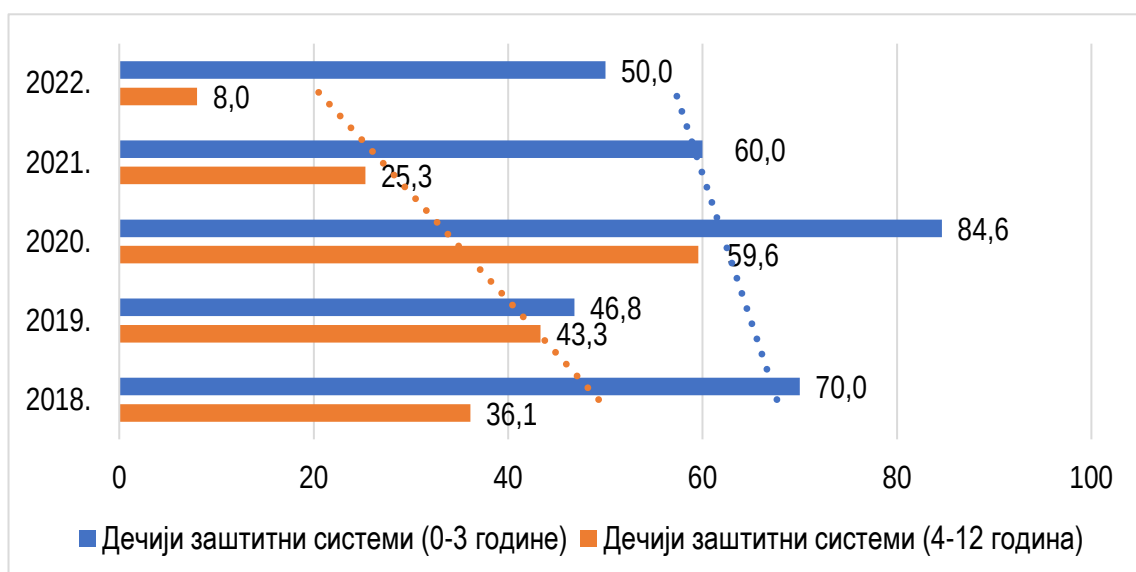


График 3.2.4. Процент употребе дечијих система заштите за децу старости до 3 године и за децу од 4 до 12 година, на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године

Употреба заштитних система за децу до 3 године старости је 2022. године у паду у односу на 2018. годину. Употреба заштитних система за децу старости од 4 до 12 година је такође мања у 2022. години у односу на 2018. годину. Током 2019. и 2020. године био је присутан позитиван тренд и раст процента употребе дечијих система заштите за децу старости до 3 године и за децу од 4 до 12 година.

Имајући у виду да је уочена употреба дечијих система заштите у Републици Србији током 2022. године за децу до 3 године старости 71%, а за децу од 4 до 12 година 48,3% може се закључити да је по индикатору безбедности саобраћаја који се односи на заштитне системе код деце до 3 године стање у општини Ковин **неповољније**, при чему је стање **неповољније** и код употребе заштитних система код деце од 4 до 12 година у односу на стање у Републици Србији.

3.2.1.4. Употреба мобилних телефона током вожње

Употреба мобилних телефона током вожње анализирана је на основу доступних података за општину Ковин за период од 2019. до 2022. године. За 2018. годину, подаци су преузети за ПУ Панчево, у оквиру које се налази и општина Ковин.

Проценат употребе мобилних телефона током вожње путничких аутомобила приказан је на графику 3.2.5. Удео возача који користе мобилни телефон током вожње има негативан тренд, односно током периода истраживања није уочен стабилан тренд смањења употребе мобилних телефона приликом управљања путничким аутомобилима.

Имајући у виду да је уочена употреба мобилних телефона током вожње у Републици Србији током 2022. године 3,4%, може се закључити да је по овом индикатору безбедности саобраћаја стање у општини Ковин **повољније** у односу на стање у Републици Србији.

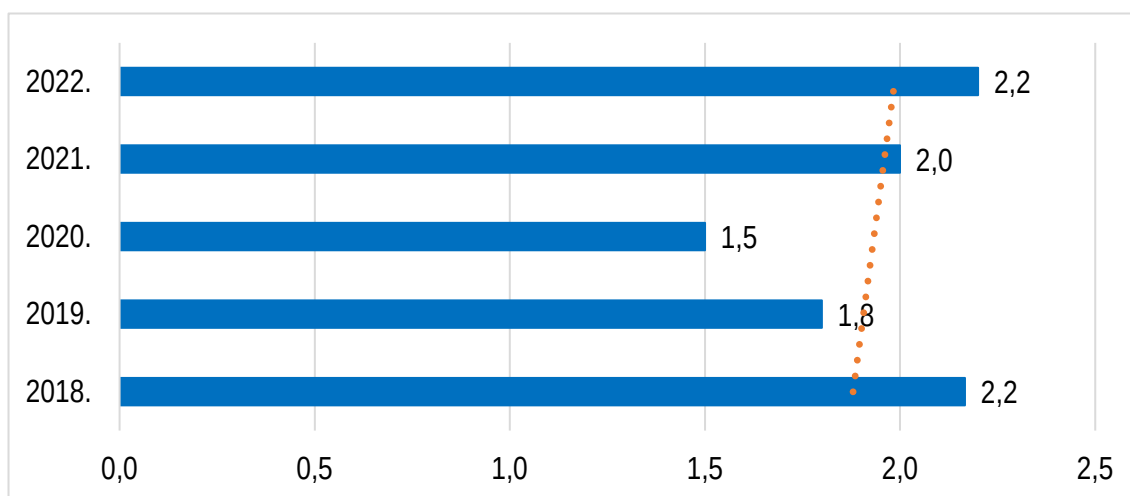


График 3.2.5. Проценат употребе мобилних телефона током вожње путничких аутомобила, на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године

3.2.1.5. Вожња под утицајем алкохола

Вожња под утицајем алкохола (проценат возача под утицајем алкохола преко 0,2 mg/ml) анализирана је на основу доступних података за период 2018-2022. године, на основу података за ПУ Панчево у оквиру које се налази и општина Ковин.

Удео возача који су у посматраном периоду у ПУ Панчево возили под утицајем алкохола смањио се у 2022. години (0,38%) у односу на 2018. годину (0,44%), при чему је у периоду 2019-2021. примећено повећање процента возача под утицајем алкохола преко 0,2 mg/ml.

Имајући у виду да је проценат возача који возе под утицајем алкохола у Републици Србији током 2022. године био 0,54%, може се закључити да је по овом индикатору безбедности саобраћаја стање у ПУ Панчево **повољније** у односу на стање у Републици Србији.

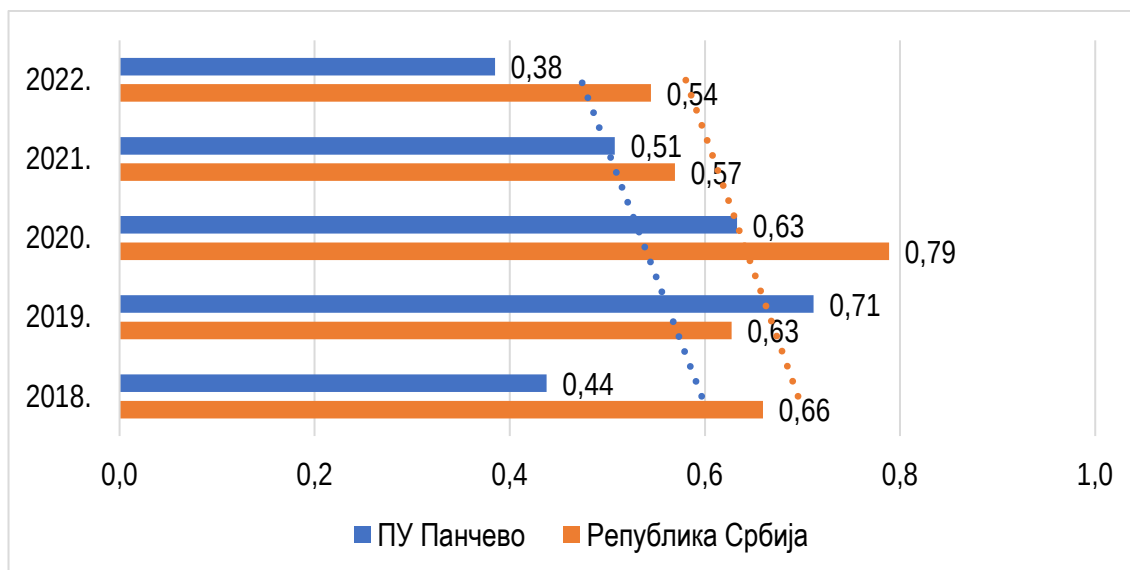


График 3.2.6. Укупно возача под утицајем алкохола преко 0,2 mg/ml (%), на територији ПУ Панчево у периоду од 2018. до 2022. године

3.2.1.6. Понашање пешака

Понашање пешака анализирано је на основу доступних података за општину Ковин за период од 2019. до 2022. године. За 2018. годину, подаци су преузети за ПУ Панчево, у оквиру које се налази и општина Ковин.

На графику 3.2.7. приказано је уочено понашање пешака током преласка коловоза, на основу три индикатора:

- Проценат пешака који прелазе семафорисан пешачки прелаз на „црвено светло“;
- Проценат пешака који непрописно прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза (ОПП);
- Проценат пешака којима је употребом уређаја ометена пажња, при преласку пешачког прелаза.

Проценат пешака који прелазе семафорисан пешачки прелаз на „црвено светло“ повећао се 2022. године (23,7%) у односу на 2018. годину (22,7%).

Проценат пешака који непрописно прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза смањено се 2022. године (20,6%) у односу на 2018. годину (24,3%).

Проценат пешака којима је употребом уређаја (мобилних телефона) ометена пажња, при преласку пешачког прелаза смањено се 2022. године (2,2%) у односу на 2018. годину (7,1%).

Проценат пешака који прелазе семафорисан пешачки прелаз на „црвено светло“ у Републици Србији у 2022. години износио је 16,1%, проценат пешака који прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза 30,6%, док је проценат пешака којима је употребом уређаја ометена пажња, при преласку пешачког прелаза био 4,9%.

Може се закључити да је по индикатору безбедности саобраћаја, који се односи на проценат пешака који прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза, стање у општини Ковин у 2022. години

повољније у односу на стање у Републици Србији, док је стање у општини Ковин **повољније** и када је у питању индикатор безбедности који се односи на проценат пешака који прелазе коловоз са ометеном пажњом.

Стање у општини Ковин у 2022. години **неповољније** је у односу на стање у Републици Србији, по индикатору безбедности који се односи на проценат пешака који прелазе семафорисан пешачки прелаз на „црвено светло“.

Значајно је да сва три индикатора имају тренд смањења у истраживаном периоду, а посебан проблем био је у 2019. години када су забележене значајно веће вредности сва три истраживана индикатора у вези са понашањем пешака.

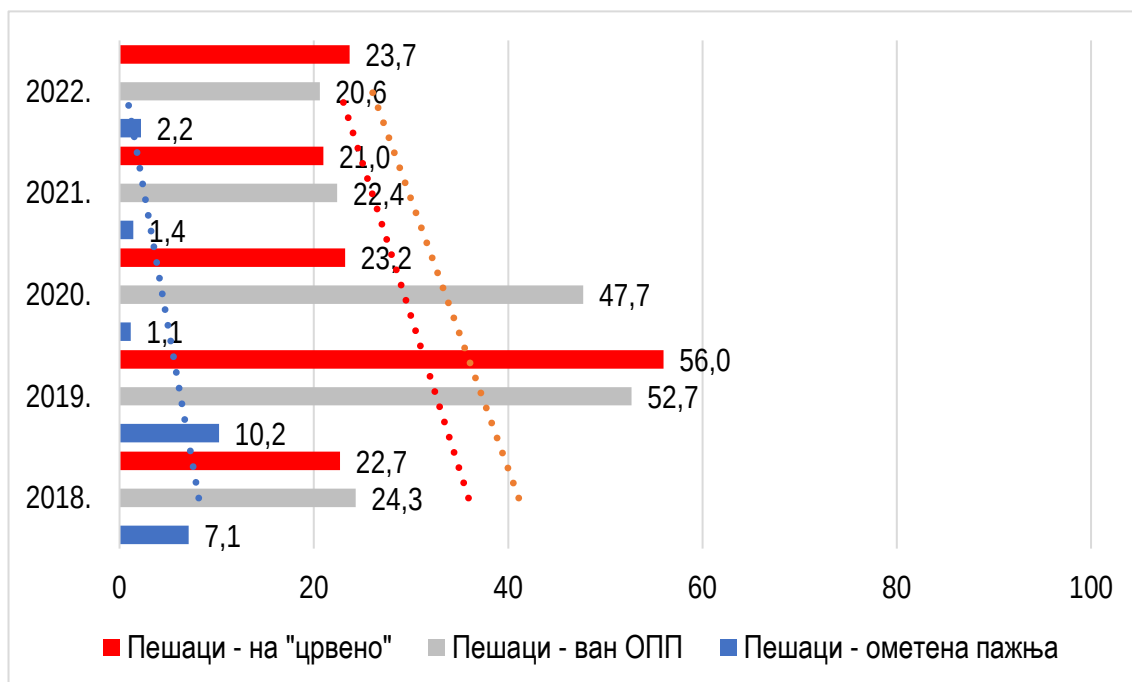


График 3.2.7. Понашање пешака (у %), на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године

3.2.2. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на брзину за све категорије возила за општину Ковин за период од 2018. до 2022. године

3.2.2.1. Просечна брзина

На основу доступних података са сајта Агенције за безбедност саобраћаја за 2022. годину за ПУ Панчево, у оквиру које се налази и општина Ковин, просечна брзина путничких аутомобила у насељу била је 57,7 km/h, док је просечна брзина путничких аутомобила ван насеља била 84,6 km/h, док су вредности за просечне брзине путничких аутомобила у Републици Србији биле: 51 km/h (у насељу) и 76,9 km/h (ван насеља).

3.2.2.2. Прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h

Прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h анализирано је на основу доступних података за период 2018-2019. и 2021-2022. године за ПУ Панчево, у оквиру које се налази и општина Ковин. На графику 3.2.8. приказан је проценат прекорачења ограничења брзине за најмање 10 km/h у насељу. Уочава се да проценат мотоциклиста који прекорачују ограничење брзине има негативан тренд, односно са 25%, колико је евидентирано 2018. године, повећао се на 30% у 2022. години. Тренд прекорачења ограничења брзине код возача путничких аутомобила је такође негативан, односно са 15,1%, колико је евидентирано 2018. године, повећао се на 35,3% у 2022. години.

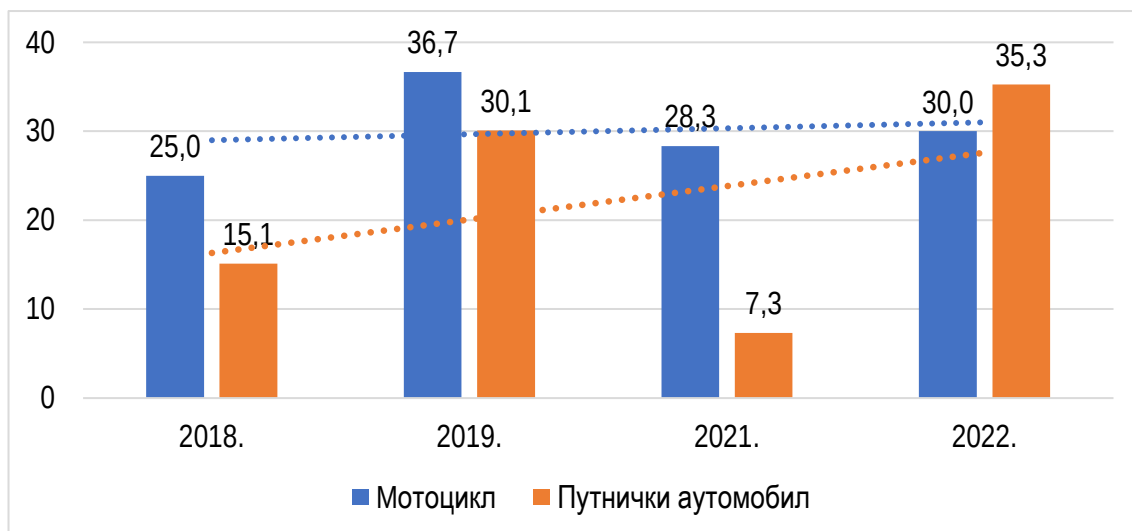


График 3.2.8. Прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h у насељу за период од 2018. до 2022. године (у %) на територији ПУ Панчево

Прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h у насељу и ван насеља у 2022. години, по категоријама возила приказано је на графику 3.2.9.

Проценат возача који прекорачују ограничење брзине за најмање 10 km/h је значајно већи ван насеља, него у насељу код теретних возила.

Возачи аутобуса чешће поштују ограничење брзине ван насеља, него у насељу.

Значајан је проценат возача путничких аутомобила (35,3%), мотоцикала (30%) и аутобуса (11%) који не поштују ограничење брзине у насељу. Ван насеља, значајна прекорачења ограничења брзине за најмање 10 km/h чине возачи путничких аутомобила (24,4%), мотоцикала (23,3%), теретних возила (16,3%) и мопеда (10%). Понашања возача наведених категорија возила могу имати тешке последице при евентуалним саобраћајним незгодама.

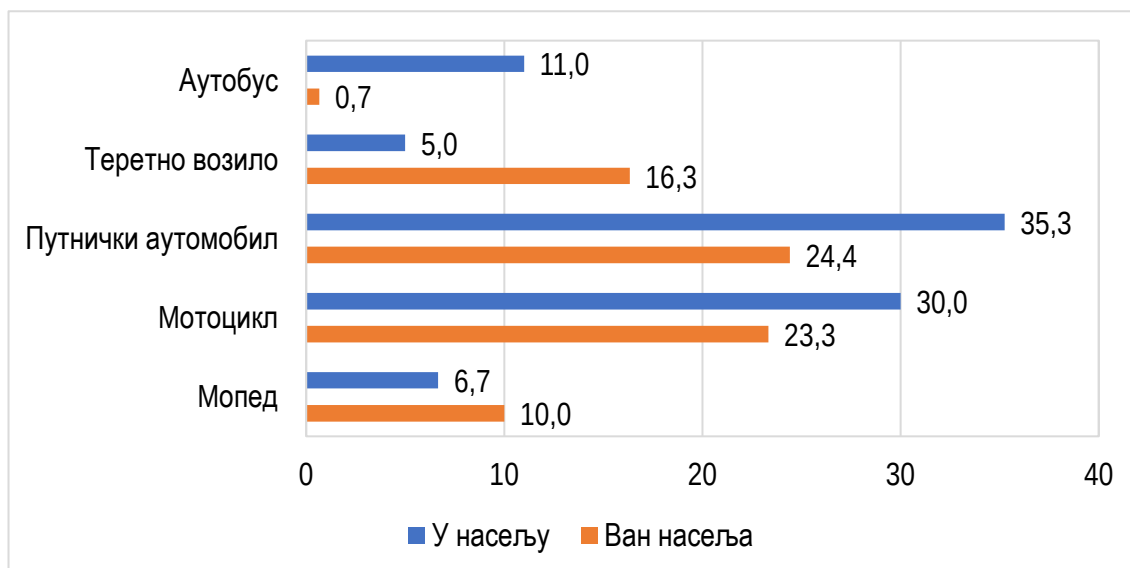


График 3.2.9. Прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h по категоријама возила у 2022. години (у %) на територији ПУ Панчево

На основу података из 2022. године о процентима прекорачења ограничења брзине у насељу за најмање 10 km/h по категоријама возила, који су приказани у табели 3.2, може се закључити да је стање у ПУ Панчево неповољније у односу на просек Републике Србије када су у питању прекорачења брзине путничких аутомобила (за 20,5%), аутобуса (за 4,2%) и мотоцикала (за 4,2%), а повољније за прекорачење брзине мотоцикала (за 2,8%) и теретних возила (за 0,9%).

Табела 3.2. Прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h у насељу по категоријама возила у 2022. години (у %)

Возило	Насеље - Р. Србија	Насеље - ПУ Панчево	Закључак о стању
Путнички аутомобили	14,8	35,3	Неповољније
Теретна возила	5,9	5,0	<i>Повољније</i>
Аутобус	6,8	11,0	Неповољније
Мопед	2,5	6,7	Неповољније
Мотоцикл	32,8	30,0	<i>Повољније</i>

На основу података из 2022. године о процентима прекорачења ограничења брзине ван насеља за најмање 10 km/h по категоријама возила, који су приказани у табели 3.3, може се закључити да је стање у ПУ Панчево неповољније у односу на просек Републике Србије када су у питању прекорачења брзине путничких аутомобила (за 11%), mopеда (за 3,5%) и теретних возила (за 0,9%), а повољније за мотоцикле (за 6,7%) и за аутобусе (за 2%).

Табела 3.3. Прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h ван насеља по категоријама возила у 2022. години (у %)

Возило	Ван насеља - Р. Србија	Ван насеља - ПУ Панчево	Закључак о стању
Путнички аутомобили	13,4	24,4	Неповољније
Теретна возила	15,4	16,3	Неповољније
Аутобус	3,7	0,7	<i>Повољније</i>
Мопед	6,5	10,0	Неповољније
Мотоцикл	30,0	23,3	<i>Повољније</i>

3.2.3. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на све категорије возила за општину Ковин за период од 2018. до 2022. године

На основу доступних података са сајта Агенције за безбедност саобраћаја за ПУ Панчево, у оквиру које се налази и општина Ковин, у 2022. години просечна старост возног парка била је 16,6 година, док је просечна старост путничких аутомобила износила 16,7 година.

Процентуални удео мотоцикала и мопеда у ПУ Панчево за 2022. годину био је 3,6%, док је проценат комерцијалних возила исте године био 7,7%.

У Републици Србији у 2022. години просечна старост возног парка износила је 16,2 године, док је просечна старост путничких аутомобила износила 16,4 године.

Проценат комерцијалних возила у Републици Србији у 2022. години износио је 10,4%, док је удео мотоцикла и мопеда износио 3,0%.

Око 89,4% путничких аутомобила у ПУ Панчево, према доступним подацима за 2022. годину, било је старости преко 10 година, при чему је око 4,0% путничких аутомобила било старости до 6 година. У Републици Србији, у посматраној години, 85,7% возила било је старости преко 10 година, док је само 7,0% возила било старости до 6 година.

У општини Ковин у периоду од 2017. до 2021. године просечно је годишње регистровано (График 3.2.10):

- 159 мопеда (МОП) и 163 мотоцикла (МОТ),
- 7.851 путничких аутомобила (ПА),
- 737 теретних возила (ТВ),
- 43 радна возила,
- 330 прикључних возила и
- 25 аутобуса (БУС).

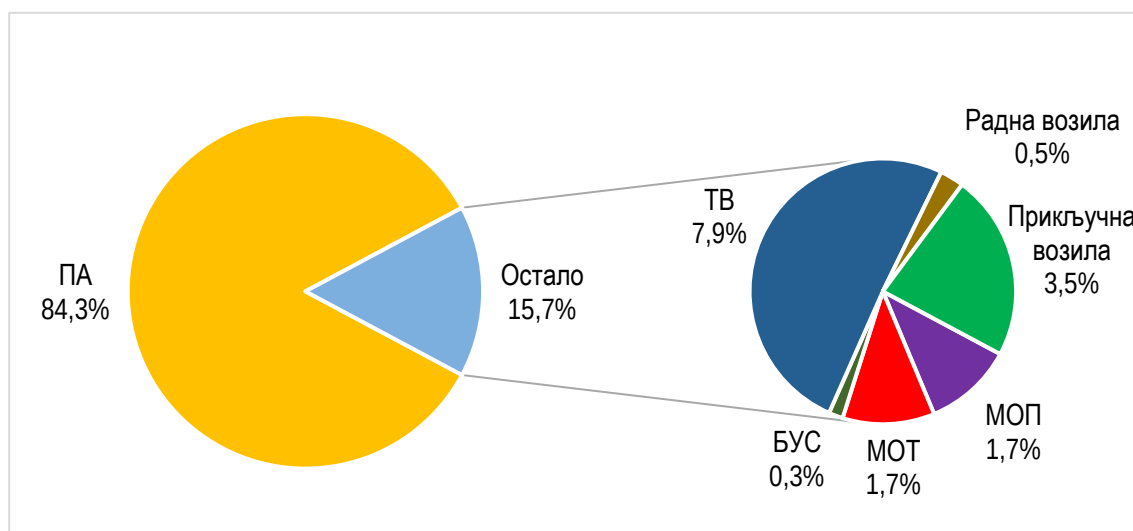


График 3.2.10. Просечан број регистрованих возила у општини Ковин по категоријама возила за период од 2017. до 2021. године (у %)

3.2.4. Закључна разматрања анализе индикатора безбедности саобраћаја за општину Ковин за период од 2018. до 2022. године

Поред анализе индикатора безбедности саобраћаја за општину Ковин извршена је и упоредна анализа индикатора безбедности саобраћаја са општинама и градовима који су у окружењу општине Ковин (Панчево, Алибунар, Вршац, Бела Црква, Пожаревац, Смедерево и Гроцка), а резултати су приказани у табелама 3.4 и 3.5. Општина Ковин и 7 суседних општина, односно градова, рангиране су по вредностима индикатора, при чему место 1 представља најбољи резултат, а место 8 најлошији резултат.

Табела 3.4. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на заштитне системе у путничким аутомобилима и рангирање општине Ковин у односу на суседне општине и градове у периоду од 2018. до 2022. године

Индикатори - заштитни системи и мобилни телефон у ПА	Вредност	Место у односу на суседне општине (1-најбоље, 8 - најлошије)
Употреба мобилних телефона током вожње	2,2	1
Употреба дечијих система заштите, од 4 до 12 година	8,0	6
Употреба дечијих система заштите, до 3 године старости	50,0	6
Проценат употребе сигурносног појаса на задњим седиштима	8,5	7
Проценат употребе сигурносног појаса од стране сувозача	60,9	8
Проценат употребе сигурносног појаса од стране возача и сувозача, на предњим седиштима	62,4	8
Проценат употребе сигурносног појаса од стране возача	63,3	8

Табела 3.5. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на понашање пешака и рангирање општине Ковин у односу на суседне општине и градове у периоду од 2018. до 2022. године

Индикатори - понашање пешака	Вредност	Место у односу на суседне општине (1-најбоље, 8 - најлошије)
Проценат пешака којима је употребом уређаја ометена пажња, при преласку пешачког прелаза	2,2	5
Проценат пешака који непрописно прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза	20,6	6
Проценат пешака који прелазе семафорисан пешачки прелаз на „црвено светло“	23,7	8

На основу резултата у табелама 3.4 и 3.5. може се закључити да је стање у општини Ковин повољно само у погледу индикатора „употреба мобилних телефона током вожње у путничким аутомобилима“, где општина Ковин предњачи у односу на суседне општине.

За четири вредности од 10 истраживаних индикатора, општина Ковин се налази на зачељу, односно на осмом месту, што говори да је стање по тим индикаторима најлошије у општини Ковин у односу на суседне општине и градове.

На основу сагледавања вредности индикатора безбедности саобраћаја за општину Ковин у посматраном периоду може се закључити да се:

- употреба сигурносног појаса на предњим седиштима у посматраном периоду значајно се смањила, са 84,3%, колико је евидентирано 2018. године, на 62,4% у 2022. години, а употреба сигурносног појаса на задњим седиштима, у истом периоду, такође се смањила са 15,2% на 8,5%. Подаци и тренд указују да се без значајне промене приступа у превентивним мерама никако не могу достићи циљне вредности дефинисане Нацртом националне стратегије за период 2023-2030. године (циљне вредности 96% за предња седишта и 85% за задња седишта);
- коришћење заштитних каца код возача и путника на мотоциклу значајно се смањило у 2022. години у односу на 2019. годину (са 100% на 75%), док се код возача и путника на мопеду смањило (са 25% на 18,2%). Подаци и тренд указују да се без значајне промене приступа у превентивним мерама никако не може достићи циљних 95% дефинисаних у Нацрту националне стратегије за период 2023-2030. године;
- употреба дечијих система заштите, како за децу до 3 године, тако и за децу од 4 до 12 година значајно је смањена у 2022. години (50% код деце до 3 године и 8% код деце од 4 до 12 година) у односу на 2018. годину (70% код деце до 3 године и 36,1% код деце од 4 до 12 година);
- употреба мобилних телефона приликом управљања путничким аутомобилима остала је непромењена у 2022. години, у односу на 2018. годину (2,2%), али најмањи проценат употребе мобилних телефона евидентиран је 2020. године (1,5%). Није успостављен стабилан тренд смањења употребе мобилних телефона приликом управљања путничким аутомобилима;
- проценат пешака који прелазе коловоз са ометеном пажњом се у периоду од 2018. године до 2022. године смањео (са 7,1% на 2,2%);
- проценат пешака који непрописно прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза се у периоду од 2018. године до 2022. године смањео (са 24,3% на 20,6%), али високе вредности су забележене 2019. године (52,7%) и 2020. године (47,7%);
- проценат пешака који прелазе семафорисан пешачки прелаз на „црвено светло“ се у периоду од 2018. године до 2022. године незнатно повећао (са 22,7% на 23,7%), али високе вредности су забележене 2019. године (56%);
- проценат прекорачења брзине за најмање 10 km/h повећао се у 2022. години у односу на 2018. годину код возача мотоцикала (са 25% на 30%) и возача путничких аутомобила (са 15,1% на 35,3%). Вредности ових индикатора такође захтевају интензивирање рада и превентивног деловања, али и контроле брзина учесника у саобраћају.

