



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ ВРЊАЧКА БАЊА

ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030.
ГОДИНЕ

2030

2025



АУТОРИ

Доц. др Драгослав **КУКИЋ**, дипл. инж., руководилац пројекта, TSRD

Ђорђе **СТАНИСАВЉЕВИЋ**, дипл. инж. саобр., TSRD

Милош **ТУЧИЋ**, маст. инж. саобр., TSRD

Огњен **ЧУЉКОВИЋ**, дипл. инж. саобр., TSRD

Марија **КУКИЋ**, дипл. инж. саобр., TSRD

др Дејан **ЈОВАНОВ**, дипл. инж. саобр., TSRD

Бора **АЛЕКСИЋ**, дипл. инж. саобр., S Projekt

Лазар **САВКОВИЋ**, маст. инж. саобр., S Projekt

Марија **ЖИВАДИНОВИЋ**, дипл. инж. саобр., S Projekt

ПРЕДГОВОР

Напредак у мобилности друштва, најбоље се осликава у развоју саобраћаја. Поред широког спектра могућности и повољности које саобраћај носи, не треба занемарити негативне последице саобраћаја, од којих су најзначајније оне у коме људи страдају а то су саобраћајне незгоде. Ови догађаји већ дуго представљају један од главних изазова за друштво.

Сваке године, на путевима широм света, погине око 1,35 милиона људи, односно око 3.700 људи дневно, док преко 50 милиона људи буде повређено или трајно онеспособљено, што доводи до суштинских и дуготрајних промена у квалитету њихових живота и живота њихових породица. Како ствари стоје, предвиђа се да ће страдање у саобраћају на путевима, у наредној деценији, довести до броја од 13 милиона погинулих, односно 500 милиона повређених, чиме ће се спречити даљи раст и развој, поготово у земљама са ниским и средњим приходом (енгл. Low-and Middle-Income Countries – LMIC)¹. Штавише, осим што представљају један од водећих узрока смртног страдања људи, трошкови повезани са настанком саобраћајних незгода и њихових последица износе од 1-3% бруто националног дохотка у овим земљама (односно 8,8% у Републици Србији).²

Управо Стратегија безбедности саобраћаја, уз пратећи документ Акциони план за примену стратегије, може знатно допринети у решавању поменутих проблема. Земље које се сматрају за најбезбедније земље на свету у погледу безбедности саобраћаја, препознале су стратешки приступ као кључан за успостављање и даљи развој безбедности саобраћаја. Постављањем основе, односно дефинисањем постојећег стања, могуће је дефинисати жељено стање, као и мере и активности којима ће се постојеће стање што више приближити жељеном.

Адекватним препознавањем проблема у саобраћају, могуће је брже и усмереније деловање ка отклањању проблема што ће допринети смањењу броја настрадалих у саобраћајним незгодама. Достицањем циљева Стратегије, могуће је санирање и елиминисање проблема безбедности саобраћаја, уз перманентни ради у области безбедности саобраћаја и реализацију активности које следе и након достигнутих циљева. Успешан систем захтева континуиран рад и напредак.

¹ Глобални план за деценију акције за безбедност саобраћаја на путевима 2021-2030 (енгл. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety, 2021-2030), <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>.

² Влада Републике Србије. (2023). Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије, за период од 2023. до 2030. године. Београд.



САДРЖАЈ

Сажетак Стратегије	6
1. Увод.....	8
1.1 Општина Врњачка Бања	10
1.2 Становништво.....	11
1.3 Путна мрежа и саобраћај.....	13
1.4 Регистрована возила	14
2. Преглед најзначајнијих активности у безбедности саобраћаја (до сада и оне које су изостале)	15
3. Постојеће стање.....	24
3.1 Саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода.....	24
3.2 Ко, кад, где, зашто и како страда у саобраћајним незгодама у Врњачкој Бањи? 26	
3.3 Општина Врњачка Бања у односу на Републику Србију	34
3.4 Безбедност саобраћаја одређених категорија учесника у саобраћајним незгодама.....	36
3.4.1 Безбедност деце у саобраћају	37
3.4.2 Безбедност младих лица у саобраћају	38
3.4.3 Безбедност лица старијих од 65 година у саобраћају	39
3.4.4 Безбедност пешака у саобраћају.....	40
3.4.5 Безбедност возача и путника у путничким возилима у саобраћају.....	41
3.4.6 Безбедност бициклиста у саобраћају	42
3.4.7 Безбедност моторизованих двоточкаша у саобраћају.....	43
3.5 Индикатори и ставови безбедности саобраћаја	44
3.6 Укупне друштвено економске последице саобраћајних незгода	55
4. Кључни проблеми безбедности саобраћаја.....	61
4.1 Систем управљања безбедношћу саобраћаја.....	61
4.1.1 Стратешки оквир.....	61
4.1.2 Правни оквир	62
4.1.3 Институционални оквир.....	62



4.1.4	Финансијски оквир.....	64
4.1.5	Комуникација, координација и кооперација.....	64
4.2	Безбедни путеви.....	65
4.3	Безбедна возила.....	69
4.4	Безбедни учесници у саобраћају.....	71
4.5	Деловање након саобраћајне незгоде.....	74
5.	Концепт развоја безбедности саобраћаја и допринос развоју савременог друштва.....	75
6.	Циљеви стратегије безбедности саобраћаја	80
6.1	Општи циљеви	81
6.2	Посебни циљеви	85
7.	Најважнији принципи рада у безбедности саобраћаја	87
8.	Носиоци активности.....	89
9.	Стручно праћење, извештавање и евалуација	99
10.	Процена финансијских средстава потребних за спровођење Стратегије	103
11.	Завршна одредба и процес израде стратегије.....	104
12.	Литература.....	105



Сажетак Стратегије

У оквиру Стратегије безбедности саобраћаја општине Врњачка Бања за период 2025-2030. године извршена је свеобухватна анализа постојећег стања безбедности у саобраћају, идентификовани су кључни проблеми и дефинисани стратешки циљеви и мере за њихово достизање. Документ представља основ за дугорочно и систематско унапређење безбедности у саобраћају, уз ангажовање свих релевантних субјеката из области безбедности саобраћаја.

Стратегија је конципирана тако да омогући ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја кроз анализу постојећег стања, сагледавање досадашњих активности и дефинисање приоритета и мера које ће допринети смањењу броја саобраћајних незгода и њихових последица.

У уводном делу стратегије дефинисани су основни циљеви документа, значај безбедности саобраћаја за локалну самоуправу, као и потреба за стратешким приступом у управљању овом облашћу.

У оквиру документа дат је осврт на најзначајније активности које су реализоване на територији општине Врњачка Бања из области безбедности саобраћаја. Обухваћене су активности усмерене на унапређење инфраструктуре, едукацију учесника у саобраћају, као и на превентивне мере које су спроведене на територији општине. Поред реализованих активности, анализирани су и сегменти који нису довољно развијени или у којима постоји простор за унапређење, као што су: јачање институционалних капацитета, континуирано праћење и анализа података о саобраћајним незгодама, доследна примена мера предвиђених националном и локалном стратегијом и сл.

У оквиру анализе постојећег стања извршена је:

- Анализа саобраћајних незгода и последица;
- Анализа индикатора и ставова безбедности саобраћаја;
- Анализа друштвено-економских последица саобраћајних незгода.

Резултати наведених анализа представљају основу за даље дефинисање мера које ће допринети унапређењу безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања.



У оквиру стратегије идентификовани су кључни проблеми у области безбедности саобраћаја, који су систематизовани у оквиру следећих целина („стубова“ безбедности саобраћаја):

- Систем управљања безбедношћу саобраћаја;
- Безбедни путеви;
- Безбедна возила;
- Безбедни учесници у саобраћају;
- Деловање након саобраћајне незгоде.

Унапређење безбедности саобраћаја могуће је остварити кроз интегрисани приступ који укључује примену метода који се користе у развијеним земљама, који су дали добре резултате у пракси, прилагођавање инфраструктуре учесницима у саобраћају, коришћење савремених технологија за контролу и праћење саобраћаја, као и унапређење едукативних програма.

У оквиру документа дефинисани су носиоци активности за деловање ка унапређењу безбедности саобраћаја, укључујући локалну самоуправу, полицију, образовне институције, медије итд. Посебан акценат стављен је на улогу учесника у саобраћају и њихову свест о значају безбедног понашања у саобраћају, као и на мере којима је могуће утицати на све категорије учесника у саобраћају.

Стратегијом се дефинише редовно праћење ефеката примењених мера и њихова евалуација на основу јасно дефинисаних показатеља. На овај начин, остављен је простор за благовремене корекције и побољшање ефикасности стратегије у наредном периоду.



1. Увод

Безбедност саобраћаја је глобални проблем. Сваке године, на путевима широм света, погине око 1,35 милиона људи, односно око 3.700 људи дневно, док преко 50 милиона људи буде повређено или трајно онеспособљено, што доводи до суштинских и дуготрајних промена у квалитету њихових живота и живота њихових породица. Проблем безбедности саобраћаја и његова величина препознати су глобално, од стране међународне заједнице, као и од већине држава, те је у циљу ублажавања и потпуног превазилажења тих проблема, покренут низ иницијатива и активности на унапређењу идентификованог стања.

Препознајући важност проблема и потребу да реагују, Владе држава из целог света су једногласно, преко Генералне Скупштине Уједињених нација (Резолуција 74/299), усвојиле другу по реду Деценију акције за безбедност саобраћаја 2021-2030. Примарни циљ овог документа је да се до 2030. године смањи број погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама за 50%.

Напуштајући став да су саобраћајне незгоде нужна последица друмског саобраћаја, и прихватајући став да се саобраћајне незгоде могу спречити, Република Србија сврстала се у ред држава које не прихватају да људи страдају на њеним путевима и одлучно се боре за очување живота у саобраћају. Некада стихијско деловање прешло је у системско управљање безбедношћу саобраћаја. Јавно мњење и доносиоци одлука у Републици Србији данас препознају проблем страдања у саобраћајним незгодама као важну друштвену и државну тему.

Република Србија припада групи држава које чине напоре да управљају безбедношћу саобраћаја и да изграде организован заштитни систем безбедности саобраћаја. Осим што саобраћајне незгоде представљају један од водећих узрока смртог страдања људи у Републици Србији, трошкови повезани са настанком саобраћајних незгода и њихових последица износе око 8,8% бруто националног дохотка.

На националном нивоу усвојена је друга по реду Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије, за период од 2023. до 2030. године. У стратегији је дефинисан циљ да Република Србија буде међу 10 најбезбеднијих земаља Европе. Општи циљ Стратегије јесте смањење броја погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и нула погинуле деце у саобраћају од 2030. године.

Република Србија већ дужи низ година улаже напоре да најпре стабилизује, а потом и смањи број саобраћајних незгода на путевима и њихове последице.



Са националног нивоа, ти напори се премештају на локални ниво, на основу донетих планских и стратешких докумената, попут стратегија и акционих планова за решавање идентификованих проблема у безбедности саобраћаја, као и закона и подзаконских аката којима се регулише област безбедности саобраћаја, посебно путна инфраструктура, и на крају, правилника којима се уређује оснивање и рад локалних савета за безбедност саобраћаја, итд.

У области безбедности саобраћаја, Стратегија представља кровни документ, односно општи план за постизање претходно дефинисаних, јасних, остварљивих циљева. Она се заснива на објективним подацима који произилазе из детаљне анализе постојећег стања безбедности саобраћаја. Стратегија даје преглед постојећег стања и идентификованих најзначајнијих проблема, дефинише жељено стање и приоритетне циљеве које треба остварити и даје одређене смернице за достизање циљева, односно жељеног стања. Уз то, саставни део Стратегије мора бити Акциони план у коме су дате конкретне, појединачне мере и активности које треба спровести за постизање циљева дефинисаних стратегијом, као и носиоци тих активности и њихове улоге и индикатори који се користе да би се утврдио постигнути степен успешности спровођења стратегије.

Општина Врњачка Бања је препознала обавезу, значај и улогу коју локална самоуправа има на пољу управљања безбедношћу саобраћаја. Препозната је одговорност и жеља да се стратешким деловањем дугорочно утиче на смањење броја и последица саобраћајних незгода, што ће пре свега допринети мањем страдању људи и унапређењу квалитета живота становника али свих других који транзитирају или привремено бораве на територији општине Врњачка Бања. Као један од највећих туристичких центара, Врњачка Бања мора својим посетиоцима да пружи осећај безбедности, укључујући и безбедност у саобраћају.





Стратегија уводи нову визију и нове циљеве на територији општине. Визија јесте амбициозна, али остварљива. Визије и служе за дугорочно усмеравање, надахнуће и подстицање мотивације. Циљ израде Стратегије је управо идентификација најзаступљенијих проблема безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања, анализа тих проблема и предлог мера и активности за успешно и делотворно елиминисање уочених проблема, односно, организовано, системско управљање безбедношћу саобраћаја, заснованог на подацима. Крајњи циљ Стратегије је смањење ризика од настанка и тежине последица саобраћајних незгода, односно неприхватљивог губитка људских живота и страдања у саобраћају на путевима.

Сам процес израде и усвајања стратегије безбедности саобраћаја неће унапредити стање безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања. За достизање циљева стратегије неопходна је доследна, системска и систематична примена мера препознатих у акционом плану усмерених ка спречавању настанка страдања у саобраћају. Поред тога, неопходно је и праћење ефекта примењених мера како би се утврдило да ли су примењене мере дале очекиване ефекте у погледу унапређења безбедности саобраћаја.

1.1 Општина Врњачка Бања



Општина Врњачка Бања се налази у централном делу Републике Србије у Рашком управном округу. Делом се налази на благим, обронцима планине Гоч према Западној Морави и делом у питомим долинама Врњачке реке и Липовачке реке. Са југа, истока и запада Врњачка Бања је заклоњена планином Гоч и њеним огранцима, док је са севера заштићена венцем Гледићких планина. Читаво шире планинско туристичко подручје Врњачке Бање избраздано је зеленим котлинама кроз које протиче низ брзих планинских потока и речица на свом путу према Западној Морави. Веће реке, поред Западне Мораве, су још Ибар на западу и Расина на истоку региона.



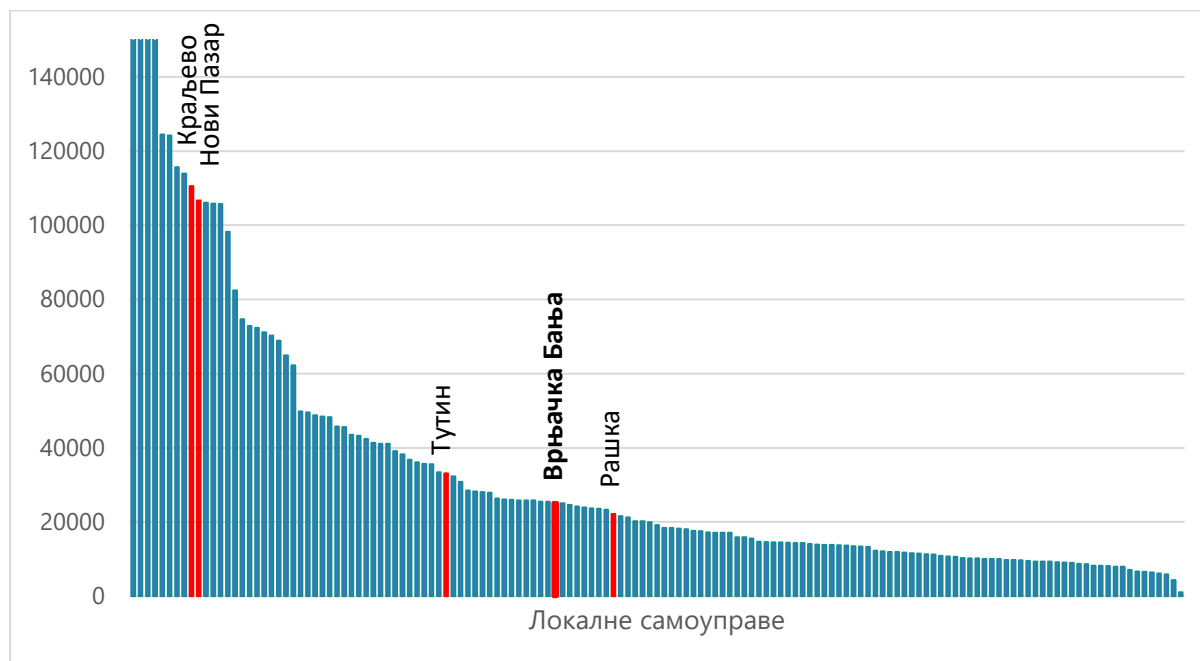


Општина Врњачка Бања се на својој северној и западној страни граничи са градом Краљевом, на јужној страни са општином Александровац и на источној страни са општином Трстеник. На простору од око 240km^2 Врњачка Бања представља привредни, политички и културни центар општине са укупно 14 насеља (Врњачка Бања, Вранеша, Врњци, Вукушица, Гоч, Грачац, Липова, Ново Село, Отроци, Подунавци, Рсавци, Руђинци, Станишинци и Штулац).

Главна привредна грана у Врњачкој Бањи је туризам. Као једна од водећих туристичких дестинација у Србији, Врњачка Бања предњачи у увођењу иновативности у презентовању туристичких потенцијала.

1.2 Становништво

Према подацима са последњег пописа из 2022. године на територији општине Врњачка Бања живи 25.065 становника, што је у односу на попис из 2011. године пад од 2.462 становника, односно пад од 9,8%. Просечна густина насељености износи 105 становника на 1 km^2 . На наредном графику приказана је расподела становника по локалним самоуправама у Србији, са посебним освртом на Рашки управни округ. Посматрајући локалне самоуправе које припадају Рашком управном округу, општина Врњачка Бања има мањи број становника од свих локалних самоуправа у округу, осим од општине Рашка.



Графикон 1. Положај општине Врњачка Бања на основу броја становника у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији, са посебним акцентом на општине Рашког управног округа, 2022. година



Просечна старост становника општине Врњачка Бања, према подацима за 2022. годину, износи 45,49 година што је више у односу на све остале локалне самоуправе из Рашког управног округа, као и у односу на национални ниво на ком просечна старост становништва износи 43,8 година. Најбројније становништво на територији општине Врњачка Бања припада старосној групи од 45 до 64 године (28% у укупном броју становника) и старосној групи становника са више од 65 година (25% у укупном броју становника). Највећи број настрадалих лица припада старосној категорији од 15 до 29 година.

Табела 1. Старосна структура становника према попису из 2022. године и број настрадалих лица у саобраћајним незгодама, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године

Старосна категорија	Број становника ³	Погинуло	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде	Укупан број настрадалих лица ⁴	Релативни индекс угрожености
0-14	3292	0	4	18	22	67
15-29	3879	2	14	86	102	263
30-44	4558	1	15	65	81	178
45-64	7096	6	14	65	85	120
65+	6240	4	13	44	61	98
Укупно	25065	13	60	278	351	140

Релативни индекс угрожености, као показатељ стања безбедности саобраћаја на територији општине приказује ризик којем је одређена старосна категорија изложена у саобраћају. При разматрању коначних показатеља стања безбедности саобраћаја није узета у обзир изложеност у саобраћају, односно, колико је поједина старосна категорија активна, тј. колико учествује у саобраћају.

Релативни индекс угрожености представља однос између укупно настрадалих лица одређене старосне категорије и броја становника те старосне категорије на 10.000 становника. Релативни индекс угрожености за све становнике општине Врњачка Бања је 140, што значи да на сваких 10.000 становника општине, 140 лица настрада у саобраћајним незгодама. Према овом показатељу, може се закључити да је на територији општине Врњачка Бања, највећем ризику изложена категорија младих учесника у саобраћају, старости од 15 до 29 година. Иако највише учествује у броју погинулих лица, категорија од 45 до 64 година има мању вредност релативног индекса угрожености.

³ Републички завод за статистику. (2023). Општине и региони у Републици Србији. ISSN 2217-7981.

⁴ <https://bazaabs.abs.gov.rs/smartPortal/saobNezgode>

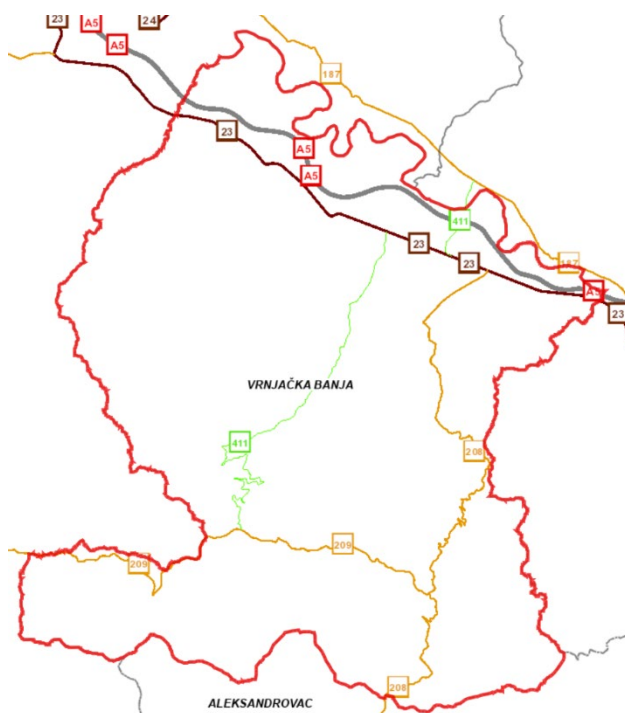


1.3 Путна мрежа и саобраћај

На територији општине Врњачка Бања, према званичним подацима Републичког завода за статистику, изграђено је укупно 287,926km путева, од чега је 226,86km општинских путева и улица, затим 15,315km државних путева I реда и 45,751km државних путева II реда⁵.

Државни путеви који пролазе кроз општину Врњачка Бања су⁶:

- **Државни пут IA реда ознаке A5:** Појате – Крушевац – Краљево – Прељина.
- **Државни пут IB реда број 23:** Појате - Крушевац - Краљево - Прељина - Чачак - Пожега - Ужице - Чајетина - Нова Варош - Пријепоље - државна граница са Црном Гором (гранични прелаз Гостун).
- **Државни пут IIA реда број 208:** Врњци - Врњачка Бања - Гоч - Станишинци - Грчак - Брус – Разбојна.
- **Државни пут IIA реда број 209:** Краљево (Ратина) - Брезна – Гоч.
- **Државни пут IIB реда број 411:** Државни пут IIA реда број 209: Краљево (Ратина) - Брезна – Гоч.



На основу званичних прелиминарних података⁷ јавног предузећа „Путеви Србије“ за 2023. годину, просечан годишњи дневни саобраћај (ПГДС) за деоницу:

- државног пута IB реда број 23 износи 9.401 возила/дан,
- државног пута IIA реда број 208 износи 12.532 возила/дан, и
- државног пута IIA реда број 209 износи 9.350 возила/дан.

⁵ Републички завод за статистику – Општине и региони у Републици Србији, 2024. година (ISSN 2217-7981, 269. стр.)

⁶ Уредба о категоризацији државних путева, Службени гласник РС, бр. 87/2023, 24/2024 и 90/2024.

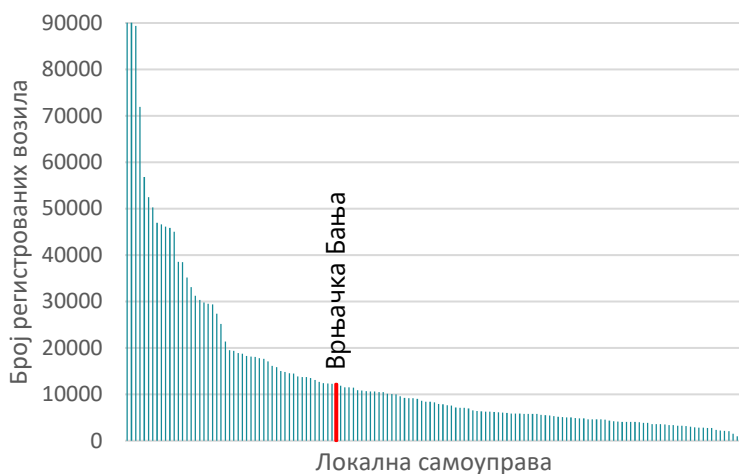
⁷ Просечан годишњи дневни саобраћај - ПГДС у 2023. години, Табела саобраћајног оптерећења на државним путевима, ЈП „Путеви Србије“ (<http://www.putevi-srbije.rs/index.php/бројање-саобраћаја>)



1.4 Регистрована возила

Број регистрованих моторних и прикључних возила на територији општине Врњачка Бања у 2023. години износио је 12.207 возила⁸. У структури регистрованих возила најзаступљенија су путничка возила, затим теретна возила и моторизовани двоточкаши.

Општина Врњачка Бања сврстава се у ред локалних самоуправа у Републици Србији са средњим бројем регистрованих моторних возила. Степен моторизације⁹ на територији општине Врњачка Бања у 2023. години износи 489 возила на 1.000 становника, што је већи степен моторизације него на нивоу Републике Србије, који је 435 возила на 1.000 становника.



БРОЈ РЕГИСТРОВАНИХ ВОЗИЛА

Путничка возила



10.098

Мопеди



258

Радне машине



2

Теретна возила



1.162

Прикључна возила



46

Аутобуси



46

Мотоцикли



352

⁸ Републички завод за статистику – Општине и региони у Републици Србији, 2024. година (ISSN 2217-7981)

⁹ Стопа или степен моторизације је број регистрованих моторних возила на 1.000 становника.



2. Преглед најзначајнијих активности у безбедности саобраћаја (до сада и оне које су изостале)

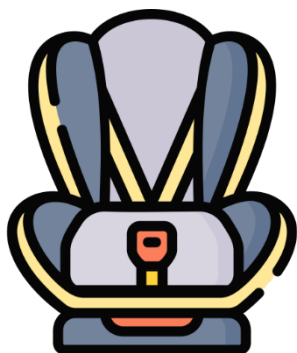


Врњачка Бања представља једну од општина у Србији која се интензивно бави активностима у циљу унапређења безбедности саобраћаја. Захваљујући ангажовању различитих субјеката, јавних институција, невладиних организација, итд. реализовани су бројни пројекти који доприносе смањењу броја саобраћајних незгода и унапређењу саобраћајног васпитања и образовања. Континуирана улагања у инфраструктуру, едукацију и превентивне мере представљају основу за одржив систем безбедности саобраћаја.

Преглед најзначајнијих активности које су реализоване



У протеклом периоду, на територији општине Врњачка Бања спроведен је већи број активности у циљу унапређења безбедности саобраћаја, од којих се могу издвојити:



Подела дечијих ауто-седишта. Ова акција спроведена је у организацији Савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Врњачка Бања, у сарадњи са Агенцијом за безбедност саобраћаја. Овом иницијативом, Општина Врњачка Бања ради на подстицању одговорног учешћа у саобраћају, истичући значај безбедности деце као најосетљивије категорије учесника.





Подела бицикала за ученике и предшколце. Савет за безбедност саобраћаја општине Врњачка Бања у оквиру плана за 2025. годину определио је средства за набавку 10 бицикала за ученике нижих разреда основних школа и 18 бицикала за предшколце. Циљ је да се бицикли користе и у оквиру наставе техничког образовања, како би се деца припремила за учешће у саобраћајним такмичењима без коришћења сопствених, као и за припрему и практичну обуку деце за безбедно учешће у саобраћају.



Караван безбедности саобраћаја – представља превентивни пројекат од националног интереса, који се спроводи од стране Министарства унутрашњих послова и Агенције за безбедност саобраћаја. Циљ организовања Каравана јесте да се свим учесницима у саобраћају представи концепт безбедног учешћа у саобраћају. Посетиоци су имали прилику да испробају симулатор чеоног судара и симулатор превртања возила и да се, у контролисаним условима, увере у значај употребе сигурносног појаса, на предњем и задњем седишту.

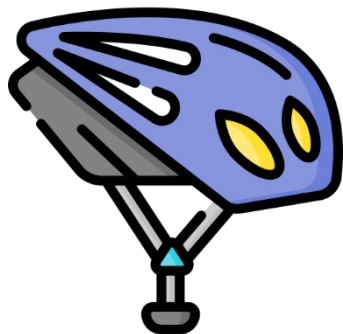


Поред тога, током наведених активности приказана је симулација поступања саобраћајне полиције, хитне службе и осталих стручних служби након саобраћајне незгоде.



Промоција безбедности саобраћаја на Lovefest фестивалу. У оквиру музичког фестивала Lovefest реализована је кампања усмерена на унапређење безбедности у саобраћају, са фокусом на подизање свести о значају одговорног понашања учесника у саобраћају. Активности су биле усмерене на едукацију посетилаца кроз интерактивне симулације сценарија саобраћајних незгода и утицаја алкохола на перцепцију и моторичке способности (симулатор превртања, симулатор судара, симулатор утицаја алкохола и сл.).





Едукација бициклиста и подела кацига за бициклисте.

Општина Врњачка Бања посвећује значајан део активности у циљу унапређења безбедности бициклиста у саобраћају. У протеклом периоду спроведено је више обука и промоција које обухватају теоријски и практични део у циљу стицања и унапређења знања и вештина за безбедно учешће у саобраћају. Поред тога, вршена је подела кацига за бициклисте на територији општине Врњачка Бања.



Едукација мотоциклиста и подела кацига за мотоциклисте.

Ова акција је била усмерена на подизање свести о значају коришћења заштитне опреме код мотоциклиста. Најважнији разлог покретања активности образложен је чињеницом да је наведена група учесника у саобраћају посебно изложена ризику од тешких повреда у случају саобраћајних незгода („рањива категорија“ учесника у саобраћају). Кроз организоване радионице, демонстрације и поделе кацига, циљ је унапредити њихову безбедност у саобраћају.