Поређењем оцене стања индикатора безбедности саобраћаја у општини Ковин и у Републици Србији у 2022. години, у општини Ковин је **неповољније** стање у односу на стање у Републици Србији за следеће индикаторе:

- употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у путничким аутомобилима,
- употреба сигурносног појаса на задњим седиштима у путничким аутомобилима,
- употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у теретним возилима,
- употреба заштитних каца код возача и путника на мотоциклу и мопеду,
- употреба дечијих система заштите за децу до 3 године и од 4 до 12 година и
- понашање пешака које се односи на прелазак семафорисаног пешачког прелаза на „црвено светло“.

Поређењем оцене стања индикатора безбедности саобраћаја у општини Ковин и у Републици Србији у 2022. години, у општини Ковин је **повољније** стање у односу на стање у Републици Србији за следеће индикаторе:

- употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у аутобусима,
- употреба мобилних телефона током вожње,
- понашање пешака које се односи на прелазак коловоза са ометеном пажњом и
- понашање пешака које се односи на прелазак коловоза ван обележеног пешачког прелаза.

3.3. АНАЛИЗА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН

3.3.1. Оцена ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја и ризицима у саобраћају у ПУ Панчево која укључује и општину Ковин

Агенција за безбедност саобраћаја (АБС) је у току 2017. године извршила истраживање ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја и ризицима у саобраћају, за територију Републике Србије. Истраживање је реализовано на територији сваке од 27 полицијских управа (ПУ), а међу њима је била и ПУ Панчево, у оквиру које су обухваћени и испитаници из општине Ковин.

Теме обухваћене истраживањем биле су:

- проблем прекорачења брзине,
- вожња под утицајем психоактивних супстанци (алкохол, дрога),
- одвраћање пажње (дистракција) током вожње (мобилни телефон, околина),
- употреба заштитних система у возилу,
- перцепција ризика у саобраћају,
- однос ка осталим категоријама учесника у саобраћају,
- однос према кажњавању у саобраћају и др.

Прикупљање података било је реализовано истовремено у свим полицијским управама Републике Србије у августу 2017. године, а питања су била подељена у следеће делове:

- Општи ставови;
- Начин путовања;
- Самопријављено понашање;
- Прихватљивост понашања – остали учесници у саобраћају;
- Прихватљивост понашања – лично понашање;
- Перцепција (не) безбедности;
- Учешће у саобраћајним незгодама;
- Саобраћајна принуда.

Код општих ставова (График 3.3.1), било је постављено питање: „Колико сте забринути за свако од следећих питања?“ Одговор је било могуће дати на 4-степену скали: 1 – веома; 2 – доста; 3 - не претерано и 4 – не уопште. У погледу општих питања везаних за саобраћај, становници на подручју ПУ Панчево су највише били забринути за саобраћајне незгоде (84%) и за загађење животне средине (80%). Становници на подручју ПУ Панчево су за 8% били мање забринути за проблем саобраћајних гужви од просечне вредности за Републику Србију (63%).

Код начина путовања (График 3.3.2), било је постављено питање: „Које сте начине путовања најчешће користили током последњих 12 месеци?“ У погледу начина путовања, становници на подручју ПУ Панчево највише су пешачили (87%), управљали аутомобилом као возач (68%) и возили се у аутомобилу у својству путника (44%). Вожња у аутомобилу у својству путника је била за 10% мања од просечне вредности за Републику Србију (54%).

Код осталих начина путовања, јавни превоз се за 8% мање користио, а бицикл за 8% више на територији ПУ Панчево у односу на просечне вредности у Републици Србији. На подручју ПУ Панчево, мотоцикли/мопеди су се за 3% више користили у односу на просечну вредност у Републици Србији (12%).

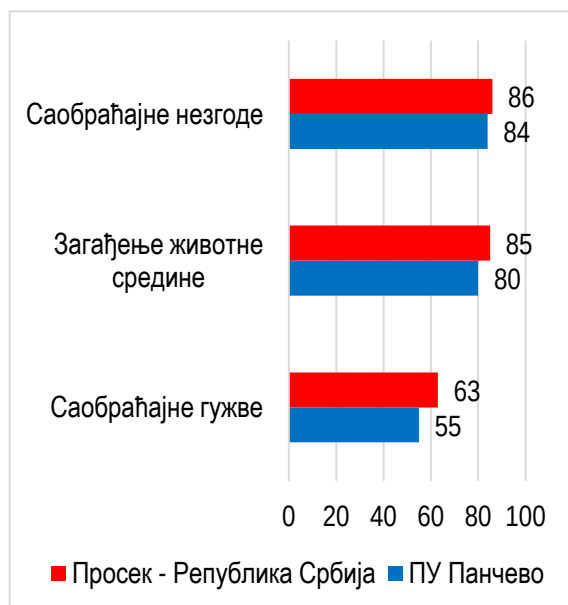


График 3.3.1. % испитаника који се осећају (веома) забринути (1-2)

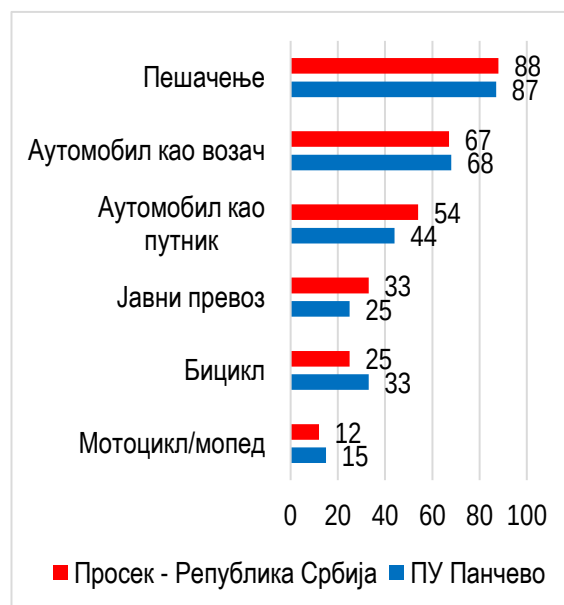


График 3.3.2. % испитаника који су бирали овај начин међу прва 3

Код самопријављеног понашања, била су постављена питања у вези брзине (График 3.3.3), вожње под утицајем (График 3.3.4), одвраћања пажње и умора (График 3.3.5), коришћења сигурносног појаса и система заштите за децу (График 3.3.6), бициклиста и мотоциклиста (График 3.3.7) и пешака (График 3.3.8). Период истраживања, за који су испитаници требали да одговоре на питања везана за самопријављено понашање, био је последњих 12 месеци. Одговори су се могли дати на 5-степену скали: 1 – никада; 2 – ретко; 3 – понекад; 4 – често; 5 – увек.



График 3.3.3. Брзина - Возили брже од ограничења брзине у % (најмање једном (2-5))

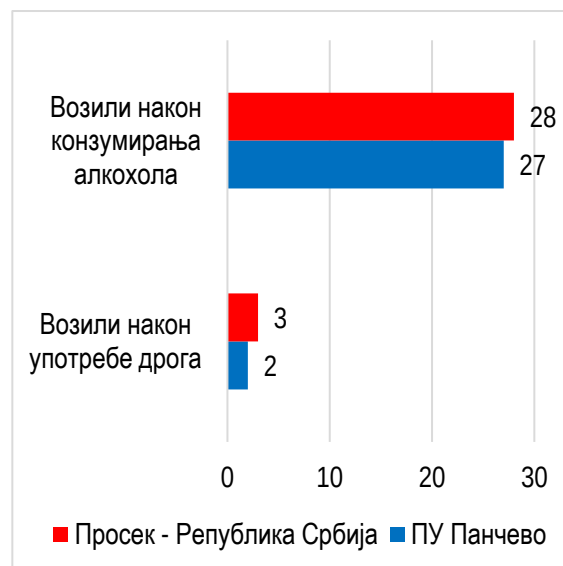


График 3.3.4. Вожња под утицајем (% најмање једном (2-5))

Код самопријављеног понашања, према резултатима Студије из 2017. године, становници на подручју ПУ Панчево, у односу на просечне вредности у другим ПУ у Републици Србији, возили су за 2% мање изнад ограничења брзине на путевима у насељу и 1% мање на путевима ван насеља где је ограничење брзине 80 km/h, а на аутопутевима за 3% мање. Код вожње под утицајем, становници на подручју ПУ Панчево су за 1% мање пријавили вожње након конзумирања алкохола и употребе дрога у односу на просечне вредности у Републици Србији.



График 3.3.5. Одвраћање пажње и умор
(% најмање једном (2-5))

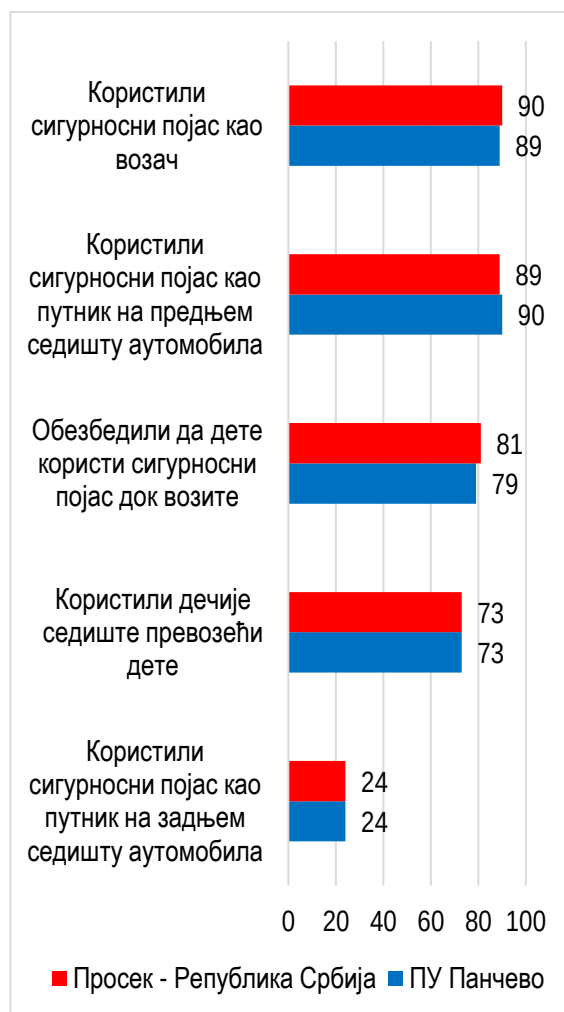


График 3.3.6. Сигурносни појас и системи
заштите за децу (% скоро увек (5))

Код питања везаних за одвраћање пажње и умор, становници на подручју ПУ Панчево користили су мобилни телефон за разговор за 5% више у односу на просечну вредност у Републици Србији (61%). Становници на подручју ПУ Панчево за 5% мање су користили *hands-free* уређај док су причали мобилним телефоном и возили у односу на просечну вредност у Републици Србији (51%).

Код заштитних система, проценти коришћења сигурносних појасева и система заштите за децу од стране становника на подручју ПУ Панчево су се разликовале до $\pm 2\%$ у односу на просечне вредности у Републици Србији.

Код понашања бициклиста, становници на подручју ПУ Панчево мање су користили заштитне кациге за бицикл (за 1%) и као бициклисти мање су прелазили коловоз када је црвено светло за бициклисте (за 3%) у односу на просечне вредности у Републици Србији (85% и 25%). Код управљања мопедом/мотоциклом, у ПУ Панчево се у односу на просек у Републици Србији (23%), мање користила заштитна кацига при вожњи мопеда или мотоцикла (за 3%).

Код понашања пешака, становници на подручју ПУ Панчево мање су користили мобилни телефон током прелажења коловоза (за 5%), мање су прелазили коловоз када је „црвено светло“ за пешаке (за 4%) и мање су слушали музику користећи слушалице (за 3%) у односу на просечне вредности у Републици Србији.

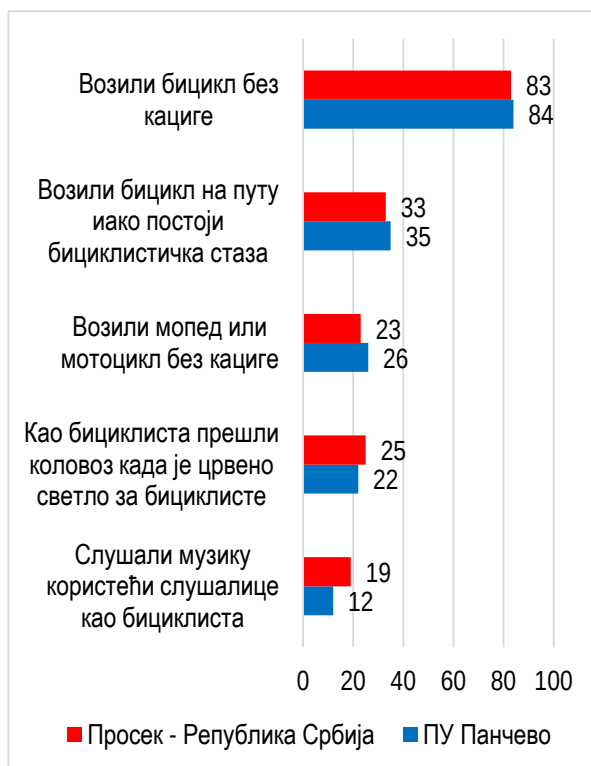


График 3.3.7. Бициклисти и мотоциклисти
(% најмање једном (2-5))

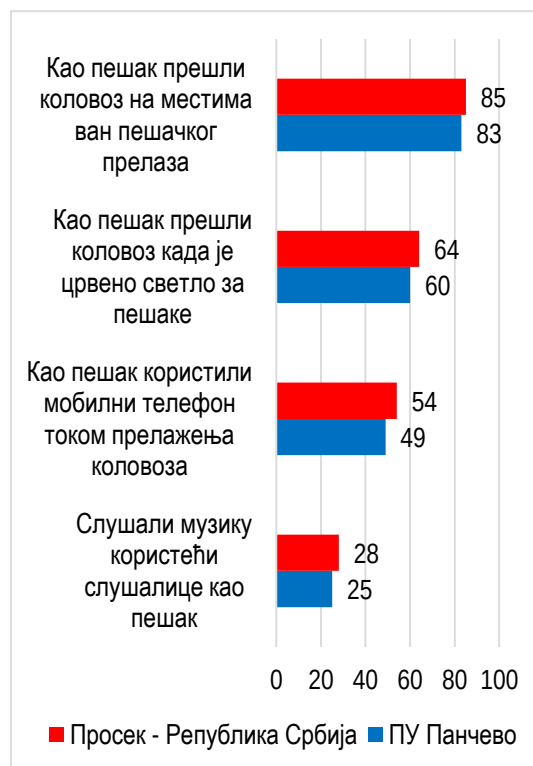


График 3.3.8. Пешаци (% најмање једном (2-5))

У оквиру прихватљивости понашања других учесника у саобраћају и сопственог понашања у средини где живе, била су постављена питања у вези понашања возача (График 3.3.9 - График 3.3.12), мотоциклиста (График 3.3.13) и пешака (График 3.3.14). Одговор било је могуће дати на 5-степену скали: 1 – неприхватљиво; 2 – делимично неприхватљиво; 3 – ниједно; 4 – делимично прихватљиво; 5 – прихватљиво).

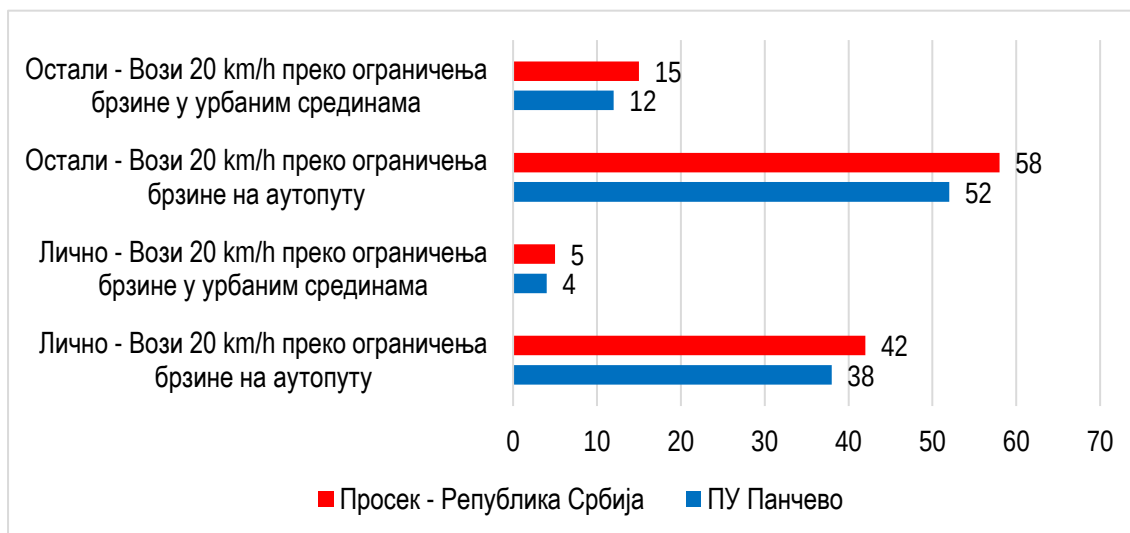


График 3.3.9. Понашање возача: Брзина (% прилично прихватљиво (4-5))

Код понашања возача у погледу прекорачења брзине, становници на подручју ПУ Панчево имали су оштрији став о прекорачењу брзине, јер мање су толерисали када они (лично) и остали учесници у саобраћају прекорачују брзину од преко 20 km/h на аутопуту (за 4% и 6%) у односу на просечне вредности у Републици Србији. У погледу личног прихватања прекорачења брзине у урбаним срединама, проценат прихватања наведеног понашања становника на подручју ПУ Панчево био је

приближно једнак просечној вредности у Републици Србији, док је код понашања осталих учесника у саобраћају прихватљивост мања за 3% у односу на просечну вредност у Републици Србији.

У погледу понашања возача у виду вожње под утицајем, одвраћања пажње и умора, коришћења сигурносног појаса и система заштите за децу, проценти прихватања становника на подручју ПУ Панчево били су приближни просечним вредностима у Републици Србији, јер су одступања била $\pm 3\%$, осим у случају некоришћења сигурносног појаса на задњим седиштима путничких аутомобила.

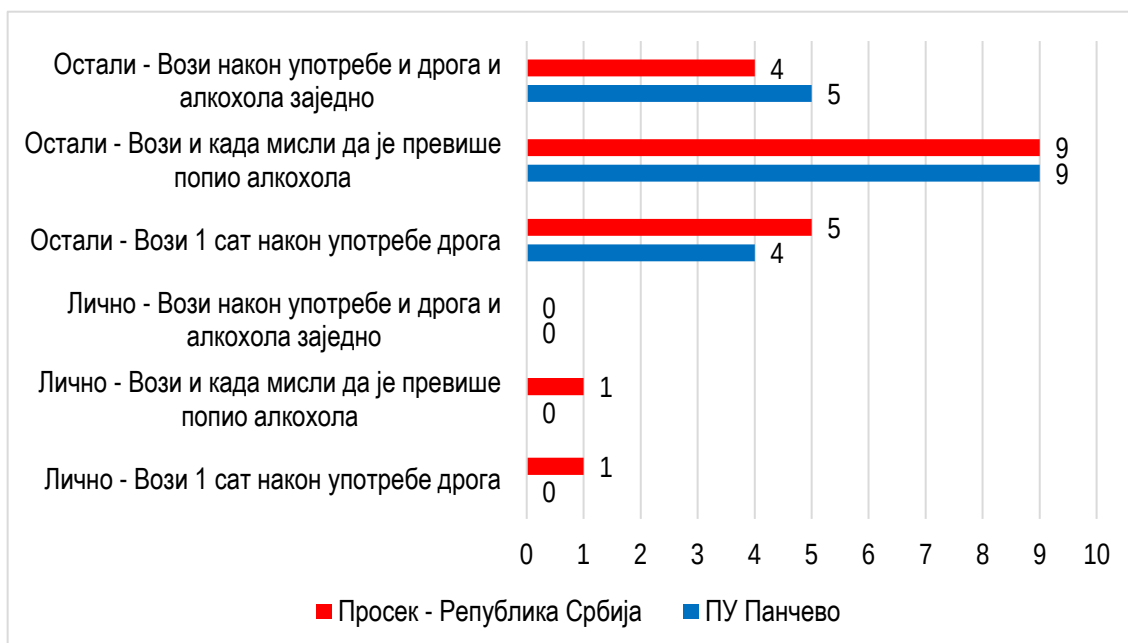


График 3.3.10. Понашање возача: Вожња под утицајем (% прилично прихватљиво (4-5))

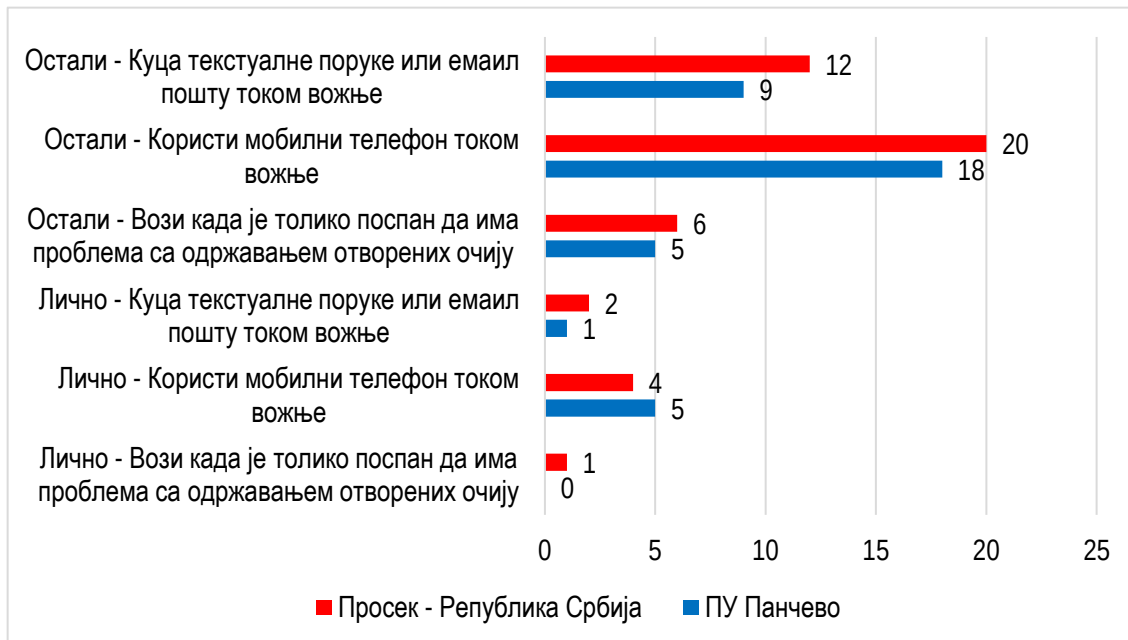


График 3.3.11. Понашање возача: Одвраћање пажње и умор (% прилично прихватљиво (4-5))

Када су у питању понашања осталих учесника у саобраћају, становници на подручју ПУ Панчево за 5% мање толеришу превоз путника који не користе појас на задњим седиштима путничких аутомобила у односу на просек у Републици Србији (48%).

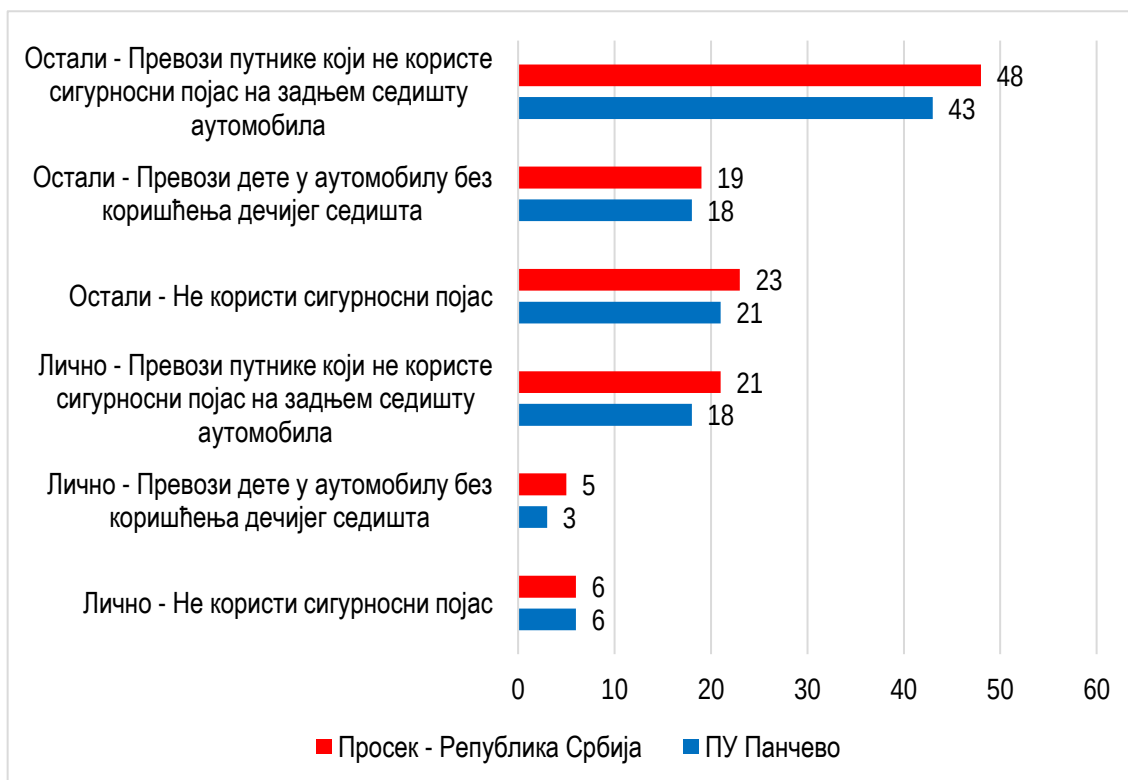


График 3.3.12. Понашање возача: Сигурносни појас и системи заштите за децу
(% прилично прихватљиво (4-5))

У погледу понашања мотоциклиста, проценти прихватања становника на подручју ПУ Панчево били су приближни просечним вредностима у Републици Србији, осим што сматрају да остали учесници у саобраћају за 4% мање прихватају пребрзу вожњу мотоциклом у урбаним срединама у односу на просечну вредност у Републици Србији (12%).

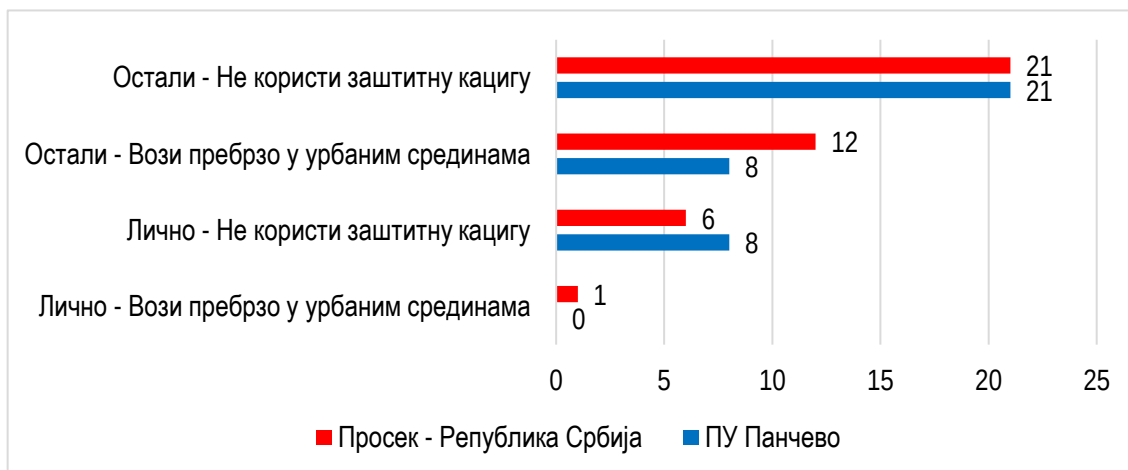


График 3.3.13. Понашање мотоциклиста (% прилично прихватљиво (4-5))

У погледу личног прихватања небезбедног понашања пешака, проценти прихватања становника на подручју ПУ Панчево били су приближни просечним вредностима у Републици Србији, јер су одступања била $\pm 2\%$.

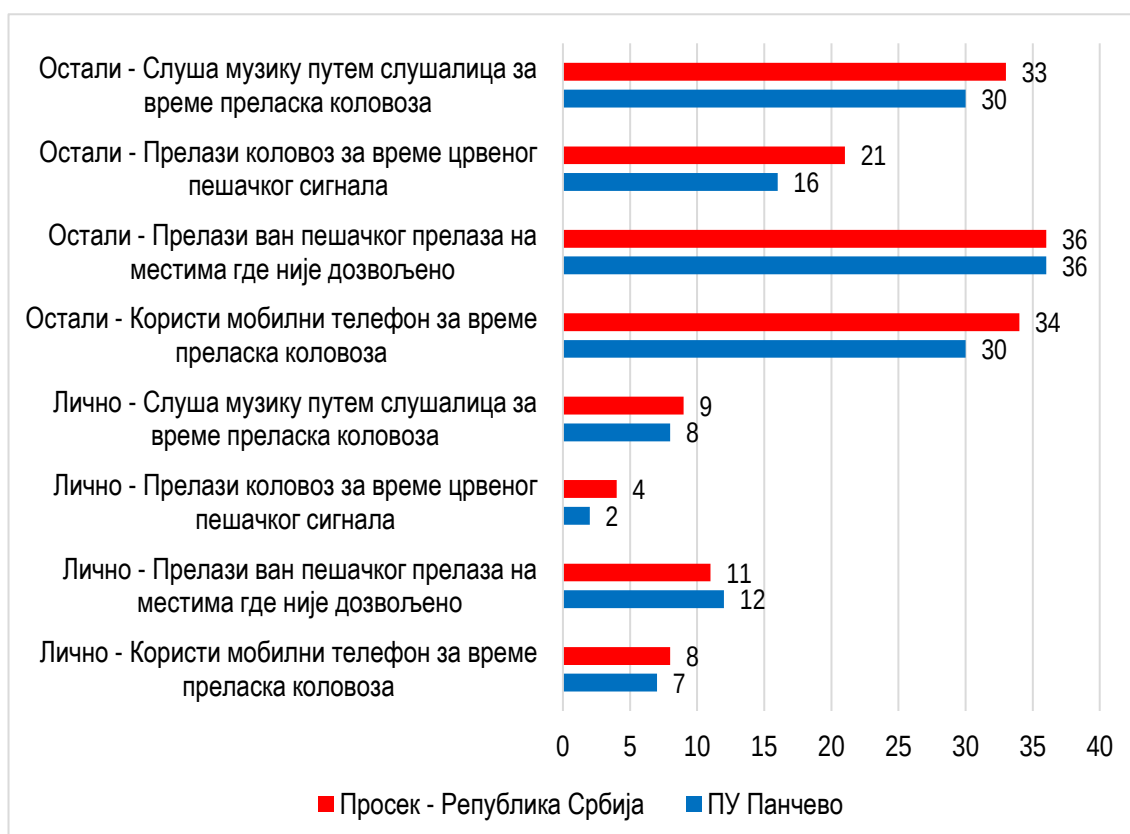


График 3.3.14. Понашање пешака (% прилично прихватљиво (4-5))

Код перцепције (не) безбедности (График 3.3.15), било је постављено питање колико се испитаници осећају безбедно када користе поједине начине путовања (пешачење и др.). Одговор било је могуће дати на 10-степену скали: 1 – веома небезбедно до 10 – веома безбедно. У погледу учешћа у саобраћајним незгодама (График 3.3.16), било је постављено питање да ли су испитаници у последња три месеца учествовали у саобраћајној незгоди и у ком својству.

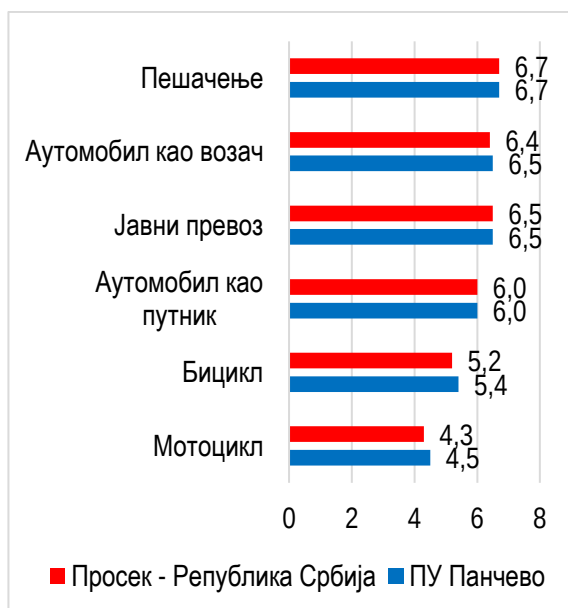


График 3.3.15. Перцепција (не) безбедности (средња вредност)

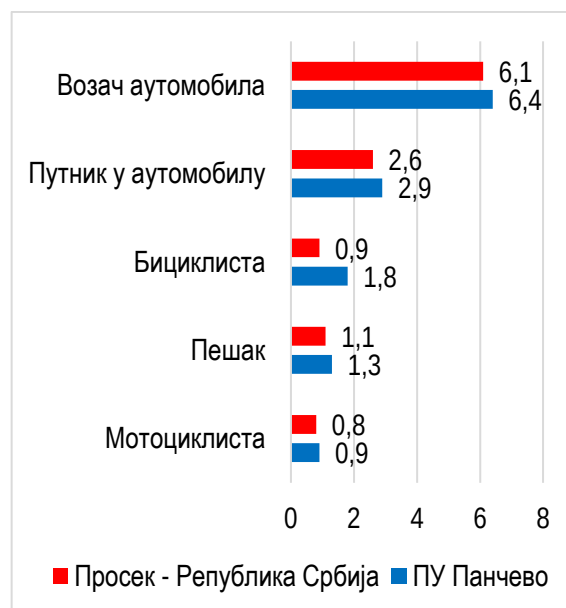


График 3.3.16. Учесће у саобраћајним незгодама (% најмање једном у последња 3 месеца)

У погледу перцепције (не) безбедности, одговори становника на подручју ПУ Панчево нису имали значајна одступања од просечних вредности у Републици Србији.

У погледу учешћа у саобраћајним незгодама, према резултатима Студије из 2017. године, становници на подручју ПУ Панчево изјавили су да су више учествовали у саобраћајним незгодама у својству свих 5 истраживаних категорија учесника у односу на просечне вредности у Републици Србији.

У погледу саобраћајне принуде, постављана су питања о:

- контроли од стране саобраћајне полиције у протеклих 12 месеци (График 3.3.17) и вероватноћи да ће испитанике као возаче контролисати полиција (График 3.3.18), при чему је одговор било могуће дати на 5-степену скали: 1 – веома мало; 2 – мало; 3 – средње; 4 – много; 5 – веома много,
- броју контрола од стране саобраћајне полиције у протеклих 12 месеци за вожњу под дејством алкохола и вожњу под дејством дрога (График 3.3.19).

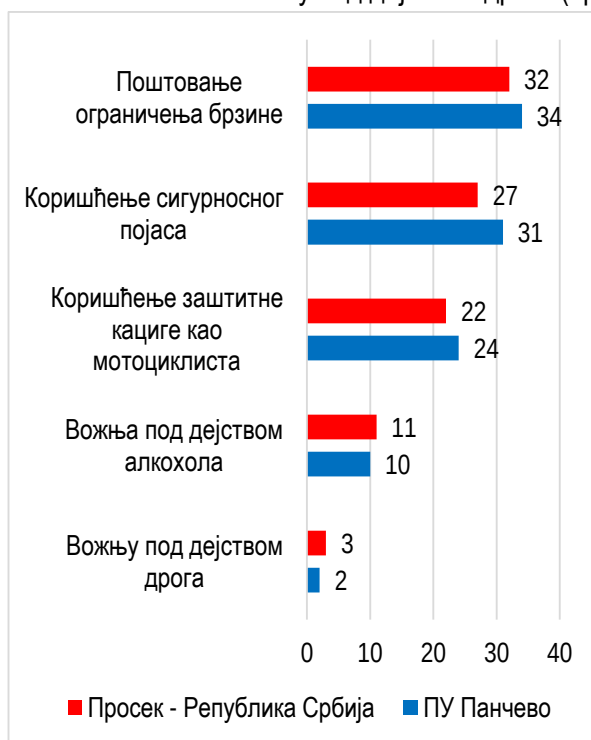


График 3.3.18. Вероватноћа контроле од стране саобраћајне полиције (% веома много (5))

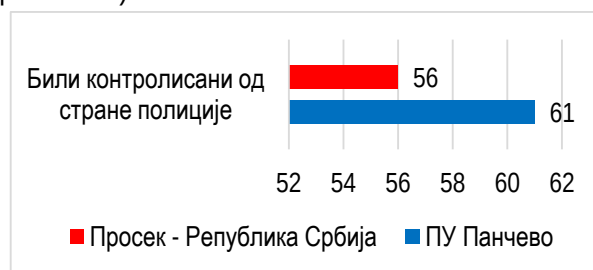


График 3.3.17. Контрола од стране саобраћајне полиције (% најмање једном)

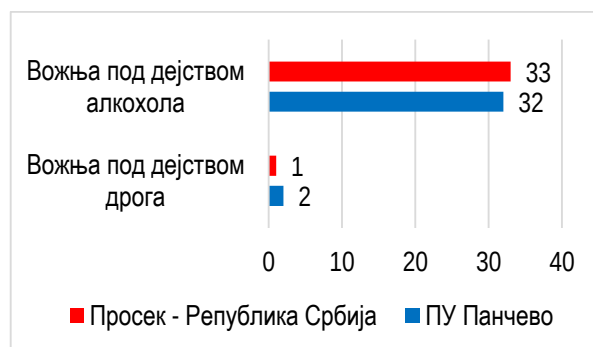


График 3.3.19. Контрола од стране саобраћајне полиције (% најмање једном)

У погледу вероватноће контроле од стране саобраћајне полиције, проценти контроле понашања возача на подручју ПУ Панчево били су приближни просечним вредностима у Републици Србији за 4 од 5 наведених понашања, осим за коришћење сигурносног појаса, где је вероватноћа контроле била за 4% већа у односу на просек у Републици Србији. Код броја контрола од стране саобраћајне полиције, становници на подручју ПУ Панчево били су више контролисани (за 5%) у односу на просек у Републици Србији. Код контроле од стране саобраћајне полиције за вожњу под утицајем, возачи путничких аутомобила на подручју ПУ Панчево били су скоро једнако контролисани као просечни возачи у Републици Србији.

3.3.2. Оцена ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја и ризицима у саобраћају на територији ПУ Панчево која укључује и општину Ковин и поређење у односу на остале полицијске управе у Републици Србији

У наредном делу приказане су оцене различитих ставова учесника у саобраћају, обрађене за полицијску управу Панчево (ПУ Панчево), којој припада и општина Ковин, јер су поједина истраживања ставова приказана само по ПУ, а не и по општинама. Истраживања је спровела Агенција за безбедност саобраћаја (АБС) 2014. и 2017. године.

У истраживањима су биле коришћене следеће оцене:

- веома висока оцена,
- висока оцена,
- средња оцена,
- ниска оцена,
- веома ниска оцена.

Код оцене ставова учесника у саобраћају у погледу „брзе вожње“ у Републици Србији 2017. године, АБС је ПУ Панчево оценила „високом оценом“ 3,98 (опсег 3,90 – 4,05). Већа оцена (на скали од 1 до 5) значила је да су испитаници у већој мери подржавали вожњу у складу са ограничењем.

У истраживању су били оцењени следећи ставови у погледу „брзе вожње“:

- Брза вожња је ризична по живот;
- Морам да возим брзо, иначе губим време;
- Брза вожња отежава реаговање на опасну ситуацију;
- Пријатељи сматрају да треба поштовати брзину;
- Ограничења брзине су прихватљива;
- Повећање брзине за 10km/h повећава ризик од незгоде.

Код оцене ставова учесника у саобраћају у погледу „ометања пажње и умора у току вожње“ у Републици Србији 2017. године, АБС је ПУ Панчево оценила „високом оценом“ 3,86 (опсег 3,79 – 3,88). Већа оцена (на скали од 1 до 5) значила је да су испитаници у већој мери сматрали да ометање пажње возачу у току вожње негативно утиче на безбедну вожњу.

У истраживању су били оцењени следећи ставови у погледу „ометања пажње и умора у току вожње“:

- Пажња је смањена при коришћењу мобилног телефона;
- Пажња је смањена при коришћењу *hands-free* уређаја;
- Скоро сви возачи понекад користе мобилни телефон;
- Коришћење мобилног у вожњи повећава ризик од незгоде;
- Када се осећам поспано не треба да возим ауто;
- Чак иако ми се спава и даље возим ауто;
- Ако се осећам поспано повећава се ризик од незгоде.

Код оцене ставова учесника у саобраћају у погледу „вожње под утицајем (алкохол, дрога, лекови)“ у Републици Србији 2017. године, АБС је ПУ Панчево оценила „веома високом оценом“ 4,56 (опсег 4,53 – 4,60). Већа оцена (на скали од 1 до 5) значила је да испитаници у већој мери нису одобравали вожњу под дејством алкохола, дрога или лекова који утичу на безбедну вожњу.

У истраживању су били оцењени следећи ставови у погледу „вожње под утицајем (алкохол, дрога, лекови)“:

- Алкохол повећава ризик од незгоде;
- Пријатељима је неприхватљива вожња под дејством алкохола;
- Алкохол отежава реаговање на опасну ситуацију;
- Дрога повећава ризик од незгоде;
- Пријатељима је неприхватљива вожња под дејством дрога;
- Знам за негативно дејство лекова на вожњу.

Код оцене ставова мотоциклиста у погледу „значаја заштитних кацига“ у Републици Србији 2017. године, АБС је ПУ Панчево оценила „ниском оценом“ 4,27 (опсег 4,27 – 4,35). Већа оцена (на скали од 1 до 5) значила је да се испитаници у већој мери нису слагали са изјавом да „Ако возим пажљиво заштитна кацига није неопходна“.

Код оцене ставова учесника у саобраћају у погледу „значаја заштитних система у путничким аутомобилима“ у Републици Србији 2017. године, АБС је ПУ Панчево оценила „високом оценом“ 3,92 (опсег 3,86 – 3,93). Већа оцена (на скали од 1 до 5) значила је да су испитаници у већој мери имали исправне ставове у вези са значајем заштитних система у путничким возилима.

У истраживању су били оцењени следећи ставови у погледу „значаја заштитних система у путничким аутомобилима“:

- Није потребно користити сигурносни појас на задњем седишту аутомобила;
- Увек тражим од мојих путника да користе сигурносни појас;
- Упутства за коришћење дечијих седишта су нејасна;
- Опасно је ако деца која путују с Вама не користе дечије седиште или сигурносни појас;
- За кратка путовања није потребно користити дечија седишта.

Код оцене ставова учесника у саобраћају у погледу „вероватноће контроле од стране полиције“ у Републици Србији 2017. године, АБС је ПУ Панчево оценила „средњом оценом“ 2,71 (опсег 2,68 – 2,72). Већа оцена (на скали од 1 до 5) значила је да су испитаници у већој мери очекивали да буду контролисани у саобраћају од стране полиције.

Код оцене ставова учесника у саобраћају у погледу „коришћења сигурносног појаса у путничким аутомобилима“ у Републици Србији 2014. године, АБС је ПУ Панчево оценила „ниском оценом“ 1,7 (опсег 1 – 2). Већа оцена (на скали од 1 до 5) значила је да су испитаници у већој мери изјављивали да приликом вожње користе сигурносни појас, као и да су подржавали мере за контролу коришћења сигурносног појаса у возилу.

Код оцене ставова учесника у саобраћају у погледу „кажњавања у саобраћају“ у Републици Србији 2014. године, АБС је ПУ Панчево оценила „високом оценом“ 3,1 (опсег 3 – 4). Већа оцена (на скали од 1 до 5) значила је да су испитаници у већој мери подржавали кажњавање непрописног понашања у саобраћају.

Код оцене ставова учесника у саобраћају у погледу „брзе вожње“ у Републици Србији 2014. године, АБС је ПУ Панчево оценила „средњом оценом“ 2,9 (опсег 2 – 3). Већа оцена (на скали од 1 до 5) значила је да су испитаници у већој мери изјављивали да поштују ограничење брзине, као и да су подржавали мере за контролу брзине.

Код оцене ставова учесника у саобраћају у погледу „вожње под дејством алкохола“ у Републици Србији 2014. године, АБС је ПУ Панчево оценила „високом оценом“ 3,9 (опсег 3 – 4). Већа оцена (на скали од 1 до 5) значила је да су испитаници у већој мери изјављивали да приликом вожње нису конзумирали алкохол, као и да су подржавали мере за контролу алкохолисаности возача.

Оцена ставова са опсегом вредности и оценама, према истраживањима АБС 2014. и 2017. године и картама показатеља, дата је у табели 3.6. У истраживању из 2014. године, АБС је користила 5 фиксних опсега (0-1 „веома ниска оцена“, 1-2 „ниска оцена“, 2-3 „средња оцена“, 3-4 „висока оцена“ и 4-5 „веома висока оцена“) за оцену одређене групе ставова у 27 полицијских управа Републике Србије.

АБС је у истраживању 2017. године груписала 27 полицијских управа Републике Србије у 5 кластера према средњој оцени одређене групе ставова, а кластери су били формирани на основу најниже и највише оцене за одређене ставове, тако да су се границе кластера разликовале у зависности од групе ставова. Оне полицијске управе чије су средње оцене одређене групе ставова биле у опсегу вредности за први кластер наведене групе ставова биле су оцењене са „веома ниском оценом“. Опсег другог кластера био је описан са „ниском оценом“, опсег трећег кластера са „средњом оценом“, опсег четвртог кластера са „високом оценом“ и опсег петог кластер са „веома високом оценом“.

Табела 3.6. Оцена ставова према картама показатеља АБС за ПУ Панчево

Став (Година)	Оцена (Број)	Опсег	Оцена (Опис)
Вожња под утицајем (алкохол, дрога, лекови) (2017)	4,56	4,53 – 4,60	Веома висока
Брза вожња (2017)	3,98	3,90 – 4,05	Висока
Значај заштитних система у путничким аутомобилима (2017)	3,92	3,86 – 3,93	Висока
Вожња под дејством алкохола (2014)	3,9	3 – 4	Висока
Ометање пажње и умор у току вожње (2017)	3,86	3,79 – 3,88	Висока
Кажњавање у саобраћају (2014)	3,1	3 – 4	Висока
Брза вожња (2014)	2,9	2 – 3	Средња
Вероватноћа контроле од стране полиције (2017)	2,71	2,68 – 2,72	Средња
Значај заштитних кацига (мотоциклисти) (2017)	4,27	4,27 – 4,35	Ниска
Коришћење појаса у путничким аутомобилима (2014)	1,7	1 – 2	Ниска

3.3.3. Закључна разматрања везана за анализу ставова учесника у саобраћају и идентификацију проблема безбедности саобраћаја на територији општине Ковин

Према истраживању из 2017. године, учесници у саобраћају на подручју ПУ Панчево, у погледу општих питања везаних за саобраћај, исказали су највећу забринутост према проблему који се односио на саобраћајне незгоде (84%), а најмању забринутост према проблему саобраћајних гужви (55%). Просечни резултати за саобраћајне незгоде и саобраћајне гужве забележени на подручју Републике Србије били су 86% и 63%.

Најчешћи начин путовања међу испитаницима на подручју ПУ Панчево био је пешачење (87%), што је било за 1% изнад просека у Републици Србији. Испитаници на подручју ПУ Панчево су се изјаснили да путују као возач путничког аутомобила (68%) у приближно истом учешћу као и испитаници на подручју Републике Србије (67%), за разлику од путовања у својству путника у путничком аутомобилу, где се за 10% мање користи наведени начин путовања од просека у Републици Србији (54%).

Начин путовања бициклом (33%) у ПУ Панчево био је за 8% већи од просечне вредности за Републику Србију (25%). Начин путовања јавним превозом у ПУ Панчево (25%) био је за 8% мањи у односу на просечну вредност за Републику Србију (33%).

На подручју ПУ Панчево, испитаници су истакли да су управљали возилом брже од ограничења брзине испод просека у Републици Србији на свим категоријама пута које су биле предмет истраживања (мање за 1 до 3%). Вожња под утицајем на подручју ПУ Панчево била је за 1% мање заступљена у односу на просек у Републици Србији. У ПУ Панчево, вожња под дејством алкохола (27%) и вожња након употребе дрога (2%) били су мање заступљени у односу на Републику Србију (28% и 3%).

Код ставова везаних за одвраћање пажње и умор при управљању путничким аутомобилом, забележене су значајније разлике између подручја ПУ Панчево и Републике Србије. Већа одступања у односу на просечне вредности за Републику Србију постојале су код коришћења мобилног телефона у вожњи (за 5% више). Са друге стране, коришћење *hands-free* уређаја док се причало мобилним телефоном и возило било је за 5% мање заступљено у односу на просечну вредност за Републику Србију.

Када је у питању употреба сигурносних појасева и система заштите за децу у возилу, испитаници на подручју ПУ Панчево нису одступали значајно у односу на просечне вредности у Републици Србији, односно одступање је било $\pm 2\%$.

Када су у питању понашања рањивих учесника у саобраћају, у ПУ Панчево, као најризичнија понашања међу испитаницима била су забележена: преласци пешака преко коловоза на местима ван пешачког прелаза (83%) као и преласци коловоза за време црвеног светлосног сигнала за пешаке (60%). Просечне вредности за Републику Србију за ова два наведена понашања износила су 85% и 64%.

Што се тиче понашања возача мотоцикла и возача mopеда у ПУ Панчево, 26% испитаника било је истакло да је управљало мотоциклом или mopедом без заштитне кациге, што је представљало већу вредност у односу на просек у Републици Србији (23%). У вези понашања бициклиста, 84% испитаника у ПУ Панчево возило је бицикл без заштитне кациге што је било за 1% више у односу на просечну вредност за Републику Србију.

Генерално, изражена лична прихватљивост ризичног понашања возача била је мања од перцепције друштвене прихватљивости што је исказано са аспекта брзе вожње, вожње под утицајем као и употребом система заштите.

У ПУ Панчево, лична прихватљивост вожње преко ограничења брзине за 20 km/h на аутопуту била је већа (38%), него када су у питању путеви који пролазе кроз урбане средине (4%). Просечна вредност у Републици Србији за личну прихватљивост вожње преко ограничења брзине за 20 km/h на аутопуту износила је 42%, док је за путеве који пролазе кроз урбане средине била 5%.

Некоришћење сигурносног појаса путника на задњем седишту аутомобила било је друштвено и лично прихватљиво за 43%, односно 18% испитаника у ПУ Панчево, што је било мање од просечних вредности за Републику Србију (48% - друштвено прихватљиво и 21% - лично прихватљиво).

Код понашања мотоциклиста на подручју ПУ Панчево, лична прихватљивост некоришћења сигурносне кациге била је за 13% мања од друштвене прихватљивости, док је разлика између просечних вредности у Републици Србији била 15%.

Код понашања пешака на подручју ПУ Панчево, највећа разлика у ставовима била је присутна код преласка ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено, јер је друштвена прихватљивост била за 24% већа од личне прихватљивости, а што је било приближно једнако просечним вредностима у Републици Србији.

Генерално, учесници у саобраћају у ПУ Панчево осећали су се најбезбедније у саобраћају у својству пешака са просечном оценом 6,7, а најмање безбедно као бициклисти (5,4) и мотоциклисти (4,5), при чему нису примећена значајнија одступања у односу на просечне вредности у Републици Србији.

Највеће учешће у саобраћајним незгодама на подручју ПУ Панчево пријавили су возачи аутомобила (6,4%), а најмања учесталост била је присутна код мотоциклиста са 0,9% учешћа у саобраћајним незгодама. Уопштено, испитаници у ПУ Панчево пријавили су већи број саобраћајних незгода за сва својства учесника, у односу на просечне вредности у Републици Србији.

Свеукупно, у протеклих 12 месеци у односу на датум спроведеног истраживања, око 61% испитаника било је заустављено и контролисано од стране саобраћајне полиције у ПУ Панчево, што је било за 5% изнад просека у Републици Србији.

У вези контроле вожње под утицајем у ПУ Панчево, око 32% испитаника било је најмање једном контролисано на вожњу под дејством алкохола (за 1% мање од просека у Републици Србији) и око 2% за вожњу под дејством дрога или лекова (за 1% више од просека у Републици Србији).

Мишљење испитаника је било да ће на типичном путовању највероватније бити контролисани за поштовање ограничења брзине (34%), а најмање вероватно да ће бити контролисани за вожњу под утицајем дрога (2%). Значајно одступање било је присутно само код вероватноће контроле коришћења сигурносног појаса, јер је вероватноћа контроле у ПУ Панчево била за 4% већа од просечне вредности у Републици Србији (27%).

Код мотоциклиста на подручју ПУ Панчево постојала је већа вероватноћа да ће бити контролисани за употребу заштитне кациге (24%), у односу на просек у Републици Србији (22%).

На основу анализе ставова, као проблеми безбедности саобраћаја у локалној самоуправи су идентификовани:

- брза возња – „средња оцена“ у односу на друге ПУ у Републици Србији, а према истраживању АБС из 2014. године, при чему је у истраживању из 2017. године оцена поправљена на „високу оцену“;
- вероватноћа контроле од стране полиције – „средња оцена“ у односу на друге ПУ у Републици Србији, а према истраживању АБС из 2017. године;
- значај заштитних кацига (мотоциклисти) – „ниска оцена“ у односу на друге ПУ у Републици Србији, а према истраживању АБС из 2017. године;
- коришћење сигурносних појасева у путничким аутомобилима – „ниска оцена“ у односу на друге ПУ у Републици Србији, а према истраживању АБС из 2014. године, при чему је у истраживању из 2017. године оцена поправљена на „високу оцену“.

4. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Жељено стање безбедности саобраћаја на подручју општине Ковин дефинисано је након спроведене SWOT анализе, при чему су елементи жељеног стања хијерархијски дефинисани: визија, мисија и циљеви за унапређење стања безбедности саобраћаја на територији општине Ковин.

Уједињене нације су, 2015. године усвојиле Циљеве одрживог развоја (енгл. *Sustainable development goals*) до 2030. године који су произашли из свеобухватних и опсежних преговора. Седамнаест циљева је подржано од стране 193 државе. Трећи и једанаести циљ су у директној вези са безбедношћу саобраћаја у градовима и насељима. У оквиру трећег циља (3. Добро здравље и благостање) дефинисана је и препорука: преполовити број погинулих у саобраћају до 2020. године. Наведени циљ је садржавала и Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, али тај циљ није достигнут.

У оквиру једанаестог циља (11. Одрживи градови и заједнице) дефинисане су следеће препоруке:

- до 2030. године обезбедити свима приступ адекватном, сигурном и приступачном смештају и основним услугама,
- до 2030. године обезбедити приступ безбедним, приступачним и одрживим транспортним системима за све, побољшавајући безбедност на путевима, нарочито ширењем јавног превоза, са посебном пажњом на потребе осетљивих група (жене, деца, особе са инвалидитетом) и
- до 2030. године обезбедити приступ сигурним, инклузивним и приступачним зеленим и јавним просторима, посебно за осетљиве групе (жене, деца, старије особе и особе са инвалидитетом).

Поред тога, унапређење безбедности саобраћаја у граду или насељу доприноси и остваривању других циљева одрживог развоја. Зато је важно да стратегије безбедности саобраћаја за сваки град или општину узму у обзир циљеве одрживог развоја и да их подржавају.