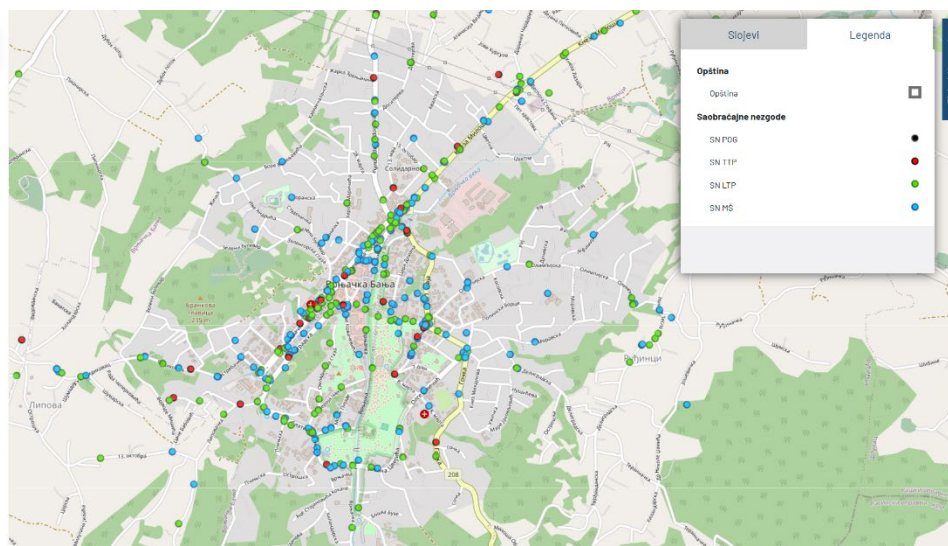
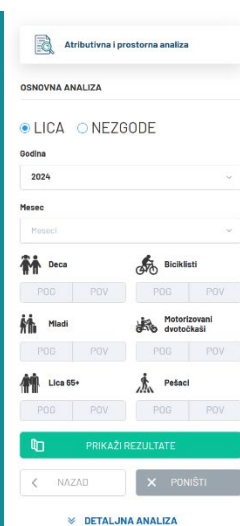
Едукација тракториста и подела ротационих светала и ознака за спора возила.

Ова акција има за циљ повећање безбедности путем едукације власника и возача трактора о значају адекватне сигнализације и безбедног учешћа у саобраћају. Поред тога, трактористима су додељена ротациона светла и ознаке за спора возила како би њихова возила била боље уочљива у свим временским условима, што утиче на смањење ризика од настанка саобраћајних незгода које настају услед непостојања или неисправности сигнализације или неадекватно обележеног возила.



Успостављање локалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја.

Општина Врњачка представља једну од локалних самоуправа која је успоставила дигитализовану базу са подацима о саобраћајним незгодама. Локална база података омогућава ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја које се заснива на квалитетним подацима. Захваљујући оваквом приступу, могуће је идентификовати опасна и потенцијално опасна места, анализирати специфичности незгода и дефинисати циљане мере за унапређење безбедности саобраћаја.



Пројекти уређења зона школа на територији општине Врњачка Бања.

У протеклом периоду, реализовани су пројекти који се односе на уређење зоне школе за три школе, док је у току израда пројеката за све зоне школе на територији општине Врњачка Бања.



Преглед активности које су изостале



Безбедност саобраћаја представља један од кључних сегмената одрживог развоја локалних самоуправа, а ефикасност се често мери степеном достизања постављених циљева и резултатима предузетих мера. Један од начина за процену напретка у овој области јесте анализа у односу на циљеве претходне Стратегије.

Међутим, с обзиром на то да општина Врњачка Бања до сада није имала званичну стратегију безбедности саобраћаја и пратећи акциони план, није могуће извршити директно поређење постојећег стања са претходним плановима и очекивањима. Из тог разлога, у наставку ће бити приказани неки од циљева који су дефинисани у оквиру Националне стратегије безбедности саобраћаја, а који се могу пројектовати и на нивоу локалних самоуправа појединачно.

У оквиру актуелне националне стратегије безбедности саобраћаја (2023-2030. године), у односу на претходну (2015-2020. године) представљени су недостаци који се односе на: недоследно спровођење финансирања безбедности саобраћаја, слабу организацију и управљање безбедношћу саобраћаја, недовољну свест доносиоца одлука о улагању у безбедност саобраћаја, системски недостатак одрживог планирања изградње и јачања капацитета субјеката у области безбедности саобраћаја, недовољну међународну сарадњу и примену успешних пракси, изостанак редовних стручних анализа и извештавања о безбедности саобраћаја, неспремност да се редовно прати спровођење мера и активности и да се сагледава достизање зацртаних циљева, слаба комуникација, координација и кооперација важних субјеката итд. Нису достигнути зацртани циљеви у погледу индикатора перформанси система безбедности саобраћаја, нити циљеви у погледу смањивања броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама.

Шта је изостало у области безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања:

1. Стратешко планирање (непостојање Стратегије и Акционог плана)
2. Јачање капацитета, додатно повећање броја запослених стручних кадрова из саобраћајне струке
3. Додатна обука за бољи и квалитетнији рад у области безбедности саобраћаја
4. Рад на основу података (изостанак одржавања успостављеног концепта локалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја)



Стратешко планирање (непостојање Стратегије и Акционог плана)

Врњачка Бања до сада није имала усвојену Стратегију безбедности саобраћаја, као ни пратећи Акциони план, што представља значајан недостатак у системском приступу управљању безбедношћу у саобраћају. Ове стратешке одреднице су кључне за ефикасно планирање и реализацију мера које доприносе унапређењу безбедности саобраћаја. Без ових докумената, активности се спроводе некоординисано, без јасно дефинисаних приоритета и одрживих решења.

Јачање капацитета – додатно повећање броја запослених стручних кадрова из саобраћајне струке

Недовољан број стручног кадра из области саобраћаја у локалној самоуправи директно утиче на квалитет доношења одлука и реализацију мера у области безбедности саобраћаја. Безбедност саобраћаја захтева мултидисциплинарни приступ, који подразумева ангажовање инжењера саобраћаја, аналитичара података, психолога, урбаниста и других релевантних стручњака. Повећање броја запослених са експертизом у овој области може омогућити ефикасније планирање, праћење и имплементацију мера, као и ефикаснију сарадњу са другим институцијама, укључујући управљача пута, полицију, школе и друге субјекте на територији општине Врњачка Бања.

Додатна обука за бољи и квалитетнији рад у области безбедности саобраћаја

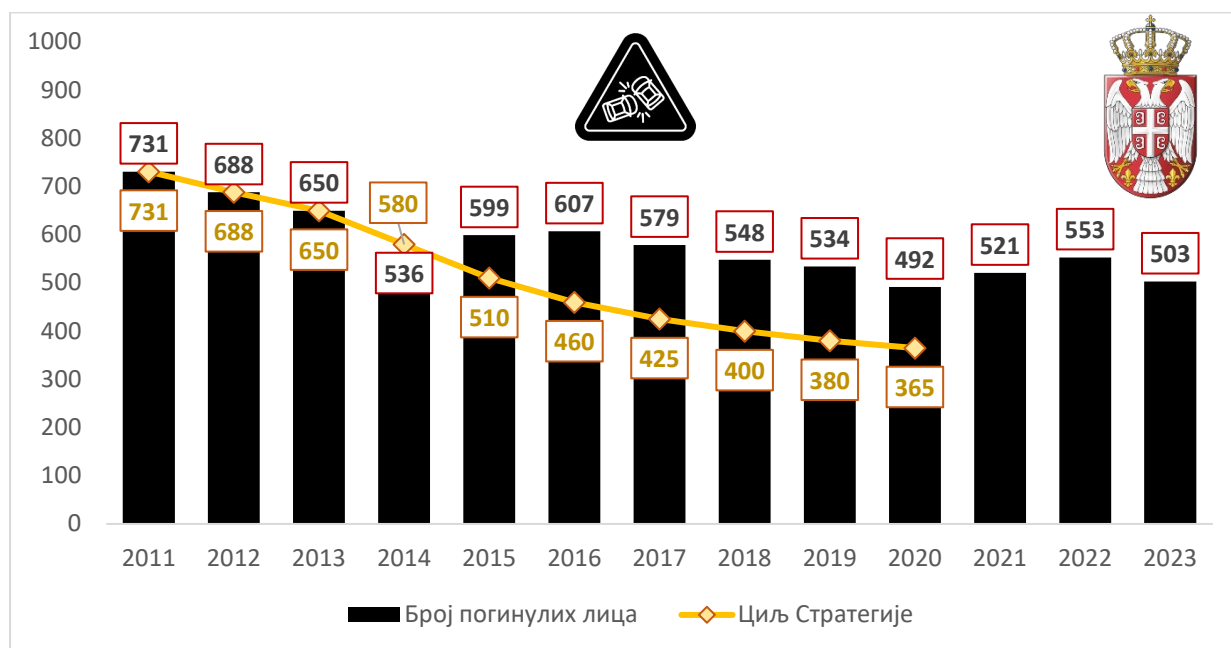
Поред недостатка кадрова, недостатак представља изостанак континуираних стручних обука за запослене који се баве управљањем безбедношћу саобраћаја. Безбедност саобраћаја представља динамичну област која захтева праћење најновијих трендова, истраживања и технологија, као и прилагођавање законодавним променама. Недостатак стручног усавршавања доводи до примене застарелих метода и недовољно ефикасних решења у пракси. Организовање редовних обука, семинара и програма са примерима добре праксе значајно би допринело квалитетнијем раду и ефикаснијем решавању изазова у безбедности саобраћаја.



Рад на основу података – изостанак одржавања успостављеног концепта локалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја

Општина Врњачка Бања је успоставила локалну базу података о обележјима безбедности саобраћаја, али није наставила са њеним редовним одржавањем и ажурирањем. Овај недостатак може довести до тога да одлуке у области безбедности саобраћаја не почивају на адекватним подацима. База података представља основу за анализу стања на путевима, дефинисања постојећег стања, примену алата безбедности саобраћаја (идентификацију опасних места (тзв. „црних тачака“), мапирање ризика итд.), а касније и праћење ефикасности спроведених мера. Континуирано ажурирање и коришћење података омогућава примену научно заснованог приступа у управљању безбедношћу саобраћаја, што је предуслов за ефикасно унапређење безбедности саобраћаја (Кукић, Д., 2014).

На наредном графикону приказана је расподела броја погинулих лица у саобраћају на територији Републике Србије, у периоду 2011-2023. године, заједно са пројектованом линијом зацртаног циља из претходне националне Стратегије (до 2020. године).



Графикон 2. Број погинулих у периоду од 2011. до 2023. године, у односу на циљеве претходне Стратегије безбедности саобраћаја, Република Србија



У циљу поређења циљева на нивоу локалне самоуправе, у складу са Националном стратегијом, у наставку је приказана расподела броја погинулих лица за период 2011-2023, на територији општине Врњачка Бања.



Графикон 3. Број погинулих у саобраћају на територији општине Врњачка Бања у периоду 2011-2023. године

Анализа података указује да је број погинулих варирао током посматраног периода, без јасног тренда континуираног смањења, што је у супротности са циљевима постављеним у Националној стратегији безбедности саобраћаја.

Националном стратегијом је предвиђено да се до 2020. године број погинулих лица у саобраћајним незгодама преполови у односу на 2011. годину. Овај циљ подразумевао је равномерно и константно смањење броја погинулих током анализираног периода, без великих одступања. Међутим, приказани подаци указују да такав тренд није успостављен на територији општине Врњачка Бања.

Међутим, један од циљева који се налази у Националној стратегији јесте да у саобраћају нема погинуле деце. Општина Врњачка Бања има изузетан резултат и успостављен тренд који подразумева да **од 1997. године (када је погинуло једно дете) није евидентирано ниједно погинуло дете у саобраћају.**

Иако је Врњачка Бања у процесу увођења стратешког планирања у области безбедности саобраћаја кроз Стратегију, важно је истаћи да су одређене активности већ биле у примени, али без јасно дефинисаног оквира за праћење и евалуацију. Недостатак стратешког приступа може довести до изостанка спровођења важних корака и активности у планирано време у процесу реализације свих неопходних мера и активности.



3. Постојеће стање

Концепт управљања безбедношћу саобраћаја на локалном нивоу подразумева децентрализовано управљање, које је могуће остварити уз квалитетно прикупљање података, развијене локалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја, анализе и континуирано праћење података, односно стања безбедности и сл.

Подаци о обележјима безбедности саобраћаја су неопходни за рад у области безбедности саобраћаја, а чији је значај препознат на различитим нивоима. Свака локална самоуправа свој рад треба да заснива на квалитетним подацима и стручним анализама. На основу тих анализа локална самоуправа утврђује постојеће стање безбедности саобраћаја и сагледава тренд броја саобраћајних незгода по годинама, али исто тако и дефинише планове и доноси одлуке којима се може унапредити стање безбедности саобраћаја на својој територији, односно смањити број саобраћајних незгода и других штетних утицаја које саобраћај носи.

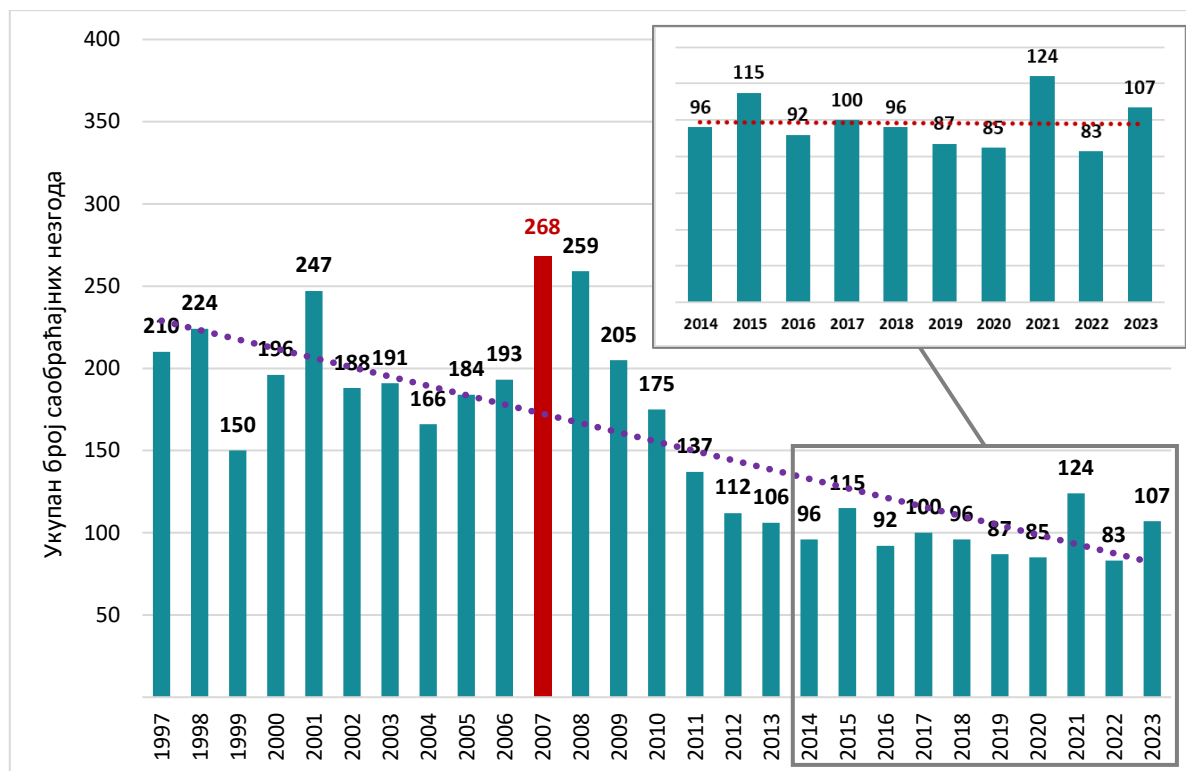
3.1 Саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода

Анализа тренда броја саобраћајних незгода које су се догодиле на територији општине Врњачка Бања извршена је за временски период од 1997. до 2023. године. Временски период обухваћен анализом износи двадесет седам (27) година, почевши од прве године у којој у Србији постоји модерна база података о саобраћајним незгодама закључно са 2023. годином. У посматраном периоду догодило се **укупно 4196 саобраћајних незгода**, од којих је **1630 саобраћајних незгода са настрадалим лицима**. Посматрајући тренд броја саобраћајних незгода од 1997. године, тренд се смањује, с обзиром на податак да је највише саобраћајних незгода настало током 2007. године, а 2023. године скоро три пута мање. Анализирајући тренд броја саобраћајних незгода **у протеклих 10 година** уочава се да **не долази до промена**, већ је тренд устаљен. Претходно наведено упућује да на територији општине Врњачка Бања није успостављено управљање у области безбедности саобраћаја које треба да омогући континуално смањење саобраћајних незгода и њихових негативних ефеката у саобраћају. Подаци који су представљени у анализи су узети из јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији¹⁰, која је развијена од стране Агенције за безбедност саобраћаја.

¹⁰ База података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији, линк: <https://bazaabs.abs.gov.rs/absPortal/>

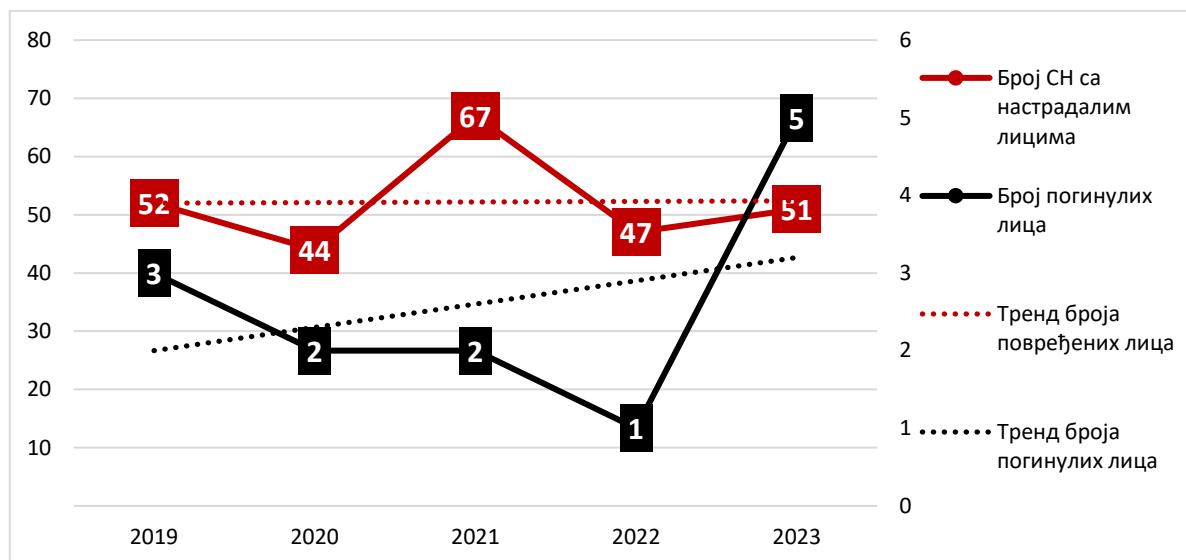


Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Врњачка Бања, за период 2025-2030. године



Графикон 4. Укупан број саобраћајних незгода, општина Врњачка Бања, 1997-2023. године

Период који ће бити анализиран у наставку је петогодишњи, а обухватиће саобраћајне незгоде које су настале у периоду од 2019. до 2023. године на територији општине Врњачка Бања. У посматраном периоду догодило се 486 саобраћајних незгода, од којих је **261 незгода са настрадалим лицима**.

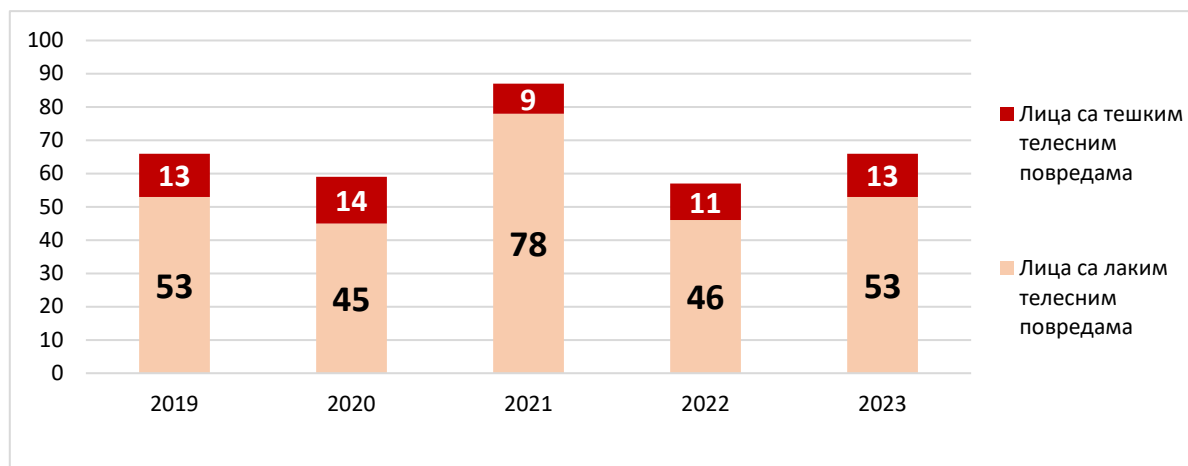


Графикон 5. Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима и број погинулих у саобраћајним незгодама, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године



Промена у тренду броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима практично не постоји, средња вредност броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима износи 52. У саобраћајним незгодама са настрадалим лицима **погинуло је укупно 13 лица**. **Тренд броја погинулих лица има тенденцију раста**, чему је највише допринела 2023. година у којој је погинуло 5 лица, што чини 38,5% погинулих. Све претходно наведено упућује да на територији општине Врњачка Бања не постоји континуитет у смањењу броја саобраћајних незгода и најтежих последица.

На територији општине Врњачка Бања **настрадало је укупно 348 лица**, од којих је **13 лица погинуло**. Од укупног броја повређених лица, **275 лица је задобило лаке телесне повреде** (82%), а **60 лица тешке телесне повреде** (18%). Број лакше и теже повређених лица у посматраним годинама је уједначеног тренда. Током 2021. године је дошло до повећања броја лакше повређених лица. У просеку годишње буде 12 тешко повређених и 55 лакше повређених лица.



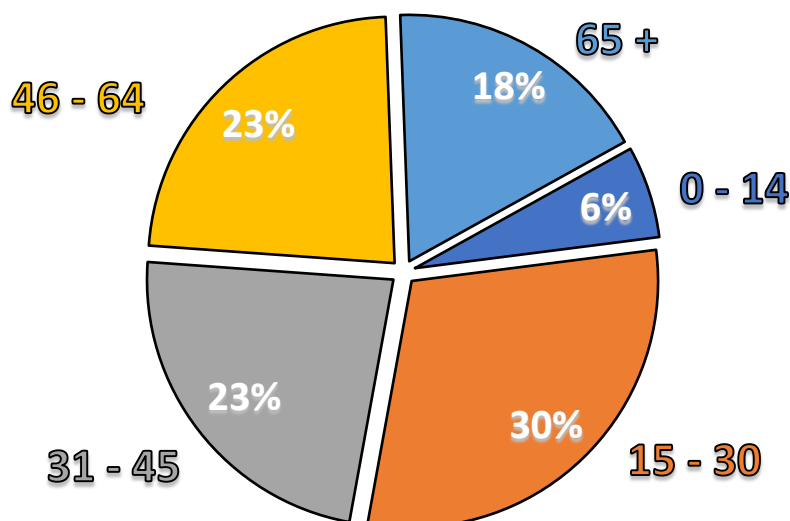
Графикон 6. Структура повређених лица у саобраћајним незгодама, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године

3.2 Ко, кад, где, зашто и како страда у саобраћајним незгодама у Врњачкој Бањи?

Како би се боље разумео проблем безбедности саобраћаја и адекватније приступило решавању истог, неопходно је извршити детаљну анализу обележја саобраћајних незгода. Оваквим приступом је неопходно одговорити на питања ко страда у незгодама, где се незгоде догађају, који типови незгода су у питању, затим шта утиче на настанак саобраћајних незгода, ко је највише угрожен у саобраћају у Врњачкој Бањи, која понашања доприносе тежим последицама саобраћајних незгода итд.

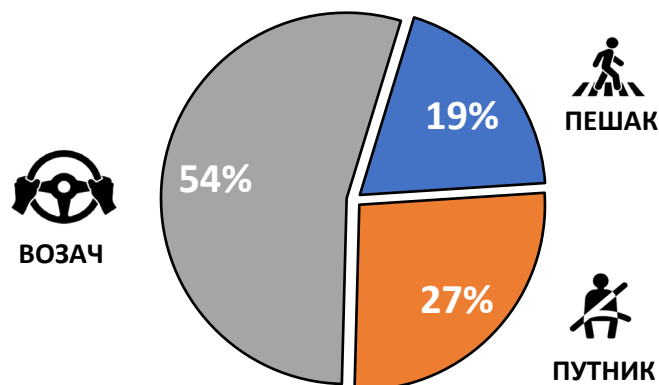


Анализа настрадалих према старосним категоријама показује да највише страдају млади возачи, односно лица која припадају старосној категорији **од 15 до 30 година**, који чине **30%** свих настрадалих у саобраћајним незгодама. Затим, категорије учесника у саобраћају који припадају старосним категоријама од 31 до 45 године и од 46 до 64 године чине по **23%** настрадалих учесника у саобраћају. Деца, као старосна група **од 0 до 14 година страдају најмање (6%)**. Подела на старосне категорије учесника у саобраћају је извршена у складу са националном стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије. Категорија учесника у саобраћају старости **од 46 до 64 године чине скоро половину погинулих лица у саобраћајним незгодама (46,2%)**, а лица која су старија од 65 година чине 30,8% погинулих у посматраном временском периоду.



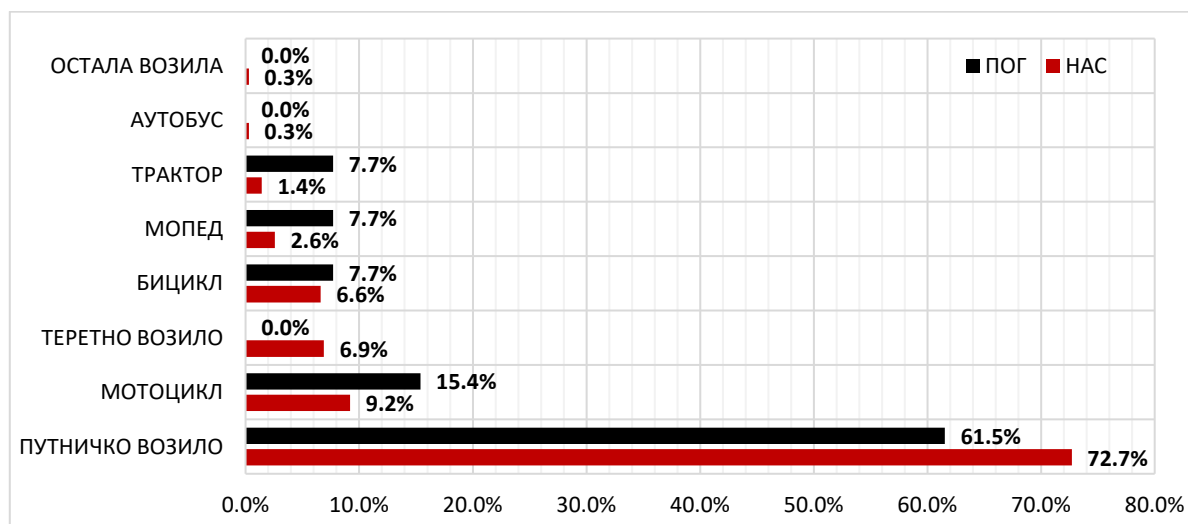
Графикон 7. Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама према старосним категоријама, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године

Анализом настрадалих учесника у саобраћају на основу својства у коме су учествовали у саобраћају истичу се возачи. Возачи најчешће страдају у саобраћају, а у посматраном периоду **проценат настрадалих возача износи 54%** у односу на укупан број настрадалих у Врњачкој Бањи. Путници као учесници у саобраћајним незгодама чине 27% настрадалих лица у истим. **Пешаци**, као рањива категорија учесника у саобраћају, **страдају у великој мери (19%)** у поређењу са просечном вредношћу настрадалих пешака у саобраћајним незгодама на нивоу Републике Србије (просек око 14%).



Графикон 8. Распoдела настрадалих учесника према својству учешћа у саобраћају, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године

Највећи број настрадалих лица у саобраћајним незгодама на територији општине Врњачка Бања јесу лица која су се налазила у **путничким возилима**, са процентом од 72,7% од укупног броја настрадалих. Након путничких возила, процентуално су најзаступљеније категорије мотоцикл, теретно возило и бицикл, респективно гледано. Процентуална расподела погинулих лица уз саобраћајним незгодама у односу на категорију возила указује да, поред путничких возила, мотоциклисти често задобијају најтеже последице (15,4%).