Обзиром да већина међународних докумената који су имали за циљ смањење последица саобраћајних незгода до 2020. године није остварена у већини земаља, као и код нас, приступило се наставку акција за реализацију тог значајног међународног циља. Последњи, међународно обавезујући документ усвојен на Скупштину Уједињених нација 28. октобра 2021. године је Глобални план „Декада акције за безбедност саобраћаја 2021-2030.“ који треба да обезбеди имплементацију Резолуције 74/299 донете под називом „*Improving Global Road Safety*“ (Унапређење глобалне безбедности на путевима), која је донета са циљем да се смањи најмање 50% број смртних последица и повређивања у саобраћају током десетогодишњег периода. Глобални план описује шта је потребно за достизање тог циља и позива све владе и партнере у безбедности саобраћаја да имплементирају интегрисани приступ „Безбедни систем“ у саобраћају.

Овакав глобални приступ даје додатну подршку раније дефинисаном циљу је да се насеља „врате“ људима, (а не да су само за возила), са dobrим условима за рањиве учеснике у саобраћају, са смањеним бројем моторних возила, са добрим системом јавног превоза, чистим ваздухом, и са друштвеном и економском одрживошћу.

Жељено стање безбедности саобраћаја у било којој општини или граду дефинисано је амбицијом, мисијом, визијом и циљевима на националном нивоу, па затим на локалном нивоу.

4.1. SWOT АНАЛИЗА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНЕ КОВИН

За додатно разумевање стања безбедности саобраћаја на територији општине Ковин и дефинисање Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин за период од 2023. до 2028. године, урађена је SWOT анализа помоћу које су дефинисани кључни фактори (стубови) који имају највећи утицај на унапређење безбедности саобраћаја на подручју општине Ковин.

Наведена анализа спроведена је и да би се ефикасније искористили постојећи капацитети, унапредила координација идентификованих субјеката у овој области, анализирале и боље разумеле негативне појаве, откриле нове могућности и садржаји рада на унапређењу безбедности учесника у саобраћају и искористиле постојеће шансе да се надлежни органи за област безбедности саобраћаја у Општини Ковин боље припреме за могуће претње из окружења.

Обзиром да је ово прва стратегија у области безбедности саобраћаја коју Општина Ковин доноси, за израду SWOT анализе коришћени су циљеви Националне стратегије и резултати спроведене анализе безбедности саобраћаја на територији општине Ковин за период од 2018. до 2022. године (Табела 4.1).

Табела 4.1. SWOT анализа „Унапређење безбедности саобраћаја“

СНАГЕ	СЛАБОСТИ
Отвореност Општинске управе за нове идеје и садржаје за унапређење безбедности саобраћаја	Финансијска средства за унапређење безбедности у саобраћају су претежно из казни за саобраћајне прекршаје без потребног учешћа средстава из буџета Општине и других извора
Искуство у раду Савета за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин од 2013. године	
Добар географски положај и релативно мала удаљеност до значајних привредних и културних центара,	Планирана финансијска средства за унапређење безбедности саобраћаја се не искористе потпуно
Добра инфраструктурна повезаност и релативна близина аутопута	Саобраћајна сигнализација (знакови и ознаке на путу) на великом броју путева су за замену или занављање
Резултати мера које се предузимају за смањење броја настрадалих у саобраћајним незгодама	Нису у потпуности постигнути континуирани трендови смањења страдања у саобраћају
Значајна нормативна уређеност области саобраћаја што има за последицу и постојање добрих услова за безбедан саобраћај	Проблем паркирања у насељу Ковин утиче негативно на стање безбедности саобраћаја у насељу Ковин
Резултати мера које се предузимају за унапређење безбедности деце у саобраћају	Нема полигона за обуку деце за безбедно учешће у саобраћају
Започет процес уређења зона школа	Нису потпуно уређене све зоне школа на државним путевима
Добра сарадња Савета за безбедност саобраћаја општине Ковин са Агенцијом за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја општине Ковин нема своју интернет страну за транспарентност акција које спроводи

МОГУЋНОСТИ	ПРЕТЊЕ
Унапређење сарадње са другим субјектима у Републици Србији за унапређење безбедности саобраћаја	Недовољно интензиван и усмеравајући рад Општинског савета за безбедност саобраћаја на путевима
Могућност финансирања сегмената у безбедности саобраћаја из других извора финансирања (европских или других фондова, донација и сл.) или јавно-приватних партнерстава (паркиралишта)	Смањење броја становника у општини Ковин и „старење“ становништва
Могућност коришћења примера добре праксе других локалних самоуправа које су постигле боље резултате у области безбедности саобраћаја	Недовољно финансијских средстава која се одвајају за програме унапређења безбедности саобраћаја
Промоција позитивних ефеката унапређења безбедности саобраћаја са аспекта очувања здравља и живота становника, али и трошкова од саобраћајних незгода	Недовољно посвећене пажње савременим и научно заснованим искуствима у области безбедности саобраћаја
Могућност едукације едукатора који би радили са децом на унапређењу саобраћаја током читаве године, а не само у септембру	Недовољно посвећена пажња анализи података о саобраћајним незгодама на територији општине Ковин, последицама и локацијама настанка истих
Могућност развоја бициклистичког саобраћаја са уређењем бициклистичке инфраструктуре и потенцијал пројекта EuroVelo	Недовољна заступљеност транспарентно изнетих података из периодичних анализа Савета за безбедност саобраћаја општине Ковин у оквиру тачака рада седница органа Општинске управе
Промоција пешачења као вида саобраћаја који има вишеструке користи за здравље становника и задовољења саобраћајних захтева на растојањима до 2 km	Неблаговремено или непотпуно поднети захтеви и предлози за подршку Агенције за безбедност саобраћаја мерама на нивоу општине Ковин
Могућност стварања бољих услова за обуку кандидата за возаче на територији општине Ковин	Недовољна и неостварена сарадња са управљачем државних путева ради спровођења мера које се морају и требају предузети у њиховој надлежности на државним путевима на територији општине Ковин
Едукација возача путничких возила о коришћењу заштитних система	Недовољно ангажовани локални стручно-саобраћајни, кадровски и организациони потенцијали и капацитети за учешће или креирање мера за унапређење безбедности саобраћаја на територији општине Ковин
Едукација мотоциклиста о коришћењу заштитних система	Недовољно едуковано становништво о потреби примене конкретних мера за повећање безбедности саобраћаја
Едукација тракториста о безбедном учешћу саобраћају и опасностима које они својим погрешним поступцима представљају за друге учеснике у саобраћају	Недовољно едуковани наставници који треба да едукују децу за безбедно учешће у саобраћају

4.2. АМБИЦИЈА, МИСИЈА, ВИЗИЈА И ЦИЉЕВИ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ КОВИН

Амбиција је дугорочна идеја водилца, која је увек присутна током остваривања осталих сегмената жељеног стања. Амбиција, мисија и визија су хијерархијски постављени општи циљеви.

Циљеви су конкретизација жељеног стања и односе се на:

- унапређење система безбедности саобраћаја,
- унапређење ставова и свести значајних за безбедност саобраћаја,
- унапређење понашања у саобраћају и
- смањивање броја повређених и погинулих лица у саобраћају.

Важно је да се у жељеном стању дефинишу коначни циљеви (шта се жели постићи на крају периода важења стратегије) и као пролазни циљеви (циљеви по годинама који одређују брзину и начин достизања коначних циљева), који служе и за праћење ефеката реализације донете стратегије.

Амбиција

Креирати безбедан и одржив саобраћајни систем који пружа услове за квалитетан живот и омогућава даљи развој општине Ковин.

Мисија

Успоставити функционалан и одржив систем безбедности друмског саобраћаја који ће омогућити у општини Ковин успешно управљање безбедношћу саобраћаја.

Визија

Општина Ковин без погинулих лица у саобраћајним незгодама и без лица са трајном инвалидношћу као последица саобраћајних незгода.

Циљеви

Доношење стратегије треба да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2028. године који ће бити могућ ако се постигну следећи циљеви:

- да нема погинулих лица у саобраћајним незгодама у 2028. години,
- да у општини Ковин нема повређене деце од 2026. године,
- да се смањи за 75% број тешко повређених лица у 2028. години, у односу на 2022. годину,
- да се смањи за 55% број лако повређених лица у 2028. години, у односу на 2022. годину,
- да се смање за 50% укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2028. години, у односу на 2022. годину.

Пројекција начина достизања постављених циљева пред Стратегију безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин за период од 2023. до 2028. године приказана је на графицима од 4.2.1. до 4.2.5.

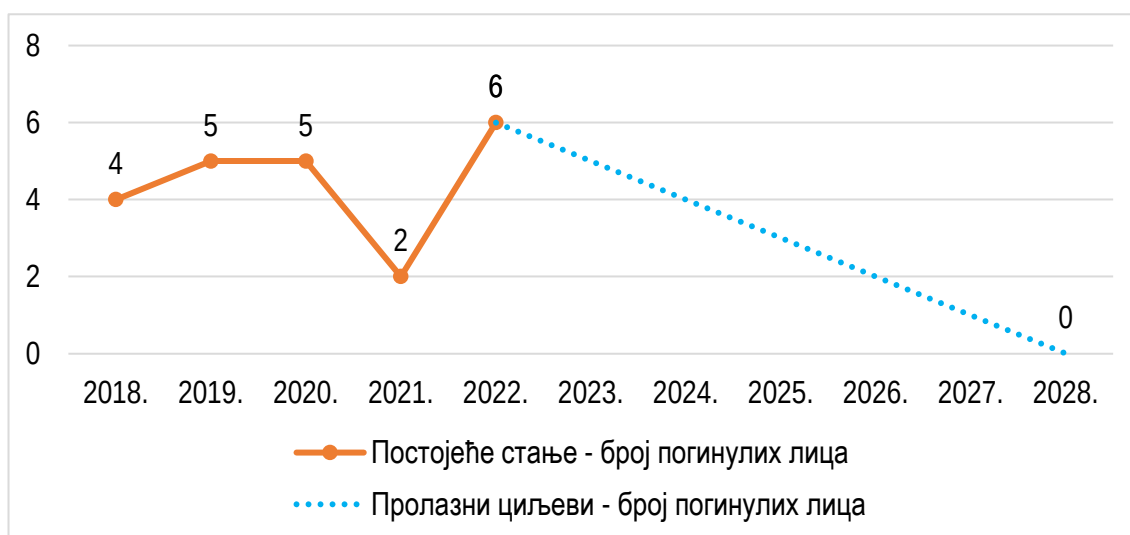


График 4.2.1. Процена броја погинулих и достизање циља у погледу смањења броја погинулих лица

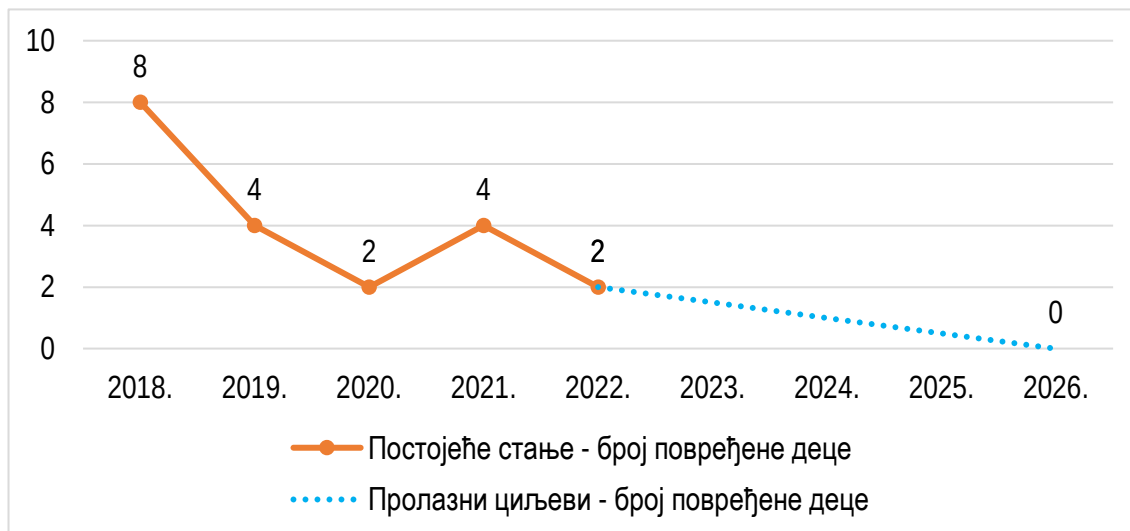


График 4.2.2. Достизање циља „Без повређене деце у саобраћају“ од 2025. године

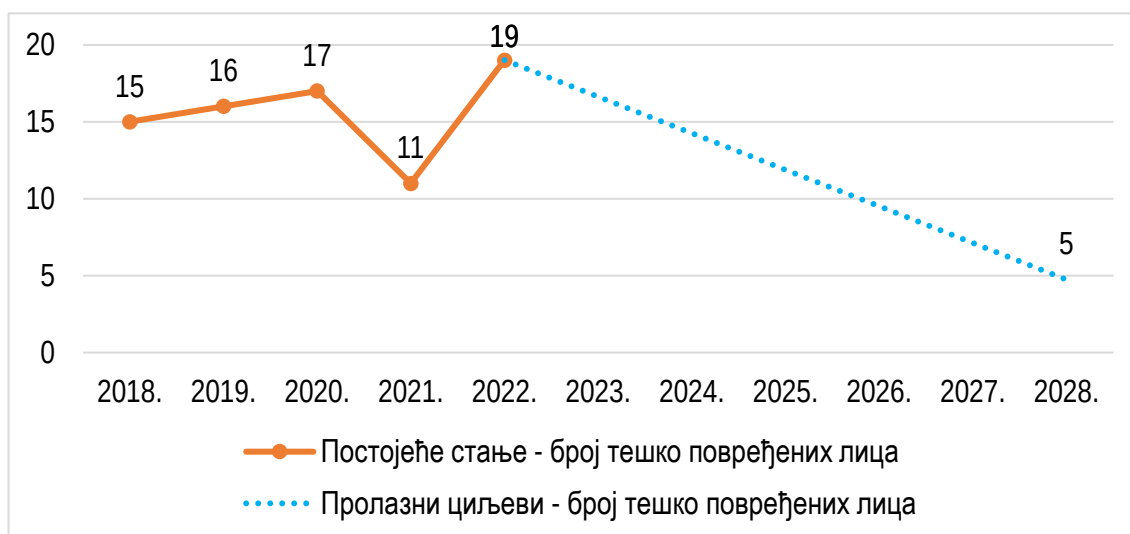


График 4.2.3. Процена броја тешко повређених и достизање циља у погледу смањења броја тешко повређених лица

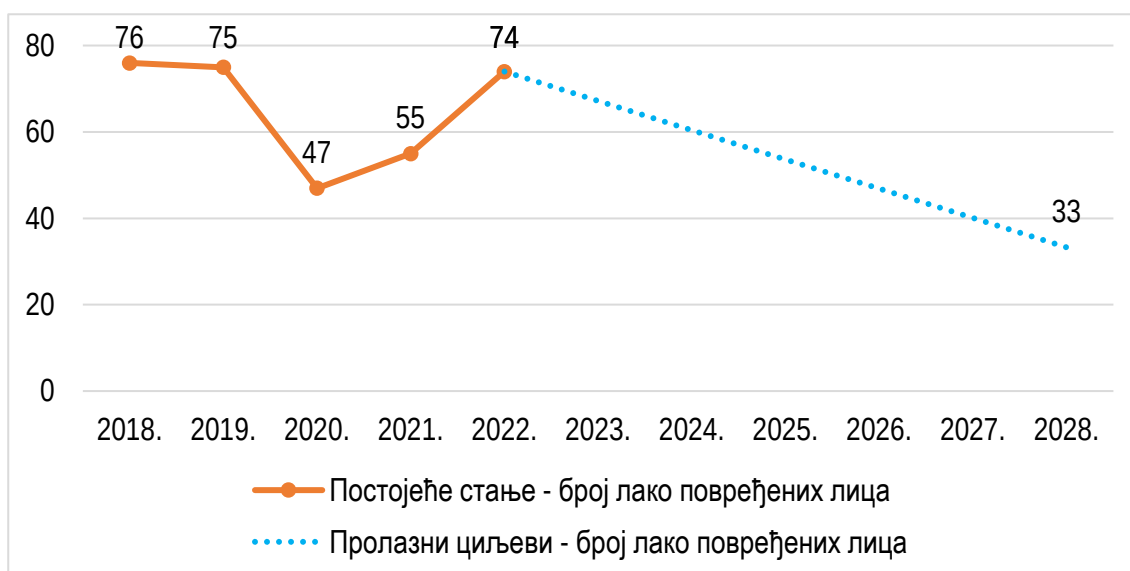


График 4.2.4. Процена броја лако повређених и достизање циља у погледу смањења броја лако повређених лица

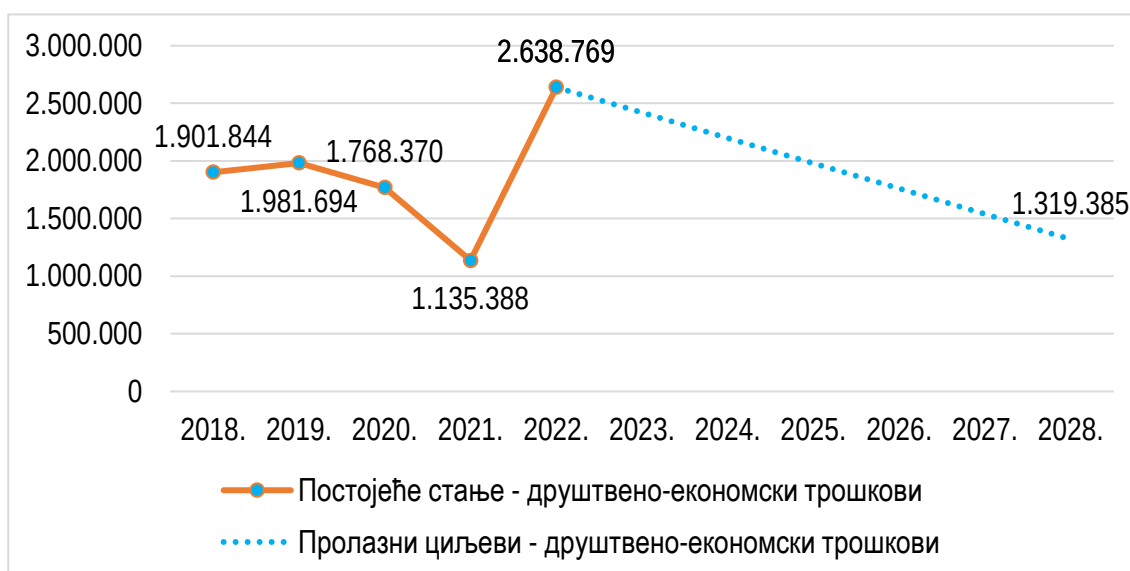


График 4.2.5. Процењени трошкови и уштеде изражени у еврима на основу смањења свих последица саобраћајних незгода

4.3. ЦИЉЕВИ ВЕЗАНИ ЗА ИНДИКАТОРЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

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

Вредности за општину Ковин преузете су из базе података АБС о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији за 2022. годину, а очекивани циљеви у 2028. години у односу на индикаторе безбедности саобраћаја дати су у табели 4.2.

Табела 4.2. Реперне вредности и очекиване вредности индикатора безбедности саобраћаја 2028. године

Назив индикатора безбедности саобраћаја	Вредност 2022. године (%)	Вредност 2028. године (%)
Проценат употребе сигурносних појасева на предњим седиштима у путничким аутомобилима (укупно)	62,4	95
Проценат употребе сигурносних појасева на задњим седиштима у путничким аутомобилима (укупно)	8,5	50
Проценат употребе заштитних система за децу до 3 године	50,0	90
Проценат употребе заштитних система за децу од 4 до 12 година	8,0	70
Проценат употребе заштитних каца од стране мотоциклиста и мопедиста	75,0/18,2	95
Проценат прекорачења брзине путничких аутомобила (ПА) за више од 10% у насељу	35,3*	2
Проценат прекорачења брзине путничких аутомобила (ПА) за више од 10% ван насеља	24,4*	5
Проценат прекорачења брзине мотоцикала за више од 10% у насељу	30,0*	1
Проценат прекорачења брзине мотоцикала за више од 10% ван насеља	23,3*	20
Проценат возача у саобраћају под утицајем алкохола (средња вредност у насељу и ван насеља)	0,38*	0,1
Проценат возача путничких аутомобила који користе мобилни телефон током вожње (укупно)	2,3	1,5
Проценат пешака који прелазе семафорисан пешачки прелаз на „црвено светло“	23,7	10
Проценат пешака који прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза	20,6	10
Проценат пешака који прелазе коловоз са ометеном пажњом	2,2	0,3

Напомена: * - вредности за ПУ Панчево

Пројекција начина достизања постављених циљева Стратегије у вези индикатора безбедности саобраћаја приказана је на графицима од 4.3.1. до 4.3.4, при чему вредности обележене са * представљају вредности за ПУ Панчево.

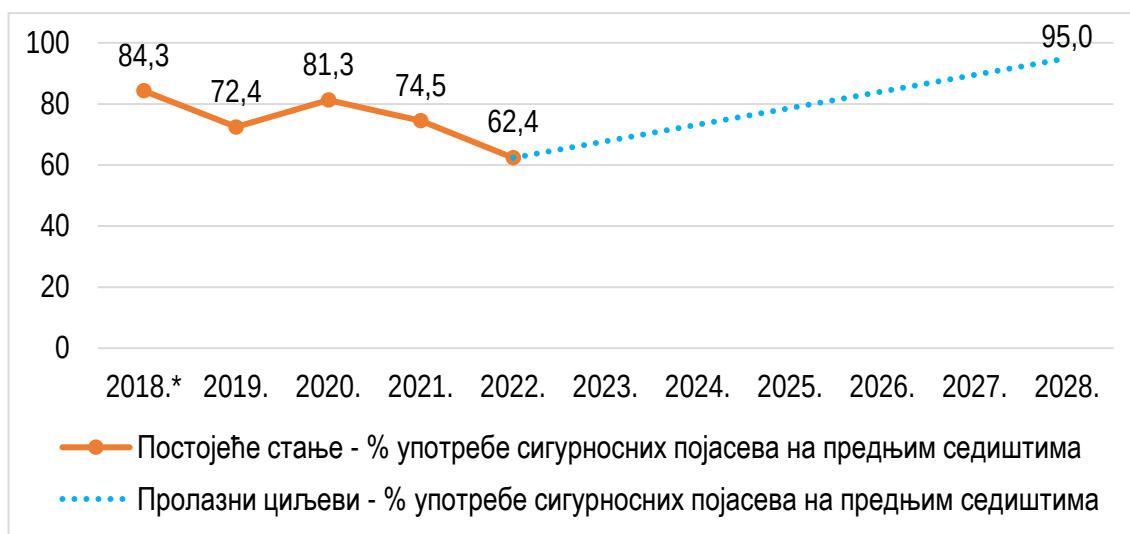


График 4.3.1. Достизање циљева везаних за индикаторе употребе сигурносних појасева

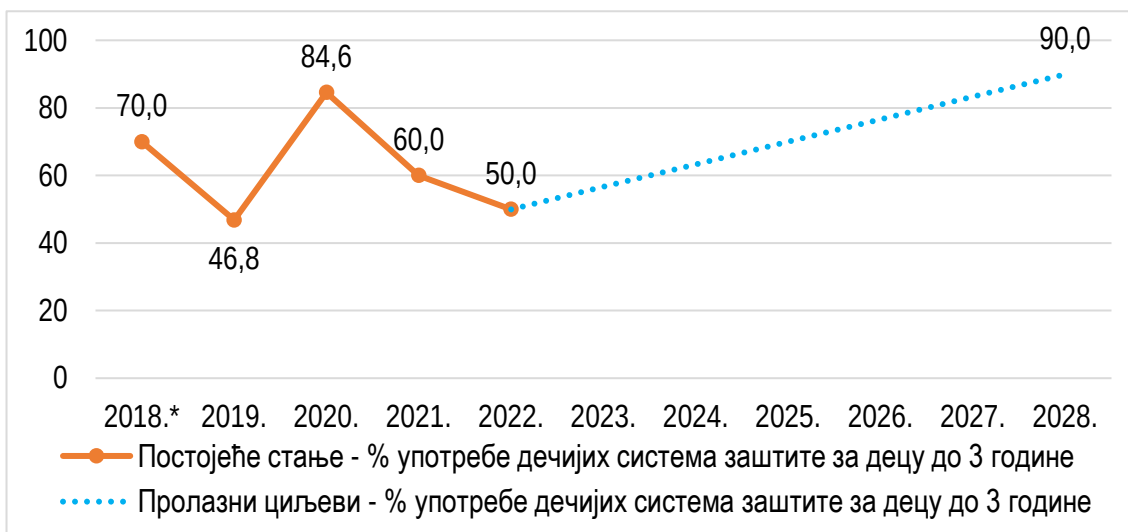


График 4.3.2. Достизање циљева везаних за индикаторе заштитних система за децу до 3 године

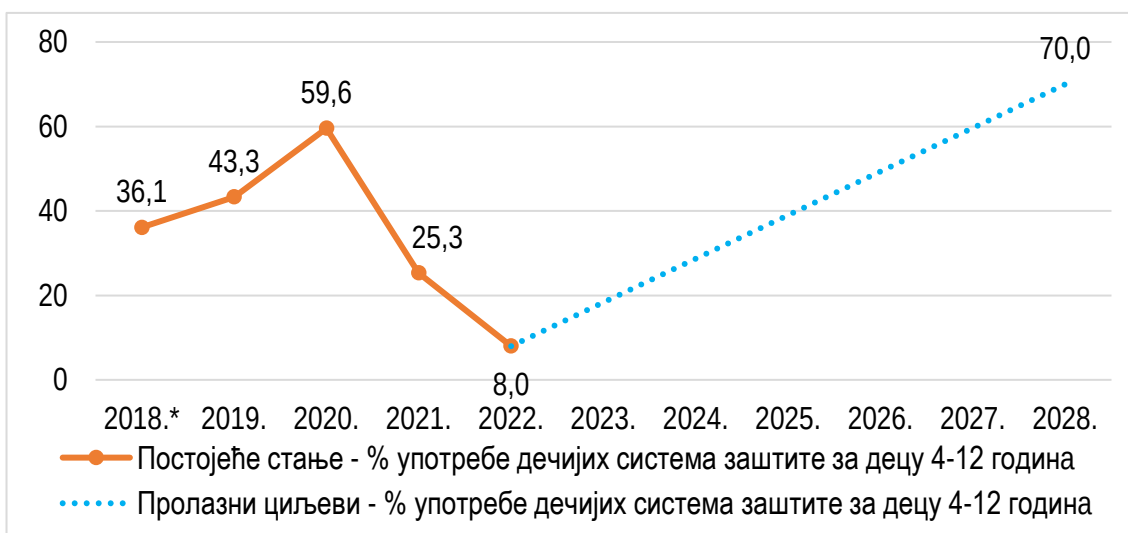


График 4.3.3. Достизање циљева везаних за индикаторе заштитних система за децу од 4 до 12 година

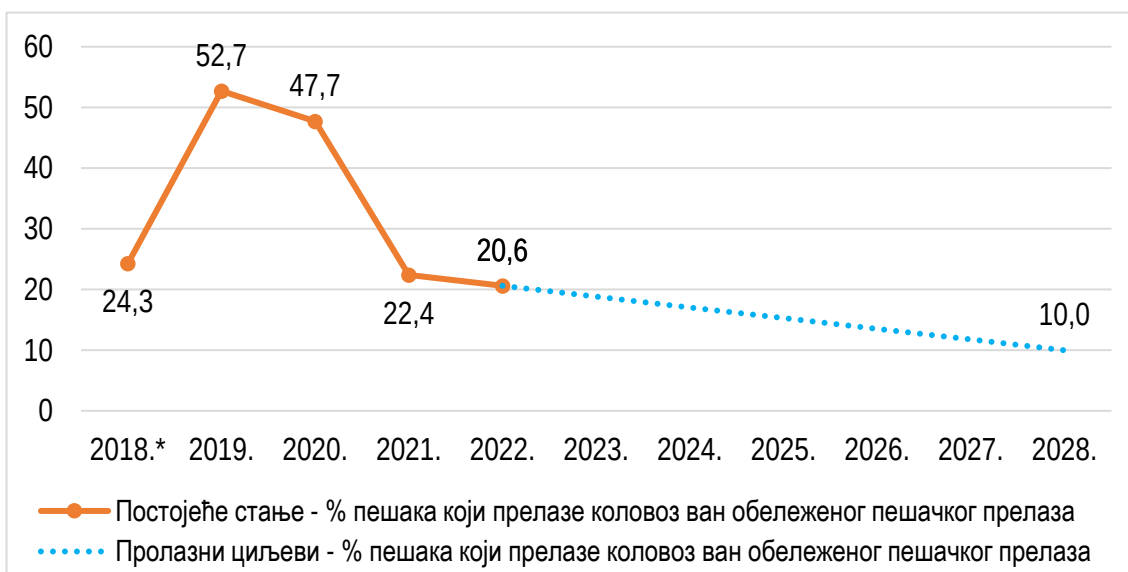


График 4.3.4. Достизање циљева везаних за индикаторе понашања пешака

4.4. НАЧЕЛА ДОСТИЗАЊА ЖЕЉЕНОГ СТАЊА

Приликом предузимања активности и мера ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја, неопходно је поштовати 12 начела која су дефинисана у Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године. У складу са савременом теоријом и праксом, врло је вероватно да ће се у новој Стратегији безбедности саобраћаја у Републици Србији за период од 2023. до 2030. године, променити приступ, односно да ће бити примењен приступ „Безбедни систем“ (енгл. *Safe System Approach*) који има 12 принципа, што изискује потребу да се и приликом доношења предметне Стратегије сагледа и нови приступ.