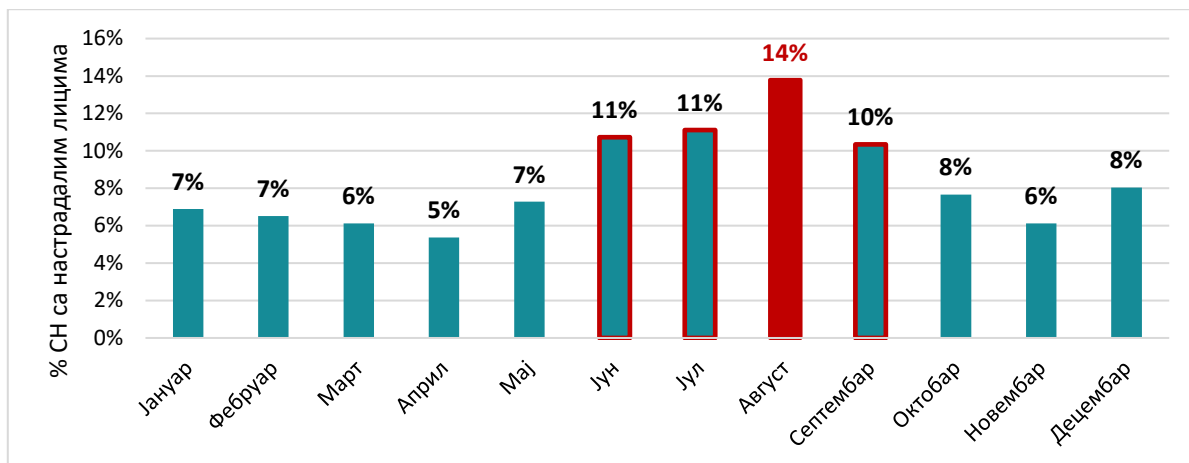


Графикон 9. Распoдела настрадалих и погинулих лица према категорији возила, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године

Обзиром на то да општина Врњачка Бања представља атрактивно туристичко место у Републици Србији, резултати указују да се **од јуна до септембра** догодио највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима (**46%**). Месец у коме се догађа **највише** саобраћајних незгода са настрадалим лицима јесте **август (14%)**.

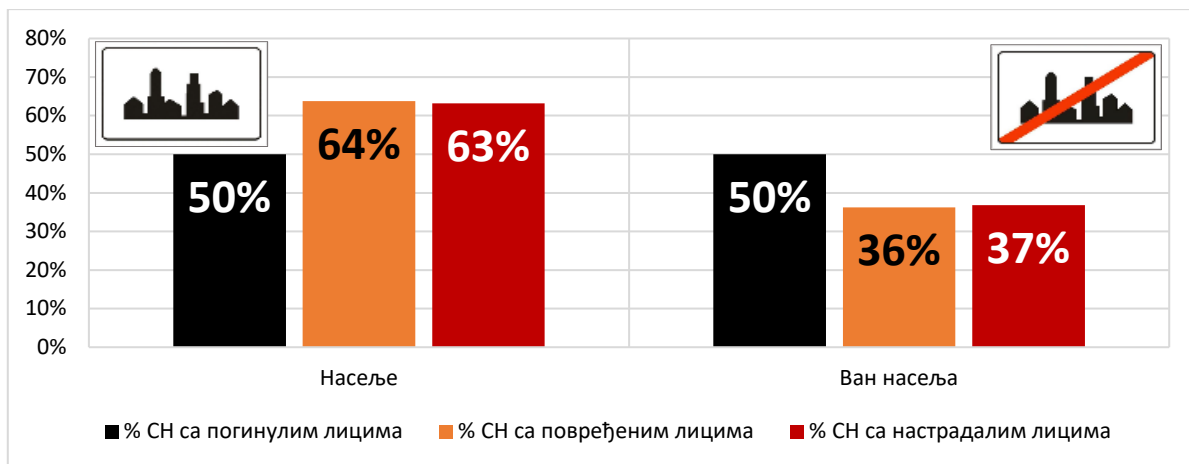


Анализом дневне расподеле истичу се дани у којима се догађа највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима, а то су **четвртак и субота**, са уделом од по **15,3%**. Часовна расподела саобраћајних незгода истиче јутарњи и поподневни ванвршни час као најризичније, а то су **од 9:00 до 9:59 часова** и **од 13:00 до 13:59 часова**, када је у саобраћајним незгодама настрадало по **8%** лица.



Графикон 10. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према месецима у години, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године

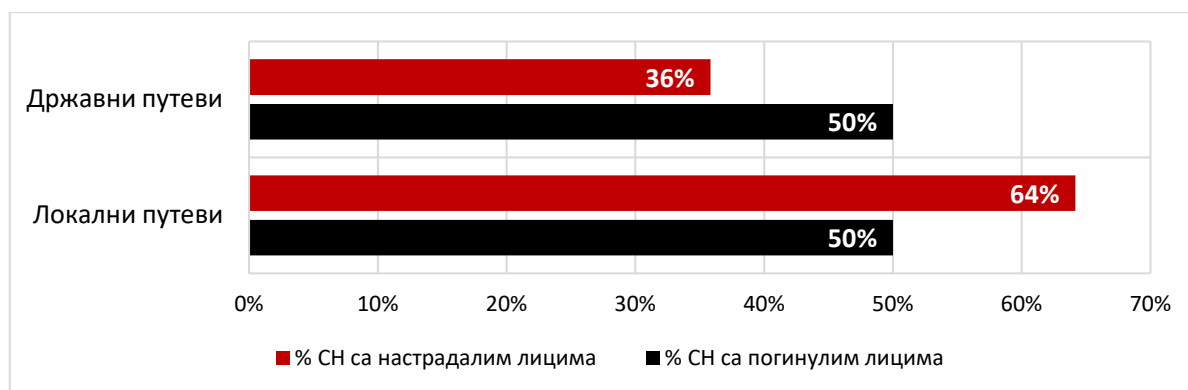
Анализа просторне расподеле саобраћајних незгода са погинулим лицима указује на то да се исти број саобраћајних незгода са погинулим лицима догодио на путевима **у насељу** и на путевима **ван насеља**, односно **по 5 саобраћајних незгода у којима је неко од учесника смртно страдао**. Већи проценат саобраћајних незгода са повређеним лицима се догодио у насељу (**64%**), у односу на број истих ван насеља (**36%**).



Графикон 11. Дистрибуција настанка саобраћајних незгода са настрадалим лицима у односу на податак у насељу/ван насеља, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године



Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима у посматраном периоду забележен је на улицама вишег и нижег реда на територији општине Врњачка Бања. Укупна процентуална заступљеност саобраћајних незгода на улицама износи **52%** (највише је акумулирано незгода у централној зони Врњачке Бање), док се на државним путевима дешава око **36%**. На локалним путевима и улицама, које су у надлежности општине, настаје 50% саобраћајних незгода са погинулим лицима и 63% са настрадалим лицима.



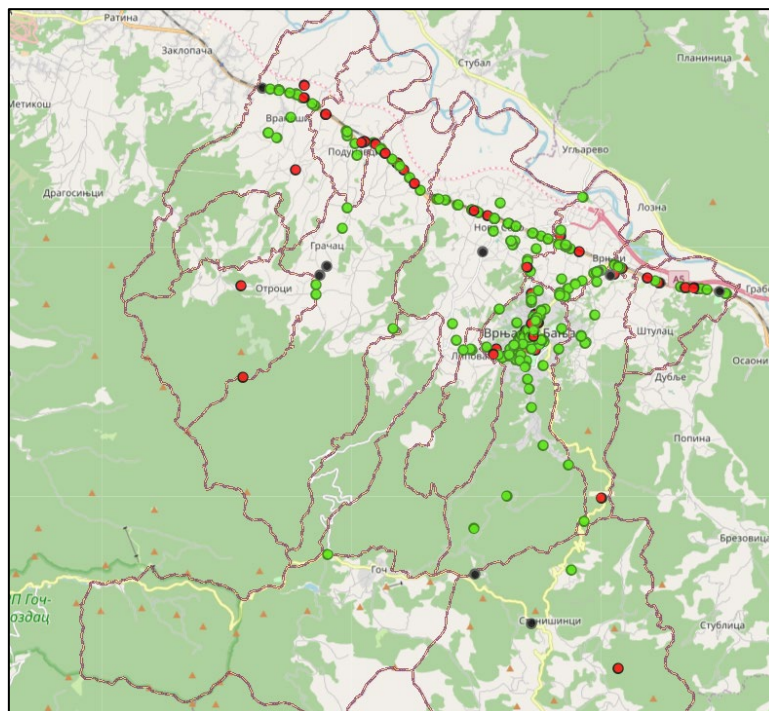
Графикон 12. Дистрибуција настанка саобраћајних незгода са настрадалим лицима у односу на категорију пута, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године

Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима се у посматраном периоду догодио на државном путу **1Б реда ознаке 23**, укупно **92** саобраћајне незгоде, од чега **3 са погинулим лицима**. Локални пут на коме су у **2 саобраћајне незгоде погинула 3 лица**, као и 2 саобраћајне незгоде са повређеним лицима је пут од насеља Оторци ка насељу Грачац. Даља анализа указује да се највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима догађа на улицама (**50%**), затим на путу (**34%**), и на раскрсницама **16%**.

Шири приказ просторне дистрибуције саобраћајних незгода са настрадалим лицима на територији општине Врњачка Бања је приказан на наредној слици. На слици су **црном бојом** приказане саобраћајне незгоде са **погинулим лицима**, **црвеном бојом** саобраћајне незгоде са **тешким телесним повредама** и **зеленом бојом** саобраћајне незгоде са **лаким телесним повредама**. Подручје на ком се нагомилава највећи број саобраћајних незгода са настрадалима је централно подручје насеља Врњачка Бања са прилазним путевима, као и државни пут 1Б реда ознаке 23. Неке од улица на којима се догодио највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима су: Крушевачка улица, Краљевачка улица, улица Кнеза Милоша, улица Милоша Обилића и улица Велибора Марковића.

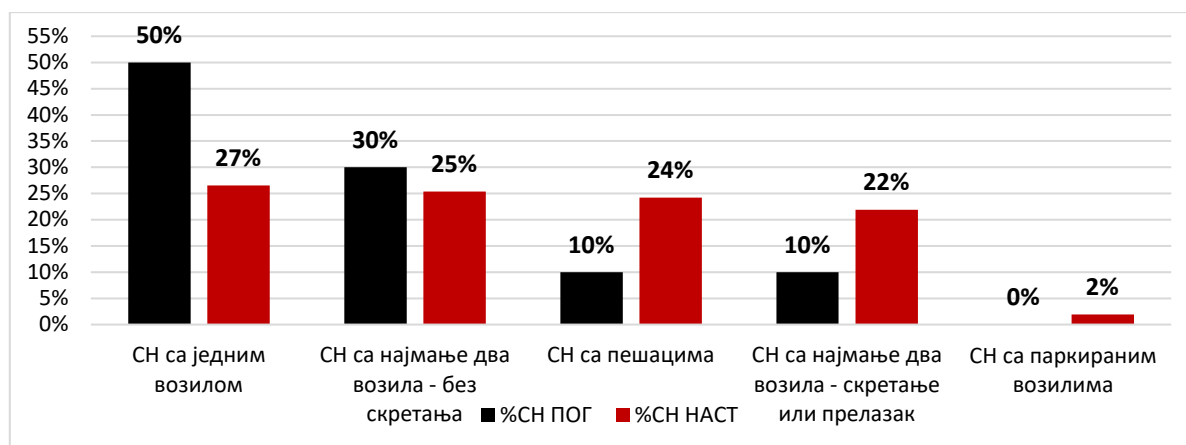


Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Врњачка Бања, за период 2025-2030. године



Слика 1. Просторна дистрибуција саобраћајних незгода са настрадалим лицима на територији општине Врњачка Бања, 2019-2023. година

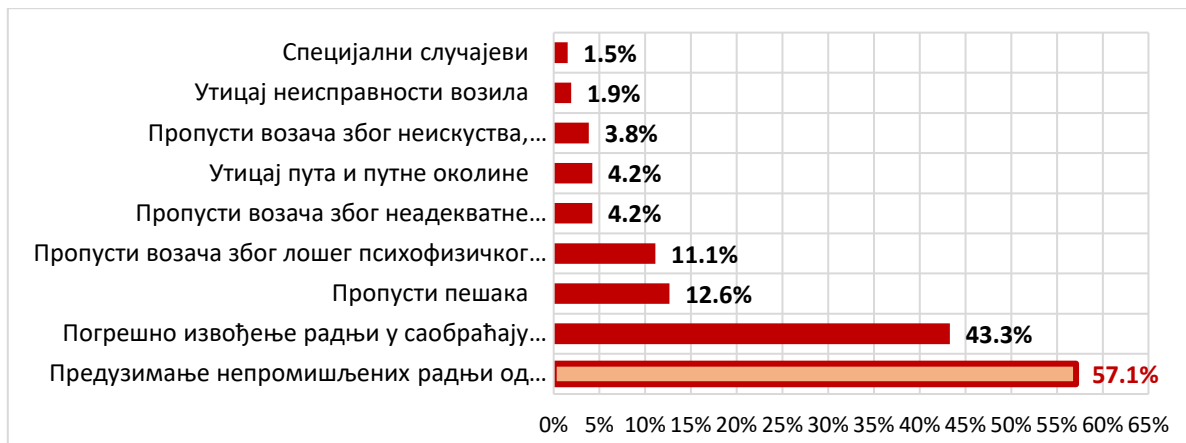
Анализа саобраћајних незгода са настрадалим и погинулим лицима према групи типова указује на то да највише саобраћајних незгода припада групи типа „**СН са једним возилом**” (27% незгода са настрадалим лицима и 50% незгода са погинулим лицима). **Незгоде у којима учествује једно возило често могу бити индикатор који указује на потенцијални допринос пута настанку истих.** Затим најзаступљеније групе типова су „СН са најмање два возила – без скретања” (25%), „СН са пешацима” (24%) и „СН са најмање два возила – скретање или прелазак” (22%).



Графикон 13. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим и погинулим лицима према групи типова саобраћајних незгода, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године



Највећи број препознатих утицајних фактора од стране саобраћајне полиције који су допринели настанку саобраћајних незгода са настрадалим лицима припадају групи „**Предузимање непромишљених радњи од стране возача**” (57,1% саобраћајних незгода са настрадалим лицима), као и „**Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача**” (43,3% саобраћајних незгода са настрадалим лицима).



Графикон 14. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према групи утицајних фактора, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године

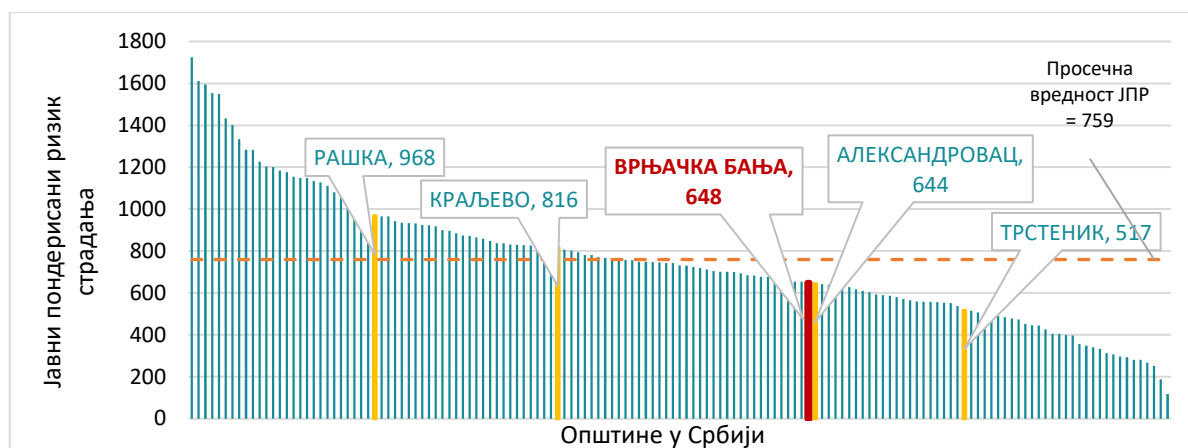
„**Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута**” као утицајни фактор препозната је код **23,4%** саобраћајних незгода са настрадалим лицима. Утицајни фактор „**Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације**” је опредељен у **18,4%** саобраћајних незгода са настрадалим лицима. Утицајни фактори „Небезбедно одстојање или растојање између возила”, „Возач под утицајем алкохола” и „Неуступање првенстава пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја” су следећи по учесталости препознавања.



Графикон 15. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према утицајним факторима, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године



Анализа стања безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања обухватила је поређење израчунатих вредности релативних показатеља безбедности саобраћаја са израчунатим вредностима истих за 145 општина и градова који имају статус локалних самоуправа у Републици Србији. Релативни показатељи безбедности саобраћаја који су коришћени за потребе међусобног поређења су **јавни пондерисани ризик страдања** и **саобраћајни пондерисани ризик страдања у саобраћају** (Кукић, Д., 2010).



Графикон 16. Вредности јавног пондерисаног ризика страдања по општинама и градовима у Републици Србији, 2022. година



Графикон 17. Вредности саобраћајног пондерисаног ризика страдања по општинама и градовима у Републици Србији, 2022. година

Са вредношћу јавног пондерисаног ризика страдања од **648 на 10.000 становника**, општина Врњачка Бања припада јединицама локалних самоуправа са средњом вредношћу овог ризика у односу на просек у Републици Србији. Посматрајући вредности саобраћајног пондерисаног ризика страдања, општина Врњачка Бања припада групи општина са нижом вредношћу овог ризика у односу на просек у Републици Србији.



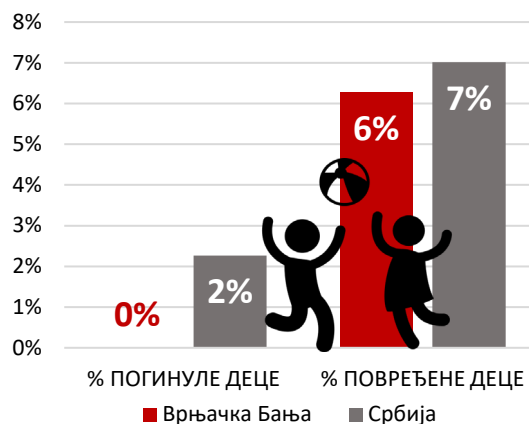
3.3 Општина Врњачка Бања у односу на Републику Србију

Анализом стања безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања обухваћена је упоредна анализа процентуалне заступљености одређених категорија учесника у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима на територији општине Врњачка Бања са просечним вредностима на нивоу Републике Србије.

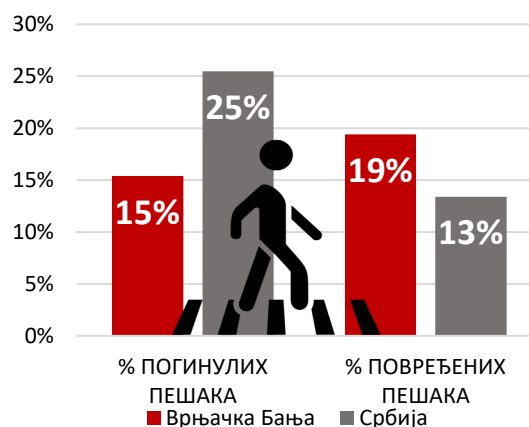
У анализираном временском периоду, **на територији општине Врњачка Бања није било погинуле деце** (од 0 до 14 година) у саобраћајним незгодама, а на републичком нивоу просек износи око 2%. Учешће повређене деце у саобраћајним незгодама је мање у Врњачкој Бањи у односу на републички просек.

Погинули пешаци чине 15% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама на територији општине Врњачка Бања, док је на републичком нивоу значајно веће учешће (25%). У Врњачкој Бањи је веће учешће повређених пешака у односу на републички просек.

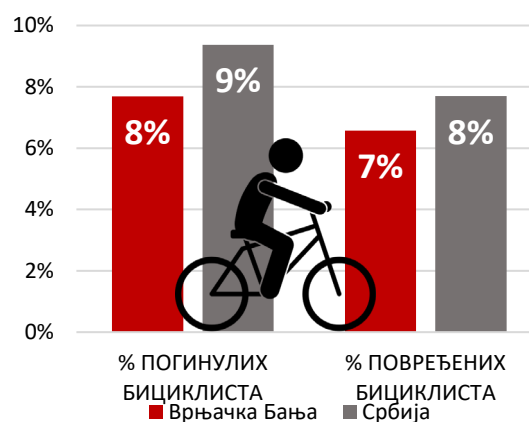
На територији општине Врњачка Бања **бициклисти чине 8% од укупног броја погинулих лица**, а њихово учешће на републичком нивоу износи 9%. Сличне вредности односа имају и повређени бициклисти.



Графикон 18. Процентуална заступљеност погинуле и повређене деце у укупном броју погинулих и повређених лица



Графикон 19. Процентуална заступљеност погинулих и повређених пешака у укупном броју погинулих и повређених лица



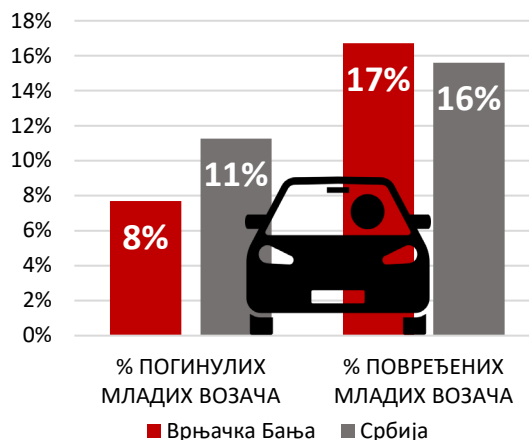
Графикон 20. Процентуална заступљеност погинулих и повређених бициклиста у укупном броју погинулих и повређених лица



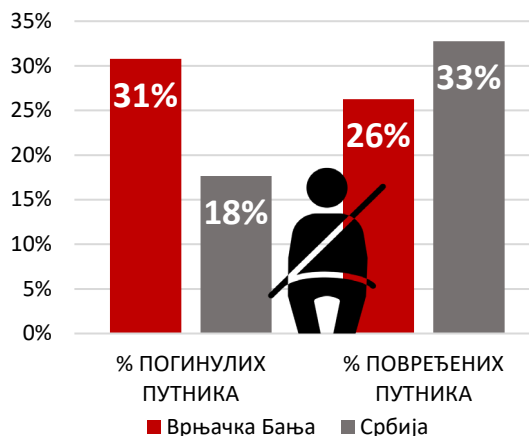
Млади као старосна категорија (од 15 до 30 година) **су најугроженији учесници у саобраћају** на територији општине Врњачка Бања, са учешћем од **30%** у саобраћајним незгодама са настрадалим лицима, од чега је **55% њих било у својству возача**. Погинули млади возачи имају учешће од 8%, што је мање у односу на републички ниво (11%). Учешће младих возача у структури повређених лица у Врњачкој Бањи износи 17%, што је више у односу на републички просек.

Погинули **путници** у саобраћајним незгодама чине **трећину (31%) од укупног броја погинулих лица** на територији општине Врњачка Бања, што је значајно више у односу на њихово учешће на републичком нивоу (18%). Када се посматрају повређени путници, њихово учешће у структури настрадалих на републичком нивоу је веће.

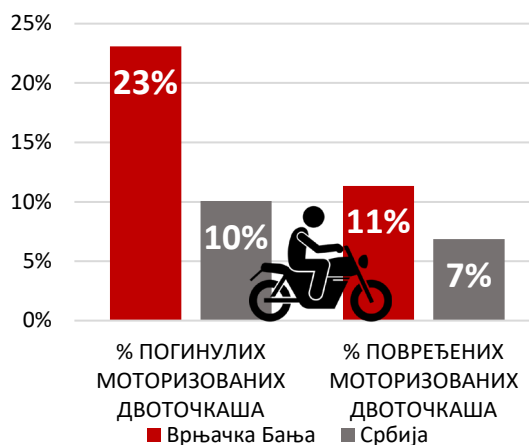
Проценат погинулих лица на моторизованим двоточкашима (мотоцикл и мопед) у структури свих погинулих лица је веома велики и износи **23%**. На републичком нивоу је проценат више него два пута мањи (10%). Повређени мотоциклисти у структуралној расподели свих повређених лица чине 11%, на територији општине Врњачка Бања, и 7% на републичком нивоу.



Графикон 21. Процентуална заступљеност погинулих и повређених младих возача у укупном броју погинулих и повређених лица



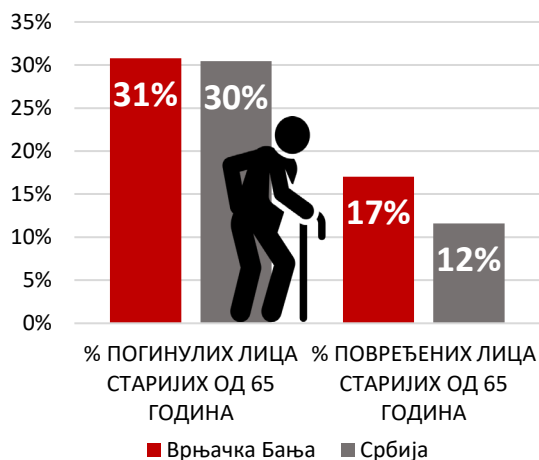
Графикон 22. Процентуална заступљеност погинулих и повређених путника у укупном броју погинулих и повређених лица



Графикон 23. Процентуална заступљеност погинулих и повређених лица на моторизованим двоточкашима у укупном броју погинулих и повређених лица



Погинула лица у саобраћајним незгодама која су старија од 65 година чине 31% свих погинулих лица на територији општине Врњачка Бања, а вредност је слична и на републичком нивоу. Већа је процентуална разлика када се пореди број повређених лица старијих од 65 година чије учешће у Врњачкој Бањи износи 17%, што је више у односу на републички просек који износи 12%.



Графикон 24. Процентуална заступљеност погинулих и повређених лица старијих од 65 година у укупном броју погинулих и повређених лица

Може се закључити да је већина вредности процентуалних учешћа у незгодама са погинулим или повређеним лицима на територији општине Врњачка Бања слична републичком просеку. Важан податак са аспекта безбедности саобраћаја је да на територији Врњачке Бање у посматраном периоду **нема погинуле деце**, као и да је **учешће погинулих младих возача и пешака испод републичког просека**. Када су у питању **погинула лица на моторизованим двоточкашима, погинули путници, повређени пешаци и повређена лица старија од 65 година**, њихово учешће у расподели настрадалих лица у саобраћајним незгодама је **знатно веће од републичког просека**.

3.4 Безбедност саобраћаја одређених категорија учесника у саобраћајним незгодама

Анализа стања безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања обухвата и детаљнију анализу појединих рањивих и најугроженијих категорија учесника у саобраћају. Поменути приступ анализи је веома значајан са аспекта идентификације специфичних појединости које обједињеном анализом није могуће уочити. Анализа безбедности саобраћаја у оквиру предметног поглавља је обухватила следеће категорије учесника у саобраћају које је стручни тим издвојио као једне од најугроженијих и рањивих: **деца** (до 14 година старости), **млади** (од 15 до 30 година старости), **старија лица** (лица старија од 65 година), **пешаци, возачи и путници у путничким возилима, бициклисти** (возачи и путници) и **моторизовани двоточкаши** (возачи и путници).



3.4.1 Безбедност деце у саобраћају

- У анализираном петогодишњем периоду **није било погинуле деце**, а у саобраћајним незгодама је настрадало укупно 21 дете, од чега су **4 детета тешко повређено**, а **17 лако повређено**.
- Највише** настрадале деце је било **у својству пешака (9)**, затим у својству путника (7) и у својству возача (5). Деца у својству путника су настрадала у путничким возилима, а **у својству возача, као возачи бицикла**.
- Највише настрадале деце је било **током јуна месеца (48%)**, а затим у периоду од септембра до децембра. Као најризичнији дан у недељи издваја се **субота**, када је једно дете тешко повређено, а 5 лако повређено. У дневним, поподневним периодима се догодио највећи број незгода са настрадалом децом, у периоду од 12:00 до 17:00 часова.

0

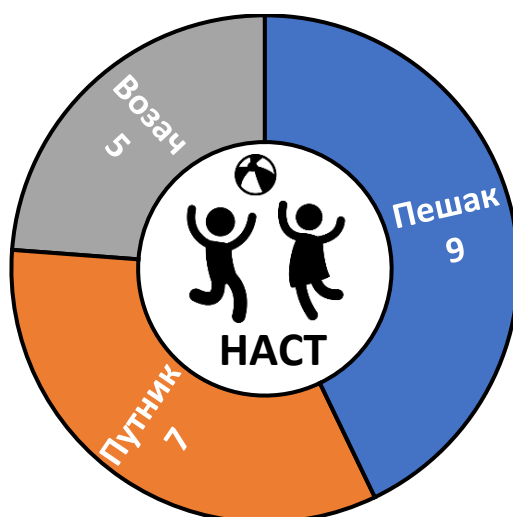
ПОГИНУЛЕ ДЕЦЕ

21

ПОВРЕЂЕНО ДЕТЕ
(6,4% ОД УКУПНОГ БРОЈА)

9

ПОВРЕЂЕНЕ ДЕЦЕ У
СВОЈСТВУ ПЕШАКА



Графикон 25. Расподела настрадале деце према својству учешћа у саобраћајним незгодама, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године



3.4.2 Безбедност младих лица у саобраћају

- У посматраном периоду **два млада учесника у саобраћају су погинула**, док је њих **102 повређено**, од чега **15 тешко**, а **87 лако**. У односу на број повређених лица млади представљају најугроженију старосну категорију учесника у саобраћају.
- Највише** настрадалих је било **у својству возача (57)**, затим у својству путника (34) и у својству пешака (13). Двоје младих је смртно страдало у својству возача и у својству путника.
- Највише настрадалих је било **током августа месеца (15,4%)**, а затим током фебруара, маја, јуна и септембра, по 11,5%. **Четвртак** представља дан са највише настрадалих (3 ТТП и 16 ЛТП). У периоду **од 13:00 до 18:00 часова** је повређен највећи број младих учесника у саобраћају (38,5%), а незгоде са погинулим лицима су се догодиле у периоду **од 22:00 до 23:00 часова**.