Постојећих 12 начела деловања у циљу унапређења стања безбедности саобраћаја у Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године су:

1. **Начело општег интереса и заједничког деловања:** Унапређење безбедности саобраћаја и спречавање саобраћајних незгода интерес је сваког појединца, без обзира на расу, пол, националну припадност, друштвено порекло, вероисповест, политичко или друго уверење, имовинско стање и старост;
2. **Начело примене науке и струке у области безбедности саобраћаја:** Деловање у систему безбедности саобраћаја предузима се у складу са важећим методама, правилима и принципима науке и струке;
3. **Начело професионализма у раду у безбедности саобраћаја:** Појединци који делују у систему безбедности саобраћаја треба да буду стручно образовани и оспособљени за улогу коју имају у систему, и да стално унапређују своја знања;
4. **Поредити стање у безбедности саобраћаја са најбољим:** Оцењујући стање система безбедности саобраћаја и достигнућа, треба се поредити са најбољима у Европи и свету;
5. **Одговорност свих надлежних субјеката за догађања и пре и после саобраћајне незгоде:** Сваки субјекат система безбедности саобраћаја односно појединац мора да сноси одговорност за своје пропусте у систему безбедности саобраћаја. Одговорност за саобраћајну незгоду немају само непосредни учесници саобраћајне незгоде;
6. **Начело заштите деце у саобраћају:** Деца уживају посебну заштиту у саобраћају. Приликом деловања у систему безбедности саобраћаја, безбедност деце је први приоритет;
7. **Начело заштите младих у саобраћају:** Безбедност младих у саобраћају прати се са посебном пажњом, и ради безбедности младих предузимају се посебне мере;
8. **Начело смањења аутономије воље учесника у саобраћају:** Путеви и возила треба да буду такви да спрече доношење погрешних одлука 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:** Избор мера, праћење и оцена ефеката у систему безбедности саобраћаја заснивају се на подацима о незгодама, повређеним и погинулим лицима, индикаторима безбедности саобраћаја и другим релевантним подацима који пружају реалну слику о стању система;
11. **Начело кооперације и координације:** Ефикасно деловање у систему безбедности саобраћаја могуће је само уз заједничко и усаглашено деловање субјеката 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.

Савремени приступ схватању и управљању безбедношћу саобраћаја је приступ „Безбедни систем“. Овај приступ се битно разликује од традиционалног приступа који је описан са 12 начела.

Приступ „Безбедни систем“ у центар деловања ставља човека, полазећи од основних премиса:

- највећа вредност која се мора чувати је живот и здравље људи;
- човек греши и увек ће грешити;
- људи су подложни повредама, па и смрти, при деловању спољних сила;
- човек има границу толеранције на физичке повреде, после које задобија тешке повреде или умире;
- приликом планирања и пројектовања, полази се од човека, од човекових потреба и могућности; и
- систем се мора планирати и градити према потребама човека и стално прилагођавати човеку.

Приступ „Безбедни систем“ уводи принципе који се значајно разликују од до сада примењиваних у безбедности саобраћаја и утичу на значајне промене у скоро свим областима: образовања, васпитања, планирања, пројектовања, одржавања, државној управи, управљању јединицама локалне самоуправе, управљању полицијом, судовима и другим јавним службама, привреди, оспособљавању возача и других учесника у саобраћају, образовању и стручном усавршавању планера, пројектаната и свих појединаца који, на различите начине, могу допринети безбедном систему саобраћаја.

Најважнијих 12 принципа приступа „Безбедни систем“ су:

1. Принцип: Поштовање и спровођење свих међународних докумената;
2. Принцип: Нити смрт, нити тешке телесне повреде у виду инвалидности нису прихватљиви у саобраћају;
3. Принцип: Људски је грешити и људи ће увек грешити у саобраћају;
4. Принцип: Постоји граница људске толеранције на силу;
5. Принцип: Подељене одговорности;
6. Принцип: Проширене одговорности;
7. Принцип: Систем треба да опрашта грешке;
8. Принцип: Превентивног деловања;
9. Принцип: Безбедност саобраћаја заснована на подацима;
10. Принцип: Редовна комуникација између субјеката безбедности саобраћаја;
11. Принцип: Вертикална и хоризонтална координација (усаглашавање) у раду субјеката и појединаца – Хоризонтална координација; и
12. Принцип: Кооперације (сарадња) између субјеката безбедности саобраћаја.

4.5. ЦИЉЕВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ ЗНАЊА, СВЕСТИ И СТАВОВА ОД ЗНАЧАЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

4.5.1. Општи и посебни циљеви безбедности саобраћаја у погледу привремених међуизлазних резултата

У циљу обезбеђивања подршке и посвећености безбедности саобраћаја, односно оптимизације пута напретка, неопходно је успоставити што бољи метод праћења стања безбедности саобраћаја. Ово захтева унапређење начина праћења саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода, доступност, размену и стално унапређивање ових база података, али и успостављање снимања и праћења најважнијих индикатора безбедности саобраћаја. Индикатори безбедности саобраћаја представљају међуизлазне резултате спроведених мера безбедности саобраћаја. Након избора најважнијих индикатора за локалну заједницу, потребно је дефинисати методе мерења и извештавања за сваки одабрани индикатор. Овако уређено праћење индикатора безбедности саобраћаја на свим нивоима и у различитим секторима, треба да помогне да се прецизније дефинишу проблеми безбедности саобраћаја, одговорности и оптималне контрамере које ће највише допринети унапређењу безбедности саобраћаја.

Традиционални начин праћења и оцењивања стања безбедности саобраћаја темељи се искључиво на подацима о саобраћајним незгодама и последицама саобраћајних незгода. У свим земљама је, у првој фази развоја безбедности саобраћаја, ово био једини начин праћења безбедности саобраћаја. Овакав, ретроактиван приступ није хуман (стање оцењује тек када су настале последице), није научно оправдан (често због малог броја незгода није могуће применити статистички метод), не пружа нам релевантне и поуздане информације о томе шта су проблеми безбедности саобраћаја, нити указује на оптималне контрамере. Зато се данас чине напори да се успостави савремени начин праћења и оцењивања стања безбедности саобраћаја који ће отклонити недостатке традиционалног приступа.

Европски савет за безбедност саобраћаја препоручује дефинисање индикатора безбедности саобраћаја у седам кључних области, као у табели 4.3. Мада се ова препорука односи на државе, сличан приступ се може користити и у локалним заједницама, односно код појединих субјеката. Успостављање и праћење индикатора у овим областима треба да унапреди:

- праћење постојећег стања заштитног система безбедности саобраћаја,
- брзо праћење и мерење ефеката појединих мера и активности,
- међусобно поређење стања између појединих локалних заједница, општина, региона итд.

Да би се, у некој локалној заједници (или у неком субјекту) увео описани приступ, треба спровести следеће кораке:

- прецизно дефинисање индикатора безбедности саобраћаја,
- рангирање индикатора према значају (основни, додатни и остали) и избор основних (најважнијих) индикатора који ће се пратити,
- дефинисање начина мерења основних индикатора,
- стручно дефинисање метода прикупљања података за основне индикаторе,
- успостављање процеса снимања (мерења) и праћења основних индикатора,
- извештавање и коришћење резултата снимања основних индикатора и
- стално унапређивање овог процеса.

У основне индикаторе би требало уврстити оне величине које су веома значајне за безбедност саобраћаја (велика корелативност између индикатора и очекиваног броја незгода и/или велика корелативност са очекиваним последицама незгода), односно који се једноставно мере. Основни и додатни индикатори могу мењати места, а у зависности од развоја проблематике безбедности саобраћаја, односно од развоја технике и технологије мерења.

У нашим условима, могу се дефинисати следећи основни индикатори безбедности саобраћаја, по областима.

Табела 4.3. Предлог основних индикатора безбедности саобраћаја у локалној заједници

ОБЛАСТ	Индикатор безбедности саобраћаја
Вожња под дејством алкохола и дрога и право учешћа возача у саобраћају	1. Проценат возача који управљају возилом у саобраћају под дејством алкохола (преко 0,2 mg/ml)
	2. Проценат возача који управљају возилом у саобраћају под дејством дрога
	3. Проценат возача који учествују у саобраћају без права учешћа (пре стицања права управљања, односно у време забране управљања возилом)
Прекорачење дозвољене брзине кретања	1. Проценат возила која, на ванградским путевима, прекорачују дозвољену брзину за више од 10 km/h
	2. Проценат возила која, у насељу, прекорачују дозвољену брзину за више од 10 km/h
	3. Средња вредност прекорачења брзине, на ванградским путевима
	4. Средња вредност прекорачења брзине, на улицама, у насељима
Употреба заштитних система	1. Проценат путника на предњим седиштима (возача и сувозача) који користе сигурносни појас у саобраћају, на ванградским путевима
	2. Проценат путника на предњим седиштима (возача и сувозача) који користе сигурносни појас у саобраћају, у насељу
	3. Проценат путника на задњем седишту који користе сигурносни појас у саобраћају, на ванградским путевима
	4. Проценат путника на задњем седишту који користе сигурносни појас у саобраћају, у насељу
	5. Проценат деце која користе прописана дечија седишта, у току вожње
Употреба светала на возилима у дневним условима	1. Проценат возила у саобраћају, на ванградским путевима, која користе светла у дневним условима
	2. Проценат возила у саобраћају, у насељу, која користе светла у дневним условима
Возила	1. Проценат возила у саобраћају, без права учешћа у саобраћају (нису регистрована, односно нису им исправни витални склопови возила)
	2. Просечна старост возила у саобраћају
Путеви	1. Проценат дужине путева чија стварна категорија (функција) одговара теоријској
	2. Проценат дужине дистрибутивних и других брзих путева (за брзи саобраћај) са насељима дуж пута
	3. Проценат дужине путева са изграђеном одговарајућом инфраструктуром за рањиве учеснике у саобраћају, у односу на потребну дужину
Нега после саобраћајне незгоде	1. Средње време одзива прве помоћи (од тренутка незгоде до доласка прве помоћи на лице места)
	2. Средње време до адекватног збрињавања повређених - третмана у здравственој установи

Општи и посебни циљеви безбедности саобраћаја у погледу привремених међуизлазних резултата су:

1. Процена броја погинулих и достизање циља у погледу смањења броја погинулих лица:
 - година 2022. (постојеће стање): 6 погинулих лица,
 - до 2026. године смањење на 2 погинула лица,
 - до 2028. године смањење на 0 погинулих лица.
2. Достизање циља „Без повређене деце у саобраћају“ од 2026. године:
 - година 2022. (постојеће стање): двоје повређене деце,
 - до 2026. године смањење на 0 повређене деце.
3. Процена броја тешко повређених и достизање циља у погледу смањења броја тешко повређених лица:
 - година 2022. (постојеће стање): 19 тешко повређених лица,
 - до 2024. године смањење на 14 тешко повређених лица,
 - до 2026. године смањење на 9 тешко повређених лица,
 - до 2028. године смањење на 5 тешко повређених лица.
4. Процена броја лако повређених и достизање циља у погледу смањења броја лако повређених лица:
 - година 2022. (постојеће стање): 74 лако повређених лица,
 - до 2024. године смањење на 60 до 61 лако повређених лица,
 - до 2026. године смањење на 46 до 47 лако повређених лица,
 - до 2028. године смањење на 33 лако повређена лица.
5. Процењени трошкови и уштеде у хиљадама евра на основу смањења свих последица саобраћајних незгода:
 - година 2022. (постојеће стање): 2.638.769 €,
 - до 2024. године смањење на око 2.200.000 €,
 - до 2026. године смањење на око 1.750.000 €,
 - до 2028. године смањење на испод 1.320.000 €.

4.5.2. Општи и посебни циљеви безбедности саобраћаја у погледу крајњих коначних исхода

Општи циљ безбедности саобраћаја може се дефинисати као смањивање свих штетних последица које прате саобраћајни систем, уз истовремено обезбеђење неометаног одвијања саобраћаја. У случају посматрања ужег предмета безбедности саобраћаја, и сам циљ би могао да буде директнији - смањивање броја и последица саобраћајних незгода.

Општи циљеви безбедности саобраћаја се остварују кроз посебне циљеве, и то кроз:

- смањивање ризика настанка незгода на најмању могућу меру,
- смањивања тежине последица незгода које се, ипак, догоде,
- смањивање могућности да пројектно решење повећа ризик саобраћајне незгоде на неком другом делу саобраћајне мреже (спречити „миграцију саобраћајних незгода“), на који предвиђена новоградња утиче променом саобраћајних токова, обима или структуре саобраћаја.

Композитни индекс безбедности саобраћаја се састоји из четири групе индикатора:

1. Индикатори политике;
2. Индикатори стања безбедности саобраћаја – крајњи исходи;
3. Индикатори стања безбедности саобраћаја – међуисходи;
4. Структура и култура.

Индикатори стања безбедности саобраћаја – крајњи исходи обухватају показатеље:

- број страдалих на милион становника;
- број страдалих на милион аутомобила;
- број страдалих на милион путник-km;
- број незгода са повредама;
- % настрадалих пешака у укупном броју настрадалих;
- % настрадалих бициклиста у укупном броју настрадалих;
- % настрадалих мотоциклиста у укупном броју настрадалих.

Индикатори стања безбедности саобраћаја – међуисходи обухватају показатеље:

- смртни исходи услед алкохола;
- проценат коришћења појаса на предњем седишту;
- проценат коришћења појаса на задњем седишту;
- EuroNCAP оцене;
- просечна старост возила;
- проценат мотоциклиста у саобраћајном току;
- проценат тешких теретних возила у саобраћајном току.

Управљати безбедношћу саобраћаја почива на праћењу постојећег стања. Јединице локалне самоуправе су одговорне да обезбеде финансирање безбедности саобраћаја на локалном нивоу. Поред свога буџета, локалне самоуправе се могу ослањати на буџете Републике. Наиме, оне општине које успоставе снажан заштитни систем безбедности саобраћаја, које буду имале добре и јасне програме, у складу са Националном стратегијом и Националним планом, са мерама чија ефикасност је доказана (висок однос добити/коштања), могу очекивати подршку Републике. Тако се могу појачати активности локалне заједнице.

Са друге стране, Република може, у складу са Националном стратегијом и Националним планом безбедности саобраћаја, издвојити кључне области безбедности саобраћаја и дефинисати које мере (на локалном нивоу) ће и колико суфинансирати.

Општи и посебни циљеви безбедности саобраћаја у погледу крајњих коначних исхода су:

- да нема погинулих лица у саобраћајним незгодама у 2028. години, у односу на 2022. годину,
- да у општини Ковин нема повређене деце од 2026. године,
- да се смањи за 75% број тешко повређених лица у 2028. години, у односу на 2022. годину,
- да се смањи за 55% број лако повређених лица у 2028. години, у односу на 2022. годину,
- да се смање за 50% укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2028. години, у односу на 2022. годину.

4.5.3. Годишњи циљеви

Циљеви за унапређење безбедности саобраћаја дефинисани су у тачки 4.2. (у вези смањења броја саобраћајних незгода и последица истих) и у тачки 4.3. (у вези индикатора безбедности саобраћаја), при чему су дефинисане жељене вредности на крају петогодишњег периода, а са графика од 4.2.1. до 4.2.5. и од 4.3.1. до 4.3.4. (делом и из табеле 4.2) могу се видети поред крајњих циљних вредности и „пролазне“ вредности циљева за сваку годину током петогодишњег периода.

На основу анализе постојећег стања у условима на територији општине Ковин и досадашњих искустава у управљању безбедношћу саобраћаја, могу се дефинисати најважније практичне препоруке за локалну самоуправу:

- изградити свеобухватну студију безбедности саобраћаја која ће обухватити: саобраћајне незгоде и њихове последице (у периоду од најмање 5 година), индикаторе безбедности саобраћаја (нпр. употреба сигурносног седишта, брзина возила у саобраћају и сл.) и ставове учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја,
- правно утемељити (дефинисати правни оквир, одговорност и овлашћења) Савета за безбедност саобраћаја општине Ковин тако да га воде најодговорније политичке личности, а да у његовом раду, поред стручњака за безбедност саобраћаја, учествују представници што више субјеката који могу помоћи (управљачи пута, орган за саобраћај, полиција, локални медији, привреда, школство, аутошколе, предузећа која врше техничке прегледе, лекари, саобраћајни стручњаци итд.),
- обезбедити финансијска средства за активности Савета за безбедност саобраћаја општине Ковин (сигурна, стабилна и независна од промена власти),
- обезбедити добру подршку (стручну, медијску, политичку, полицијску, административну, техничку и најширу) Савету за безбедност саобраћаја општине Ковин,
- успоставити мрежу партнера – систем заштите у безбедности саобраћаја и стално јачати координацију и кооперацију партнера у мрежи (јачати постојеће институције и развијати њихову одговорност, а, по потреби, формирати невладине организације и друге институције),
- стручно пројектовати и донети стратешке документе о безбедности саобраћаја (нпр. скупштина општине доноси политику, односно стратегију безбедности саобраћаја, веће доноси извршни план безбедности саобраћаја, а најважнији субјекти доносе своје стратешке документе о безбедности саобраћаја),
- успоставити систем прикупљања података, извештавања и анализирања стања и проблема безбедности саобраћаја (свакодневно, месечно, тромесечно и годишње), тако да локални органи власти редовно разматрају стање и проблеме (нпр. скупштина општине на првој седници у фебруару има тачку дневног реда о стању безбедности саобраћаја у претходној години, општинско веће два пута годишње разматра стање и проблеме, тело за безбедност саобраћаја седмично/месечно разматра актуелне проблеме и покреће мере и активности),
- реализовати стратешке документе, а посебно планове безбедности саобраћаја који одређују конкретне мере и активности у кључним областима рада,
- успоставити праксу анализе и сталног оцењивања стања и предузетих активности, у циљу евалуације и унапређења управљачких мера, а у складу са локалним потребама и могућностима, редовна размена искустава између локалних заједница.

4.5.3.1. Циљеви у погледу ставова

Континуираним и посвећеним радом на унапређењу знања, развоју и утемељењу позитивних ставова у безбедности саобраћаја, као и свести свих учесника у саобраћају о значају безбедног учешћа и понашања у саобраћају, о обиму проблема и могућности управљања безбедношћу саобраћаја, дугорочно ће се утицати на унапређење безбедности саобраћаја.

Имајући у виду постојеће стање знања, ставова и свести учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја циљеви за општину Ковин, у погледу ставова, су:

- унапредити ставове учесника у саобраћају по питању употребе сигурносног појаса на задњем седишту;
- смањити друштвену прихватљивост вожње под утицајем (алкохола, дроге и умора), употребе мобилног телефона (за разговор и поруке/мејлове/друштвене мреже), прекорачења брзине, неупотребе сигурносних појасева и дечијих заштитних система у путничким аутомобилима;
- унапредити ставове мотоциклиста о употреби заштитне кациге, прекорачењу брзине и вожњи под утицајем алкохола;
- код мотоциклиста смањити друштвену прихватљивост вожње под утицајем (алкохола, дроге и умора), употребе мобилног телефона (за разговор и поруке/мејлове/друштвене мреже), прекорачења брзине, неупотребе заштитних кацига и опреме.

4.5.3.2. Циљеви у погледу понашања учесника у саобраћају

Највећи потенцијал за смањивање страдања у саобраћају лежи у унапређењу понашања учесника у саобраћају. Зато је веома значајно да се квантификују пролазни и коначни циљеви у погледу индикатора.

Циљеви у вези индикатора понашања учесника у саобраћају су перманентно унапређивање вредности индикатора и континуирано праћење вредности индикатора на годишњем нивоу. У циљу праћења реализације дефинисаних циљева стратегије, неопходно је периодично, а најмање једном годишње, анализирати да ли се предвиђени циљеви остварују. У ту сврху планирани су тзв. пролазни циљеви у погледу индикатора безбедности саобраћаја:

- проценат употребе сигурносних појасева на предњим седиштима;
- проценат употребе сигурносних појасева на задњим седиштима;
- проценат употребе заштитних система за децу до 3 године;
- проценат употребе заштитних система за децу од 4 до 12 година;
- проценат употребе заштитних кацига од стране мотоциклиста и мопедиста;
- проценат прекорачења брзине путничких аутомобила за више од 10% у насељу;
- проценат прекорачења брзине путничких аутомобила за више од 10% ван насеља;
- проценат прекорачења брзине мотоцикала за више до 10% у насељу;
- проценат прекорачења брзине мотоцикала за више до 10% ван насеља;
- проценат возача у саобраћају под утицајем алкохола;
- проценат возача који користе мобилни телефон током вожње;
- проценат пешака који прелазе коловоз ван пешачког прелаза;
- проценат пешака који прелазе коловоз на црвено светло.

4.5.3.3. Циљеви у погледу последица саобраћајних незгода

Остваривање циљева у погледу капацитета и интегритета институција, знања, ставова и понашања учесника у саобраћају довешће до смањења броја саобраћајних незгода, а посебно до смањења броја погинулих и тешко повређених лица.

Смањење броја погинулих и тешко повређених лица представља показатељ који на најочигледнији начин показује снагу и успешност заштитног система у безбедности саобраћаја.

Друштвено економске последице саобраћајних незгода обухватају четири сегмента и то: људски живот, изгубљену продуктивност, медицинске трошкове и административне трошкове.

5. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ КОВИН

Национална Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године промовисала је препоруке Уједињених нација (UN) изражене у документу Глобални план Деценија акције безбедности саобраћаја 2011-2020 урађеном заједно са Светском здравственом организацијом (енгл. *World Health Organization – WHO*).

У том документу опредељено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја:

- ПРВИ СТУБ: Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја,
- ДРУГИ СТУБ: Безбеднији путеви,
- ТРЕЋИ СТУБ: Безбеднија возила,
- ЧЕТВРТИ СТУБ: Безбеднији учесници у саобраћају и
- ПЕТИ СТУБ: Деловање након саобраћајне незгоде.

Иако је у последњем документу Глобални план „Деценија акције безбедности саобраћаја 2021-2030“ изостао први стуб (Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја), и даље је у већини општина и градова у Републици Србији, па и у општини Ковин, неопходно усмерити мере за унапређење система безбедности саобраћаја и према циљу остварења ефикаснијег управљања безбедношћу саобраћаја.

Нацрт националне стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године такође укључује превентивно деловање у пет кључних области (стубова) рада са циљем достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја.

5.1. ПРВИ СТУБ – ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Иако Резолуција 74/299 Генералне скупштине Уједињених нација, којом је проглашена Декада акције за безбедност путева 2021-2030. не предвиђа деловања у саобраћају у оквиру овог стуба рада, под претпоставком да је систем безбедности саобраћаја успостављен, и даље се у Републици Србији, односно локалним самоуправама, па и у општини Ковин, треба наставити са активностима за јачање капацитета у области безбедности саобраћаја и управљања безбедношћу саобраћаја.

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

1. унапређење правног оквира безбедности саобраћаја,
2. изградња и јачање капацитета и интегритета у безбедности саобраћаја институција и појединаца у општини Ковин,
3. изградња и јачање веза (координације и кооперације) између чиниоца у систему безбедности саобраћаја у општини Ковин,
4. адекватно прикупљање и анализа података од значаја за безбедност саобраћаја, да би се омогућило управљање подацима безбедности саобраћаја за општину Ковин,
5. одрживо финансирање унапређења безбедности саобраћаја, транспарентно трошење средстава и транспарентна анализа односа уложених средстава и остварених ефеката у општини Ковин,
6. системско праћење реализованих мера и активности и анализа односа уложених средстава и остварених ефеката на унапређење безбедности саобраћаја у општини Ковин и
7. презентовање резултата и ефеката примене Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин за период од 2023. до 2028. године и промоција позитивних решења и примера унапређења безбедности саобраћаја на територији општине Ковин.

Најважнији изазови безбедности саобраћаја који се могу истаћи у систему управљања безбедношћу саобраћаја у општини Ковин су:

- потреба за системским праћењем и сталним унапређењем прописа и докумената у области организације и безбедности саобраћаја и њихово прилагођавање најбољој пракси у Републици Србији,
- потреба за континуираним праћењем стања безбедности саобраћаја по дефинисаним обележјима безбедности саобраћаја,
- низак однос средстава намењена финансирању безбедности саобраћаја (и то искључиво из казни за саобраћајне прекршаје) и трошкова саобраћајних незгода,
- потреба за већом пажњом посвећеној анализирању података о обележјима безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин и важности размене и доступности података,
- недовољно ангажовање стручних лица из области безбедности саобраћаја, уз потребу већег ангажовања кадровских капацитета из општине Ковин и сарадника и стручњака из других средина и институција и
- недостатак стратешког приступа и дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја у општини Ковин.

5.2. ДРУГИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

У домену безбеднијих путева, као једног од стубова рада, Резолуција 74/299 Генералне скупштине Уједињених нација, којом је проглашена Декада акције за безбедност путева 2021-2030., предвиђа следећа деловања у саобраћају по сегментима:

- Законодавство: Стандарди за пројектовање, изградњу, одржавање путева и сигнализацију;
- Примена прописа: Провера, процена и инспекција од стране квалификованих тимова;
- Едукација: Подизање одговорности управљача путева и инспектора;
- Технологија: Опраштајући и самообјашњавајући путеви, интелигентни друмски системи.

У домену безбеднијих путева, као једног од стубова рада, Резолуција 74/299 Генералне скупштине Уједињених нација, којом је проглашена Декада акције за безбедност путева 2021-2030., предвиђа следећа деловања у саобраћају по сегментима:

- Законодавство: Стандарди за пројектовање, изградњу, одржавање путева и сигнализацију,
- Примена прописа: Провера, процена и инспекција од стране квалификованих тимова,
- Едукација: Подизање одговорности управљача путева и инспектора,
- Технологија: Опраштајући и самообјашњавајући путеви, интелигентни друмски системи.

Основне смернице у подручју деловања на унапређењу безбедности путева у општини Ковин су:

1. одговорно управљање општинским путевима и улицама, првенствено у домену њихове безбедности за све учеснике,
2. успостављање редовне активности праћења стања путева и улица у надлежности општине и механизма брзог реаговања у отклањању недостатака који угрожавају безбедност,
3. стално праћење стања државних путева који нису у надлежности Општине Ковин, али неопходно је, имајући у виду њихову заступљеност и број саобраћајних незгода на њима на путевима општине Ковин, успоставити најефикасније модалитете координације са управљачем тих путева и обезбедити хитне реакције у ситуацијама угрожавања безбедности,
4. уређење услова и развој локалног бициклическог саобраћаја стратешким планирањем и изградњом бициклических стаза и трака, са посебним акцентима на локације већих простора атракције, посебно посветити пажњу међународним рутама „EuroVelo 6“ и „EuroVelo 11“, које пролазе кроз територију општине Ковин. Финансирање уређења услова за бициклически саобраћај може да се реализује и преко пројеката Европске уније, као што је пројекат „Заједнички развој прекограничне мреже бициклических стаза која има приступ природи“ (EcoBikeNet) INTERREG-IPA програма прекограничне сарадње, обзиром на положај и значај општине Ковина на међународним бициклическим рутама „EuroVelo 6“ и „EuroVelo 11“;
5. идентификовање и санирање „опасних места“ на којима се групишу саобраћајне незгоде,
6. изградња површина која ће служити за скидање блата са трактора и пољопривредних машина пре укључења у јавни саобраћај,
7. техничко и организационо јачање зимске службе,
8. реконструкција опасних кривина и деоница на којима је повећана могућност за настанак саобраћајних незгода,
9. изградња паркиралишта и уређење површина намењених за паркирање и

10. израда ажурног катастра саобраћајне сигнализације, ургентно лоцирање недостатка исте на местима где то реално угрожава безбедност саобраћаја, а остатак реализовати по приоритетима.

Проблеми у безбедности саобраћаја у вези са безбедношћу путева на територији општине Ковин су:

- недостатак великог броја саобраћајних знакова и ознака на коловозу,
- недостатак тротоара, пешачких и бициклистичких стаза и потреба за рехабилитацијом и уређењем за безбедан саобраћај истих тамо где постоје,
- велики број објеката и комерцијалног мобилијара који угрожавају безбедност саобраћаја, нарочито пешака,
- потреба за израдом новог пројекта техничког регулисања саобраћаја у насељима у општини Ковин, а по приоритету у насељу Ковин;
- недостатак ажурног катастра саобраћајне сигнализације на територији општине Ковин, недостатак елемената сигнализације или њихово лоше стање, како на општинским путевима и улицама, тако и на државним путевима,
- већи број зона школа које треба додатно уредити, недостатак безбедних школских путева,
- недостатак независних анализа доприноса пута код свих незгода са повређеним и погинулим лицима,
- неадекватно обележавање радова на или поред пута (и зона градилишта, нарочито у урбаним зонама, у којима је саобраћај свих учесника неуређен и често крајње небезбедан),
- недостајуће или недовољно осветљење путева и улица и
- неуређеност области управљања паркиралиштима на територији општине Ковин и недостатак места за паркирање у Ковину.

5.3. ТРЕЋИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

У домену безбеднијих возила, као једног од стубова рада, Резолуција 74/299 Генералне скупштине Уједињених нација, којом је проглашена Декада акције за безбедност путева 2021-2030. предвиђа следећа деловања у саобраћају по сегментима хоризонталне координације:

- Законодавство: Правила и стандарди за пуштање возила у саобраћај;
- Примена прописа: Сертификација и инспекције од стране квалификованих инспектора;
- Едукација: Подизање свести корисника и обука за инспекторе;
- Технологија: Подржавајућа технологија и опрема, подсетници о усклађености.

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности возила у општини Ковин су:

1. унапређење квалитета рада техничких прегледа на територији града,
2. успостављање и унапређивање система који се заснива на концепту да возило не сме да буде допринос настанку саобраћајне незгоде,
3. промовисање система у коме возило треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају, грешке пута или друге опасне ситуације,
4. системско планирање контроле и санкционисања преоптерећености теретних возила на локалним путевима,
5. унапређивање елемента возило како би се спречиле или ублажиле последице настале у саобраћајној незгоди,
6. промовисање важности техничке исправности возила у погледу уређаја и склопова чија неисправност најчешће утиче на настанак саобраћајних незгода,
7. контрола техничке исправности возила у погледу уређаја и склопова чија неисправност најчешће утиче на настанак саобраћајних незгода и
8. промовисање важности уређаја, склопова и опреме за пасивну и активну безбедност возила.

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

- недовољна знања возача о значају безбедног возила, односно величини утицаја неисправног возила на настанак саобраћајне незгоде,
- неодговарајуће одржавање техничке исправности возила,
- велики број неосветљених и неозначених возила у саобраћају (бицикли, теретна возила, мопеди, радне машине, трактори),
- недовољна контрола преоптерећености теретних возила,
- мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила и
- недовољна промоција „чистих“ и енергетски ефикасних возила.

5.4. ЧЕТВРТИ СТУБ – БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

У домену безбеднијих учесника у саобраћају, као једног од стубова рада, Резолуција 74/299 Генералне скупштине Уједињених нација, којом је проглашена Декада акције за безбедност путева 2021-2030. предвиђа следећа деловања у саобраћају по сегментима хоризонталне координације:

- Законодавство: Правила саобраћаја за возаче, бициклисте и пешаке;
- Примена прописа: Понашања учесника у саобраћају у складу са законима и другим прописима, под надзором од стране полиције и инспекције;
- Едукација: Подизање свести, обука и провера знања;
- Технологија: Опрема и технологија које помажу, упозоравање на прописане услове.

Основне смернице и предложене мере за унапређење безбедности учесника у саобраћају у општини Ковин су:

- едукација деце предшколског и школског узраста о правилном понашању у саобраћају са спровођењем свих нивоа такмичења у области познавања безбедности саобраћаја и практичне примене знања у реалним условима саобраћаја,
- едукација учитеља и наставника који са децом спроводе наставу из саобраћајног васпитања и образовања,
- едукација младих о безбедности саобраћаја и последицама у саобраћају, а нарочито едукација у ауто школама о безбедној вожњи,
- едукација родитеља о правилном коришћењу заштитних система за децу,
- едукација бициклиста свих узраста у вези безбедног учествовања у саобраћају и спровођење посебних акција са бициклистима школског узраста са промовисањем коришћења бициклистичких кацага,
- едукација пешака свих узраста у области безбедног учествовања у саобраћају у специфичном окружењу,
- спровођење кампања о основним факторима ризика (некоришћење сигурносног појаса, вожња под утицајем алкохола, прекорачење ограничења брзине),
- спровођење кампања о безбедној вожњи усмерене ка возачима трактора и пољопривредних машина,
- акције дељења и пропагирања ношења светлоодбојних прслука које, осим ка деци, треба усмеравати и ка одраслим, који се често на државним путевима појављују као пешаци и бициклисти,
- појачана контрола од стране саобраћајне полиције и адекватно санкционисање небезбедног понашања у саобраћају,
- како би се смањио ризик од страдања пешака потребно је да се оптимално распореде и обележе пешачки прелази који треба да буду безбедни за прелазак деце и да се осветле пешачки прелази,
- потребно је уређење и додатно обележавање бициклистичких стаза и бициклистичких трака за безбедније кретање бициклиста и
- унапређење осветљења места и деоница са интензивним пешачким саобраћајем.

Уочени изазови у вези безбедности учесника у саобраћају на територији општине Ковин су:

- велики број погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама;
- велики број настрадалих лица у саобраћајним незгодама са учешћем путничких возила,
- велики удео бициклиста у погинулим и повређеним лицима,
- велики број повређених лица у саобраћајним незгодама са учешћем теретних возила,
- проценат возача мотоцикала који прекорачују ограничење брзине за најмање 10 km/h повећао се у 2022. години (30%) у односу на 2018. годину (25%),
- употреба сигурносног појаса код возача и сувозача значајно се смањила, са 84,3%, колико је евидентирано 2018. године, на 62,4% у 2022. години, а употреба сигурносног појаса на задњим седиштима, у истом периоду, такође се смањила са 15,2% на 8,5% и још увек је значајно испод циљних вредности дефинисаних Националном стратегијом (циљне вредности 95% за предња седишта и 85% за задња седишта),
- коришћење заштитних каца код возача и путника на мотоциклу значајно се смањило у 2022. години у односу на 2019. годину (са 100% на 75%), док се код возача и путника на мопеду смањило (са 25% на 18,2%) и још увек је значајно испод циљне вредности од 95% дефинисане Националном стратегијом;
- низак проценат употреба заштитних дечијих система и негативан тренд употребе дечијих система заштите, како за децу до 3 године, тако и за децу од 4 до 12 година у 2022. годину у односу на 2018. годину,
- оцена стања индикатора безбедности саобраћаја у општини Ковин у 2022. години је неповољнија у односу на оцену у Републици Србији за индикаторе безбедности саобраћаја: употреба сигурносног појаса предњим и задњим седиштима у путничким аутомобилима, употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у теретним возилима, употреба заштитних каца код возача и путника на мотоциклу и мопеду, употреба дечијих система заштите за децу до 3 године и од 4 до 12 година и понашање пешака које се односи на прелазак семафорисаног пешачког прелаза на „црвено светло“,
- недовољно висок ниво свести о потреби безбедног понашања у саобраћају и
- присутне су небезбедне радње пешака, као што су прелазак коловоза ван обележеног пешачког прелаза и прелазак коловоза са ометеном пажњом.

5.4.1. Кључне области деловања усмерене на учеснике у саобраћају

Кључне области деловања, као што су превенција, едукација, информисање, контрола и санкционисање, усмерене су на циљне групе учесника у саобраћају: децу, младе возаче, пешаке, бициклисте и мотоциклисте, лица старија од 65 година, возаче теретних возила и трактора, возаче који не користе заштитне системе, возаче који возе под утицајем алкохола и психоактивних супстанци и возаче који су склони прекорачењу брзине.

Кључне области деловања усмерене ка деци као циљној групи су:

- едукација васпитача, учитеља и наставника о значају безбедности саобраћаја,
- спровођење континуиране едукације деце у школама о безбедном понашању у саобраћају,
- спровођење кампања, трибина и представа на тему безбедности деце у саобраћају и
- спровођења такмичења међу децом свих узраста у погледу познавања и примене правила безбедног учешћа у саобраћају.

Кључне области деловања усмерене ка младим возачима као циљној групи су:

- унапређење саобраћајног образовања и васпитања младих у периоду пре стицања права на обуку и полагање возачког испита,
- унапређење теоријске и практичне обуке у ауто школама и
- континуирана и ефикаснија контрола понашања младих у саобраћају.

Кључне области деловања усмерене ка пешацима као циљној групи су:

- унапређење саобраћајне инфраструктуре намењене пешацима,
- спровођење кампања о унапређењу знања пешака о ризицима у саобраћају и о правилном понашању у саобраћају,
- изградња пешачких стаза уз фреквентне саобраћајнице и државне путеве у насељу и
- стварање услова за пешачење који су прихватљиви и за лица са ограниченим способностима и смањеном покретљивошћу.

Кључне области деловања усмерене ка бициклистима и мотоциклистима као циљној групи су:

- спровођење едукативних кампања о ризицима и правилном понашању у саобраћају,
- унапређење процеса обуке и едукације бициклиста и мотоциклиста на свим нивоима,
- изградња и уређење саобраћајне инфраструктуре за бициклисте и
- промовисање употребе заштитних система од стране бициклиста и мотоциклиста (кациге и заштитне опреме).

Кључне области деловања усмерене ка лицима старијим од 65 година као циљној групи су:

- едукација лица старија од 65 година о опадању психофизичких способности и повећаном ризику у саобраћају,
- спровођење кампања о безбедном понашању у саобраћају за лица старија од 65 година,
- боља доступност информација о утицају лекова на способност за вожњу и
- испитивање предности и недостатака увођења додатних здравствених прегледа за ову старосну категорију.

Кључне области деловања усмерене ка возачима теретних возила и трактора као циљној групи су:

- едукација возача теретних возила у привредним субјектима о безбедном понашању у саобраћају,
- континуирана контрола времена рада и одмора возача,
- едукација возача трактора у погледу поштовања саобраћајних прописа и безбеднијег понашања у саобраћају,
- спровођење кампања за возаче трактора и теретних возила о ризицима у саобраћају,
- унапређење техничке исправности трактора и теретних возила и
- управљање безбедношћу саобраћаја у затвореним системима – привредним субјектима, у складу са стандардима.

Кључне области деловања усмерене ка возачима који не користе заштитне системе као циљној групи су:

- спровођење кампања о заштитним системима (коришћење сигурносних појасева и заштитних кацига и заштитних система за децу) и
- континуирана контрола и санкционисање небезбедног понашања у саобраћају.

Кључне области деловања усмерене ка возачима који возе под утицајем алкохола и психоактивних супстанци као циљној групи су:

- спровођење кампање о ризицима у вожњи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци и
- континуирана контрола и санкционисање небезбедног понашања у саобраћају.

Кључне области деловања усмерене ка возачима који су склони прекорачењу брзине као циљној групи су:

- спровођење кампања о ризицима које носи прекорачење брзине и
- континуирана контрола и санкционисање небезбедног понашања у вези са брзином управљања возилом у саобраћају.

5.5. ПЕТИ СТУБ – ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

У домену деловања након саобраћајне незгоде, као једног од стубова рада, Резолуција 74/299 Генералне скупштине Уједињених нација, којом је проглашена Декада акције за безбедност путева 2021-2030. предвиђа следећа деловања у саобраћају по сегментима хоризонталне координације:

- Законодавство: Успостављање и поштовање стандарда за реаговање после незгода, прикупљање података о незгодама и квалитетне истраге;
- Примена прописа: Контрола рада служби за спашавање и истрагу саобраћајних незгода;
- Едукација: Обуке за припаднике хитне медицинске помоћи, спасилачких јединица и тимова за истраге саобраћајних незгода;
- Технологија: Набавка технологије за подршку и опреме за надлежне службе.

Основне смернице у подручју деловања на унапређењу деловања после саобраћајних незгода у општини Ковин су:

1. успостављање стратешке комуникације, сарадње и везе током 24/7 свих служби за реаговање после саобраћајне незгоде:
 - МУП-а – ПС Ковин и ПУ Панчево,
 - Служби за хитну медицинску помоћ (СХМП) Дома здравља Ковин и Службе хитне медицинске помоћи Дома здравља Панчево,
 - Основног јавног тужилаштва у Панчеву,
 - Одељења Прекршајног суда у Ковину,
 - Сектора за ванредне ситуације МУП-а, Одељења у Панчеву и јединице у Ковину,
 - Дежурне службе ЈП „Путеви Србије“ и Одељења за урбанистичке, грађевинске и комуналне послове Општинске управе општине Ковин,
2. спречавање настанака секундарних саобраћајних незгода (последике небезбедног и непрописног понашања учесника и посматрача прве незгоде која проузрокује наредну);
3. обука и сарадња СХМП и МУП-а за ситуације које изискују хитан ескорт/спровођење медицинске екипе у случају закрчења путева (нарочито аутопута);
4. квалитетно обезбеђења лица места и вршење увиђаја саобраћајних незгода (сходно адекватном подзаконском акту и пратећем приручнику МУП-а);
5. квалитетне пре-судске стручне анализе незгода у циљу утврђивања узрока и њиховог елиминисања убудуће (документационе и теренске).

Проблеми у безбедности саобраћаја у вези са деловањем после саобраћајних незгода на територији општине Ковин су:

- потреба за скраћивањем времена одговора и изласка на лице места хитних служби;
- информисање возача о контактима хитних служби и потреба за могућношћу пријема позива и комуникацију на више страних језика;
- недостатак медијских и едукативних кампања за информисање возача и свих грађана о основним принципима указивања прве помоћи повређенима у саобраћајним незгодама, али и о обезбеђивању места од нових незгода;
- праћење података о саобраћајним незгодама у реалном времену, уочавање нарочито опасних локација, времена и околности и брзо деловање на њиховом спречавању (репресивна делатност полиције, превенција кроз едукацију и правовремено и објективно информисање грађана);
- недостатак кампања усмерених ка возачима за омогућавање проласка возила хитних служби у различитим околностима, прекршајно санкционисање драстичних случајева;
- успостављање система за брзо лоцирање лица места саобраћајне незгоде, укључујући и GSM мрежно позиционирање уз асистенцију надлежних служби;
- опремање хитних служби специфичном опремом за збрињавање повређених у саобраћајним незгодама.

5.6. КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ОПШТИНИ КОВИН ДО 2028. ГОДИНЕ

Постоји много изазова који се налазе пред општином Ковин на путу успостављања „Безбедног система“ у области саобраћаја и управљања безбедношћу саобраћаја. Најважнији изазови који се налазе пред Општином Ковин, а које треба превазићи и успешно решити до 2028. године ће бити уједно и циљеви за Акциони план за реализацију Стратегије безбедности саобраћаја општине Ковин за период од 2023. до 2028. године.

Најважнији изазови безбедности саобраћаја су за општину Ковин према кључним областима – стубовима деловања:

Стуб 1. Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја

- Унапређење стратешког управљања у безбедности саобраћаја;
- Јачање улоге Савета за безбедност саобраћаја општине Ковин;
- Коришћење база података о обележјима безбедности саобраћаја;
- Унапређење квалитета контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције и инспекције;
- Спровођење истраживања у области безбедности саобраћаја и примена резултата истраживања.

Стуб 2. Безбеднији путеви

- Одговорно управљање општинским путевима и улицама – успостављање редовне активности праћења стања путева и улица у надлежности општине и механизма брзог реаговања у отклањању недостатака који угрожавају безбедност;
- Планирање и реализација активности које су обавезне према члановима Закона о путевима: мапирање ризика – идентификације и рангирања опасних места – црних тачака на путевима којима управљају) и независна оцена доприноса јавног пута настанку, односно последицама незгоде са најмање једним погинулим лицем на општинским путевима и улицама;
- Унапређење инфраструктуре за безбедан саобраћај деце у зонама школа, пешака и бициклиста и укључења трактора у јавни саобраћај;
- Унапређење безбедности саобраћаја у зонама извођења радова на путу.

Стуб 3. Безбеднија возила

- Повећање техничке исправности возила.

Стуб 4. Безбеднији учесници у саобраћају

- Унапређење саобраћајног васпитања и образовања у саобраћају;
- Унапређење нивоа знања и способности младих учесника у саобраћају;
- Унапређење безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају, посебно деце, бициклиста, пешака и старијих особа од 65 година;
- Унапређење безбедности осталих учесника у саобраћају.

Стуб 5. Деловање након саобраћајне незгоде

- Успостављање стратешке комуникације, сарадње и везе током 24/7 свих служби за реаговање после саобраћајне незгоде;
- Спречавање настанака секундарних саобраћајних незгода (последице недовољно обезбеђеног лица места и небезбедног и непрописног понашања учесника и посматрача прве незгоде која проузрокује наредну – или више њих);
- Квалитетно вршење увиђаја и безбедносне (пре-судске) анализе саобраћајних незгода у циљу превенције;
- Унапређење деловања СХМП и Сектора за ванредне ситуације.

6. ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА УНАПРЕЂИВАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Савремени приступ управљања безбедношћу саобраћаја подразумева активности усмерене ка праћењу стања безбедности саобраћаја, као и дефинисању и примени мера усмерених ка унапређењу нивоа безбедности саобраћаја. Праћење стања безбедности саобраћаја је континуиран, редован и непрекидан процес који поред прикупљања, систематизације и анализе података подразумева стално унапређење и развој нових метода и техника за праћење стања безбедности саобраћаја.

Дефинисање жељеног стања и дефинисање циљева безбедности саобраћаја на националном нивоу је дефинисано је Националном Стратегијом, док је дефинисање циљева на локалном нивоу у надлежности општине Ковин односно њеног стручног тела – Савета за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин. Сваки субјекат безбедности саобраћаја који је дефинисан у тачки 2.1.4. (Носиоци активности у безбедности саобраћаја у општини Ковин) Стратегије треба да дефинишу циљеве у оквиру свог делокруга послова, као и показатеље достизања циљева. Праћење стања безбедности саобраћаја се реализује на нивоу општине Ковин, а праћење стања треба да буде у надлежности Савета за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин.

Праћење стања безбедности саобраћаја подразумева праћење не само саобраћајних незгода и последица, већ праћење свих обележја безбедности саобраћаја, попут обележја понашања (индикатори безбедности саобраћаја и саобраћајних прекршаја), ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају, праћење података о путевима, опреми пута, интензитету саобраћаја, регистрованим моторним и прикључним возилима, возачима, праћење података о ризичним деоницама и опасним местима, праћење демографских и социо-економских обележја итд. Поред наведеног, веома је важно спроводити поређење достигнутог нивоа безбедности разних општинских субјеката са реперним институцијама и организацијама са аспекта безбедности саобраћаја. Приступ заснован на тзв. бенчмаркингу треба да допринесе стабилном унапређењу безбедности саобраћаја по узору на најбоља практична искуства у окружењу и у Републици Србији. Управљање безбедношћу саобраћаја не може да се оствари без квалитетне базе података о обележјима безбедности саобраћаја, али и без наменског коришћења те базе.

Организација и прикупљање података, односно формирање функционалних база података о обележјима безбедности саобраћаја је предуслов за сагледавање проблема и одабир мера којима би се проблем у безбедности саобраћаја решавао. Општина Ковин на свом сајту има линк ка успостављеној локалној бази о обележјима безбедности саобраћаја на територији општине Ковин, али нису доступни резултати коришћења те базе.

Извештавање о стању безбедности саобраћаја на путевима је саставни део праћења стања безбедности саобраћаја на путевима на подручју општине Ковин. Извештавање у безбедности саобраћаја мора бити доступно свима који су заинтересовани, с тим што је Правилником о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима прецизно уређена у Републици Србији област извештавања у безбедности саобраћаја. Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима треба да укаже на тренутно стање безбедности саобраћаја на подручју општине Ковин са јасно издвојеним проблемима, најважнијим реализованим активностима и активностима које је потребно реализовати у наредном периоду са циљем унапређења безбедности саобраћаја на путевима.

Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима, Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин треба да подноси Скупштини Општине Ковин најмање двапут годишње (полугодишњи и годишњи извештај).

Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима састављен за првих шест месеци текуће године, подноси се Скупштини на првој седници након 31. јула за текућу годину, односно за период од годину дана подноси се на седници након 31. јануара наредне календарске године.

Сваки извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин који је поднет Скупштини Општине Ковин Координатор рада Савета доставља Агенцији за безбедност саобраћаја путем ИСА апликације.

Савет за безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин треба да извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин учини доступним јавности, за што се предлаже успостављање и функционисање интернет странице – сајта Савета.

Наведеним Правилником дефинисано је да Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин мора да садржи следеће делове, односно податке:

- 1) уводни део, са кратким описом стања безбедности саобраћаја на подручју општине Ковин,
- 2) поређење стања безбедности саобраћаја на подручју општине Ковин са истим периодом у претходних пет година (број саобраћајних незгода, последице саобраћајних незгода, односно број тешких телесних повреда, лаких телесних повреда и погинулих лица, вредности јавног и саобраћајног ризика, процентуална угроженост категорија учесника у саобраћају и сл.),
- 3) основне показатеље стања безбедности саобраћаја у посматраном периоду за општину Ковин: најугроженије категорије учесника у саобраћају (пешаци, бициклисти, путници и возачи аутомобила и сл.), расподелу саобраћајних незгода по месецима, данима и часовима, просторну расподелу саобраћајних незгода у односу на државне путеве и улице, као и просторну анализу у односу на конкретне деонице и улице где се догађају саобраћајне незгоде,
- 4) кратак извештај о последњим доступним подацима о понашању учесника у саобраћају на подручју општине Ковин, односно Полицијске управе Панчево, ако нису доступни подаци за општину Ковин,
- 5) праћење достизања претходно дефинисаних циљева (циљеви у складу са Стратегијом безбедности саобраћаја општине Ковин, односно националном стратегијом),
- 6) кратак преглед најважнијих активности и мера које су предузете у претходном периоду са прегледом утрошених финансијских средстава и активности које је потребно реализовати у будућем периоду са циљем унапређења безбедности саобраћаја на подручју општине Ковин,
- 7) закључни део са сумирањем најважнијих проблема у безбедности саобраћаја на путевима.

Поред извештавања о стању безбедности, саставни део годишњег извештаја је и Извештај о реализацији планираних активности. Извештај о реализацији планираних активности садржи податке о спроведеним мерама и активностима, као и утрошку финансијских средстава за реализацију истих у оквиру кључних области рада дефинисаних Програмом коришћења средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин за ту календарску годину.

Спроведене мере и активности описане у Извештају о реализацији планираних активности за календарску годину морају одговарати мерама и активностима дефинисаним у Програму на који је Агенција дала сагласност. И Извештај о реализацији планираних активности усваја Скупштина

Општине Ковин, а Координатор Савета усвојени Извештај о реализацији планираних активности доставља Агенцији за безбедност саобраћаја путем ИСА апликације, најкасније до 1. марта текуће године за претходну годину. Агенција за безбедност саобраћаја увела је мотивациони и заштитни механизам, да Савет који не достави извештај до предвиђеног рока за претходну годину неће добити позитивно мишљење на предлог програма за наредну годину, односно сагласност на Програм.

Поред редовног извештавања о стању безбедности саобраћаја на територији општине Ковин, активностима и плановима Савета за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин, извештавање може бити и по захтеву Агенције за безбедност саобраћаја. Агенција може писаним путем затражити од Савета достављање извештаја о одређеном питању уколико за то постоје оправдани разлози, односно информација о постојању проблема безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе.

Савет је дужан да писаним путем, у виду извештаја, обавештава Агенцију о траженом питању и указује на мере и активности, које предлаже у циљу решења наведеног питања.

Напредак у остваривању циљева Стратегије и задатака предвиђених Акционим планом мора бити саставни део извештавања о стању безбедности саобраћаја. Свака институција и организација задужена за конкретне активности предвиђене Акционим планом треба да буде у обавези достављања извештаја у погледу напретка, и Савету за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин.

Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин има обавезу праћења и извештавања у погледу напретка достизања циљева Стратегије и реализације свих активности предвиђених Акционим планом.

Евалуација унапређивања безбедности саобраћаја (предузетих мера и достигнутих циљева дефинисаних Стратегијом) обавезан је елемент сваке Стратегије без кога се не може гарантовати успех достизања циљева. На основу сагледавања „пролазних резултата“ по годинама остваривања, дефинишу се и интензивирају по потреби мере у оквиру годишњих планова, јер је касно за интервенције на крају периода за који се доноси Стратегија.

У циљу што ефикаснијег достизања циљева, неопходно је успоставити процес стручног праћења реализације мера и активности које предвиђа ова стратегија и периодичне (годишње) анализе достизања пролазних циљева.

На основу стручног сагледавања ефеката појединих мера, по потреби ће се унапређивати планиране, односно додавати нове мере и активности. Изузетно, у оправданим случајевима, могли би се преиспитивати и кориговати зацртани циљеви.

Да би се стручно пратила реализација ове Стратегије, треба да се реализује следеће:

- Сви субјекти ће извештавати Савет за безбедност саобраћаја општине Ковин о мерама које спроводе и тесно ће сарађивати са Саветом и другим субјектима;
- Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин ће евидентирати, јавно презентовати на свом сајту и пратити све мере и активности које се спроводе у циљу унапређења безбедности саобраћаја;
- Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин ће, периодично (квартално или полугодишње), сагледати које су мере и активности спроведене, које су започете, а које нису и о томе припремити анализу и

- Општина Ковин ће подржати размену стручних искустава са другим локалним заједницама, упућивање представника Савета на стручне скупове који су посвећени унапређењу безбедности саобраћаја у локалним заједницама и имплементацији стратегијама у безбедности саобраћаја у локалној заједници, за које треба охрабрити стручна лица из Ковина, или из других органа са којима Савет сарађује, да представе искуства из општине Ковин тако што ће да представе анализирано стање, проблеме, спроведене мере, ефекте и достизање циљева предметне Стратегије.

Евалуација достигнутог нивоа унапређења безбедности саобраћаја треба да буде садржана у сваком годишњем извештају Савета за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин, као посебна тачка извештаја, са проценом који су ефекти постигнути, односно шта није постигнуто, изражено натурално и у апсолутним показатељима, вредностима индикатора безбедности саобраћаја, али изражено и као процена ефеката (позитивних или негативних) примене Стратегије, преко трошкова саобраћајних незгода.

7. ЗАКЉУЧАК

Општина Ковин баштини запажено ангажовање у области унапређења безбедности саобраћаја у претходном периоду, од 2007. године када је формиран први Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин, као и 2010. године, тј. брзо након доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима када је, међу првим општинама у Републици Србији, формиран Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Ковин. Предметна Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин за период од 2023. до 2028. године прва је стратегија безбедности саобраћаја која се доноси за општину Ковин.

У општини Ковин, у периоду од 2018. до 2022. године, евидентирани су укупно 342 саобраћајне незгоде од чега: 20 саобраћајних незгода са погинулим лицима, 230 саобраћајних незгода са повређеним лицима и 92 саобраћајне незгоде са насталом материјалном штетом.

У посматраном периоду од 2018. до 2022. године укупно је у саобраћајним незгодама у општини Ковин погинуло 22 лица. Тренд погинулих лица је негативан, односно број погинулих лица повећао се у 2022. години (6) у односу на 2018. годину (4).

Укупно је у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године повређено 405 лица. Број повређених лица у саобраћајним незгодама у посматраном периоду у општини Ковин био је приближно исти на почетку и крају периода посматрања (2018. и 2019. године по 91 повређени и 2022. године 93 повређена), док је у периоду за који је карактеристична појава пандемије корона вируса Covid19, број повређених у саобраћајним незгодама био значајно мањи (2020. године – 64 и 2021. године – 66 повређених лица).

Од укупно 22 погинула лица у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин, у периоду од 2018. до 2022. године, погинуло је 19 лица мушког пола (86,4% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама), односно три лица женског пола (13,6% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама). Од укупно 16 погинулих возача, 14 погинулих возача било је мушког пола, а два погинула возача била су женског пола, док је треће погинуло лице женског пола било у својству путника у возилу.