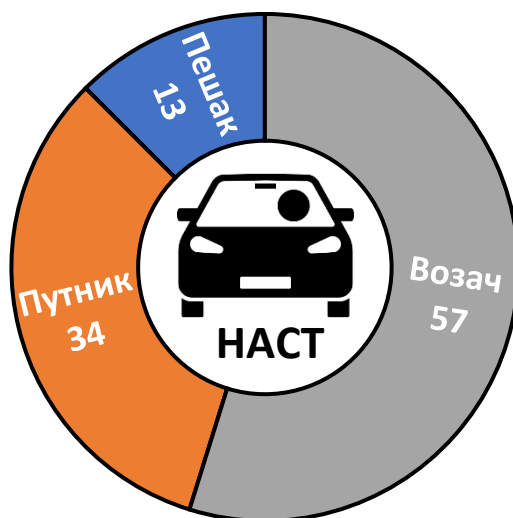
2
ПОГИНУЛА МЛАДА
ЛИЦА

102

ПОВРЕЂЕНА МЛАДА
ЛИЦА
(30,4% ОД УКУПНОГ БРОЈА)

57

НАСТРАДАЛИХ У
СВОЈСТВУ ВОЗАЧА



Графикон 26. Распoдела настрадалих младих лица према својству учесника у саобраћајним незгодама, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године



3.4.3 Безбедност лица старијих од 65 година у саобраћају

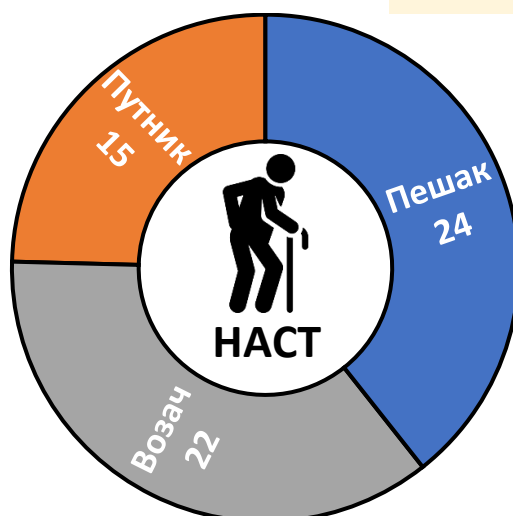
- Укупно су **4 старија лица од 65 година погинула у саобраћајним незгодама**, повређено је 57 лица, од чега је **13 лица тешко повређено**, а **44 лако**. Лица старија од 65 година су старосна категорија која је највише смртно страдала у саобраћајним незгодама у односу на остале (31%).
- Највише настрадалих је било у својству **пешака (24)**, од којих је **двоје смртно страдало**, затим у својству возача (22) и у својству путника (15).
- Највише настрадалих је било **током јуна месеца (14,8%)**, када је једно лице смртно страдало, а осморо њих је повређено. Дан са највише настрадалих лица је био **понедељак** (1 ПОГ, 4 ТТП и 66 ЛТП). У периоду **од 10:00 до 15:00 часова** је највећи број старијих лица настрадало (47,5%).

4
ПОГИНУЛА СТАРИЈА
ЛИЦА

(31% ОД УКУПНОГ БРОЈА)

13
ТЕШКО ПОВРЕЂЕНИХ

24
НАСТРАДАЛА У
СВОЈСТВУ ПЕШАКА
(2 ПОГИНУЛИХ)



Графикон 27. Распдела настрадалих старијих лица према својству учешћа у саобраћајним незгодама, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године



3.4.4 Безбедност пешака у саобраћају

- Два пешака су смртно страдала у анализираном периоду, док је њих 65 повређено, од чега је **18 тешко**, а **47 лако повређено**.
- Највише настрадалих пешака су лица старија од 65 година (36%), затим лица старости од 46 до 64 године (24%), а најмање настрадалих пешака су старости од 31 до 45 година (7%). Смртно страдала лица у својству пешака су лица старија од 65 година.
- Највише настрадалих је било у периоду од јуна до новембра месеца (61,2%), а највише је настрадало у марту, августу и септембру (по 11,9%). Понедељак представља дан са највише настрадалих лица (5 ТТП и 9 ЛТП). У периоду од 7:00 до 11:00 часова је највећи број пешака настрадао (38,8%). Часовни период од 10:00 до 11:00 се издваја као час са највише настрадалих пешака (17,9%).

2

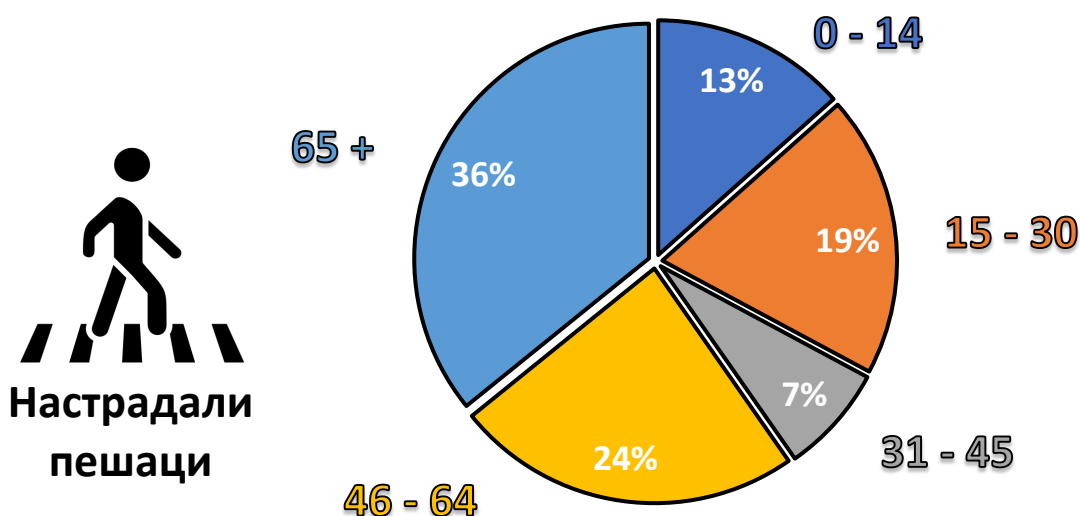
ПОГИНУЛА
ПЕШАКА

18

ТЕШКО ПОВРЕЂЕНИХ
(30% ОД УКУПНОГ БРОЈА)

15%

НАСТРАДАЛИХ НА
ПЕШАЧКОМ
ПРЕЛАЗУ



Графикон 28. Расподела настрадалих пешака према старости у саобраћајним незгодама, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године



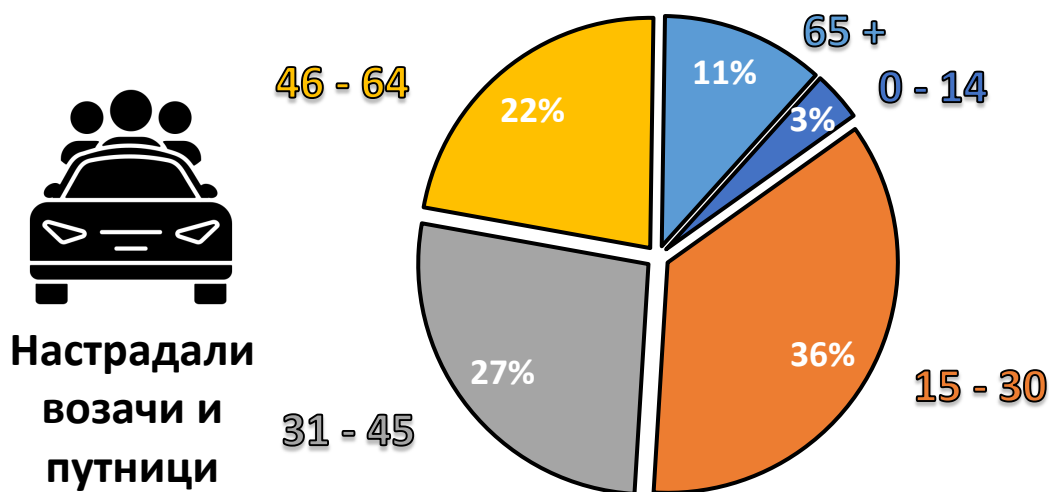
3.4.5 Безбедност возача и путника у путничким возилима у саобраћају

- **Шест лица су смртно страдала** у анализираном периоду, од којих су 3 возача и 3 путника у путничким возилима, а у саобраћајним незгодама је повређено укупно 201 лице (40% путници и 60% возачи), од чега је њих **25 тешко повређено**, а **170 лако**.
- **Највише** настрадалих припада категорији **младих лица (36%)**, затим лица старости од 31 до 45 године (27%). **Највише погинулих лица** у путничким возилима су старости **од 46 до 64 године (4 ПОГ)**.
- Највише настрадалих је **у периоду од јуна до августа месеца (34,8%)**, највише је настрадало у августу месецу (13,4%), а погинуло у јуну (3 ПОГ). **Субота** представља дан са највише настрадалих лица (1 ПОГ, 6 ТТП и 37 ЛТП). У периодима **од 13:00 до 18:00 часова** је настрадао највећи број лица у путничким возилима (**45,8%**). У оквиру часовног периода од 15:00 до 16:00 је било највише настрадалих лица (10,9%).

6
ПОГИНУЛИХ
(3 ВОЗАЧА И 3 ПУТНИКА)

195
ПОВРЕЂЕНИХ
(58% ОД УКУПНОГ БРОЈА)

2
ПОГИНУЛА ВОЗАЧА
НИСУ КОРИСТИЛА
ПОЈАС



Графикон 29. Расподела настрадалих возача и путника у путничким возилима према старости у саобраћајним незгодама, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године



3.4.6 Безбедност бициклиста у саобраћају

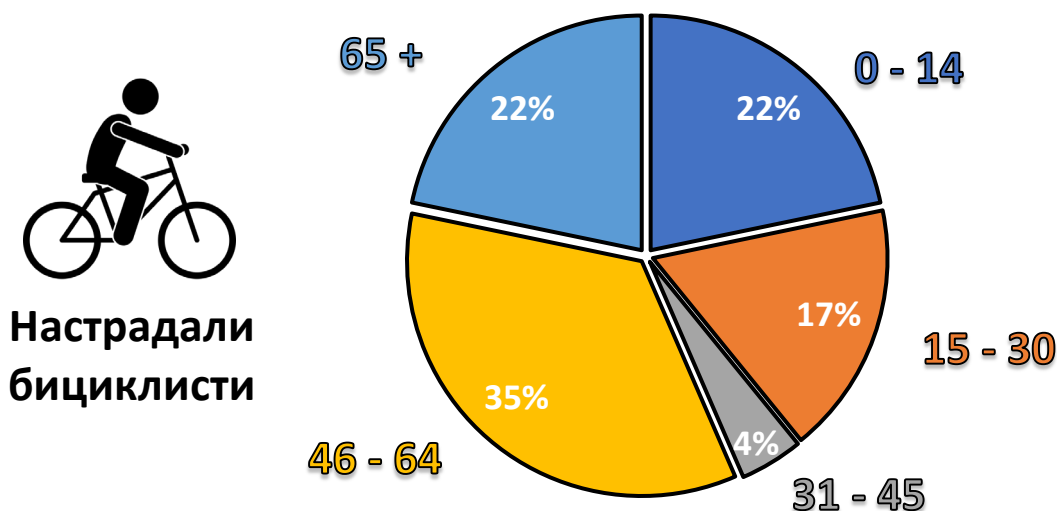
- У посматраном периоду настрадала су укупно 23 лица у својству возача бицикла. **Један бициклиста је погинуо, њих 5 је тешко повређено, а 17 лако.**
- Највише** настрадалих лица припада старосној категорији **од 46 до 64 године (35%)**, затим деца и лица старија од 65 година (по 22%). **Погинуло лице** на бициклу је било **у својству возача** и припада старосној категорији изнад 65 година.
- Највише настрадалих је било **у топлијим месецима** током године када је погодно користити бицикл (нпр. у јулу месецу 21,7%). Током фебруара и марта није било настрадалих бициклиста. **Понедељак** представља дан са највише настрадалих бициклиста (1 ТТП и 4 ЛТП). Саобраћајне незгоде са настрадалим бициклистима су се догађале у периоду између **10:00 и 23:00 часа**, а највише од 14:00 до 15:00 часова (26,1% настрадалих).

1
ПОГИНУЛИ
БИЦИКЛИСТА

22

ПОВРЕЂЕНА
(7% ОД УКУПНОГ БРОЈА)

2
ТЕШКО ПОВРЕЂЕНА
ДЕТЕТА
(У СВОЈСТВУ ВОЗАЧА
БИЦИКЛА)



Графикон 30. Расподела настрадалих бициклиста према старости у саобраћајним незгодама, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године



3.4.7 Безбедност моторизованих двоточкаша у саобраћају

- Три лица су смртно страдала у анализираном периоду, од којих 1 на mopеду а 2 на мотоциклу. У саобраћајним незгодама је настрадало је укупно 41 лице (78% на мотоциклу, 22% на mopеду), од чега је **8 лица тешко повређено**, а **38 њих је лако повређено**.
- Највише настрадалих моторизованих двоточкаша припада старосној категорији **од 31 до 45 година (37%)**, затим млади (27%). **67% погинулих** су били **млади** учесници у саобраћају.
- Највише настрадалих је било у периоду **од јула до септембра месеца (58,5%)**, а највише лица је настрадало у септембру месецу (2 ПОГ, 1 ТТП и 6 ЛТП). **Четвртком и суботом** је забележено највише настрадалих лица (по 1 ТТП и 8 ЛТП). Највише **настрадалих** лица је евидентирано у часовном периоду **од 10:00 до 11:00 часова (14,6%)**, а највише погинулих од 22:00 до 23:00 часа (67%).

3

ПОГИНУЛА ЛИЦА
(23% ОД УКУПНОГ БРОЈА)

67%

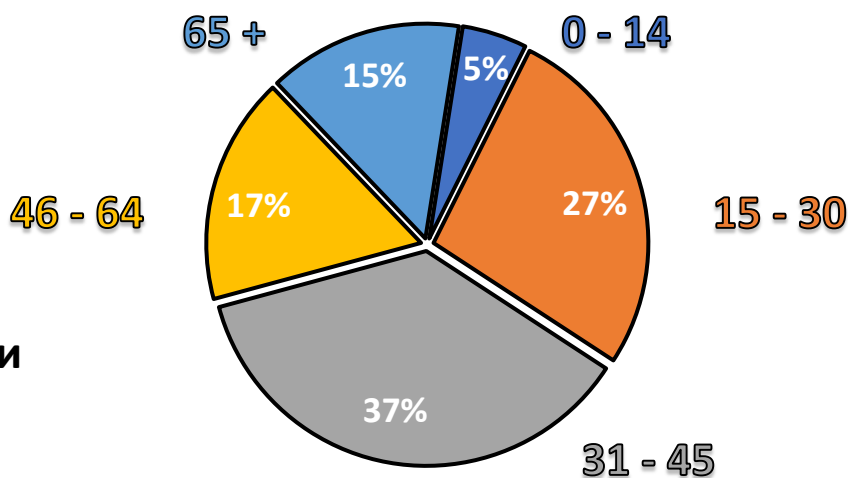
ПОГИНУЛИХ ЛИЦА
НА МОТОЦИКЛУ

1

ПОГИНУЛО ЛИЦЕ
НИЈЕ КОРИСТИЛО
КАЦИГУ



Настрадали
моторизовани
двоточкаши



Графикон 31. Расподела моторизованих двоточкаша пешака према старости у саобраћајним незгодама, општина Врњачка Бања, 2019-2023. године



3.5 Индикатори и ставови безбедности саобраћаја

За описивање и анализу стања безбедности саобраћаја најчешће се користе апсолутни показатељи: број саобраћајних незгода, број погинулих и повређених лица, итд. Релативни показатељи у које спадају ризици страдања и сл. се такође често користе за описивање стања безбедности саобраћаја. Поред директних показатеља безбедности саобраћаја, који могу бити апсолутни и релативни, за анализу стања безбедности саобраћаја велики значај имају и индиректни показатељи стања безбедности саобраћаја. **Индиректни показатељи омогућавају оцену нивоа безбедности саобраћаја и пре догађања прве саобраћајне незгоде**, односно, без познавања података о незгодама и њиховим последицама.

Индикаторима перформанси безбедности саобраћаја се описује понашање учесника у саобраћају и представљају савремени алат за праћење стања безбедности саобраћаја, показују тенденције у безбедности саобраћаја и истичу небезбедна понашања која могу довести до настанка саобраћајних незгода и последица. Најчешће коришћени индикатори су: коришћење сигурносних појасева на предњем седишту, коришћење сигурносних појасева на задњем седишту, коришћење дечијих заштитних система, употреба заштитних кацага, непрописан прелазак пешака ван обележеног пешачког прелаза и прелазак на „црвено светло“ за пешаке, итд. У наставку поглавља су представљени резултати мерења најважнијих индикатора безбедности саобраћаја за 2023. и 2024. годину који су систематизовани у шест група приказаних на следећој слици.



Слика 2. Групе индикатора



Агенција за безбедности саобраћаја периодично врши мерење најважнијих индикатора безбедности саобраћаја. Истраживање се реализује по територијама сваке од 27 полицијских управа, као и на територији сваке од 145 локалних самоуправа. Општина Врњачка Бања припада Полицијској управи Краљево (у даљем тексту: ПУ Краљево) уз град Краљево и општину Рашка. Индикатори који се односе на вожњу под дејством алкохола и брзину кретања возила су прикупљени за ниво Полицијске управе Краљево док су индикатори који се односе на понашање пешака, возила у возном парку и коришћење заштитних система прикупљени за ниво територије општине Врњачка Бања.

Упоредна анализа индикатора на територији општине Врњачка Бања и на националном нивоу приказана је у наставку. На графиконима су поред упоредних вредности различитим бојама приказане и класе ризика којој индикатори припадају. У зависности од вредности индикатора, сваком индикатору се додељује класа којој припада. Дефинисано је пет класа ризика и оне су приказане на следећој слици.

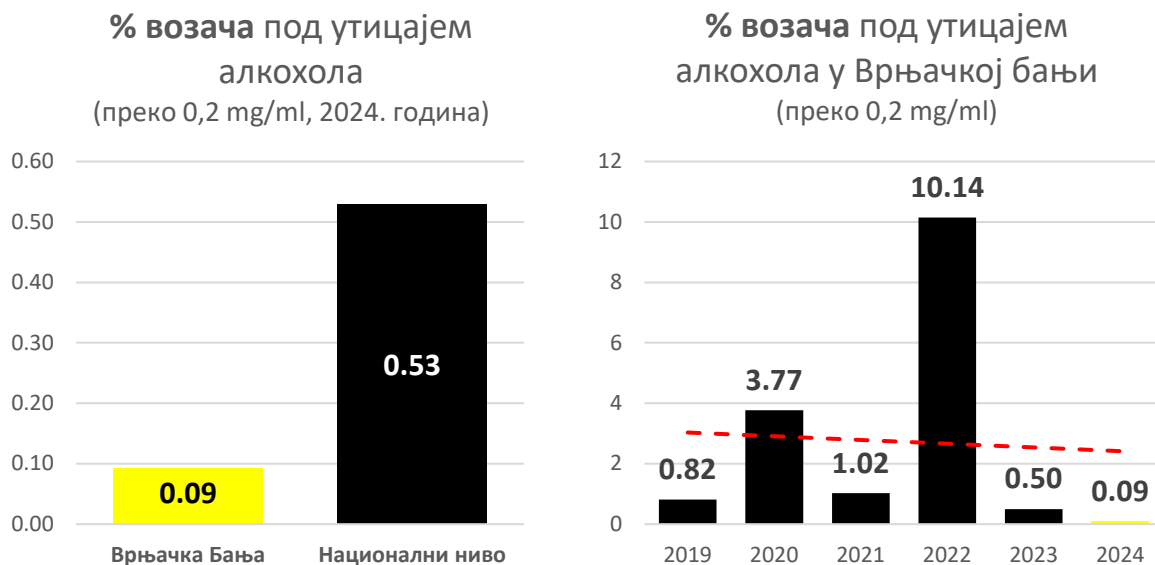


Слика 3. Класе ризика индикатора

АЛКОХОЛ



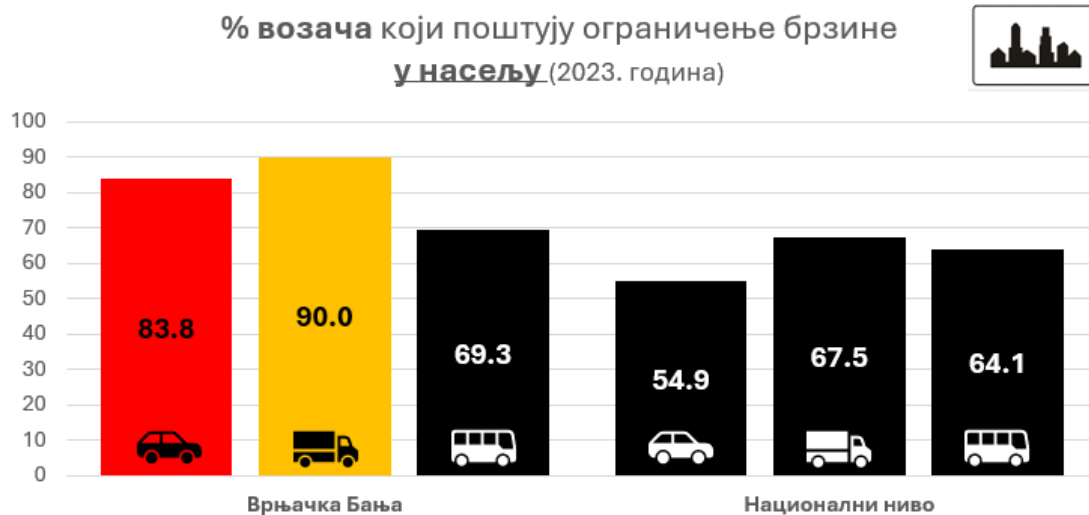
На територији полицијске управе Краљево 0,09% возача је било под дејством алкохола што је знатно ниже од националног просека на коме је 0,53% возача било под дејством алкохола. Поред тога, на територији полицијске управе Краљево успостављен је тренд опадања броја возача који учествују у саобраћају под дејством алкохола.

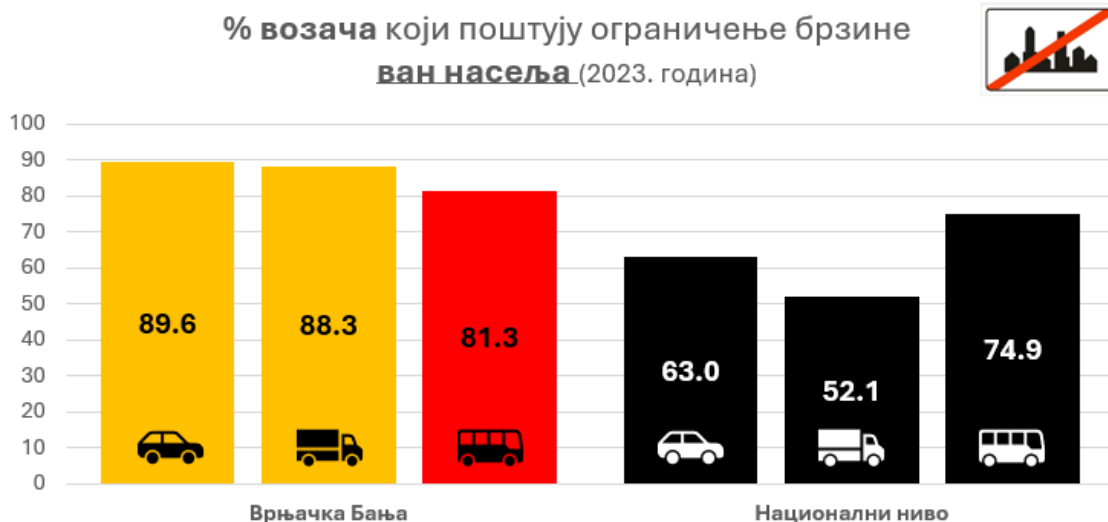


БРЗИНА



На територији полицијске управе Краљево 83,8% возача путничких возила и 90% возача теретних возила поштује ограничење брзине у насељу, што је знатно већи проценат него на националном нивоу на коме само 54,9% возача путничких возила и 67,5% возача теретних возила поштује ограничење брзине у насељу. Када се посматрају возачи аутобуса може се видети да на територији полицијске управе Краљево 69,3% поштује ограничење брзине у насељу што је више од националног нивоа на коме 64,1% возача поштује ограничење брзине у насељу.





На путевима ван насеља 89,6% возача путничких возила, 88,3% возача теретних возила и 81,3% возача на територији полицијске управе Краљево поштује ограничење брзине што је више него на националном нивоу на коме 63% возача путничких возила, 52,1% возача теретних возила и 74,9% возача аутобуса поштује ограничење брзине ван насеља.

ПЕШАЦИ



На територији општине Врњачка Бања 98,1% деце пешака основношколског узраста прописно прелази коловоз на обележеном пешачком прелазу, што је знатно више него на националном нивоу на коме 77,7% деце пешака прописно прелази преко коловоза. Проценат пешака којима није ометена пажња (нпр. мобилним телефонима) приликом преласка преко коловоза на територији општине Врњачка Бања износи 98%, док на националном нивоу тај проценат износи 95,1%.

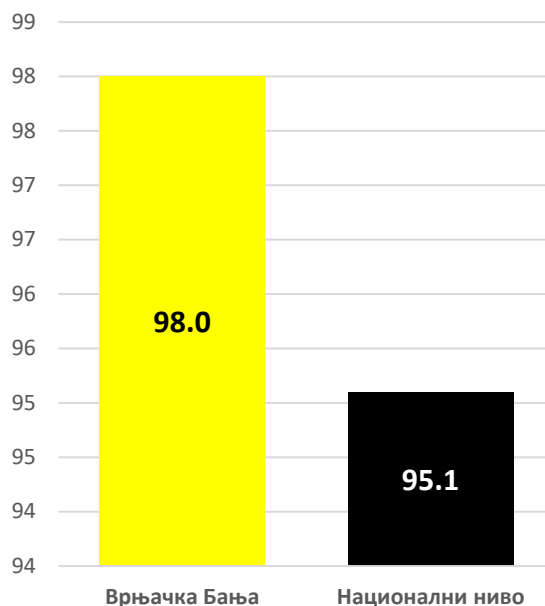
Проценат пешака који прописно прелази преко коловоза на обележеном пешачком прелазу на територији општине Врњачка Бања већи је него на нивоу државе. На обележеном пешачком прелазу у Врњачкој Бањи прелази 83,2% пешака док на нивоу државе тај проценат износи 72%. На семафоризованом пешачком прелазу, 89.6% пешака у Врњачкој Бањи прелази коловоз док је укључено зелено светло за пешаке, а на нивоу државе 83,2% пешака.



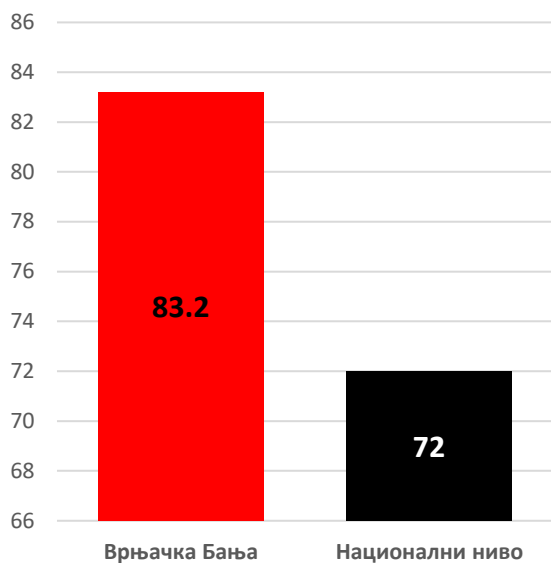
% деце-пешака
основношколског узраста
који **прописно прелази**
коловоз на обележеном
пешачком прелазу
(2024. година)



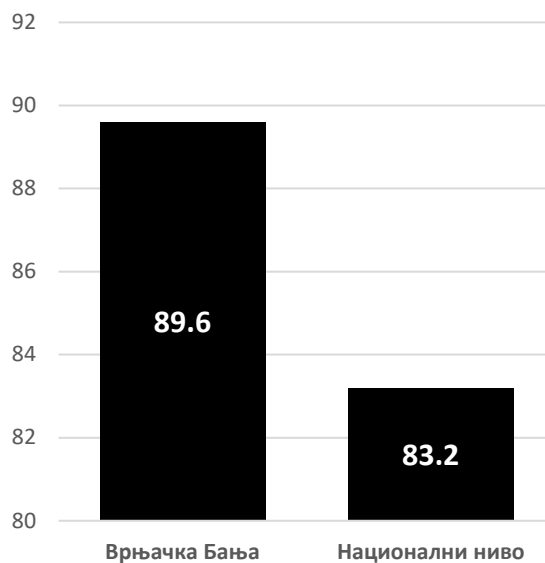
% пешака којима није
ометена пажња током
преласка коловоза
(2024. година)



% пешака који прописно
прелазе коловоз на
обележеном пешачком
прелазу
(2024. година)



% пешака који прописно
прелазе коловоз док је
укључено зелено светло за
пешаке
(2024. година)

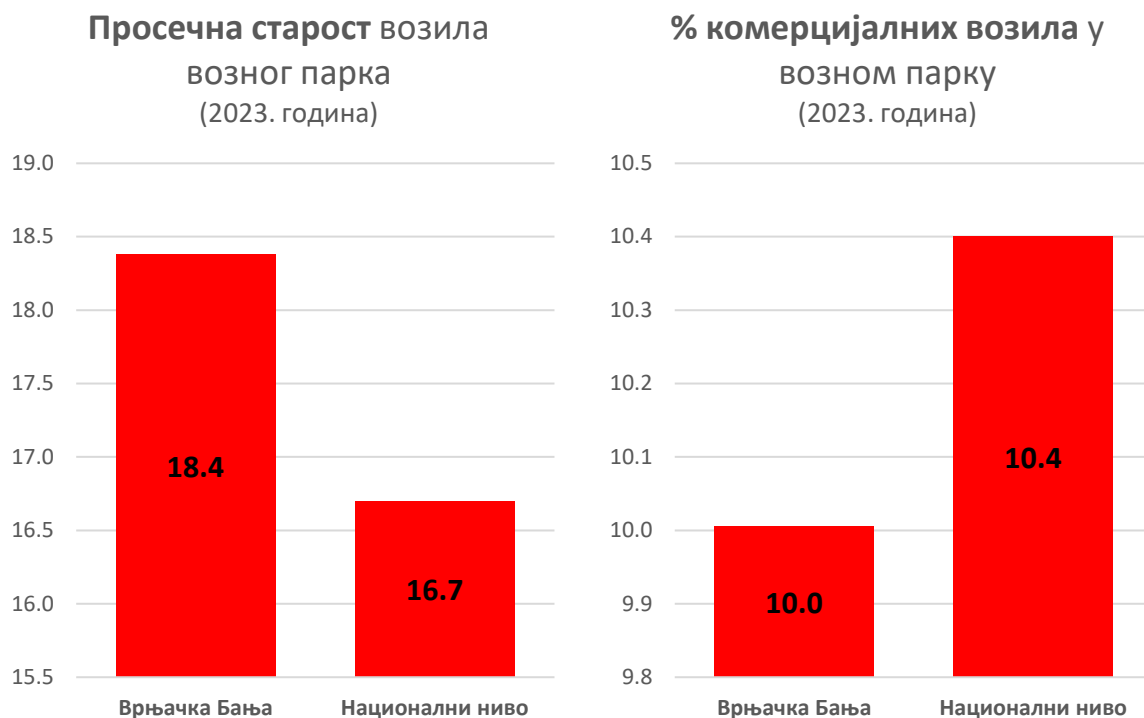




ВОЗИЛА



Просечна старост свих возила у возном парку на територији општине Врњачка Бања износи 18,4 година што је више од националног нивоа на коме је просечна старост возила 16,7 година. Проценат комерцијалних возила (теретних возила и аутобуса) у возном парку на територији општине Врњачка Бања износи 10% и незнатно је нижи него на нивоу државе на коме комерцијална возила учествују са 10,4% у возном парку.



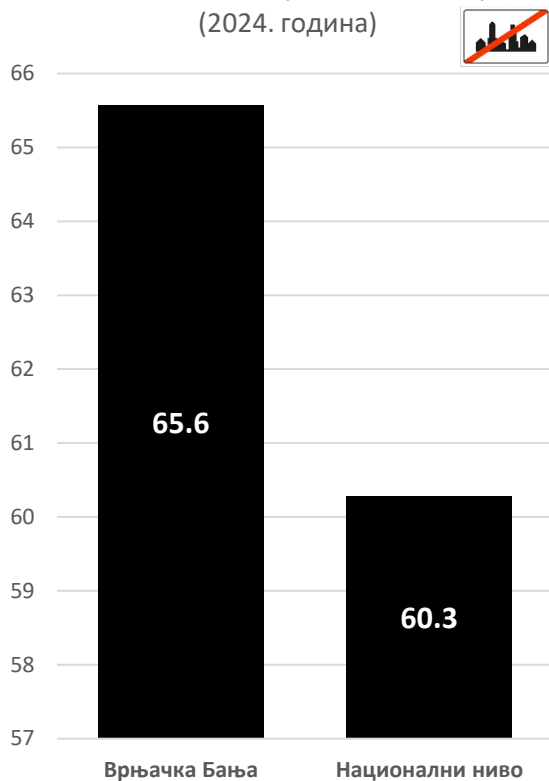
ДЕЦА



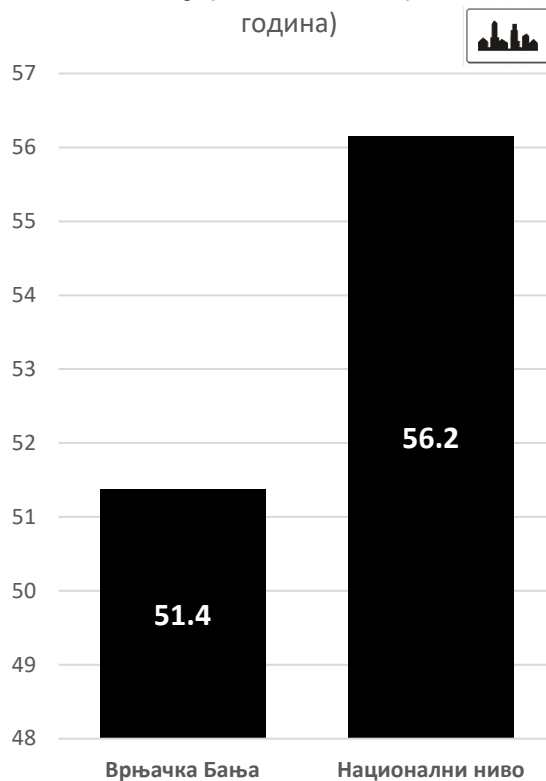
Употреба дечијих заштитних система код деце узраста од 0 до 12 година на путевима у насељу на територији општине Врњачка Бања износи 65,6% док је на нивоу државе 60,3%. На путевима ван насеља, на територији општине Врњачка Бања употреба дечијих заштитних система износи 51,4% што је мање него на нивоу државе на коме износи 56,2%.



Дечији заштитни системи
ван насеља (0-12 година)
(2024. година)



Дечији заштитни системи у
насељу (0-12 година) (2024.
година)



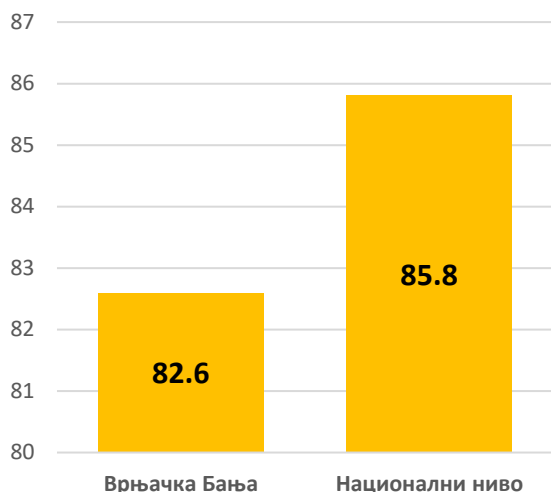
ЗАШТИТНИ СИСТЕМИ



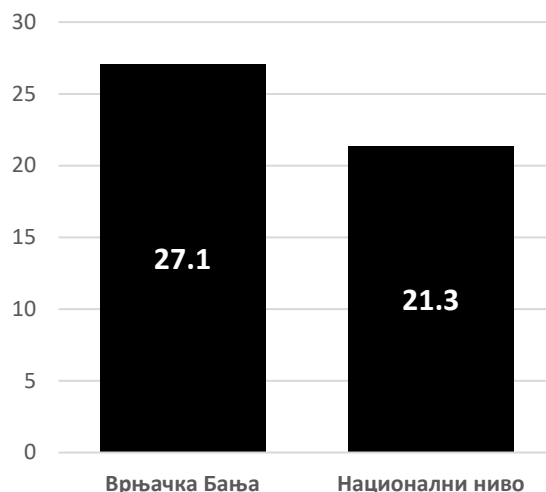
Употреба сигурносних појасева на предњим седиштима у путничким возилима од стране возача и сувозача на територији општине Врњачка Бања износи 82,6% што је ниже него на националном нивоу на коме је употреба сигурносних појасева на предњим седиштима 85,8%. На задњим седиштима у путничким возилима употреба сигурносних појасева износи 27,1% на територији општине Врњачка Бања и 21,3% на националном нивоу.



% употребе појаса на предњим седиштима у путничким возилима (2024. година)

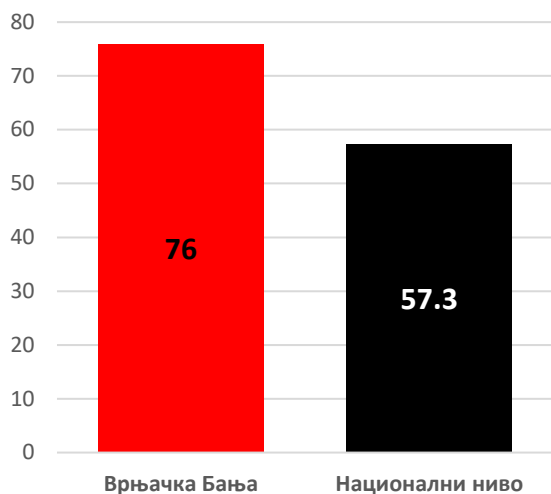


% употребе појаса на задњим седиштима у путничким возилима (2024. година)

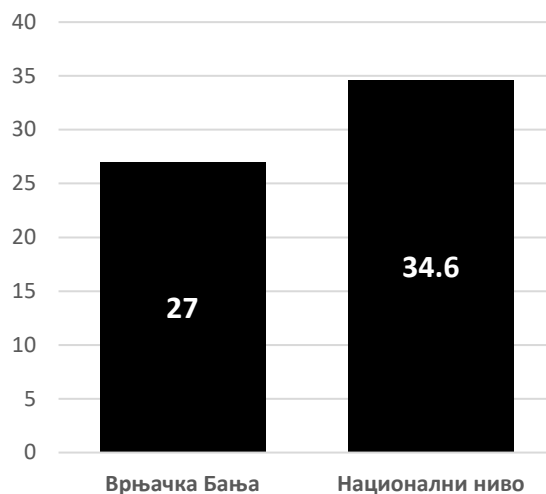


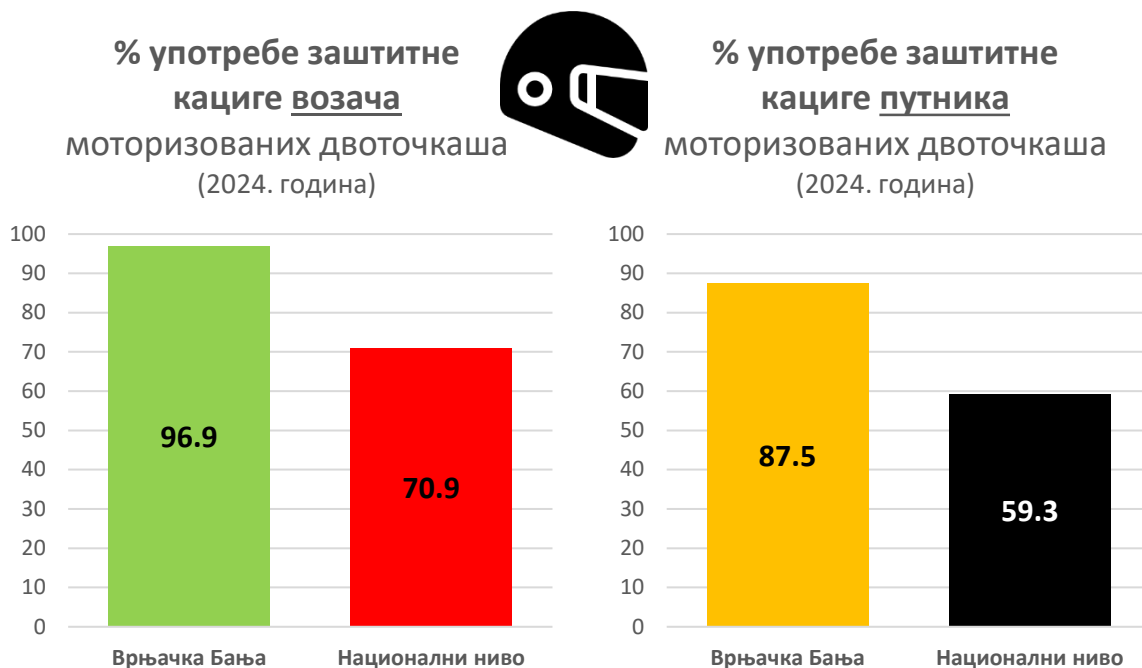
Употреба сигурносних појасева на предњим седиштима у теретним возилима од стране возача и путника до возача на територији општине Врњачка Бања износи 76% што је знатно више него на нивоу државе на коме износи 57,3%. Употреба сигурносних појасева на предњим седиштима у аутобусима на територији општине Врњачка Бања износи 27% што је мање него на нивоу државе на коме износи 34,6%.

% употребе појаса на предњим седиштима у теретним возилима (2024. година)



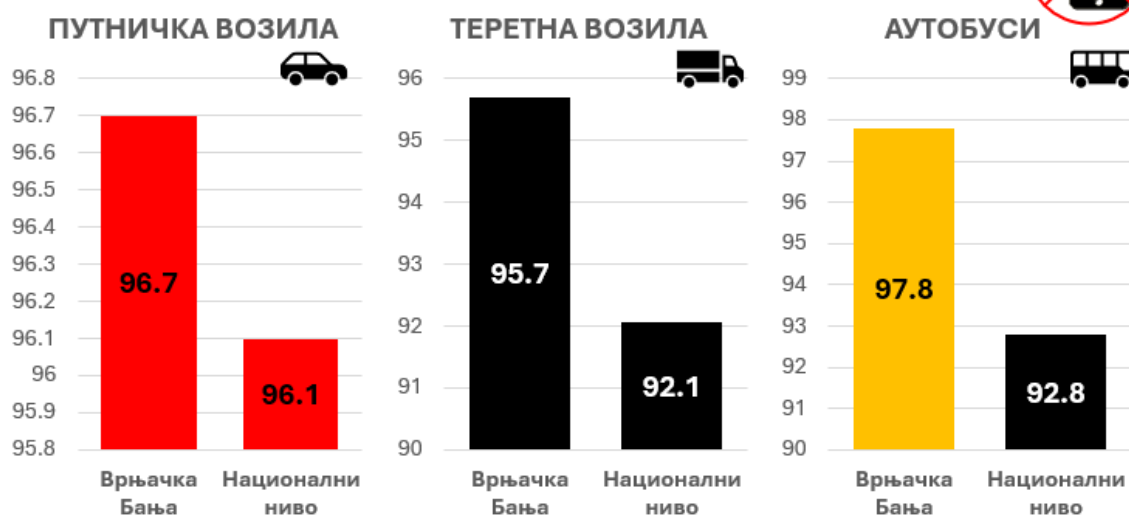
% употребе појаса на предњим седиштима у аутобусима (2024. година)





Употреба заштитне кациге код возача и путника моторизованих двоточкаша (мопеди и мотоцикли) знатно је већа на територији општине Врњачка Бања него на нову државе. Већина возача моторизованих двоточкаша на територији општине Врњачка Бања, у проценту од 96,9% користе заштитну кацигу док на националном нивоу 70,9% возача користи кацигу. На територији општине Врњачка Бања, 87,5% путника на моторизованим двоточкашима користи заштитну кацигу што је знатно више него на нивоу државе где 59,3% путника користи кацигу.

% ВОЗАЧА КОЈИ НЕ КОРИСТЕ ТЕЛЕФОН ТОКОМ ВОЖЊЕ
(2024. година)





Већи проценат возача путничких возила, теретних возила и аутобуса на територији општине Врњачка Бања не користи телефон током вожње у поређењу са просеком за Србију. Када се посматрају возачи путничких возила, 96,7% возача на територији општине Врњачка Бања не користи телефон током вожње а на нивоу државе 96,1%. Возачи теретних возила, њих 95,7% на територији општине Врњачка Бања не користи телефон током вожње а на нивоу државе тај проценат износи 92,1%. Возачи аутобуса, њих 97,8% на територији општине Врњачка Бања не користи телефон током вожње, а на нивоу државе 92,8%.

СТАВОВИ



Ставови представљају однос појединца према појединим ризичним понашањима у саобраћају, према поштовању правила и прописа. Представљају процену појединца о томе шта је добро а шта није добро радити, шта је безбедно а шта небезбедно. Изградња ставова почиње од најранијег узраста, од породице преко предшколских установа, основне и средње школе. Најтеже је мењати ставове већ формираних личности и возача. Ставови имају огроман утицај на понашање учесника у саобраћају.

Истраживање ставова учесника у саобраћају о безбедном понашању у саобраћају на територији Републике Србије врши се у склопу ESRA (енгл. *E-Survey of Road Users' Attitudes*) пројекта. ESRA пројекат је заједничка иницијатива истраживачких организација и института за безбедност саобраћаја, јавних служби и приватних спонзора из целог света. Циљ је да пружи научну подршку за креирање политика безбедности саобраћаја на националном и међународном нивоу, као и да учини доступним међународно упоредиве податке.

У наставку су приказани резултати анализе одабраних ставова учесника у саобраћају на територији Републике Србије која је обухватила одабране самопријављене ставове који се односе на управљање возилом под дејством алкохола, прекорачење ограничења брзине кретања возила, употребу сигурносног појаса, употребу мобилног телефона током вожње и безбедан прелазак пешака преко коловоза. Резултати показују да учесници у саобраћају у Републици Србији немају у потпуности изграђене позитивне ставове према безбедном понашању у саобраћају.



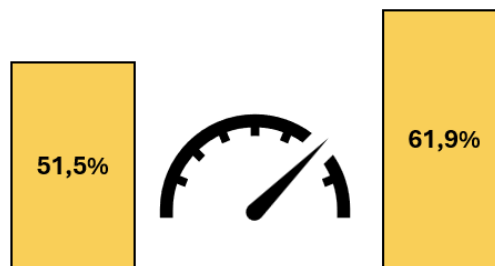
КОЛИКО ЧЕСТО СТЕ ТОКОМ ПОСЛЕДЊИХ 30 ДАНА КАО ВОЗАЧ ПУТНИЧКОГ ВОЗИЛА НАЈМАЊЕ ЈЕДНОМ ...



Возили након што сте пили алкохол?

Возили под дејством алкохола чија количина можда премашује дозвољену границу

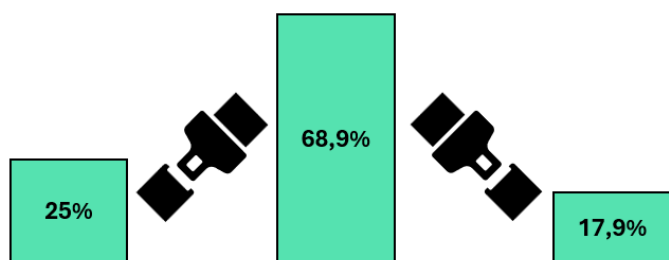
КОЛИКО ЧЕСТО СТЕ ТОКОМ ПОСЛЕДЊИХ 30 ДАНА КАО ВОЗАЧ ПУТНИЧКОГ ВОЗИЛА НАЈМАЊЕ ЈЕДНОМ ...



Возили брзином која је већа од дозвољене у насељу

Возили брзином која је већа од дозвољене ван насеља

КОЛИКО ЧЕСТО СТЕ ТОКОМ ПОСЛЕДЊИХ 30 ДАНА НАЈМАЊЕ ЈЕДНОМ ...



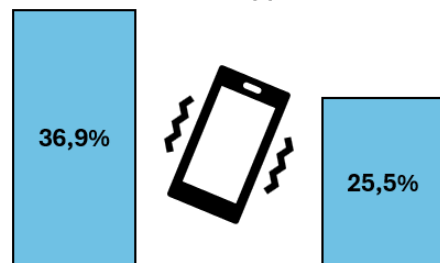
Управљали путничким возилом а да нисте користили сигурносни појас

Били путник на задњем седишту а да нисте били користили сигурносни појас

Били путник на предњем седишту а да нисте били користили сигурносни појас

Учесници у саобраћају у имају негативно изграђене ставове према вожњи под дејством алкохола, прекорачењу брзине, употреби сигурносног појаса, коришћењу телефона и безбедног преласка преко коловоза.

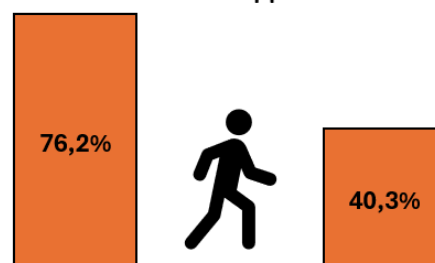
КОЛИКО ЧЕСТО СТЕ ТОКОМ ПОСЛЕДЊИХ 30 ДАНА КАО ВОЗАЧ ПУТНИЧКОГ ВОЗИЛА НАЈМАЊЕ ЈЕДНОМ ...



Држали у руци мобилни телефон и разговарали у току вожње

Читали поруку или проверавали друштвене мреже/вести у току вожње

КОЛИКО ЧЕСТО СТЕ ТОКОМ ПОСЛЕДЊИХ 30 ДАНА КАО ПЕШАК НАЈМАЊЕ ЈЕДНОМ ...



Прешли преко коловоза ван пешачког прелаза (постоји пешачки на удаљености мањој од 100m)

Прешли преко улице када је на семафору било црвено светло за пешаке



3.6 Укупне друштвено економске последице саобраћајних незгода

Трошкови саобраћајних незгода представљају један од најважнијих елемената у анализама саобраћајног система, чије познавање је неопходно за успешно управљање безбедношћу саобраћаја. Само уз познавање трошкова саобраћајних незгода могуће је доносиоцима одлука презентовати податке о ефектима примењених мера, односно утврдити однос трошкова и користи.

Досадашња истраживања указују да директни трошкови саобраћајних незгода, који се могу лако и једноставно препознати, представљају само „врх леденог брега“, јер је део „невидљивих“, индиректних трошкова много већи. Ови индиректни трошкови огледају се на губитку које друштво сноси кроз губитак живота појединца, односно губитак његовог доприноса развоја друштва, породице, губитку инвестирања државних система у развој тог појединца кроз образовни систем и сл.

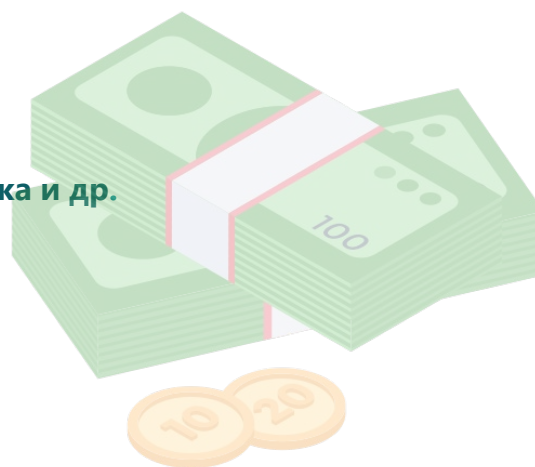
При економским проценама и одштетним захтевима, трошкови који настају као последица губитка добити и друштвеног доприноса оних који су погођени, као и накнада за физичку бол и душевну патњу често нису укључени. Могу постојати и остали друштвени трошкови, укључујући оне везане за загушење саобраћаја и неподвижног продужења времена путовања до којих долази након саобраћајних незгода, или повећање сиромаштва међу породицама с ниским приходима уколико је особа која је издржавала ту породицу погинула или је трајно онеспособљена за рад и привређивање.





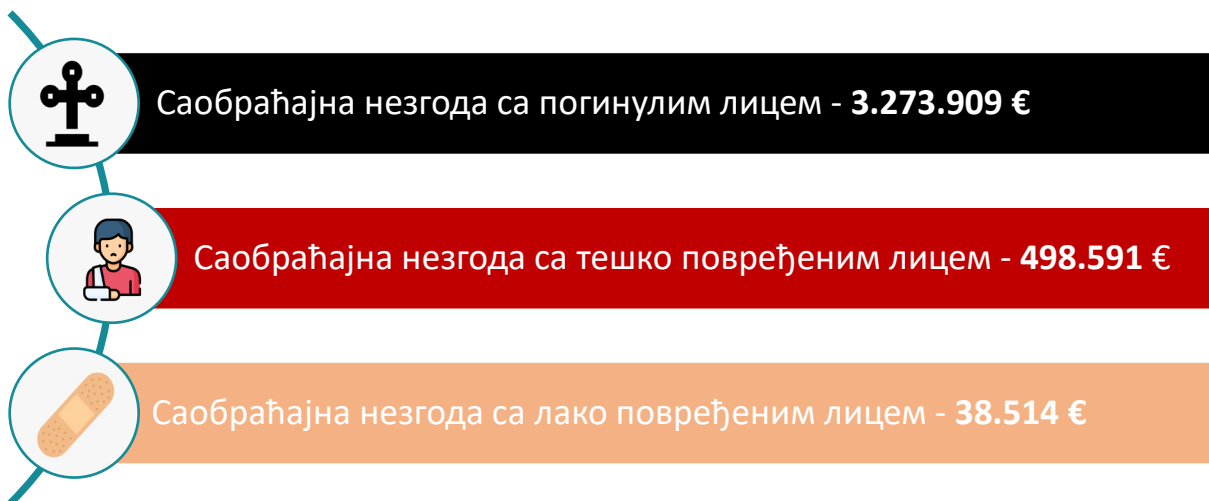
У трошкове саобраћајних незгода спадају:

- 💰 бол и патња жртва саобраћајних незгода,
- 💰 губитак квалитета живота жртва 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, увиђај...),
- 💰 изгубљена добит,
- 💰 трошкови осигурања,
- 💰 трошкови радног места,
- 💰 правни трошкови,
- 💰 трошкови правосудних органа,
- 💰 трошкови спровођења санкција,
- 💰 трошкови услед временских губитака и др.





Услед недостатка званичне националне методологије за прорачун трошкова саобраћајних незгода, коришћена је методологија Европске комисије за процену укупних друштвено-економских последица саобраћајних незгода, по узору на националну стратегију безбедности саобраћаја Републике Србије. У складу са наведеном методологијом трошкови су:



Анализа друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода евидентираних на територији општине Врњачка Бања, вршена је за **петогодишњи период** (2019-2023. године) и износи **58.175.157 €**, док на нивоу Републике Србије трошкови износе 15.778.451.964 €.

Буџет општине Врњачка Бања за унапређење безбедности саобраћаја за 2023. годину износио је око 9.000.000 динара, док су трошкови саобраћајних незгода у истој години достигли око 2,9 милијарди динара, што је око 320 пута више од целокупног годишњег буџета општине који је намењен за унапређење безбедности саобраћаја. Ова диспропорција указује на изузетно велике економске последице саобраћајних незгода, које далеко превазилазе финансијске могућности локалне самоуправе у домену безбедности саобраћаја. Оваква ситуација јасно указује на значај превентивних мера у циљу смањења броја саобраћајних незгода и повезаних економских губитака. Циљано улагање у безбедност саобраћаја, побољшање инфраструктуре, едукација учесника, кориговање понашања и ставова могло би донети значајне уштеде и смањити удео који саобраћајне незгоде чине не само локалном буџету, већ и ширем друштвено-економском систему.



На наредном графику приказана је висина трошкова саобраћајних незгода у петогодишњем периоду (2019-2023) на територији општине Врњачка Бања.