Од укупно 405 повређених лица у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин, у периоду од 2018. до 2022. године, повређено је 275 лица мушког пола (68,1% свих повређених лица у саобраћајним незгодама, док је повређено 129 лица женског пола (31,9% свих повређених у саобраћајним незгодама).

Укупни процењени трошкови саобраћајних незгода на територији општине Ковин за посматрани период од 2018. до 2022. године били су 9.426.065 евра, односно око 1.105.607.672 динара, што је еквивалентно улагању 129 година по 8.544.000 динара у безбедност саобраћаја, колико је Општина Ковин планирала 2022. године за унапређење безбедности саобраћаја.

У посматраном периоду, од 2018. до 2022. године, у саобраћајним незгодама на територији општине Ковин погинула су два пешака, док је 15 пешака повређено.

У посматраном периоду од 2018. до 2022. године, на територији општине Ковин, погинуло је четворо бициклиста, док је 34 бициклиста било повређено.

У посматраном периоду од 2018. до 2022. године, на територији општине Ковин, није било погинулих мопедиста или мотоциклиста, док је повређено 33 возача и путника мопеда или мотоцикала.

У посматраном периоду од 2018. до 2022. године, на територији општине Ковин, погинуло је 16 возача, од којих је највише погинуло возача путничких аутомобила (11), па затим четири бициклисте и један возач тешког четвороцикла, док је укупно је 266 возача било повређено (57,5% свих повређених лица у саобраћајним незгодама).

У посматраном периоду од 2018. до 2022. године, на територији општине Ковин, није било погинулих возача трактора, док је 7 возача трактора било повређено.

На територији општине Ковин, у посматраном периоду од 2018. до 2022. године, у саобраћајним незгодама у којима је учествовало теретно возило није било погинулих лица, док је 23 лица било повређено.

У саобраћајним незгодама на територији општине Ковин, у посматраном периоду од 2018. до 2022. године, најчешће су страдала лица старости од 31 до 64 године, при чему су та лица највише и смртно страдала (13), и највише су задобила тешке (41) и лаке повреде (163).

У општини Ковин, у посматраном периоду од 2018. до 2022. године, 13 до укупно 16 саобраћајних незгода са учешћем пешака догодило се у насељу (81,2%).

Од укупног броја саобраћајних незгода, 61 саобраћајна незгода догодила се на државном путу IB реда, 21 саобраћајна незгода на државним путевима IIA реда и 8 саобраћајних незгода на државном путу IIB реда. На проласцима државних путева IIA, IB и IIB реда кроз насеља догодило се 11 саобраћајних незгода. На улицама нижег реда догодило се 178 саобраћајних незгода, а на улицама вишег реда 145 саобраћајних незгода. На локалним путевима догодило се 27 саобраћајних незгода, а на некатегорисаним 6 саобраћајних незгода.

Употреба сигурносног појаса на предњим седиштима у посматраном периоду на територији општине Ковин смањила се, са 84,3% колико је евидентирано 2018. године, на 62,4% у 2022. години, док се употреба сигурносног појаса на задњим седиштима, у истом периоду, такође смањила са 15,2% на 8,5%, Још увек је стање по овим индикаторима испод вредности дефинисане Националном стратегијом за период 2015-2020.

Коришћење заштитних каца код возача и путника на мотоциклу смањило се у 2022. години у односу на 2019. годину (са 100% на 75%), што је случај и код возача и путника на мопеду (са 25% на 18,2%). Подаци и тренд указују да се без значајне промене приступа у превентивним мерама никако не може достићи циљних 99% дефинисаних у Националној стратегији.

На територији општине Ковин употреба дечијих система заштите за децу до 3 године смањила се у 2022. години, у односу на 2018. годину (са 70% на 50%), а код деце од 4 до 12 година значајно је смањена (са 36,1% на 8%). За децу до 3 године значајно је смањена употреба дечијих система заштите за децу до 3 године у 2021. години, у односу на 2020. годину (са 84,6% на 60%), и смањена је употреба дечијих система заштите за децу од 4 до 12 година (са 59,6% на 25,3%).

Употреба мобилних телефона током вожње путничких аутомобила је непромењена у 2022. години, у односу на 2018. годину (2,2%), али најмањи проценат употребе мобилних телефона евидентиран је 2020. године (1,5%).

Проценат пешака који прелазе коловоз са ометеном пажњом се на територији општине Ковин, у периоду од 2018. године до 2022. године, смањивао са 7,1% на 2,2%, а дошло је до смањења и процента пешака који прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза (са 24,3% на 20,6%). У наведеном периоду, проценат пешака који прелазе семафорисан пешачки прелаз на „црвено светло“ је био

највећи 2019. године (56%), док је 2022. године износио 23,7%, што је незнатно повећање у односу на 2018. годину (22,7%).

Стање индикатора безбедности саобраћаја у општини Ковин у 2022. години је неповољније него у Републици Србији за следеће индикаторе: употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у путничким аутомобилима, употреба сигурносног појаса на задњим седиштима у путничким аутомобилима, употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у теретним возилима, употреба заштитних каца код возача и путника на мотоциклу и mopеду, употреба дечијих система заштите за децу до 3 године и од 4 до 12 година и понашање пешака које се односи на прелазак семафорисаног пешачког прелаза на „црвено светло“.

Стање индикатора безбедности саобраћаја у општини Ковин у 2022. години је повољније него у Републици Србији за следеће индикаторе: употреба сигурносног појаса код возача и сувозача у аутобусима, употреба мобилних телефона током вожње, понашање пешака које се односи на прелазак коловоза са ометеном пажњом и понашање пешака које се односи на прелазак коловоза ван обележеног пешачког прелаза.

У погледу општих питања везаних за саобраћај, становници на подручју ПУ Панчево исказали су највећу забринутост према проблему који се односио на саобраћајне незгоде (84%), а најмању забринутост према проблему саобраћајних гужви (55%). Становници на подручју ПУ Панчево су за 8% мање забринуте за проблем саобраћајних гужви у односу на просечну вредност за Републике Србију.

У погледу начина путовања, становници на подручју ПУ Панчево мање за 1% пешаче у односу на просек у Републици Србији (88%) и мање путују јавним превозом за 8% у односу на просечну вредност за Републику Србију (33%). Становници на подручју ПУ Панчево више возе бицикл за 8% у односу на просечну вредност за Републику Србију (25%).

Код самопријављеног понашања, испитаници из ПУ Панчево су се изјаснили да су управљали возилом брже од ограничења брзине испод просека у Републици Србији на свим категоријама пута које су биле предмет истраживања (мање за 1 до 3%).

Вожња под утицајем на подручју ПУ Панчево била је за 1% мање заступљена у односу на просек у Републици Србији. У ПУ Панчево, вожња под дејством алкохола (27%) и вожња након употребе дрога (2%) били су мање заступљени у односу на Републику Србију (28% - вожња под дејством алкохола и 3% - вожња након употребе дрога).

Код ставова везаних за одвраћање пажње и умор, забележене су значајније разлике између подручја ПУ Панчево и просека у Републици Србији. Већа одступања у односу на просечне вредности за Републику Србију постојале су код коришћења мобилних телефона у вожњи (за 5% више) и читања текстуалних порука или *email* поште при вожњи (за 2% више). Са друге стране, коришћење *hands-free* уређаја док се причало мобилним телефоном и возило било је за 5% мање заступљено у односу на просечну вредност за Републику Србију (51%).

Некоришћење сигурносног појаса путника на задњем седишту аутомобила било је друштвено и лично прихватљиво за 43%, односно 18% испитаника у ПУ Панчево, што је било мање од просечних вредности за Републику Србију (48% - друштвено прихватљиво и 21% - лично прихватљиво).

Код коришћења система заштите за децу, нема значајних одступања становника на подручју ПУ Панчево у коришћењу дечијих седишта у односу на просек у Републици Србији, јер су проценти коришћења једнаки (73%).

У вези понашања бициклиста, 84% испитаника у ПУ Панчево возило је бицикл без заштитне кациге што је било за 1% више у односу на просечну вредност за Републику Србију.

Код понашања пешака на подручју ПУ Панчево, највећа разлика у ставовима била је присутна код преласка ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено, јер је друштвена прихватљивост била за 24% већа од личне прихватљивости, а што је било скоро једнако просечним вредностима у Републици Србији.

На основу анализе ставова, као проблеми безбедности саобраћаја у локалној самоуправи идентификовани су:

- брза вожња – „средња оцена“ у односу на друге ПУ у Републици Србији, а према истраживању АБС из 2014. године, при чему је у истраживању из 2017. године оцена поправљена на „високу оцену“;
- вероватноћа контроле од стране полиције – „средња оцена“ у односу на друге ПУ у Републици Србији, а према истраживању АБС из 2017. године;
- значај заштитних кацига (мотоциклисти) – „ниска оцена“ у односу на друге ПУ у Републици Србији, а према истраживању АБС из 2017. године;
- коришћење сигурносних појасева у путничким аутомобилима – „ниска оцена“ у односу на друге ПУ у Републици Србији, а према истраживању АБС из 2014. године, при чему је у истраживању из 2017. године оцена поправљена на „високу оцену“.

За креирање Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Ковин дефинисани су следећи елементи:

Амбиција: Креирати безбедан и одржив саобраћајни систем који пружа услове за квалитетан живот и омогућава даљи развој општине Ковин.

Мисија: Успоставити функционалан и одржив систем безбедности друмског саобраћаја који ће омогућити у општини Ковин успешно управљање безбедношћу саобраћаја.

Визија: Општина Ковин без погинулих лица у саобраћајним незгодама и без лица са трајном инвалидношћу као последица саобраћајних незгода.

Циљеви: Доношење стратегије треба да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2028. године који ће бити могућ ако се постигну следећи циљеви:

- да нема погинулих лица у саобраћајним незгодама у 2028. години,
- да у општини Ковин нема повређене деце од 2026. године,
- да се смањи за 75% број тешко повређених лица у 2028. години, у односу на 2022. годину,
- да се смањи за 55% број лако повређених лица у 2028. години, у односу на 2022. годину,
- да се смање за 50% укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2028. години, у односу на 2022. годину.

Циљеви су дефинисани и у погледу индикатора безбедности саобраћаја са пројекцијом да се вредности индикатора достигнуте 2022. године смање на крају периода, тј. 2028. године.

Достизање постављених циљева биће могуће ако се унапреди и постојећи приступ безбедности саобраћаја. Савремени приступ схватању и управљању безбедношћу саобраћаја је приступ интегрисаног „Безбедног система“. Овај приступ се битно разликује од традиционалног приступа који је описан са 12 начела.

Најважнији принципи приступа „безбедног система“ су: Људски је грешити - човек грешити и увек ће грешити; Људско тело је рањиво; Проширене врсте одговорности; Подељена одговорност; Смрт и тешке повреде нису прихватљиви у саобраћају; Превентивно има предност у односу на накнадно деловање и Опраштајући систем.

Деловање за унапређење безбедности саобраћаја је према Националној Стратегији дефинисано кроз пет стубова безбедности, са разрадом мера које треба применити у општини Ковин и могућих проблема при имплементацији тих мера.

Посебно је истакнута и важност праћења стања, на основу прикупљања података у бази обележја безбедности саобраћаја, извештавања и обавештавања о достигнутом степену безбедности саобраћаја, проблемима, планираним активностима и утрошеним средствима, а такође и о евалуацији унапређења безбедности саобраћаја кроз најмање једном годишње поређење достигнутог стања кроз вредности достигнутих циљева и предузимање мера на основу закључака евалуације.

Операционализација мера које садржи Стратегија дефинисана је Акционим планом за реализацију Стратегије безбедности саобраћаја општине Ковин за период од 2023. до 2028. године, у оквиру чега предвиђено је и доношење нове Стратегије за наредни петогодишњи период од 2029. до 2033. године.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, „Службени гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон
- [2] Истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају у Србији, Извештај: ПУ Панчево, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2017.
- [3] Мерење индикатора перформанси безбедности саобраћаја у Полицијској управи Панчево за 2020. годину, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2021.
- [4] Извештај о основним показатељима стања безбедности саобраћаја у периоду од 2017. до 2021. године за општину Ковин, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2022.
- [5] Индикатори перформанси безбедности саобраћаја у Републици Србији за 2016. годину, брошура, Агенција за безбедност саобраћаја, 2017.
- [6] Индикатори перформанси безбедности саобраћаја у локалној самоуправи - Полицијска управа Панчево у 2018. години, брошура, Агенција за безбедност саобраћаја, 2018.
- [7] Индикатори перформанси безбедности саобраћаја у Републици Србији за 2020. годину, брошура, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2021.
- [8] База података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији, Агенција за безбедност саобраћаја, <http://bazabs.abs.gov.rs/absPortal/>, приступ: од јануара до 15. марта 2023.
- [9] Сајт Агенције за безбедност саобраћаја, <https://www.abs.gov.rs>, приступ: од 20. фебруара до 28. априла 2023. године
- [10] Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, „Службени гласник РС“, бр. 64/2015
- [11] Закон о планском систему Републике Србије, „Службени гласник РС“, бр. 30/2018
- [12] Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године – Нацрт, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2023.
- [13] Правилник о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима, „Службени гласник РС“, бр. 8/2020
- [14] Липовац. К. и сарадници: Стратегија безбедности саобраћаја за град Београд 2021-2025., Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2020.
- [15] Ранковић Ж. и сарадници: Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Мали Зворник за период од 2021. до 2025. године, Модел 5, Београд, 2021.
- [16] Ранковић Ж. и сарадници: Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Алексинац са Акционим планом за период од 2022. до 2026. године, Модел 5, Београд, 2021.
- [17] Ранковић Ж. и сарадници: Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Рача са Акционим планом за период од 2022. до 2026. године, Модел 5, Београд, 2022.
- [18] Ранковић Ж. и сарадници, Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Сурдулица 2013-2027., Модел 5, Београд, 2023.

- [19] Петровић Д. и сарадници: Стратегија безбедности саобраћаја на путевима града Сомбора за период од 2018. до 2022. године, АМСС Центар за моторна возила, Београд, 2018.
- [20] Правилник о саобраћајној сигнализацији, „Службени гласник РС“, бр. 85/2017 и 14/2021
- [21] <https://www.stat.gov.rs>, Сајт Републичког завода за статистику Републике Србије, приступ: од 20. фебруара до 28. априла 2023. године
- [22] Правилник о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама, „Службени гласник РС“, бр. 22/2015
- [23] Јовановић Д. и сарадници: Истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају у Србији, студија, МХМ Пројект доо и Факултет техничких наука Нови Сад, Нови Сад, 2017.
- [24] Стратегија одрживог развоја општине Ковин 2014-2020, Општина Ковин, 2013.
- [25] План развоја општине Ковин 2022-2028, Општина Ковин, 2021.
- [26] Липовац. К. и сарадници: Пројекат бенчмаркинг система безбедности саобраћаја на националном нивоу, бенчмаркинг институција и организација укључених у систем безбедности саобраћаја на националном нивоу, Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, Агенција за безбедност саобраћаја, Република Србија, Београд, 2016.
- [27] Липовац, К., Вујанић, М. и Тешић, М.: Предлог индикатора безбедности саобраћаја у локалној заједници са начином примене. VII Међународна конференција Безбедност саобраћаја у локалној заједници Србија, Доњи Милановац, Хотел Лепенски Вир, 19 – 21. април 2012., 117-123.
- [28] Resolution 74/299, Improving global road safety, General Assembly United Nations, 31 August 2020.
- [29] Global plan Decade of Action for Road Safety 2021 – 2030, United Nations, 28 October 2021.
- [30] Рос и сарадници: Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској, Бања Лука, 2012.
- [31] Портал отворених података Министарства просвете науке и технолошког развоја, <https://opendata.mpn.gov.rs/>, приступ: од 20. фебруара до 28. априла 2023.
- [32] Портал „Сигурне стазе“ – Бор, Пројекат „Сигурне стазе и путање кретања ученика основних школа у Бору“, Доступно на: <https://bor.sigurnestaze.com/#13/44.0677/22.0969> / (приступ: од 20. фебруара до 28. априла 2023.)
- [33] Сенић В.: Примена географских информационих система у јавним услугама. Економски хоризонти, Септембар - Децембар 2017, Волумен 19, Свеска 3, 227 - 239.

СПИСАК ГРАФИКА, СЛИКА И ТАБЕЛА

СПИСАК ГРАФИКА

График 2.2.1. Укупни трошкови саобраћајних незгода за период од 2018. до 2022. године на територији општине Ковин	36
График 3.1.1. Број саобраћајних незгода и њихових последица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године	38
График 3.1.2. Број погинулих лица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године.....	38
График 3.1.3. Број повређених лица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године	38
График 3.1.4. Број повређених и погинулих лица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године	39
График 3.1.5. Број настрадалих према својству учесника за период од 2018. до 2022. године у општини Ковин.....	40
График 3.1.6. Број саобраћајних незгода по категоријама возила у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године	41
График 3.1.7. Број настрадалих лица са учешћем аутобуса, теретних возила, радних машина и трактора у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године	41
График 3.1.8. Број саобраћајних незгода са учешћем аутобуса, теретних возила, радних машина и трактора у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године	42
График 3.1.9. Број повређених и погинулих лица по старосној структури у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године.....	42
График 3.1.10. Број саобраћајних незгода по старосној структури погинулих и повређених лица у општини Ковин за период од 2018. до 2022. године	43
График 3.1.11. Процентуални удео пешака у укупном броју погинулих лица	44
График 3.1.12. Процентуални удео пешака у укупном броју повређених лица	44
График 3.1.13. Процентуални удео бициклиста у укупном броју погинулих лица	45
График 3.1.14. Процентуални удео бициклиста у укупном броју повређених лица	45
График 3.1.15. Процентуални удео мопедиста и мотоциклиста у укупном броју погинулих лица	47
График 3.1.16. Процентуални удео мопедиста и мотоциклиста у укупном броју повређених лица	48
График 3.1.17. Процентуални удео возача и путника у ПА у укупном броју погинулих лица	48
График 3.1.18. Процентуални удео возача и путника у ПА у укупном броју повређених лица	49
График 3.1.19. Процентуални удео погинулих лица у СН са учешћем теретних возила у укупном броју погинулих лица	49
График 3.1.20. Процентуални удео повређених лица у СН са учешћем теретних возила у укупном броју повређених лица	50
График 3.1.21. Процентуални удео погинулих лица у СН са учешћем трактора у укупном броју погинулих лица	50
График 3.1.22. Процентуални удео повређених лица у СН са учешћем трактора у укупном броју повређених лица	51

График 3.1.23. Временска расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – по годинама	52
График 3.1.24. Временска расподела-саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – по месецима	52
График 3.1.25. Временска расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – по данима у седмици	53
График 3.1.26. Временска расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – по сатима у току дана	53
График 3.1.27. Број саобраћајних незгода на територији општине Ковин према типу незгоде и последицама за период од 2018. до 2022. године.....	54
График 3.1.28. Преглед регистрованих доприноса настанку саобраћајних незгода појединачних фактора из групе фактора „Утицај пута и путне околине“ за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године	62
График 3.1.29. Преглед регистрованих доприноса настанку саобраћајних незгода појединачних фактора из групе фактора „Утицај неисправности возила“ за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године.....	71
График 3.1.30. Преглед регистрованих доприноса настанку саобраћајних незгода група фактора везаних за возача за територију општине Ковин за период од 2018. до 2022. године	73
График 3.1.31. Јавни пондерисани ризик општина у Републици Србији за период од 2018. до 2022. године.....	75
График 3.1.32. Саобраћајни пондерисани ризик општина у Републици Србији за период од 2018. до 2022. године.....	76
График 3.2.1. Проценат употребе сигурносног појаса од стране возача и сувозача, на предњим односно задњим седиштима у путничким аутомобилима, на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године	83
График 3.2.2. Проценат употребе сигурносног појаса од стране возача и сувозача, на предњим, односно задњим седиштима у појединим категоријама возила, на територији општине Ковин у периоду од 2019. до 2022. године.....	84
График 3.2.3. Проценат употребе заштитне кациге код возача и путника на мопеду и мотоциклу, на територији општине Ковин у периоду од 2019. до 2022. године	85
График 3.2.4. Проценат употребе дечијих система заштите за децу старости до 3 године и за децу од 4 до 12 година, на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године.....	85
График 3.2.5. Проценат употребе мобилних телефона током вожње путничких аутомобила, на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године.....	86
График 3.2.6. Укупно возача под утицајем алкохола преко 0,2 mg/ml (%), на територији ПУ Панчево у периоду од 2018. до 2022. године.....	87
График 3.2.7. Понашање пешака (у %), на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године	88
График 3.2.8. Прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h у насељу за период од 2018. до 2022. године (у %) на територији ПУ Панчево.....	89
График 3.2.9. Прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h по категоријама возила у 2022. години (у %) на територији ПУ Панчево	90

График 3.2.10. Просечан број регистрованих возила у општини Ковин по категоријама возила за период од 2017. до 2021. године (у %)	91
График 3.3.1. % испитаника који се осећају (веома) забринути (1-2)	96
График 3.3.2. % испитаника који су бирали овај начин међу прва 3	96
График 3.3.3. Брзина - Возили брже од ограничења брзине у % (најмање једном (2-5))	96
График 3.3.4. Вожња под утицајем (% најмање једном (2-5))	96
График 3.3.5. Одвраћање пажње и умор (% најмање једном (2-5))	97
График 3.3.6. Сигурносни појас и системи заштите за децу (% скоро увек (5))	97
График 3.3.7. Бициклисти и мотоциклисти (% најмање једном (2-5))	98
График 3.3.8. Пешаци (% најмање једном (2-5))	98
График 3.3.9. Понашање возача: Брзина (% прилично прихватљиво (4-5))	98
График 3.3.10. Понашање возача: Вожња под утицајем (% прилично прихватљиво (4-5))	99
График 3.3.11. Понашање возача: Одвраћање пажње и умор (% прилично прихватљиво (4-5))	99
График 3.3.12. Понашање возача: Сигурносни појас и системи заштите за децу (% прилично прихватљиво (4-5))	100
График 3.3.13. Понашање мотоциклиста (% прилично прихватљиво (4-5))	100
График 3.3.14. Понашање пешака (% прилично прихватљиво (4-5))	101
График 3.3.15. Перцепција (не) безбедности (средња вредност)	101
График 3.3.16. Учешће у саобраћајним незгодама (% најмање једном у последња 3 месеца)	101
График 3.3.17. Контрола од стране саобраћајне полиције (% најмање једном)	102
График 3.3.18. Вероватноћа контроле од стране саобраћајне полиције (% веома много (5))	102
График 3.3.19. Контрола од стране саобраћајне полиције (% најмање једном)	102
График 4.2.1. Процена броја погинулих и достизање циља у погледу смањења броја погинулих лица	113
График 4.2.2. Достизање циља „Без повређене деце у саобраћају“ од 2025. године	113
График 4.2.3. Процена броја тешко повређених и достизање циља у погледу смањења броја тешко повређених лица	113
График 4.2.4. Процена броја лако повређених и достизање циља у погледу смањења броја лако повређених лица	114
График 4.2.5. Процењени трошкови и уштеде изражени у еврима на основу смањења свих последица саобраћајних незгода	114
График 4.3.1. Достизање циљева везаних за индикаторе употребе сигурносних појасева	115
График 4.3.2. Достизање циљева везаних за индикаторе заштитних система за децу до 3 године	116
График 4.3.3. Достизање циљева везаних за индикаторе заштитних система за децу од 4 до 12 година	116
График 4.3.4. Достизање циљева везаних за индикаторе понашања пешака	116

СПИСАК СЛИКА

Слика 1.1.1. Подручје општине Ковин и најважније комуникације	5
Слика 1.1.2. Подручје Ковина и државни путеви.....	7
Слика 2.1.1. Вертикална и хоризонтална координација у управљању безбедношћу саобраћаја	14
Слика 2.1.2. Доступни модули у локалној бази података	29
Слика 3.1.1. Мрежа европских бициклистичких рута.	47
Слика 3.1.2. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године.....	57
Слика 3.1.3. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији градског језгра Ковина у периоду од 2018. до 2022. године	58
Слика 3.1.4. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – државни пут IB реда, ознаке пута 14, на потезу Ковин – Баваниште	59
Слика 3.1.5. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – државни пут IIB реда, ознаке пута 310 – насеље Делиблато.....	59
Слика 3.1.6. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – насеље Мраморак.....	60
Слика 3.1.7. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – државни пут IIA реда, ознаке пута 134 – насеље Гај.....	60
Слика 3.1.8. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – државни пут IIA реда, ознаке пута 134 – насеље Дубовац	60
Слика 3.1.9. Просторна расподела саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године – насеље Скореновац.....	61
Слика 3.1.10. Центар Ковина, Улице ЈНА и Соње Маринковић, умањена прегледност возачима и пешацима на пешачком прелазу.....	63
Слика 3.1.11. Центар Ковина, Улица ЈНА, умањена прегледност возачима и пешацима на пешачком прелазу.....	63
Слика 3.1.12. Центар Ковина, Улица Стерије Поповића и ЈНА, умањена прегледност возачима и пешацима на пешачком прелазу.....	64
Слика 3.1.13. Центар Ковина Улица Соње Маринковић, димензија паркинг-места су недовољне за безбедно паркирање	64
Слика 3.1.14. Центар Ковина, Улица ЈНА, непрепознатљиве ознаке на паркинг-месту	65
Слика 3.1.15. Центар Ковина, велики број непрописно паркираних возила на пешачким и бициклистичким стазама	65
Слика 3.1.16. Центар Ковина, Улице ЈНА – Цара Лазара: пешачка стаза води пешаке право на коловоз без обележеног пешачког прелаза	66
Слика 3.1.17. Центар Ковина, велики број саобраћајних знакова већ деценијама не одговара важећим прописима	66
Слика 3.1.18. Насеље Гај, државни пут IIA реда, ознаке пута 134, пешачки прелаз без саобраћајних знакова, непотпуне ознаке на коловозу	66