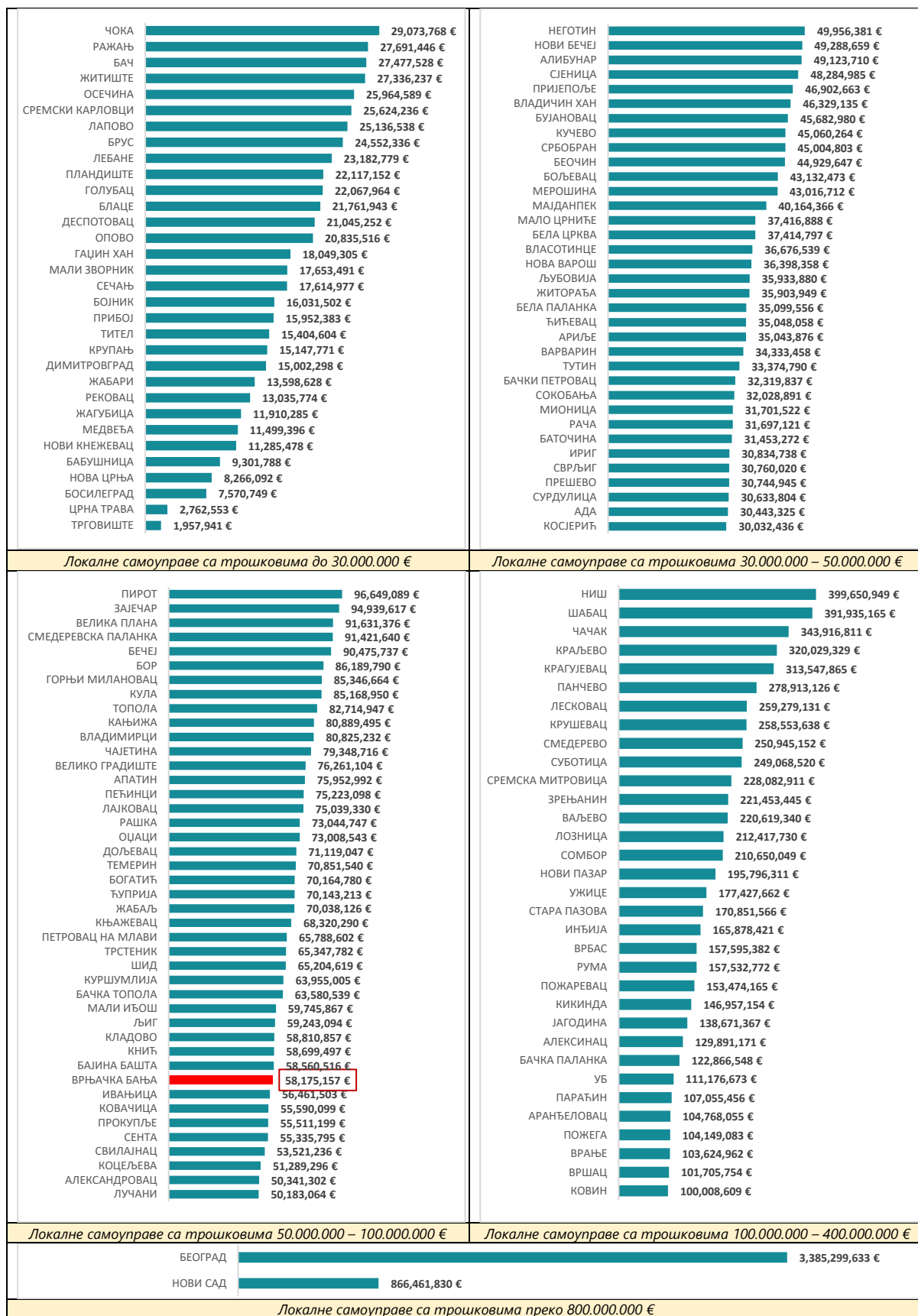
Последња година посматраног периода (2023.) представља годину у којој је највише лица (5) погинуло у саобраћају, због чега су и трошкови пропорционално виши у односу на претходне године. Уколико се посматрају само прве четири године посматраног периода, може се закључити да је успостављен један вид опадајућег тренда, међутим долази до наглог пораста у последњој години (2023.) где су трошкови више него дупло виши у односу на претходну (2022.) годину.

У наставку је приказана позиција локалне самоуправе Врњачка Бања у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији, посматрајући трошкове саобраћајних незгода у последњих пет година. Ради прегледнијег приказа извршена је подела по категоријама трошкова у 5 група.

- Локалне самоуправе са трошковима до 30.000.000 €
- Локалне самоуправе са трошковима 30.000.000 – 50.000.000 €
- Локалне самоуправе са трошковима 50.000.000 – 100.000.000 €
- Локалне самоуправе са трошковима 100.000.000 – 400.000.000 €
- Локалне самоуправе са трошковима преко 800.000.000 €



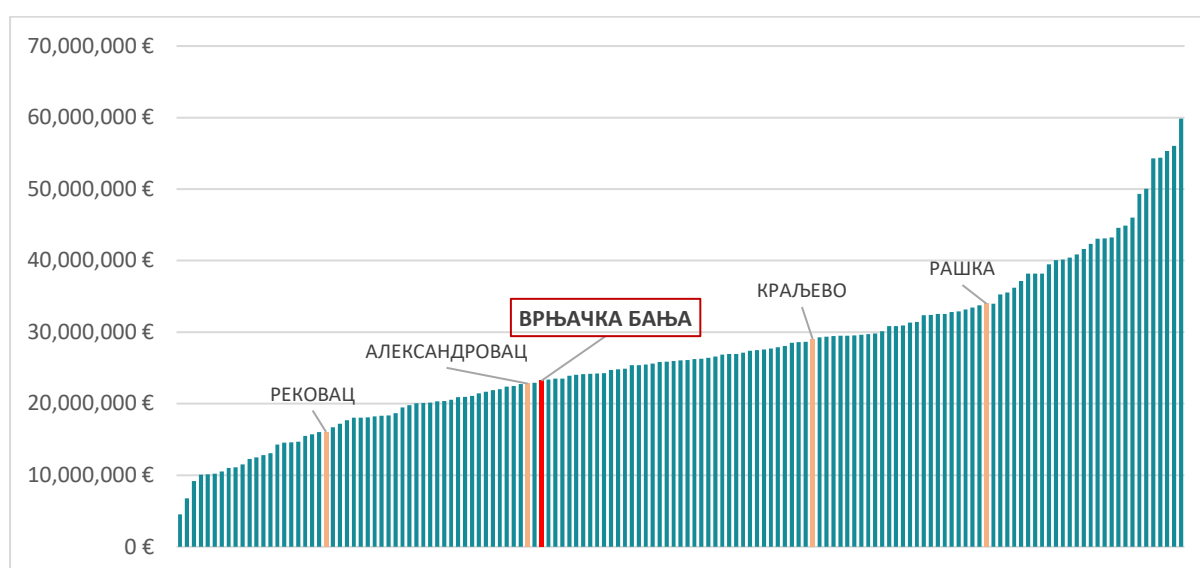
Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Врњачка
Бања, за период 2025-2030. године





На наредном графику приказана је позиција локалне самоуправе Врњачка Бања у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији. У циљу прегледнијег приказа, због великих разлика у вредностима, приказан је релативни показатељ који је добијен стављањем у однос вредности укупних трошкова саобраћајних незгода и броја становника¹¹, посматрано на 10.000 становника, по формули:

$$\text{Трошкови} = \frac{\text{Укупна вредност трошкова СН}}{\text{Број становника}} \times 10.000$$



Графикон 32. Позиција локалне самоуправе Врњачка Бања у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији, трошкови СН на 10.000 становника

Наведени трошкови обухватају директне економске губитке, као што су медицински трошкови, оштећења инфраструктуре и материјална штета, али и индиректне трошкове, који укључују губитак продуктивности, социјалне последице и ангажовање свих хитних служби након догађања саобраћајне незгоде. Саобраћајне незгоде представљају значајан терет за здравствени и осигуравајући систем, као и за локалне самоуправе, чији ресурси често нису довољни за санирање последица незгода. Инвестирање у превенцију настанка саобраћајних незгода и/или умањење последица, на дугорочном плану, може довести до економских уштеда које могу бити усмерене на развој инфраструктуре, образовања и социјалних програма.

¹¹ Број становника за 2022. годину преузет са странице <https://popis2022.stat.gov.rs/>



4. Кључни проблеми безбедности саобраћаја

4.1 Систем управљања безбедношћу саобраћаја

4.1.1 Стратешки оквир

Закон о безбедности саобраћаја на путевима предвиђа обавезу свих јединица локалне самоуправе да припреме, усвоје и спроведу стратешка документа, усклађена са националном стратегијом, за чију израду и предлог је задужен локални савет за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима. Национална Стратегија је такође дефинисала обавезу локалних самоуправа да доносе локалне стратегије безбедности саобраћаја уз пратеће акционе планове.

Општина Врњачка Бања до сада није израдила нити усвојила стратегију безбедности саобраћаја на путевима којом би се системски усмерило деловање у области безбедности саобраћаја ка стратешким дефинисаним циљевима.

За успешно управљање безбедношћу саобраћаја неопходно је планско и системско деловање које обухвата примену мера и активности заснованих на стратешким документима. Израда, усвајање и доследна примена стратешких докумената представљају полазну основу за ефикасно и делотворно управљање и постизање циљева. Поред самог усвајања локалне стратегије безбедности саобраћаја, за ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја потребна је систематска примена мера и активности предвиђених акционим планом, као и редовна и стручна анализа постигнутих резултата.

Поред непостојања локалне стратегије за управљање безбедношћу саобраћаја на путевима, на нивоу општине Врњачка Бања, изостало је и управљање безбедношћу саобраћаја засновано на подацима, извештавање о стању безбедности саобраћаја, односно јавно објављивање показатеља стања безбедности саобраћаја. Разматрање проблема безбедности саобраћаја на основу података подразумева анализу података о саобраћајним незгодама, индикаторима, ставовима и сл., и идентификацију категорија учесника у саобраћају које имају повећани ризик страдања. Управљање безбедношћу саобраћаја на основу података омогућава циљно усмеравање расположивих финансијских средстава управо ка смањењу ризика страдања оних категорија учесника у саобраћају за које је утврђено да имају повећани ризик страдања.



4.1.2 Правни оквир

На нивоу општине Врњачка Бања успостављен је правни оквир потребан за ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја. Поред легислативе којом се на републичком нивоу уређује област безбедности саобраћаја, на нивоу општине Врњачка Бања донете су и одлуке које уређују област безбедности саобраћаја, чиме је створен правни основ за формирање и ефикасно функционисање система унапређења безбедности саобраћаја.

За потпуну примену свих алата за унапређење безбедности путне мреже чија је примена дефинисана Законом о путевима, Одлуком о саобраћају на територији општине Врњачка Бања и Одлуком о путевима и улицама на територији општине Врњачка Бања неопходно је успостављање референтног система мреже општинских путева и улица на територији општине Врњачка Бања у дигитализованом ГИС формату. Основ за успостављање дигитализованог референтног система представља одлука о категоризацији путева и улица, односно одлука о референтном систему. Ове одлуке на нивоу Врњачке Бање још увек нису усвојене а требале би бити израђене у складу са Правилником о начину означавања и евиденцији јавних путева („Сл. гласник РС”, бр. 65/2019 и 42/2024) и Уредбом о критеријумима за категоризацију јавних путева („Сл. гласник РС”, бр. 38/2019 и 97/2023).

4.1.3 Институционални оквир

Најважнији субјекти локалног заштитног система безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања обухватају институције, организације, удружења, привредна друштва и предузетнике који обављају послове од значаја за безбедност саобраћаја, а као потенцијални чиниоци система безбедности саобраћаја препознати су следећи субјекти:

- Скупштина општине;
- Председник општине;
- Општинско веће;
- Општинска управа;
- Савет за безбедност саобраћаја на путевима у општини Врњачка Бања;
- Општинска стамбена агенција Врњачка Бања - управљач пута;
- Саобраћајна полиција (ПС Врњачка Бања);
- Ватрогасна јединица Врњачка Бања;
- Дом здравља „Др Никола Џамић” Врњачка Бања – Служба хитне медицинске помоћи;



- Основни суд у Краљеву – судска јединица у Врњачкој Бањи;
- Установе образовања и васпитања на територији општине Врњачка Бања;
- Црвени крст Врњачка Бања;
- Правна лица за вршење техничких прегледа на територији општине Врњачка Бања;
- Ауто-школе на територији општине Врњачка Бања;
- Канцеларија за младе;
- Туристичка организација општине Врњачка Бања;
- Привредна друштва и предузетници са седиштем на територији општине Врњачка Бања;
- Транспортне компаније;
- Невладине организације и удружења грађана;
- Средства јавног информисања, итд.

На нивоу општине Врњачка Бања успостављен је институционални оквир неопходан за управљање безбедношћу саобраћаја. Сви наведени субјекти безбедности саобраћаја који спадају у институционалне капацитете имају своју одговарајућу улогу у процесу унапређења безбедности саобраћаја. За успешно управљање саобраћајем и безбедношћу саобраћаја, мора постојати подршка и сарадња свих субјеката који су надлежни за област саобраћаја укључених у спровођење мера и активности на унапређењу безбедности саобраћаја дефинисаних стратегијом и другим правним, стратешким и планским документима.

Решењем Општинског већа општине Врњачка Бања, 2011. године („Службени лист општине Врњачка Бања“, бр. 08/11) формиран је Савет за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Врњачка Бања. Локални Савет је одговоран да покреће и прати све активности које се спроводе у области безбедности саобраћаја и да обезбеди потпуну координацију међу субјектима безбедности саобраћаја. Задаци и одговорности савета ближе су дефинисани у Правилнику о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, број 16/24).

У саставу локалног Савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Врњачка Бања су представници:

- Општинске управа општине Врњачка Бања - саобраћајни и комунални инспектор,
- управљача пута,
- МУП/ПС Врњачка Бања,



- јавног предузећа за превоз путника на територији општине,
- Дома здравља "Др Никола Џамић"
- Предшколске установа Радост.

Рад локалног Савета за безбедност саобраћаја, надлежних инспекцијских и других општинских органа од суштинског је значаја за спровођење стратегије безбедности саобраћаја. Из наведеног разлога потребно је континуирано јачање постојећих институционалних капацитета. Важни субјекти и појединци често немају потребан капацитет, нису мотивисани, стручни, нити довољно посвећени спровођењу мера и активности унапређења безбедности саобраћаја за које су одговорни и надлежни. Неретко изостаје редован, добро организован и систематичан рад на унапређењу безбедности саобраћаја. Овакво стање се може променити само искреном, непрекидном и јавно исказиваном политичком подршком и одговорношћу, а посебно доследном применом прописа.

4.1.4 Финансијски оквир

Савет за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Врњачка Бања у 2023. години имао је на располагању новчана средства у износу од 9.000.000,00 динара намењених предузимању мера и активности усмерених ка унапређењу стања безбедности саобраћаја на територији општине. У 2024. години, Савету су на располагању била умањена новчана средства у износу од 7.000.000,00 динара.

Имајући у виду трошкове саобраћајних незгода и тренд пораста броја погинулих лица у саобраћајним незгодама на територији општине Врњачка Бања, умањење расположивих новчаних средстава намењених унапређењу безбедности саобраћаја може представљати проблем у достизању циљева стратегије. Недостатак новчаних средстава ограничава циљано деловање усмерено ка смањењу ризика страдања појединих категорија учесника у саобраћају које су препознате као ризичне.

4.1.5 Комуникација, координација и кооперација

Приступ управљања системом безбедности саобраћаја мора бити заснован на принципу *комуникација, координација, и кооперација*. Показатељи стања безбедности саобраћаја у Врњачкој Бањи, изражени у броју погинулих лица у анализираном периоду (2019-2023.) могу указати на „замор“ система безбедности саобраћаја.



Ту се пре свега мисли на недостатак усмереног и координисаног деловања у циљу спречавања негативног тренда када је реч о показатељима безбедности саобраћаја. Повећање броја настрадалих лица у саобраћају у 2023. години, може указати на потенцијалне недостатке и проблеме у систему управљања безбедношћу саобраћаја. Неопходно је да у периоду важења Стратегије, општина Врњачка Бања буде посвећена питањима безбедности саобраћаја и да ангажује све расположиве ресурсе и капацитете за постизање стратешких циљева.

Пажњу је потребно усмерити на унапређење комуникација, координације и кооперације свих актера које делују у систему безбедности саобраћаја. Постоји велики простор за унапређење сталне и усаглашене комуникације, координације и кооперације између најважнијих субјеката на локалном нивоу, као и сталне комуникације између стручне, политичке и најшире јавности. Обезбеђивање јаких партнерстава омогућило би подршку носиоцима стратешких активности.

Поштовање принципа подељене одговорности свих чинилаца у систему безбедности саобраћаја, за резултате који се остварују у овој области, представља важан предуслов за остваривање циљева. Одговорност, ма колико се односила на политички ниво, свакако не може искључити и ниво струке. То значи да је за стање у систему безбедности саобраћаја одговоран свако ко својим активностима доприноси унапређењу, односно нечињењем или погрешним чињењем, погоршању овог стања. Поред препознате одговорности, између чинилаца безбедности саобраћаја у систему мора постојати сарадња, као и одговарајућа координација активности.

4.2 Безбедни путеви

Према подацима Републичког завода за статистику¹², на територији општине Врњачка Бања, у 2023. години, саобраћајну мрежу је чинило 288km путева и улица. За управљање безбедношћу путне мреже на територији општине Врњачка Бања, у зависности од надлежности, задужени су управљач државних путева – ЈП „Путеви Србије“ и управљач општинских путева и улица – Општинска стамбена агенција Врњачка Бања. За проласке државних путева кроз насеља надлежности су подељене између управљача путева.

¹² Општине и региони у Републици Србији, 2024. ISSN 2217-7981



Законом о путевима и пратећим правилницима¹³ препозната је примена алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре, чиме су национални прописи у највећој мери усаглашени са европским директивама 2008/96ЕС и 2019/1936ЕС. Примена савремених алата за унапређење безбедности путне мреже предвиђена је и одлукама усвојеним на локалном нивоу и то Одлуком о саобраћају на територији општине Врњачка Бања и Одлуком о путевима и улицама на територији општине Врњачка Бања. У циљу унапређења безбедности путне инфраструктуре предвиђена је примена следећих савремених алата:

Процена утицаја пута на безбедност саобраћаја

Спроводи се приликом опредељивања за изградњу новог, односно реконструкцију постојећег пута, са циљем процене утицаја тог пута на безбедност саобраћаја на мрежи јавних путева.

Ревизија пројекта пута са аспекта безбедносних карактеристика

Спроводи се приликом опредељивања за изградњу новог, односно реконструкцију постојећег пута, са циљем процене утицаја тог пута на безбедност саобраћаја на мрежи јавних путева.

Провера безбедности саобраћаја на путу

Спроводе се као: 1) периодичне провере најмање једном у периоду од пет година; и 2) циљане Провере за деонице јавних путева највећег ризика, према мапи ризика путева и улица.

Мапирање ризика

Управљач општинских путева и улица дужан је да најмање једном у периоду од пет година обезбеди пројекат Мапирања ризика на путевима којима управља, а управљач државних путева једном у периоду од три година.

¹³ Правилници:

- Правилник о садржини и начину спровођења независне оцене доприноса јавног пута настанку, односно последицама саобраћајне незгоде;
- Правилник о начину спровођења ревизије и провере и саставу стручног тима за спровођење ревизије и провере;
- Правилник о процени утицаја пута на безбедност саобраћаја;
- Правилник о начину утврђивања деоница највећег ризика и идентификације и рангирања опасних места, саставу стручног тима за мапирање ризика и условима за чланове тог тима;



Идентификација и рангирање опасних места

Управљач општинских путева и улица дужан је да најмање једном у периоду од пет година обезбеди пројекат идентификације и рангирања опасних места (црне тачке) на путевима којима управља, а управљач државних путева једном у периоду од три година.

Независна оцена утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима

Спроводи се у случају саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем. Управљач јавног пута дужан је да обезбеди независну оцену доприноса јавног пута настанку, односно последицама саобраћајне незгоде, у року од 30 дана од дана пријема извештаја о саобраћајној незгоди.

У претходном периоду је изостанком примене алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре на територији општине Врњачка Бања пропуштен потенцијал да се идентификују и отклоне небезбедни елементи пута који доприносе настанку саобраћајних незгода, а самим тим и унапреди безбедност путне инфраструктуре и смањи страдање у саобраћаја. Као ограничавајући фактор за примену појединих алата препознат је недостатак референтног система мреже путева и улица на територији општине, који још увек није израђен.

Управљач локалних путева и улица Општинска стамбена агенција Врњачка Бања би требало ове алате да сврста у своје програме рада, као и да поседује довољан број обучених кадрова који ће ове алате покретати, пратити њихово спровођење и контролисати, а затим на основу добијених резултата одредити адекватне мере. Јасно је да јачање капацитета управљача пута мора постојати као важан сегмент унапређења заштитног система безбедности саобраћаја.

Одлуком о путевима и улицама на територији општине Врњачка Бања дефинисано је да општински саобраћајни инспектор има право и дужност да проверава да ли су спроведени савремени алати. Одлуком су дефинисане и казнене одредбе којима подлеже управљач пута и одговорно лице управљача пута у случају изостанка примене ових алата.



Карактеристични проблеми путне мреже са аспекта безбедности саобраћаја могу се идентификовати на проласцима државних путева кроз насеља, услед недостатка обилазница и непостојећу, недовољну или неусклађену инфраструктуру за рањиве учеснике у саобраћају, изостанак примене концепта самообјашњавајућих и опраштајућих путева, односно неусклађеност функције пута са његовом стварном наменом, што доводи до настанка небезбедних ситуација које су најчешће последица неусклађености између ограничења брзине и стварних брзина кретања возила.

Зоне школа, као и локације где се може очекивати веће присуство рањивих учесника у саобраћају, нису све уређене на начин да је рањивим учесницима у саобраћају безбедност загарантована. Као критичне тачке на путној мрежи издвајају се и путно-пружни прелази, поготово прелази који су слабо уочљиви, нису регулисани браницима или полубраницима и на којима је прегледност ометена.

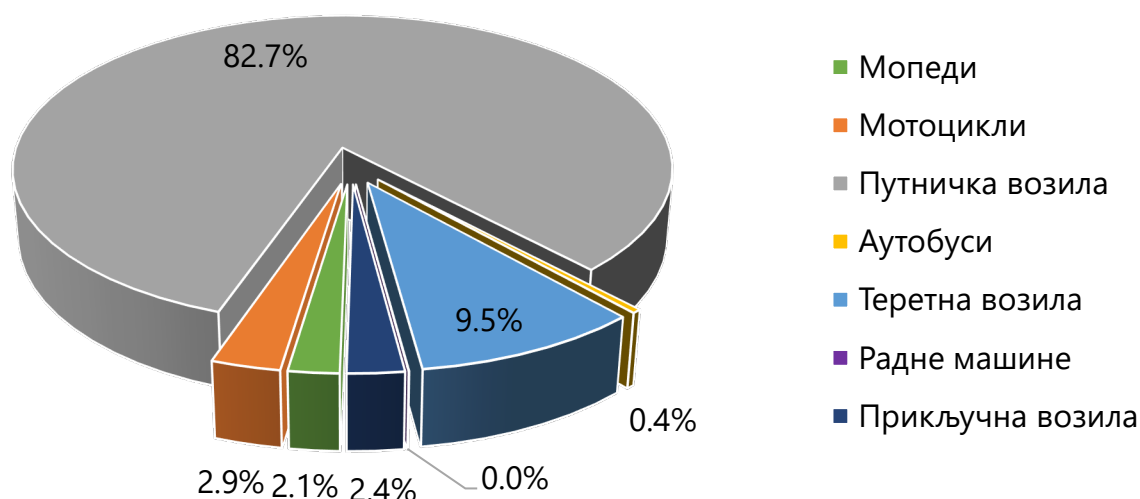
Са аспекта одржавања путне мреже, велики проблем представља и неодговарајуће одржавање путева, којем често доприноси нередован надзор над стањем путне инфраструктуре, а посебно стањем саобраћајне сигнализације и коловоза. У периоду важења Стратегије безбедности саобраћаја, Програм одржавања путева и улица би требало да прати, односно подржава мере и активности које су предвиђене Акционим планом безбедности саобраћаја на путевима. Овде је важно истаћи улогу Савета за безбедност саобраћаја и сарадњу са управљачем пута – Општинском стамбеном агенцијом како би се на адекватан начин препознале приоритетне мере које би допринеле решавању кључних проблема безбедности саобраћаја у Врњачкој Бањи.

Постављање техничких средства за успоравање саобраћаја на општинском нивоу регулисано је Одлуком о саобраћају на територији општине Врњачка Бања. Члан 20. Став 2 гласи: „Физичке препреке за успоравање саобраћаја дозвољено је постављати само на улицама и општинским путевима у насељу.“ Ограничавање постављања техничких средстава за успоравање саобраћаја само на саобраћајницама у насељу искључује могућност постављања вибрационих трака на прилазима опасним кривинама ван насеља где би њихова примена могла додатно да утиче на возаче да смање брзину кретања возила.



4.3 Безбедна возила

На територији општине Врњачка Бања према подацима Републичког завода за статистику¹⁴, у 2023. години, било је регистровано укупно 12.207 возила. Посматрано у односу на 2018. годину, у којој је било регистровано укупно 9.723 возила, број регистрованих возила се повећао за 25,5%. Најдоминантнија категорија возила су путничка возила која чине 82,7% свих регистрованих возила. Затим следе теретна возила који чине 9,5% регистрованих возила и моторизовани двоточкаши (мотоцикли и mopеди) који чине 5% регистрованих возила.



Просечна старост свих возила у возном парку на територији општине Врњачка Бања износи **18,4 година**, што је за скоро две године више од просечне старости возила на републичком нивоу, на коме је просечна старост возила 16,7 година.

Уколико се посматрају само путничка возила, на територији општине Врњачка Бања просечна старост путничких возила износи 18,5 година. Путничка возила старија од 10 година чине 92,1% свих путничких возила. Са друге стране, путничка возила која су млађа од 6 година чине само 1,9% свих путничких возила.

Један од највећих проблема безбедности возила на територији општине Врњачка Бања је старост возила. Возила са оваквом старосном структуром немају савремене пакете опреме, односно савремене системе активне и пасивне безбедности, који доприносе смањивању ризика настанка и тежих последица саобраћајних незгода. Куповна моћ грађана умногоме утиче на просечну старост возног парка, а самим тим и присутност релативно застарелих технологија.

¹⁴ Општине и региони у Републици Србији, 2024. ISSN 2217-7981



Процедура обављања периодичне контрола техничке исправности возила (техничких прегледа) уређена је на републичком нивоу а органи локалних самоуправа немају могућност уређења ове области путем локалних правних аката. На локалном нивоу, надлежни орган МУП-а обавља послове надзора над радом центара овлашћених за вршење послова контроле техничке исправности возила чиме се осигурава да возила испуњавају све прописане услове, нормативе и стандарде за безбедно учешће у саобраћају. Такође, надлежни орган МУП-а, уколико приликом контроле саобраћаја посумња у техничку исправност возила, возило може упутити на контролни технички преглед, чиме се може додатно утицати да сва возила која учествују у саобраћају буду технички исправна.

ПРОСЕЧНА СТАРОСТ



18,4 година



**92,1% СТАРИЈИХ ОД
10 ГОДИНА**

**1,9% МЛАЂИХ ОД 6
ГОДИНА**

Тенденције у развоју возила крећу се у смеру масовне употребе возила на електрични погон. Имајући у виду да је Врњачка Бања један од највећих туристичких центара у Републици Србији који привлачи велики број домаћих туриста, али и туриста из иностранства, потребно је правовремено планирање инфраструктуре за пуњење батерија електричних возила како би у будућности мрежа електричних пуњача успела да задовољи потребе локалног становништва али и свих туриста.

Тренутно само на четири локације у Врњачкој Бањи постоје пуњачи за електрична возила¹⁵. У циљу промовисања употребе електричних возила као вида зелене мобилности који не загађује животну средину, општина може предвидети поједине погодности за власнике, односно кориснике електричних возила, нпр. бесплатно паркирање на уређеним паркинг местима и сл.

¹⁵ <https://emobilnost.rs/mreza-punjaca/> (посећено 12.03.2025. године)



4.4 Безбедни учесници у саобраћају

У претходном периоду, према истраживањима понашања учесника у саобраћају спроведених од стране Агенције за безбедност саобраћаја, забележен је позитиван тренд када је реч о унапређењу понашања учесника у саобраћају на територији општине Врњачка Бања. Мерења индикатора безбедности саобраћаја указују на то да све већи број учесника у саобраћају користи заштитне системе, док се проценат прекорачења брзине и вожња под дејством алкохола смањује.

Најугроженија категорија учесника у саобраћају на територији општине Врњачка Бања су млади учесници у саобраћају, старости од 15 до 30 године. Када се посматрају категорије возила, поред путничких аутомобила, највише лица страда у незгодама са моторизованим двоточкашима. На страдања у саобраћају значајно доприносе и небезбедна понашања возача и путника у виду не коришћења заштитних система (сигурносни појасеви, заштитне кациге, дечија ауто седишта), али и небезбедна понашања пешака.

Небезбедна понашања у саобраћају могу директно утицати на настанак саобраћајних незгода. Уклапање понашања учесника у саобраћају у шаблон безбедног и одговорног понашања оптимално се остварује преношењем знања и развијањем позитивних ставова о безбедном учешћу у саобраћају, као и принудом у случају одступања од жељеног понашања, која мора задовољити превентивне, васпитне и репресивне аспекте. Како би био успостављен одржив систем безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања неопходно је достићи опште прихваћено позитивно понашање учесника у саобраћају, засновано на знању и на позитивним ставовима.



МЛАДИ ЧИНЕ 30% НАСТРАДАЛИХ

88% младих настрадало у возилима

(у својству возача и путника)



У претходном периоду потенцијал примене кампања усмерених на развијање знања, ставова и понашања у саобраћају, није у потпуности искоришћен на територији општине Врњачка Бања. Кампање треба да буду усмерене ка унапређењу понашања оних учесника у саобраћају код којих је у претходном периоду утврђен повећан ризик страдања, а то су млади учесници у саобраћају, као категорији која највише страда, затим, возачи и путници у возилима у погледу коришћењу заштитних система (сигурносних појасева и заштитних система за децу), возачи и путници на моторизованим двоточкашима у погледу коришћења заштитних кацага, као и пешаци у погледу безбедног преласка преко коловоза.



21 НАСТРАДАЛО ДЕТЕ

**46% НЕ КОРИСТИ
ЗАШТИТНЕ СИСТЕМЕ**

ВОЗАЧИ ЧИНЕ 54% НАСТРАДАЛИХ

86,3% ВОЗАЧА ПУТНИЧКИХ ВОЗИЛА
КОРИСТИ ПОЈАС

**67% ПОГИНУЛИХ ВОЗАЧА
ПУТНИЧКИХ ВОЗИЛА НИЈЕ
КОРИСТИЛО ПОЈАС!**





У систему фактора безбедности саобраћаја *човек – возило – пут – окружење*, фактор *човек* има утицај на настанак саобраћајних незгода у око 95% случајева¹⁶. Највећи потенцијал за унапређење нивоа безбедности саобраћаја почива управо на предузимању мера и активности усмерених ка фактору „човек”. Истраживања спроведена у претходном периоду указују на недостатак знања и вештина значајних за безбедно учешће у саобраћају, а посебно код младих учесника у саобраћају.



23% ПОГИНУЛИХ НА МОТОРИЗОВАНИМ ДВОТОЧКАШИМА

94,3% КОРИСТИ КАЦИГУ

**33% ПОГИНУЛИХ НИЈЕ
КОРИСТИЛО КАЦИГУ!**

ПЕШАЦИ ЧИНЕ 19% НАСТРАДАЛИХ

**16,8% ПЕШАКА ПРЕЛАЗИ КОЛОВОЗ
ВАН ПЕШАЧКОГ ПРЕЛАЗА**

**10,4% ПЕШАКА ПРЕЛАЗИ НА
ЦРВЕНО СВЕТЛО ЗА ПЕШАКЕ**



¹⁶ Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023 до 2030. године са акционим планом за 2023. до 2025. године



4.5 Деловање након саобраћајне незгоде

У хитне службе које делују након саобраћајне незгоде спадају полиција, ватрогасно-спасилачке јединице и хитна медицинска помоћ. За ефикасно отклањање последица саобраћајних незгода значајно је заједничко деловање свих хитних служби. Систем заједничке обуке и вежби са припадницима других хитних служби не постоји. Ниво обучености и увежбаности за садејство са осталим припадницима хитних служби, као и обученост и увежбаност за поступање у саобраћајним незгодама је на веома ниском нивоу.

Најистакнутији проблеми у деловању након саобраћајне незгоде представљају недовољан број адекватно оспособљених кадрова у хитним службама и недостатак адекватне опреме неопходне за деловање након саобраћајне незгоде (возила, техничка средства за вршење увиђаја, обезбеђење места незгоде, опреме за сечење возила, опреме потребне за деловање хитне помоћи на терену и опреме потребне током болничког лечења и сл.).



ПРОСЕЧНО ВРЕМЕ ОДЗИВА

9,7 минута

Податак са републичког нивоа за 2018. годину

У складу са планираним активностима на републичком нивоу, на територији општине Врњачка Бања потребно је додатно опремање хитних служби опремом која омогућава брз долазак на лице места, брз превоз повређених, квалитетно спасавање и збрињавање, обезбеђење лица места на потребном нивоу, квалитетно вршење увиђаја, и личну безбедност припадника хитних служби, што укључује и специјална возила, личну опрему, медицинску опрему, техничку опрему, опрему за прикупљање доказа о саобраћајној незгоди и др.

Саобраћајне незгоде, осим физичких повреда, често остављају дубоке психолошке последице на жртве и њихове ближње. Из наведеног разлога Агенција за безбедност саобраћаја је успоставила свеобухватан програм бесплатне психолошке помоћи.



5. Концепт развоја безбедности саобраћаја и допринос развоју савременог друштва

Развој безбедности саобраћаја представља један од кључних изазова савременог друштва, имајући у виду његов утицај на квалитет живота, економску стабилност и одрживи развој. Република Србија, пратећи светске трендове, кроз Националну стратегију безбедности саобраћаја препознаје значај системског приступа (Safe System Approach), који укључује координацију између различитих институција, локалних самоуправа и међународних организација.

Општина Врњачка Бања, као важан туристички центар, има посебан интерес да постане прва општина у Србији која је успешно применила системски приступ на својој територији. У најкраћем то подразумева примену концепта „Визија 0“, који тежи потпуном елиминисању смртних исхода у саобраћају, кроз увођење одрживих мера као што су безбедни путеви, паметни системи и саобраћајна сигнализација, контролни системи и подизање свести о безбедном понашању у саобраћају. Повезаност општине са националним и међународним стандардима у овој области одражава се кроз примену политика које препознају водеће светске институције, као што су Европска комисија за безбедност саобраћаја, Уједињене нације Економска комисија за Европу, Светска здравствена организација (WHO), различити међународни програми за смањење ризика у саобраћају и сл. Усклађивање са међународним циљевима и тежњама омогућава дугорочни развој безбедне, ефикасне и одрживе саобраћајне инфраструктуре, чиме се доприноси не само локалном развоју, већ и ширем друштвеном напретку.

Савремени концепти развоја безбедности заснивају се на системском приступу који укључује унапређење инфраструктуре, примену савремених технолошких решења, унапређење законске регулативе, подизање свести учесника у саобраћају и јачање контролних механизма. Препознавањем значаја ових аспеката, Генерална скупштина Уједињених нација усвојила је резолуцију „Унапређење глобалне безбедности саобраћаја на путевима“ (А/РЕС/74/299 од 31. августа 2020. године), којом је период од 2021. до 2030. године проглашен Другом деценијом акције за безбедност саобраћаја.

Основни циљ ове иницијативе је смањење броја погинулих и тешко повређених у саобраћајним незгодама за 50% у односу на 2021. годину, што поставља јасне смернице за све државе чланице, укључујући и Републику Србију.



Као чланица УН и кандидат за Европску унију, Србија се обавезала да прати глобалне и европске иницијативе у области безбедности саобраћаја. Европски приступ безбедности саобраћаја, који је значајно допринео томе да Европа постане најбезбеднији регион у свету, заснива се на принципу „нулте толеранције“ на страдања у саобраћају. Овај принцип подразумева да се безбедност саобраћаја третира као национални приоритет првог реда, при чему се кроз стратешко планирање и међусекторску сарадњу тежи стварању саобраћајног система у којем ће ризик од саобраћајних незгода бити сведен на минимум. Национална стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период 2023–2030. поставља амбициозан циљ да Србија буде међу 10 најбезбеднијих земаља Европе, што подразумева доследну примену утврђених мера и политика.

Финансијски оквир за достизање овог циља предвиђа улагање од око 10% укупних друштвено-економских последица саобраћајних незгода, које тренутно износе око 4,1 милијарду евра годишње. Ова улагања се превасходно усмеравају на побољшање инфраструктуре, развој паметних саобраћајних система, јачање контроле и санкционисање саобраћајних прекршаја, као и на образовање и едукацију учесника у саобраћају. Применом интегрисаног приступа и међусекторске сарадње, локалне самоуправе, укључујући и општину Врњачка Бања, могу значајно допринети унапређењу безбедности саобраћаја.

Унапређење безбедности саобраћаја није само питање смањења броја незгода, већ и ширег доприноса одрживом развоју друштва. Смањењем друштвено-економских последица незгода, повећањем безбедности у урбаним и руралним срединама и применом иновативних технолошких решења, доприноси се не само већој безбедности у саобраћају, већ и дугорочном економском и друштвеном напретку. Општина Врњачка Бања, као пример одговорне локалне самоуправе, може својим активностима значајно допринети испуњењу националних и глобалних циљева у овој области, чиме се ствара квалитетније, безбедније и развијеније друштво.



Увођење зона са ограничењем брзине мањим од 30 km/h



Увођење зона са ограничењем брзине до 30 km/h постало је један од затупљенијих мера у области унапређења безбедности у урбаним срединама широм света. Ова мера је део ширег концепта одрживе урбане мобилности, која има за циљ смањење броја саобраћајних незгода, као и последица саобраћајних незгода, уз побољшање квалитета живота у градовима и општинама. У многим европским градовима, „зоне 30“ су постале стандардни део саобраћајне политике. Земље попут Шпаније, Холандије, Немачке, Белгије и Француске успешно примењују овакав концепт у градовима и насељеним местима.

Увођење зона са ограничењем брзине до 30 km/h може представљати ефикасну мера за унапређење безбедности у урбаним срединама, нарочито у туристичким местима као што је Врњачка Бања. Смањење брзине доприноси смањењу броја и тежине последица саобраћајних незгода. У туристичким центрима, велики број пешака, укључујући децу и старије особе, значајно повећава ризик у саобраћају, посебно у зонама са високом концентрацијом туриста, као што су шеталишта, паркови и културно-историјске знаменитости. Наведене карактеристике указују на потребу за имплементацијом зона 30, како би се заштитиле тзв. „рањиве категорије“ учесника у саобраћају.



За имплементацију модела постоје два приступа:

1. Дефинисање зоне и ограничавање брзине кроз употребу саобраћајних знакова и ознака на коловозу



Једноставнији приступ подразумева постављање саобраћајних знакова који означавају почетак и завршетак зоне где је брзина ограничена до 30 km/h. Овакав метод има финансијске предности у односу на потпуну промену врсте коловоза, постављање техничких средстава за успоравање саобраћаја и сл., међутим резултати студија и истраживања указују да није увек довољно ефикасан у смањењу

брзине кретања возила уколико не постоје аутоматски системи за детекцију прекршаја. Овакав метод могуће је применити у областима где су већ постојеће брзине релативно ниске и где возачи већ имају навику вожње релативно малим брзинама.

2. Примена концепта „самообјашњавајућих путева“ уз коришћење техничких средстава за успоравање саобраћаја



Алтернативни приступ подразумева примену концепта „самообјашњавајућих путева“, који може бити заснован на потпуном редизајну путне инфраструктуре у циљу смањивања брзине кретања возила. Овакав модел укључује саобраћајна, грађевинска, архитектонска и урбана решења, као што су сужење коловоза, изградња пешачких зона, постављање различитих површинских материјала и

визуелних елемената, смањење прегледности дужих праваца, као и интеграцију зелених и пешачких површина унутар саобраћајне мреже. Овај принцип се може ефикасно применити и у туристичким центрима попут Врњачке Бање, где би визуелни елементи и дизајн пута утицали на промену понашања возача.



За Врњачку Бању, као туристичку дестинацију са повећаним бројем пешака, бициклиста и рањивих категорија, посебно у урбаним деловима, могуће је **комбиновати оба модела.**

Додатно, увођење видео-надзора и/или „паметних саобраћајних знакова“ могло би помоћи у ефикасности спровођења ове мере, а редовне кампање едукације за возаче и туристе могле би допринети унапређењу безбедности саобраћаја. Уз подршку локалне заједнице и адекватну примену, општина Врњачка Бања може постати пример модерног туристичког центра са безбедним и одрживим саобраћајним решењима.

Кораци за имплементацију зона са ограничењем брзина до 30 km/h укључују и детаљну анализу постојећег саобраћајног стања, идентификацију потенцијалних локација тачака са повећаним ризиком од незгода и дефинисање подручја где је потребно увести ограничење брзине.

На појединим локацијама попут шеталишта, тргова, у близини вртића/школа и осталих специфичних места где је значајно повећан број пешака и бициклиста препоручује се увођење зона где ће брзина бити и мања од 30 km/h, уз примену наведених метода које се користе и у „зони 30“.



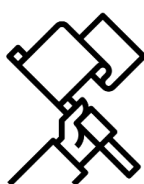


6. Циљеви стратегије безбедности саобраћаја



Амбиција

У погледу безбедности саобраћаја, постати најбезбеднија локална самоуправа на територији Централне Србије.



Мисија

Изградити одржив систем безбедности саобраћаја који ће обезбедити континуално смањење броја и последица саобраћајних незгода.



Визија

Друмски саобраћај без погинулих и тешко повређених, са знатно смањеним трошковима саобраћајних незгода.



Стратегије које се доносе за потребе управљања безбедношћу саобраћаја, на локалном нивоу, морају бити у свему усаглашене са националном Стратегијом. Свака стратегија мора имати своју **амбицију, мисију, визију и циљеве** које треба постићи. Општи циљеви се односе на унапређење система безбедности саобраћаја у целини, док се појединачни циљеви могу односити на циљеве у погледу смањења броја саобраћајних незгода и њихових последица, унапређења понашања у саобраћају и ставова о безбедности саобраћаја, подизања свести о значају безбедног учешћа у саобраћају, смањења укупних друштвено-економских трошкова, итд.

6.1 Општи циљеви

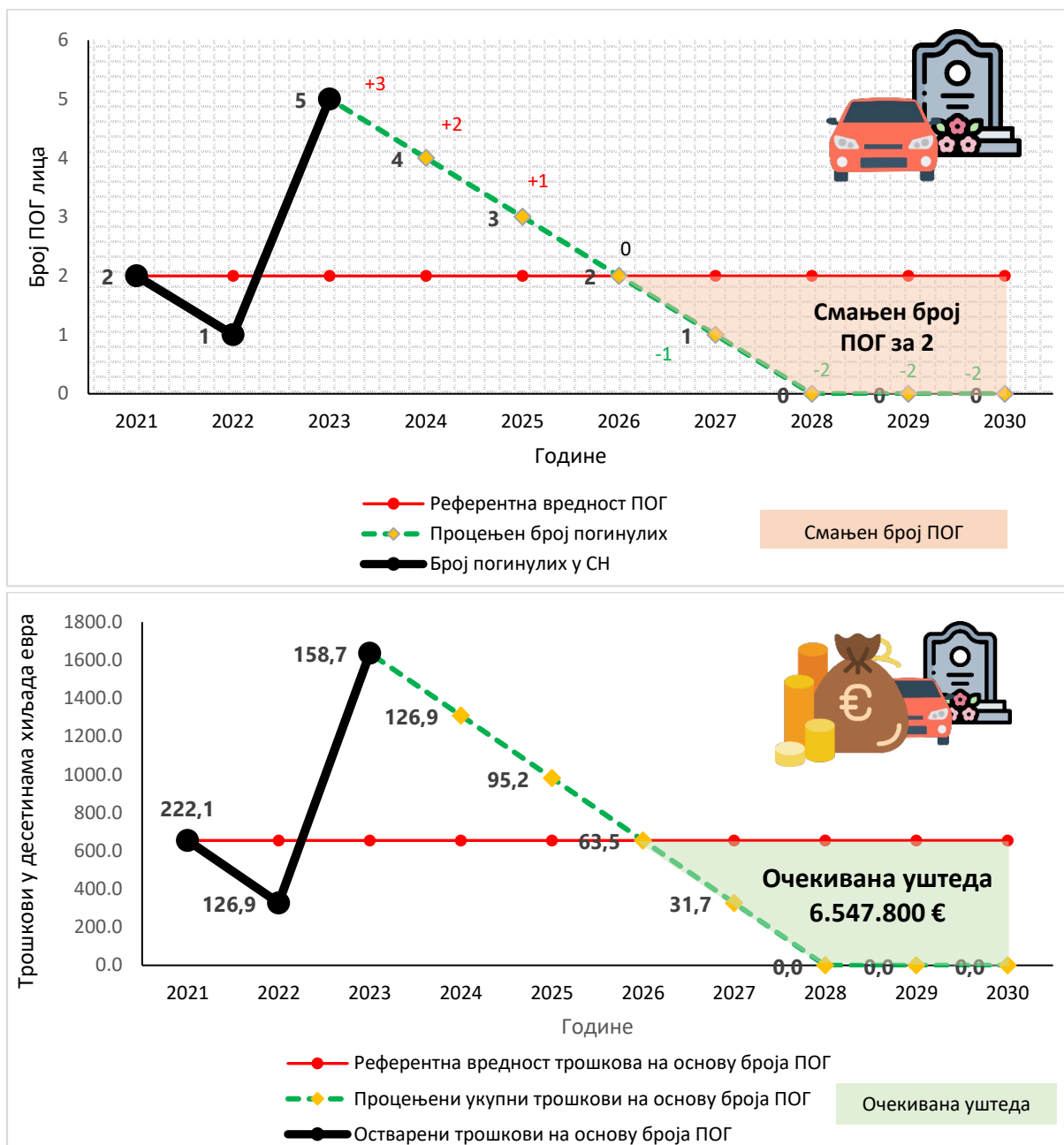
Доношењем Стратегије омогућава се континуитет стратешког управљања безбедношћу саобраћаја (који је сам по себи један од циљева), а који такође служи и за постизање следећих циљева:





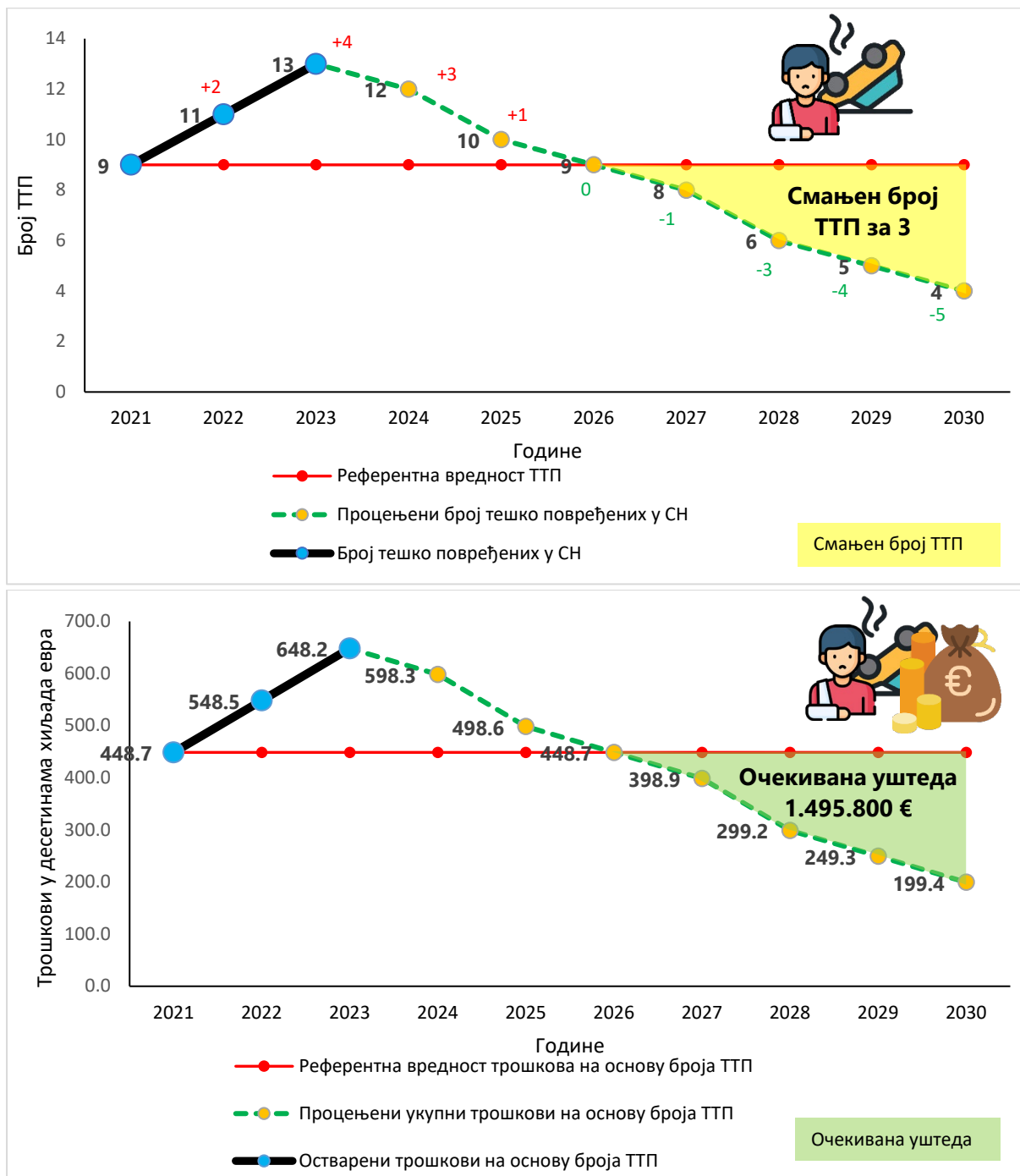
Показатељи исхода (успешности) за опште циљеве су:

- **Континуално смањење броја погинулих лица у саобраћају, са циљем да већ у 2028. години нема погинулих лица у саобраћају**

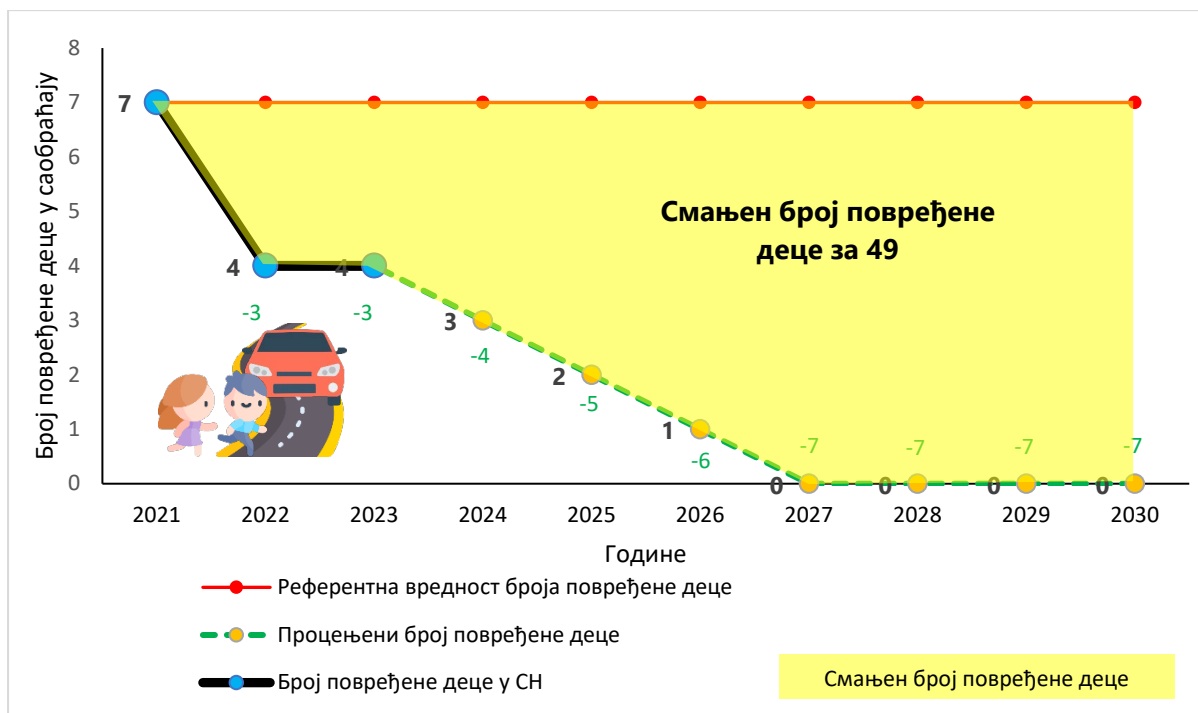




- Смањење броја тешко повређених у саобраћајним незгодама за 50% до 2030. године у односу на 2021. годину, а самим тим и трошкова незгода



Графикон 34. Процена броја тешко повређених и достизање циља у погледу смањења трошкова саобраћајних незгода, у десетинама хиљада евра



Графикон 35. Процена броја повређене деце и достизање циља „без повређене деце у саобраћају“

Циљ елиминације повређене деце у саобраћају на територији општине Врњачка Бања представља стратешки приоритет који подразумева свеобухватан приступ унапређењу безбедности ове специфичне категорије учесника у саобраћају. Остварење овог циља могуће је кроз планско и континуирано улагање у инфраструктурне мере, едукацију, појачану контролу итд.

Посебна пажња требало би да буде усмерена на унапређење саобраћајне инфраструктуре у зонама школа и вртића кроз одговарајућу сигнализацију, опрему пута и остале важне елементе. Са друге стране, потребно је остварити приступ кроз васпитно-образовни систем, где ће се радити на подизању свести о саобраћајној култури од најранијег узраста, укључујући и едукацију родитеља о безбедном понашању у саобраћају са децом, што подразумева и превоз деце и понашање у својству пешака.

Ефикасан надзор и примена прописа допринеће смањењу ризика, посебно у зони школа и вртића, где би требало појачати присуство саобраћајне полиције или школских патрола. Уз то, потребно је остварити или побољшати сарадњу са релевантним институцијама и организацијама у области безбедности саобраћаја.



6.2 Посебни циљеви

СТУБ 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

- Усвајање Стратегије у циљу успостављања система безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања кроз дефинисање стратешког оквира и обезбеђивање могућности за његову реализацију, уз спровођење мера које су препознате акционим планом;
- Управљање на основу података, транспарентно праћење и извештавање о стању безбедности саобраћаја;
- Јачање стручних капацитета за рад и управљање у области безбедности саобраћаја
- Препознавање и јачање улоге чинилаца у систему управљања безбедношћу саобраћаја, побољшање сарадње међу њиха (изградња и јачање капацитета и интегритета свих чинилаца система који делују на територији општине Врњачка Бања),
- Транспарентно праћење и извештавање о односу уложених средстава за реализацију активности безбедности саобраћаја и остварених ефеката.

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

- Доследна примена законских и подзаконских аката из области безбедности саобраћаја и јасно препознавање одговорности управљача пута за стање безбедности саобраћаја на путевима и улицама на којима има надлежност;
- Подржати увођење савремених приступа у управљању путевима (дигитализација мреже, израда катастра и сл.) пројектовању путева и саобраћајне сигнализације – нпр. постављање „паметних“ знакова за препоручену брзину на путевима и улицама;
- Јачање стручних капацитета који се баве управљањем безбедношћу путева и примену савремених алата;
- Унапређење инфраструктуре посебно за потребе рањивих учесника у саобраћају (пешаци, бициклисти, деца, лица старија од 65 година).



СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

- Постепено планирање и прилагођавање инфраструктуре и пратећих елемената за возила са електричним погоном;
- Подизање нивоа знања и промена ставова возача о важности техничке исправности возила и њеног утицаја на настанак саобраћајне незгоде.

СТУБ 4. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

- Подизање нивоа коришћења заштитног појаса од 2030. године и то: проценат употребе на месту возача и сувозача око 96%, а на задњем седишту око 85%;
- Подизање нивоа коришћења безбедносних система за децу у возилу од 2030. године на око 96%;
- Подизање свести и формирање ставова о ризичним понашањима у саобраћају кроз различите врсте кампања и едукација;
- Квалитетно усмеравање активности безбедности саобраћаја ка угроженим категоријама учесника у саобраћају препознатим на основу анализе ризика учешћа у саобраћајним незгодама.

СТУБ 5. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

- Осавремењавање опреме која се користи за рад свих хитних служби на подручју општине Врњачка Бања (саобраћајна полиција, службе хитне медицинске помоћи и ватрогасне екипе);
- Координација рада хитних служби и спречавање настанка секундарних саобраћајних незгода;
- Повећање кадровских капацитета и стручности постојећих капацитета који би се примарно бавили пословима у области деловања након саобраћајне незгоде.



7. Најважнији принципи рада у безбедности саобраћаја

Стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године дефинисани су основни принципи рада у области безбедности саобраћаја. Дефинисани принципи су прилагођени за потребе стратегије безбедности саобраћаја Врњачке Бање. Принципе је неопходно поштовати приликом предузимања активности и примене мера у циљу достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја. Локална стратегија подржава приступ безбедног система (енг. *Safe System Approach*), као и следећих 9 принципа:

1. принцип - **Доследна примена и поштовање свих законских и подзаконских аката из области безбедности саобраћаја и путева**

- Поштовање, доследна примена и спровођење свих националних законских и подзаконских аката из области безбедности саобраћаја и саобраћајне инфраструктуре. Усаглашавање локалних одлука и аката са републичким актима.

2. принцип - **Нити смрт, нити тешке телесне повреде у виду инвалидитета нису прихватљиви у саобраћају**

- Не постоји ниједна вредност у саобраћају којом се могу оправдати смрт или тешке повреде у виду инвалидитета у саобраћају.

3. принцип - **Људски је грешити**

- Људски је грешити и људи ће увек и свуде грешити, па тако и у саобраћају.

4. принцип - **Систем треба да опрашта грешке**

- У случају отказа или грешке једног елемента система, остали елементи система треба да спрече смрт и тешку повреду.

5. принцип - **Подељене одговорности**

- За саобраћајне незгоде су одговорни креатори система (да креирају безбедан систем, укључујући и прописе) и учесници (да поштују прописана правила учешћа у саобраћају)



6. принцип - **Превентивног деловања**

- Деловати редовно и систематски, у континуитету се спроводе прописане процедуре откривања и отклањања (смањивања) ризика у саобраћају, а сваку саобраћајну незгоду са озбиљним последицама користити за учење и унапређење система безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања.

7. принцип - **Безбедности саобраћаја заснована на подацима**

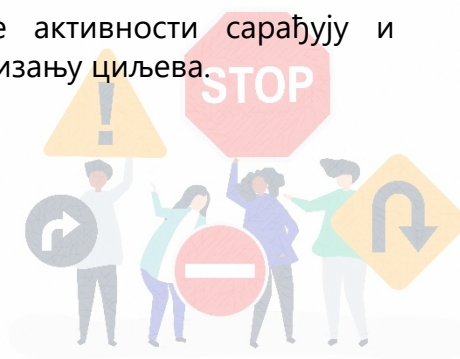
- Прикупљање, систематизовање и аутоматска обрада података (о изложености, ставовима, самопријављеном понашању, индикаторима безбедности саобраћаја, саобраћајним незгодама и њиховим последицама) су основа за стручно планирање и спровођење оптималних мера у циљу унапређења безбедности саобраћаја у Врњачкој Бањи.

8. принцип - **Безбедност саобраћаја заснована на науци**

- Знање у безбедности саобраћаја је скупо и плаћа се жртвама у саобраћајним незгодама; систематско вршење трансфера знања, креирање нових знања, ширење знања из области безбедности саобраћаја, а посебно у вези доказаних и успешних иницијатива, обезбедиће примену најбољих знања и искустава на територији локалне самоуправе.

9. принцип - **Редовна комуникација и координација између субјеката безбедности саобраћаја**

- Успостављати и одржавати канале редовне размене информација између субјеката, у оквиру заједничких мултисекторских тела и редовних састанака и комуникација.
- Усаглашавање активности и кординисано спровођење мера ради достизања заједничких циљева.
- Сви субјекти који су укључени у поједине активности сарађују и заједнички раде на реализацији задатака и достизању циљева.