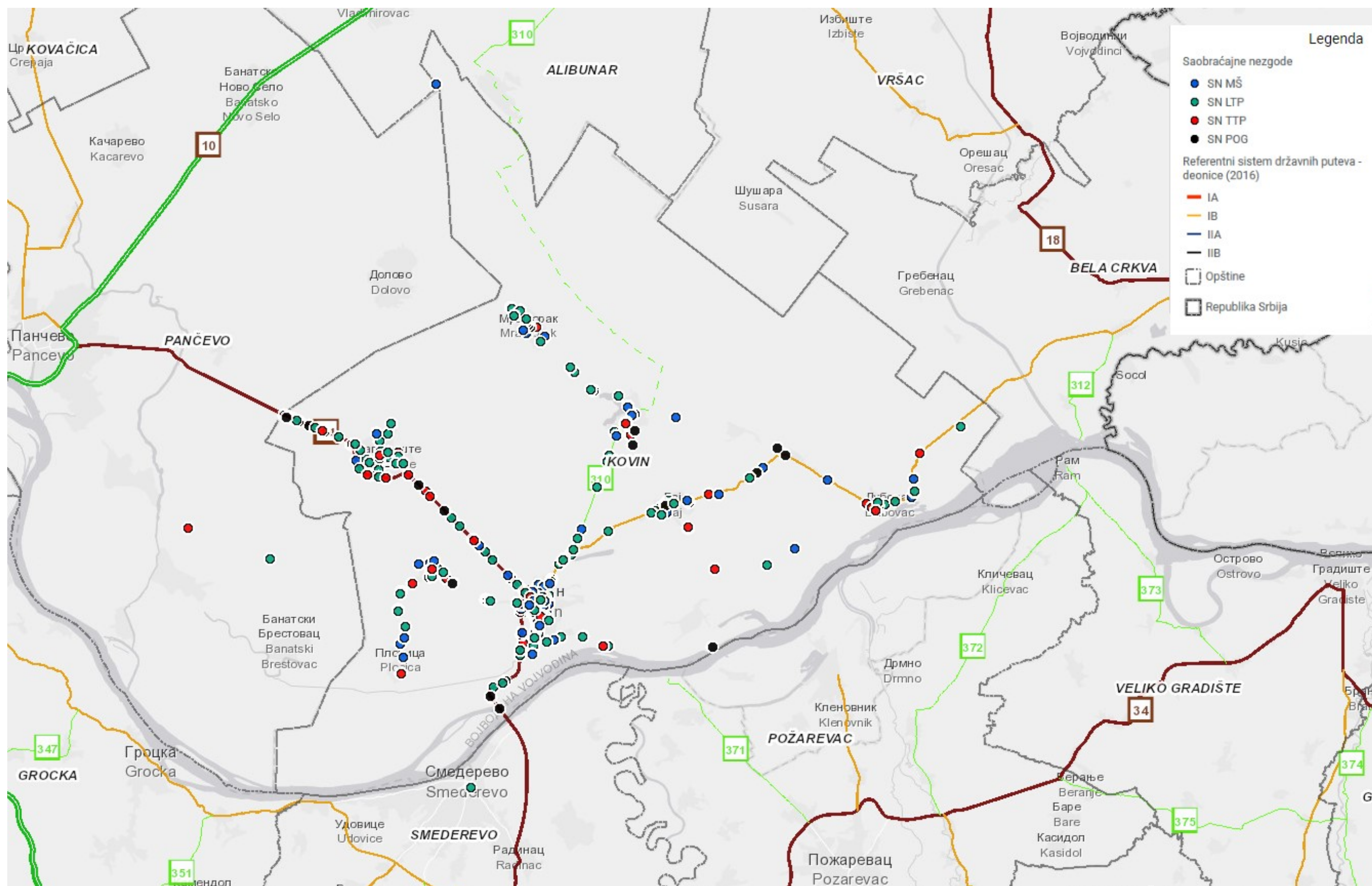
Слика 3.1.19. Насеље Гај, државни пут IIА реда, ознаке пута 134, пешачки прелаз без саобраћајног знака за возаче из супротног смера, растиње поред коловоза и косина насипа делимично ометају прегледност. Локација смртног страдања пешака.....	67
Слика 3.1.20. Зона ОШ „Јован Јовановић Змај“, Улица Светог Саве - паркирана возила ометају прегледност на путањи кретања деце-пешака (стрелица) из школског дворишта ка спортским теренима са друге стране улице.....	67
Слика 3.1.21. Центар Ковина, улица Жарка Зрењанина у зони ОШ „Јован Јовановић Змај“, због необезбеђеног градилишта деца су приморана да се крећу коловозом	68
Слика 3.1.22. Зона ОШ „Ђура Јакшић“, Улица ЈНА – Улаз/излаз из школског дворишта који користе ученици	68
Слика 3.1.23. Насеље Дубовац, зона ОШ „Петар Кожић“, државни пут IIА реда, ознаке пута 134, пешачки прелаз без саобраћајних знакова	68
Слика 3.1.24. Центар Ковина, на многим местима се, због неадекватне дренаже, вода задржава на пешачким и бициклистичким стазама.....	69
Слика 3.1.25. Центар Ковина, бициклисти на пешачкој, а пешаци на бициклистичкој стази. Неадекватно одвођење атмосферске воде са саобраћајних површина.....	69
Слика 3.1.26. Улица Цара Лазара, улаз у Специјалну болницу за психијатријске болести: паркирана возила, трафика и информативна табла омета прегледност на пешачком прелазу који користи велики број пацијената и посетилаца.....	70
Слика 3.1.27. Делиблато, раскрсница државног пута IIБ реда, ознаке пута 310 и улице Паје Маргановића.....	70
Слика 3.1.28. Јавни пондерисани ризик страдања у 2021. години	77
Слика 3.1.29. Јавни пондерисани ризик страдања мотоциклиста у периоду од 2019. до 2021. године.....	78
Слика 3.1.30. Јавни пондерисани ризик страдања пешака у периоду од 2019. до 2021. године.....	78
Слика 3.1.31. Јавни пондерисани ризик страдања возача и путника у путничким аутомобилима у периоду од 2019. до 2021. године.....	79
Слика 3.1.32. Јавни пондерисани ризик страдања бициклиста у периоду од 2019. до 2021. године.....	79
Слика 3.1.33. Јавни ризик страдања деце (0-14 година) у периоду од 2019. до 2021. године	80

СПИСАК ТАБЕЛА

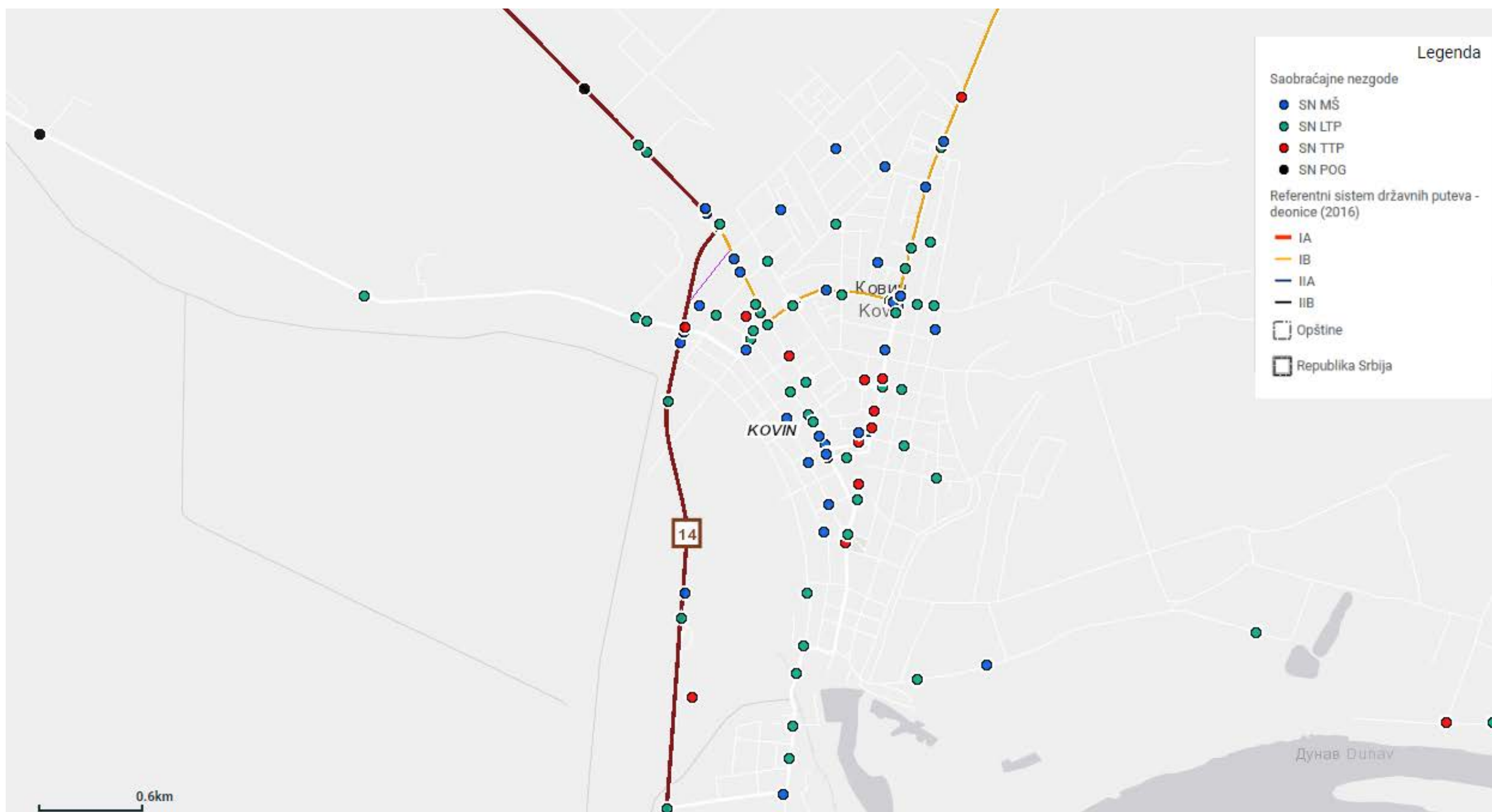
Табела 1.1. Степен моторизације у општини Ковин.....	10
Табела 2.1. Број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима у општини Ковин периоду од 2018. до 2022. године.....	35
Табела 2.2. Трошкови саобраћајних незгода на територији општине Ковин у периоду од 2018. до 2022. године.....	35
Табела 3.1. Проценат употребе сигурносног појаса од стране возача и сувозача, на предњим, односно задњим седиштима у појединим категоријама возила у 2022. години.....	84
Табела 3.2. Прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h у насељу по категоријама возила у 2022. години (у %).....	90
Табела 3.3. Прекорачење ограничења брзине за најмање 10 km/h ван насеља по категоријама возила у 2022. години (у %)	90
Табела 3.4. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на заштитне системе у путничким аутомобилима и рангирање општине Ковин у односу на суседне општине и градове у периоду од 2018. до 2022. године.....	92
Табела 3.5. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на понашање пешака и рангирање општине Ковин у односу на суседне општине и градове у периоду од 2018. до 2022. године	92
Табела 3.6. Оцена ставова према картама показатеља АБС за ПУ Панчево.....	105
Табела 4.1. SWOT анализа „Унапређење безбедности саобраћаја“	110
Табела 4.2. Реперне вредности и очекиване вредности индикатора безбедности саобраћаја 2028. године	115
Табела 4.3. Предлог основних индикатора безбедности саобраћаја у локалној заједници	120

ПРИЛОЗИ

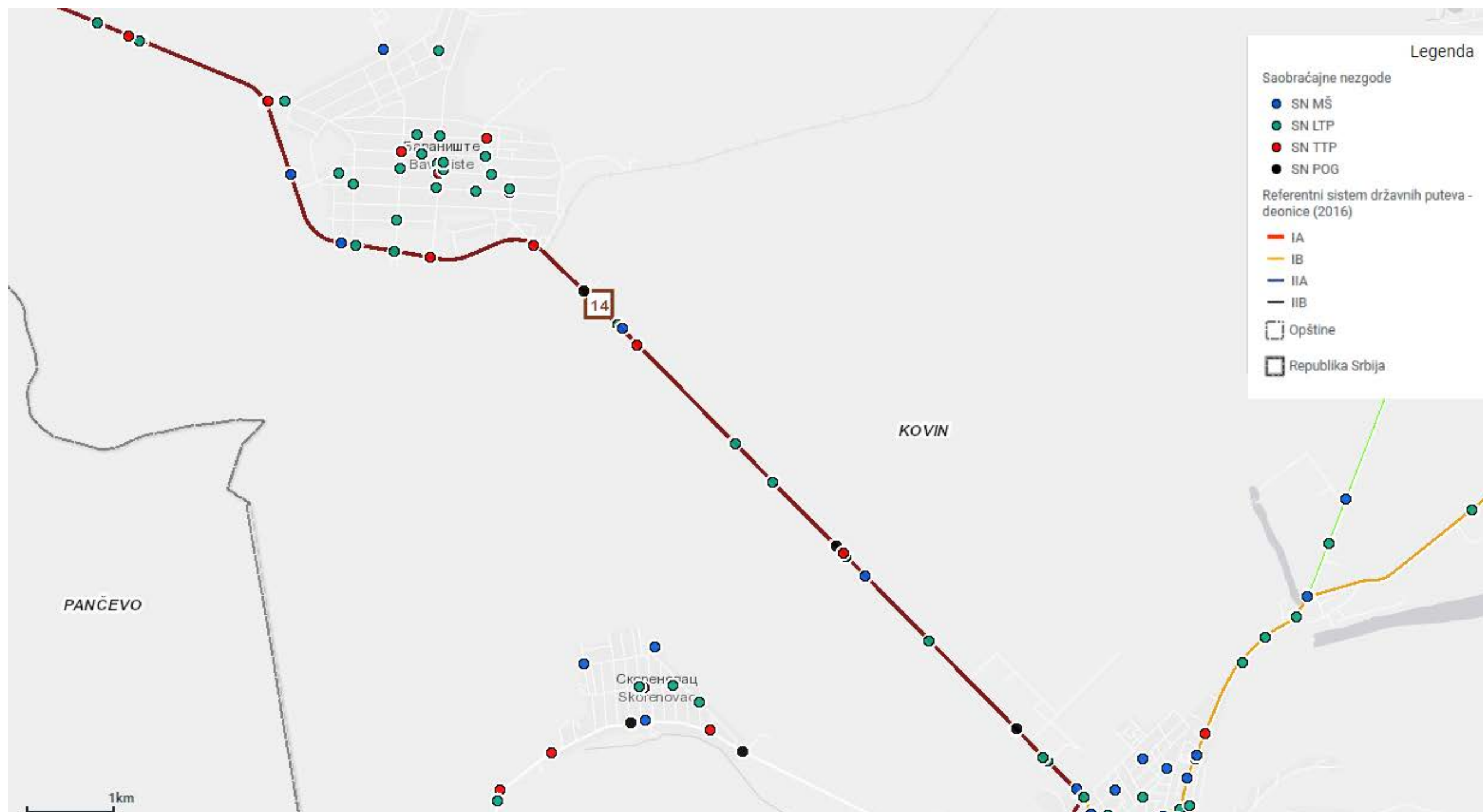
ПРИЛОГ 1.1. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА (МАКРОЛОКАЦИЈА) У ОПШТИНИ КОВИН ЗА ПЕРИОД ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ



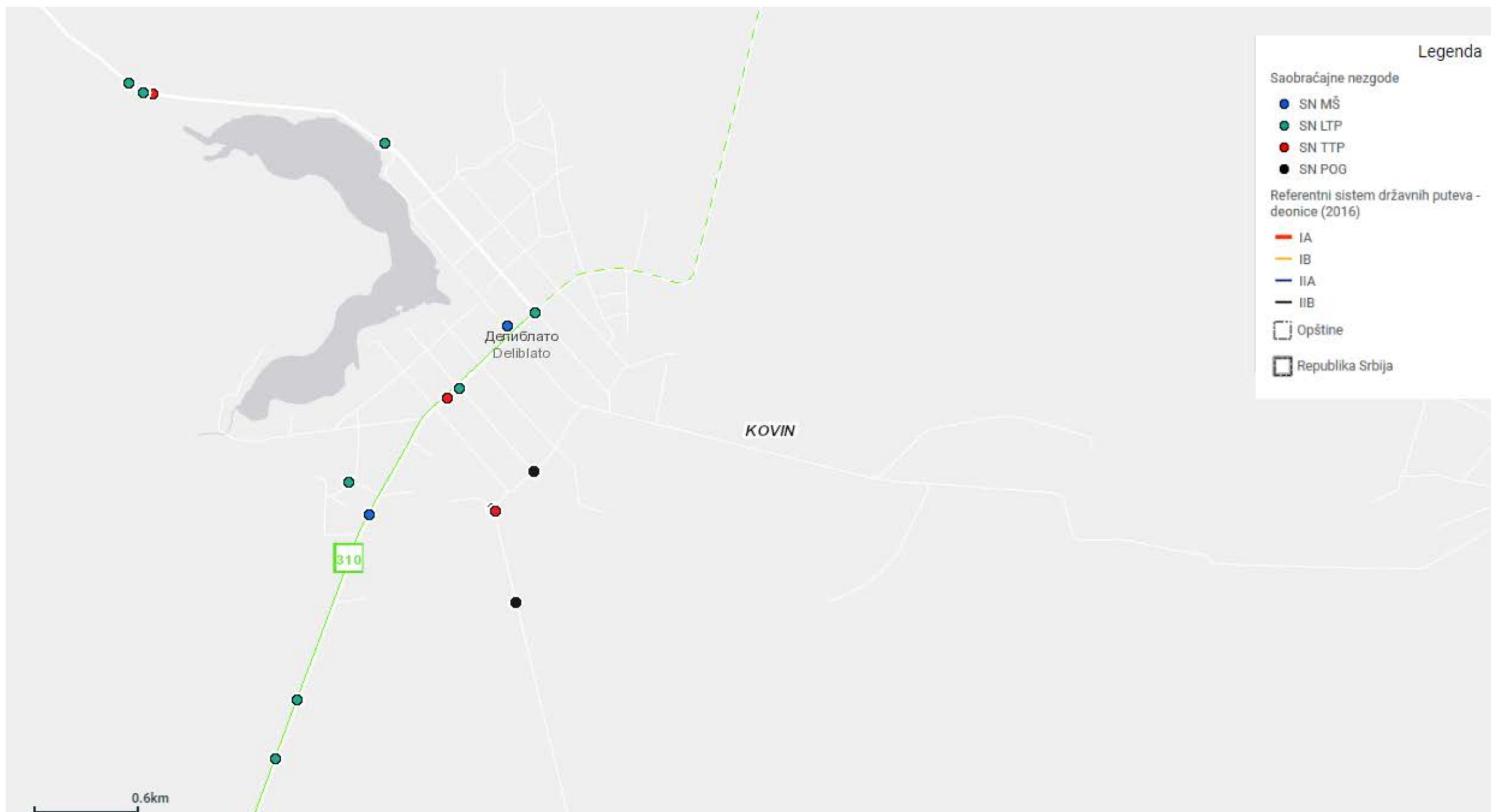
ПРИЛОГ 1.2. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У НАСЕЉУ КОВИН ЗА ПЕРИОД ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ



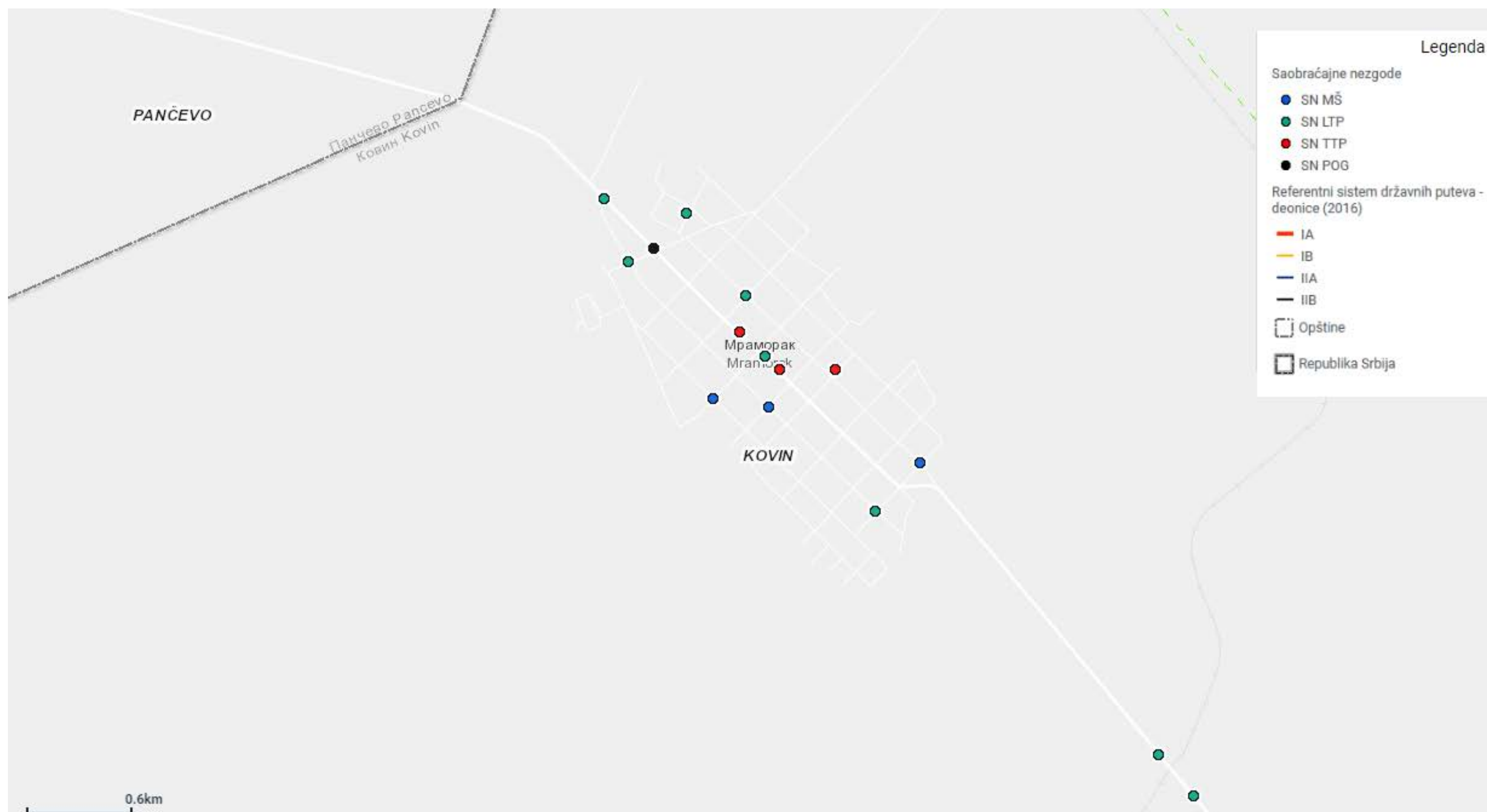
ПРИЛОГ 1.3. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ – ДРЖАВНИ ПУТ ІБ РЕДА, ОЗНАКЕ ПУТА 14, НА ПОТЕЗУ КОВИН – БАВАНИШТЕ



ПРИЛОГ 1.4. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ -
ДРЖАВНИ ПУТ IIБ РЕДА, ОЗНАКЕ ПУТА 310 – НАСЕЉЕ ДЕЛИБЛАТО



ПРИЛОГ 1.5. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ – НАСЕЉЕ МРАМОРАК



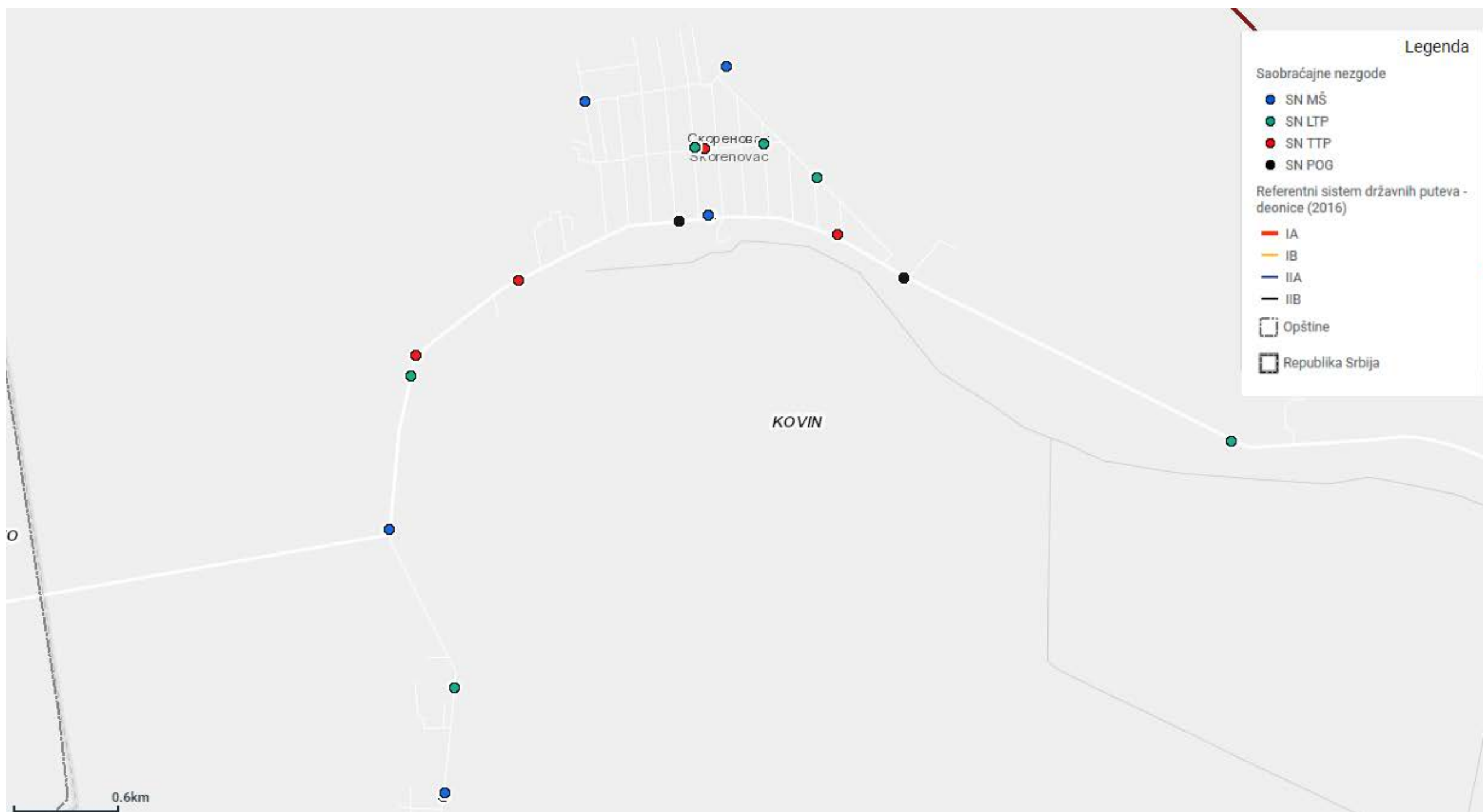
ПРИЛОГ 1.6. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ –
ДРЖАВНИ ПУТ IIА РЕДА, ОЗНАКЕ ПУТА 134 – НАСЕЉЕ ГАЈ



ПРИЛОГ 1.7. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ –
ДРЖАВНИ ПУТ IIА РЕДА, ОЗНАКЕ ПУТА 134 – НАСЕЉЕ ДУБОВАЦ



ПРИЛОГ 1.8. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КОВИН У ПЕРИОДУ ОД 2018. ДО 2022. ГОДИНЕ – НАСЕЉЕ СКОРЕНОВАЦ



ПРИЛОГ 2. РЕШЕЊЕ О ИМЕНОВАЊУ СТРУЧНОГ ТИМА ЗА ИЗРАДУ СТРАТЕГИЈЕ



Model 5 doo Beograd, Bačvanska 21/9, 11010 Beograd, Srbija, +381 11 2851572, 2852321, 2852216 office@model5.rs, www.model5.rs PIB: 100295354 MB: 06977537 Pro Credit banka 220-151063-87 Raiffeisen banka 265-1100310005011-51 Banka Intesa 160-0000000335323-94

SAOBRAĆAJ * GRAĐEVINA * GRAFIKA
Broj 34-23
Datum 17-02-2023
MS* www.model5.rs

РЕШЕЊЕ

О ИМЕНОВАЊУ СТРУЧНОГ ТИМА ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ УГОВОРА ЗА УСЛУГЕ ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ И АКЦИОНОГ ПЛАНА ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА 2023 - 2028 ГОДИНА ЗА ОПШТИНУ КОВИН

На основу Уговора за услуге израде Стратегије и акционог плана за безбедност саобраћаја 2023 – 2028 година за општину Ковин, дел. број 404-14/2023-IV од 31.01.2023. године, и Модел 5 доо Београд, дел. бр. 30-23 од 13.02.2023. године именује се Стручни тим за реализацију Уговора:

1. За руководиоца Стручног тима за израду Стратегије и акционог плана за безбедност саобраћаја 2023 – 2028 година за општину Ковин, именује се др Жељко Ранковић, дипл. инж. саобраћаја.
2. За чланове Стручног тима за израду Стратегије и акционог плана за безбедност саобраћаја 2023 – 2028 година за општину Ковин, именују се:
 - др Немања Деретић, дипл. инж. саобраћаја, заменик руководиоца,
 - Дејан Ивановић, дипл. инж. саобраћаја, члан,
 - Наташа Остојић, дипл. инж. саобраћаја, члан,
 - Ненад Заграђанин, дипл. инж. саобраћаја, члан
 - Александра Обрадовић, маст. инж. саобраћаја, члан
 - Миле Вукашиновић, дипл. правник, члан и
 - Драгиша Околишанов, дипл. правник, члан.
3. Наведена лица поседује дипломе одговарајућих струка одговарајућих за рад на изради Стратегије и акционог плана за безбедност саобраћаја 2023 – 2028 година за општину Ковин, односно у области безбедности саобраћаја и испуњавају све услове за руководиоца и чланове Стручног тима за израду стратегије безбедности саобраћаја.
4. Руководилац Стратегије и акционог плана за безбедност саобраћаја 2023 – 2028 година за општину Ковин дужан је да се у свему придржава важећих прописа и законских одредби.

МОДЕЛ 5 доо Београд

Звездан Пешовић, директор

ПРИЛОГ 3. ИЗЈАВА РУКОВОДИОЦА ИЗРАДЕ

ИЗЈАВА РУКОВОДИОЦА ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И АКЦИОНОГ ПЛАНА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ КОВИН ЗА ПЕРИОД ОД 2023. ДО 2028. ГОДИНЕ

Изјављујем да су **Стратегија** безбедности саобраћаја и **Акциони план** на путевима општине Ковин за период од 2023. до 2028. године урађени у свему према одредбама закона, стандарда и других прописа из области безбедности саобраћаја.

Руководилац израде Стратегије и Акционог плана



др Жељко Ранковић, дипл. инж. саобраћаја