8. Носиоци активности

Успостављање система безбедности саобраћаја захтева препознавање најважнијих носилаца активности на територији општине Врњачка Бања, њиховог значаја, улоге и задатака за чије извршење су одговорни. Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима и у различитим облицима организовања у једној локалној самоуправи.

Носиоци активности могу бити институције општине, националне институције, јавна предузећа, али и компаније, предузетници, удружења грађана и појединци који на било који начин могу и желе да дају допринос унапређењу безбедности саобраћаја. Најзначајнији носиоци активности задужени за унапређење безбедности саобраћаја који делују на територији општине Врњачка Бања су:

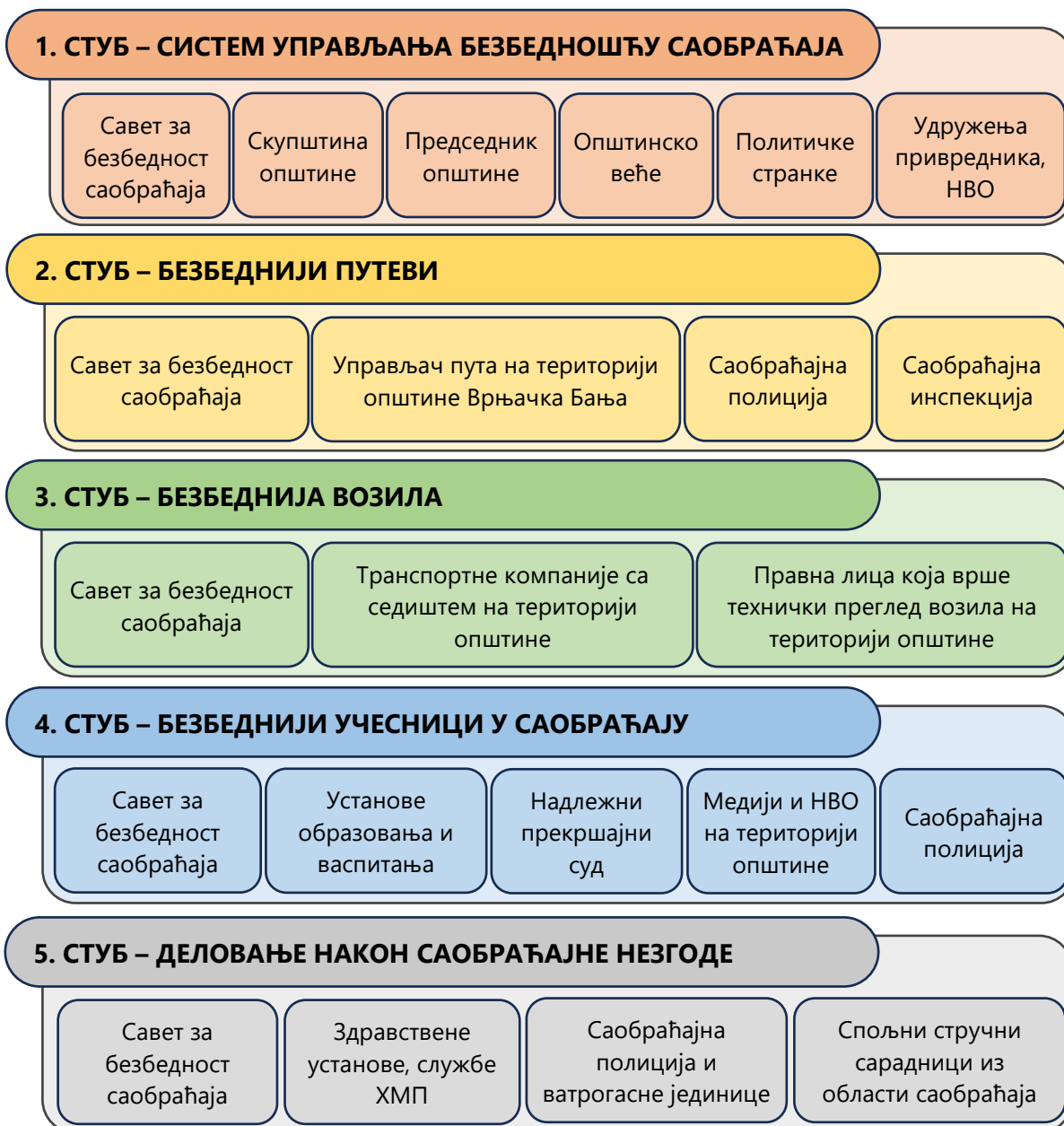


Слика 4. Носиоци активности безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања



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

Слика 5. Носиоци активности безбедности саобраћаја на територији општине Врњачка Бања према стубовима безбедности саобраћаја





**СКУПШТИНА ОПШТИНЕ
ВРЊАЧКА БАЊА**



- Уређује нормативно-правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедности саобраћаја;
- Најмање два пута годишње, на својим редовним седницама, разматра извештаје Савета за безбедност саобраћаја. Ови извештаји треба да садрже податке о стању безбедности саобраћаја, резултатима спроведених активности и примењених мера у циљу унапређења безбедности саобраћаја;
- Утврђује концепт, усваја стратегију безбедности саобраћаја и утврђује одговорности и обавезе извршних органа и других субјеката.

**ПРЕДСЕДНИК
ОПШТИНЕ ВРЊАЧКА
БАЊА**



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

**САВЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ
САОБРАЋАЈА
ОПШТИНЕ ВРЊАЧКА
БАЊА**



- Представља централно тело у области безбедности саобраћаја на територији општине;
- Координира рад свих кључних носилаца система безбедности саобраћаја, прати реализацију мера и активности и њихових ефеката;
- Анализира стање безбедности саобраћаја и најмање два пута годишње подноси извештај Скупштини општине;
- Обезбеђује квалитетну сарадњу и усклађује обављање послова у функцији унапређења безбедности саобраћаја на територији општине;



**САВЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ
САОБРАЋАЈА
ОПШТИНЕ ВРЊАЧКА
БАЊА**



- Надзире спровођење Стратегије безбедности саобраћаја и прати достизање дефинисаних циљева;
- Непрекидно прати стање безбедности саобраћаја и у складу са тим координира и организује све активности у области безбедности саобраћаја. Сви чланови савета имају обавезу да у том својству подстичу и подржавају рад других субјеката;
- Сагледава и оцењује проблеме у саобраћају са прецизним одређивањем подељене надлежности и одговорности на локалном нивоу;
- Обавља превентивно-промотивне активности и води кампању о безбедности саобраћаја;
- Доставља програм рада Агенцији за безбедност саобраћаја на који Агенција даје сагласност, у складу са одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима;
- Обавља друге послове везане за унапређење безбедности саобраћаја у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима и Правилником о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима.

**УПРАВЉАЧ ПУТА НА
ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ
ВРЊАЧКА БАЊА**

ОПШТИНСКА СТАМБЕНА
АГЕНЦИЈА



- Дужан је да означава и води евиденције о путевима и о саобраћајно-техничким и другим подацима за путеве на територији општине;
- Дужан је да обезбеди трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту пута, у циљу несметаног и безбедног одвијања саобраћаја. Законом о путевима управљачу пута додељен је низ одговорности у погледу анализе и унапређења безбедности путне мреже, кроз примену савремених алата безбедности саобраћаја;



УПРАВЉАЧ ПУТА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРЊАЧКА БАЊА ОПШТИНСКА СТАМБЕНА АГЕНЦИЈА 	• Одговоран је за штету која настане корисницима путева, уколико је штета настала услед изостанка или неблаговременог реаговања управљача у области која спада у његову надлежност; • Обавља надзор над безбедношћу саобраћаја на путевима, обезбеђује пројекте мапирања ризика и идентификације и рангирања опасних места (црних тачака) на путевима, и обезбеђује независно оцењивање доприноса пута настанку незгода са погинулим лицима.
САОБРАЋАЈНА ПОЛИЦИЈА ПС ВРЊАЧКА БАЊА 	• Врши непосредан надзор, контролу и принуду према учесницима у саобраћају; • У сарадњи са другим субјектима, а посебно са Саветом за безбедност саобраћаја, координирано учествује у реализацији превентивних кампања безбедности саобраћаја, као и у пројектима и истраживањима која за циљ имају промену понашања учесника у саобраћају; • Одговорна је за квалитетно вршење обезбеђења лица места након саобраћајне незгоде и квалитетно прикупљање података на увиђајима саобраћајних незгода. Посебно је значајан рад саобраћајне полиције са јавним тужиоцем на увиђајима тежих саобраћајних незгода са повређеним и погинулим лицима.
ПРЕКРШАЈНИ СУД У ВРЊАЧКОЈ БАЊИ 	• Има превентивну улогу у систему безбедности саобраћаја кроз одвраћање од непрописног и небезбедног понашања; • Има значајну корективну улогу према учесницима у саобраћају кроз примену репресивних мера; • Обезбеђују брже процесуирање прекршилаца Закона о безбедности саобраћаја на путевима, а посебно казнено делује према рецидивистима у чињењу најтежих прекршаја;



ПРЕКРШАЈНИ СУД У ВРЊАЧКОЈ БАЊИ 	У сарадњи са саобраћајном полицијом ради на квалитетнијем функционисању система репресије против починилаца саобраћајних прекршаја.
УСТАНОВЕ ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВРЊАЧКА БАЊА 	- Предшколске установе, основне и средње школе имају значајан утицај на унапређење безбедности саобраћаја. Саобраћајно васпитање и образовање представља један од кључних подсистема укупног система безбедности саобраћаја. - Установе образовања и васпитања представљају један од најзначајнијих субјеката који, поред породице, од најранијег узраста доприноси унапређењу знања, ставова и понашања деце и младих учесника у саобраћају. Процеси унапређења знања и ставова деце и младих још увек немају законску потпору у овим институцијама. - Квалитетно спроведена процедура утемељивања исправних ставова и понашања код деце може знатно подићи ниво безбедности саобраћаја. - Ове установе треба да дају одлучујући допринос у креирању и унапређивању свести о значају безбедности саобраћаја, о начинима и могућностима смањивања штетних последица саобраћаја, и сл.
ПОЛИТИЧКЕ СТРАНКЕ И ОРГАНИЗАЦИЈЕ 	- Политичке странке и организације које делују на територији општине Врњачка Бања могу у оквиру својих програма да изложе и концепте унапређивања безбедности саобраћаја за које ће се залагати. - Политичке странке могу основати одборе за саобраћај који могу имати и посебне радне групе или комисије за безбедност саобраћаја са циљем деловања на унапређење безбедности саобраћаја.



ПОЛИТИЧКЕ СТРАНКЕ И ОРГАНИЗАЦИЈЕ



- Удружења, стручне и невладине организације (АМСС, Црвени крст, Удружење лица са инвалидитетом, друга удружења, ауто и мото клубови и стручне организације) окупљају субјекте који су врло заинтересовани за стање безбедности саобраћаја или за унапређење појединих сегмената овог система.
- Ове организације могу учествовати у раду Савета за безбедност саобраћаја, а могу и спроводити конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја.
- Невладине организације често имају сарадњу са сличним организацијама из других земаља, као и подршку међународних организација које у програму имају и унапређивање безбедности саобраћаја. Стручне организације би требало да помажу свим другим субјектима у домену свога деловања.

ЗДРАВСТВЕНЕ УСТАНОВЕ – ДОМ ЗДРАВЉА У ВРЊАЧКОЈ БАЊИ



- Здравствене установе представљају најважнији чинилац у активностима које припадају 5. стубу – Деловање након саобраћајне незгоде.
- Професионализам, добра опремљеност и обученост припадника Дома здравља, посебно службе хитне медицинске помоћи, је од великог значаја за правовремене и квалитетне реакције након саобраћајне незгоде.
- Здравствене установе, помажу у селекцији возача, а посебно у сталном праћењу здравственог стања возача професионалаца.
- Здравствене установе врше збрињавање и лечење повређених у саобраћајним незгодама, врше анализе крви и других телесних течности на присуство алкохола и психоактивних супстанци и обављају друге активности у складу са законом.



**ЗДРАВСТВЕНЕ
УСТАНОВЕ – ДОМ
ЗДРАВЉА У ВРЊАЧКОЈ
БАЊИ**



- Потребно је да ове установе имају квалитетно оспособљено особље и опрему, чиме се постиже ефикасан рад у збрињавању и лечењу повређених у саобраћајним незгодама.
- Координација и сарадња са другим хитним службама (посебно саобраћајном полицијом и ватрогасним јединицама) које делују на подручју општине Врњачка Бања треба да буде на највишем нивоу.

**ПРИВРЕДА ОПШТИНЕ
ВРЊАЧКА БАЊА**



- Привреда би требало да препозна свој интерес у побољшању безбедности саобраћаја, а посебно директно заинтересовани привредни субјекти (предузећа која обављају теретни превоз за сопствене потребе, предузећа којима је транспорт путника и/или робе основна делатност, предузећа за изградњу и одржавање путева, технички прегледи возила, ауто-школе, и сл.).
- Увођење система безбедности саобраћаја и стандарда безбедности саобраћаја - ISO 39001 у привредне субјекте допринеће унапређењу укупне безбедности саобраћаја и ефикаснијем раду привредних субјеката.
- Транспортне компаније су одговорне за то да им возни парк и особље буду на високом нивоу безбедности саобраћаја, што подразумева технички исправна возила, транспорт организован у складу са правилима струке и нормативима, високо обучене и посвећене возаче професионалце.



СРЕДСТВА ЈАВНОГ ИНФОРМИСАЊА



- Медији су одговорни за информисање грађана у погледу безбедног учествовања у саобраћају и обавештавању о последицама небезбедног понашања у саобраћају.
- Имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења.
- С обзиром на распрострањеност и доступност, средства јавног информисања омогућују примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији.
- Медији на територији општине Врњачка Бања треба да буду укључени у све кампање и промотивно-превентивне акције усмерене ка унапређењу безбедности саобраћаја.

ЈАВНОСТ



- Јавност, под утицајем стручњака, медија и делом политичких и других организација, унапређује свест о значају безбедности саобраћаја, изграђује исправне ставове и схвата значај појединих активности.
- Јавност чине сви становници који живе на територији општине Врњачка Бања и који треба да утичу на доносиоце одлука у систему безбедности саобраћаја, на изборима (директно) или индиректно кроз остале видове изражавања мишљења.
- У неким случајевима, најшира јавност може и да захтева спровођење основних активности у безбедности саобраћаја на основу стручних ставова које преносе медији.
- Подршка јавности је потребан услов за ефикасну примену и спровођење свих мера у безбедности саобраћаја, а посебно превентивно-пропагандних мера.



**ОРГАНИЗАЦИОНЕ
ЦЕЛИНЕ КОЈЕ
ПРИПАДАЈУ ЛОКАЛНОЈ
САМОУПРАВИ –
ОПШТИНИ ВРЊАЧКА
БАЊА И ЈКП КОЈА
ПОСЛУЈУ НА
ТЕРИТОРИЈИ ВРЊАЧКА
БАЊА**



- У оквиру својих надлежности, ове организационе јединице примењују краткорочне и дугорочне активности за смањење броја и последица саобраћајних незгода, комуницирају и размењују информације са другим субјектима безбедности саобраћаја.
- На свом подручју надлежне су за техничко регулисање саобраћаја, безбедност и одржавање путева, инспекцијске послове и друге послове прописане законима, одлукама, решењима, и сл.



9. Стручно праћење, извештавање и евалуација

Систем прикупљања података

У циљу што ефикаснијег достизања постављених циљева, неопходно је успоставити процес континуираног, стручног и на науци заснованог праћења стања безбедности саобраћаја и реализације мера и активности предвиђених овом Стратегијом. Да би се управљало безбедношћу саобраћаја на ефикасан и одржив начин, потребно је константно анализирати постојеће стање, а што је дефинисано и у Правилнику¹⁷. Анализа и праћење постојећег стања представља почетни корак у процесу управљања безбедношћу саобраћаја на основу кога се дефинише жељено стање, као и мере и активности чија примена има за циљ да постојеће стање што више приближити жељеном стању.

Подаци из националних база података су од значаја за разумевање свеукупног стања и трендова на националном нивоу, с тим што за ниво локалне самоуправе није довољна само једна таква база података да би се потпуно сагледало стање безбедности саобраћаја у сваком граду или општини. Пожељно је да локалне самоуправе развијају, успостављају и одржавају локалне базе података које би садржале различите скупове података од значаја за управљање безбедношћу саобраћаја на надлежној територији. Подаци са националног нивоа дефинитивно нису довољно детаљни за идентификацију проблема у сваком насељеном месту, у граду или општини, на државним путевима који пролазе кроз град/општину, а посебно на општинским путевима и улицама.

Периодичо извештавање (најмање два пута годишње) локалних самоуправа и главних заинтересованих страна о безбедности саобраћаја

Уз праћење постојећег стања као саставни део иде и извештавање о стању безбедности саобраћаја које је препознато и у Закону о безбедности саобраћаја на путевима и Правилнику о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима.

Поменути правним актима дефинисана је обавеза Савета за безбедност саобраћаја да подноси извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима надлежном органу, у овом случају Општинском већу, а надлежни орган – Општинско веће подноси извештај Скупштини општине **најмање два пута годишње**.

¹⁷ Правилник о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима, „Службени гласник РС”, број 16/24



Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима састављен за првих шест месеци текуће године, подноси се скупштини на седници након 31. јула за текућу годину, односно, за период од годину дана подноси се након 31. јануара наредне календарске године. Координатор доставља извештај о стању безбедности на путевима Агенцији након што га достави скупштини јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе.

Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима треба да укаже на актуелно стање безбедности саобраћаја на подручју општине са јасно издвојеним проблемима, најважнијим реализованим активностима и активностима које је потребно реализовати у наредном периоду са циљем унапређења безбедности саобраћаја. Правилником су прописани саставни делови, односно потребни подаци које извештај о стању безбедности саобраћаја мора да садржи.

У складу са Законом, извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима мора бити јавно доступан, а најједноставнији начин је то учинити путем сајта општине. Поред извештаја, путем сајта општине потребно је константно информисати најширу јавност о спроведеним мерама и активностима Савета за безбедност саобраћаја, као и о постигнутим резултатима.

Поред тога, шира јавност треба да буде информисана о стању безбедности саобраћаја на путевима и проблемима с тим у вези. То се постиже емитовањем информација о проблемима безбедности саобраћаја преко локалних радио и ТВ станица, објављивањем чланака у локалним новинама, на интернет страници општине, путем друштвених мрежа, посебним брошурама које покривају специфичне теме и питања безбедности саобраћаја, као и путем промотивних штандова и других директних контаката са грађанима.

На овај начин би се укључила локална самоуправа, већи број грађана и успоставило одрживо управљање безбедношћу саобраћаја.

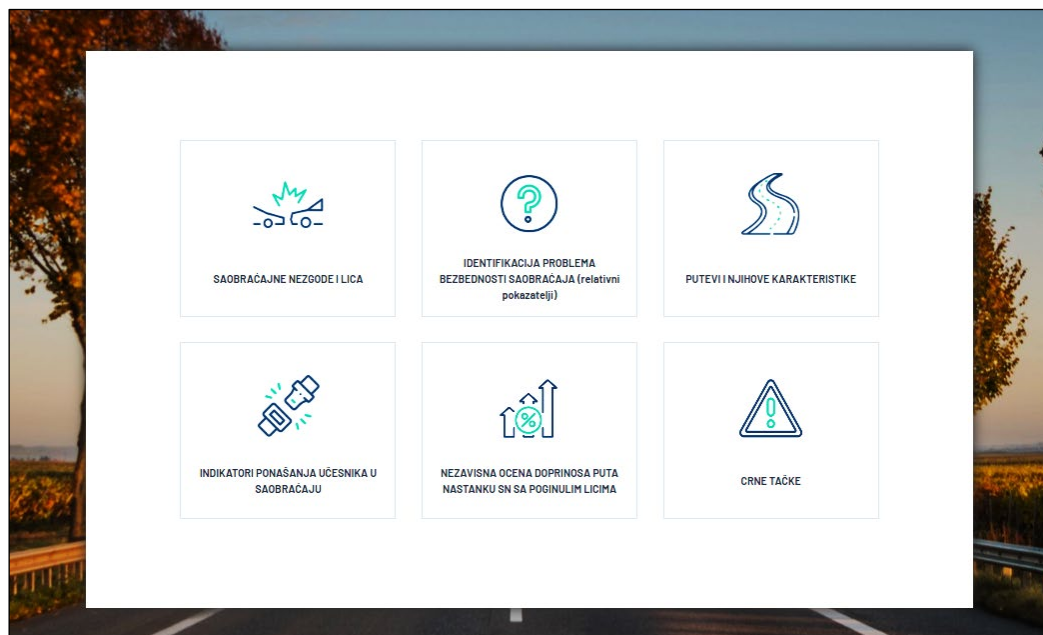
Најширој јавности је потребно омогућити и самостално информисање о стању безбедности саобраћаја путем локалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја која треба бити јавно доступна на сајту општине.

Локална база о обележјима безбедности саобраћаја

Локална база података о обележјима безбедности саобраћаја представља моћан алат у праћењу стања и трендова у области безбедности саобраћаја. Препорука је да Савет за безбедност саобраћаја општине Врњачка Бања иницира успостављање квалитетне локалне базе података, а затим да настави са њеним коришћењем интеграцијом сетова података из различитих области.



Најважнији скупови података који могу бити део локалне базе података односе се на: саобраћајне незгоде, путеве, саобраћајну сигнализацију, ризике на путевима (пет класа ризика), црне тачке, индикаторе понашања учесника у саобраћају, пратеће анализе и помоћ у идентификацији кључних проблема на нивоу локалне самоуправе. На наредној слици приказан је предлог скупова података које се могу прикупљати у оквиру базе (Кукић, Д. и др., 2016).



Слика 6. Скупови података који су најчешће доступни кроз локалну база података

Додатна предност успостављања и коришћења локалне базе података за општину Врњачка Бања може се препознати у виду аутоматског креирања извештаја са најважнијим подацима о стању безбедности саобраћаја за целу или половину године за коју се ради анализа.

Периодична примена и евалуација реализованих мера

Веома је важно редовно анализирати примењене мере и програме безбедности саобраћаја и вршити истраживања о њиховим ефектима. Ако се очекивани ефекти примењених мера и активности квантификују, онда је много једноставније спроводити анализе стварних ефеката и упоредити их са очекиваним ефектима које је требало постићи након примене датих мера или програма.

Ово је добар начин за проверу функционисања управљачког механизма и стратешког приступа безбедности саобраћаја.



Повремена анализа (на пример, на сваких 6 месеци) нивоа постигнутих циљева из Стратегије безбедности саобраћаја је веома важан алат јер показује у ком делу су планирани резултати постигнути или не.

Савет за безбедност саобраћаја ће у сарадњи са релевантним институцијама и стручним организацијама организовати састанке, са фокусом на:

- Примену активности предвиђених Акционим планом;
- Анализу стања безбедности саобраћаја и процену ефикасности спроведених мера из Акционог плана.

На овим састанцима ће се стручно анализирати ефекти спроведених мера, а за све активности које нису у потпуности реализоване разматраће се узроци њиховог изостајања, као и могућности за побољшање. На основу таквих анализа, систем мера и активности треба да се допуњује или мења, по потреби, како би се зауставили негативни трендови и боље пратили циљеви Стратегије.



10. Процена финансијских средстава потребних за спровођење Стратегије

Процена финансијских средстава извршена је у консултацији са представницима локалне самоуправе општина Врњачка Бања. Као основ за процену трошкова узета је вредност средстава којом је локална самоуправа располагала у 2024. години. У наставку су приказани трошкови по циљевима. Процена финансијских средстава основ је за израду акционог плана за прве две године спровођења Стратегије. За преостали четворогодишњи период спровођења стратегије, процена потребних средстава за реализацију активности треба да буде представљена у оквиру будућих акционих планова (нпр. ревизија стратегије).

	2025.	2026.	УКУПНО
СТУБ 1. СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА			
Циљ 1. Стратешко управљање у безбедности саобраћаја	/	500.000	500.000
Циљ 2. Управљање безбедношћу саобраћаја на основу података	350.000	350.000	700.000
Циљ 3. Јачање стручних капацитета за рад и управљање у области безбедности саобраћаја	50.000	50.000	100.000
СТУБ 2. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ			
Циљ 1. Спровођење савремених алата за управљање безбедношћу путне мреже	2.450.000	4.750.000	7.200.000
Циљ 2. Увођење савремених приступа у управљању путевима	1.200.000	/	1.200.000
Циљ 3. Унапређење инфраструктуре посебно за потребе рањивих учесника у саобраћају	500.000	/	500.000
СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА			
Циљ 1. Подизање нивоа знања и промена ставова возача о важности техничке исправности возила и њеног утицаја на настанак саобраћајне незгоде	100.000	100.000	200.000
СТУБ 4. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ			
Циљ 1. Подизање свести и формирање ставова о ризичним понашањима у саобраћају	900.000	900.000	1.800.000
Циљ 2. Унапређење саобраћајног образовања и васпитања у саобраћају (активности усмерене ка унапређењу безбедности деце у саобраћају)	300.000	800.000	1.100.000
Циљ 3. Унапређење индикатора безбедности саобраћаја	/	/	/
СТУБ V. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ			
Циљ 1. Координација рада хитних служби и спречавање настанка секундарних саобраћајних незгода	/	200.000	200.000
Циљ 2. Осавремењавање опреме која се користи за рад свих хитних служби	500.000	/	500.000
УКУПНО	6.400.000	7.600.000	14.000.000



11. Завршна одредба и процес израде стратегије

Стратегија безбедности саобраћаја општине Врњачка Бања за период 2025–2030. године представља свеобухватан документ који поставља оквир за системско унапређење безбедности у саобраћају на локалном нивоу. Општина Врњачка Бања иницијативом и расположивим капацитетима тежи да оствари максималан допринос државним стратешким циљевима безбедности саобраћаја, усклађујући своје активности са националном стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије. Израда Стратегије заснована је на анализи постојећег стања безбедности саобраћаја, укључујући податке о саобраћајним незгодама, процене ризика и идентификацију кључних проблема на територији општине Врњачка Бања. Поред тога, коришћене су добре праксе из других општина и градова, као и препоруке међународних стручних организација у области безбедности саобраћаја.

Кључни резултати процеса израде Стратегије су јасно дефинисани циљеви и индикатори успешности који ће омогућити праћење и евалуацију постигнутих резултата. Такође, документ предвиђа механизме праћења и редовног извештавања, како би се осигурало да стратегија остане актуелна и прилагођена стварним потребама локалне заједнице.

Усвајањем ове Стратегије, општина Врњачка Бања поставља темеље за дугорочно побољшање безбедности саобраћаја, истовремено омогућавајући да се активности и мере које су у њој предвиђене спроводе у континуитету, уз ангажовање свих релевантних субјеката.



Како би се промовисали циљеви и активности које се реализују на основу ове Стратегије успостављен је и логотип Стратегије. Логотип је предвиђен као визуелни идентитет Стратегије, који има за циљ да истакне значај стратегије и истовремено пружи системску подршку свим активностима. Носилац и промотер овог логотипа је Савет за безбедност саобраћаја општине Врњачка Бања.



12. Литература

- [1] Агенција за безбедност саобраћаја. (2023). Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији 2023.
- [2] Агенција за безбедност саобраћаја. (2023). Извештај о основним показатељима стања безбедности саобраћаја у периоду од 2019. до 2023. године, општина Врњачка Бања
- [3] Влада Републике Србије. (2023). Акциони план безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2025. године. Београд.
- [4] Влада Републике Србије. (2023). Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије, за период од 2023. до 2030. године. Београд.
- [5] Глобални план за деценију акције за безбедност саобраћаја на путевима 2021-2030 (енгл. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety, 2021-2030), <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>.
- [6] ESRA 3. Међународно истраживање ставова о безбедности саобраћаја. Београд 2024.
- [7] Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 – др. закон, 76/2023 и 19/2025)
- [8] Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, бр. 25/2019 и 92/2023 – аутентично тумачење)
- [9] Закон о комуналној милицији („Службени гласник РС”, број 49/2019)
- [10] Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 - одлука УС)
- [11] Закон о општем управном поступку („Службени гласник РС”, бр. 18/2016, 95/2018 – аутентично тумачење и 2/2023 – одлука УС)
- [12] Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 88/2017, 27/2018 - др. закон, 10/2019, 27/2018 – др. закон, 6/2020, 129/2021 и 92/2023)
- [13] Закон о полицији („Службени гласник РС”, бр. 6/2016, 24/2018 и 87/2018)
- [14] Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, бр. 65/2013, 13/2016, 98/2016 - одлука УС, 91/2019, 91/2019 – др. закон и 112/2022 – одлука УС)



- [15] Закон о путевима („Службени гласник РС”, број 41/2018, 95/2018 – др. закон и 92/2023 – др. закон)
- [16] Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, бр. 87/2018)
- [17] Jovanov, D., Vollpracht, H., J., Pfeiffer, L. et al. Practical guide for road safety auditors and inspectors. 2018.
- [18] Кукић, Д., Ниво безбедности саобраћаја у локалним заједницама, магистарски рад, Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, 2010.
- [19] Кукић, Д., Интегрисана база података од значаја за безбедност саобраћаја – развој и могућности, IX међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници”, Зајечар, 2014.
- [20] Кукић, Д., Петровић, Д. и Божић, М., Модел локалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја, V међународна конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници”, БиХ, Република Српска, Бања Лука, 2016.
- [21] Кривични законик („Службени гласник РС”, број 85/2005, 88/2005 – исправка, 107/2005 – исправка, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013 и 108/2014, 94/2016, 35/2019 и 94/2024)
- [22] Одлука о јавним паркиралиштима ("Сл. лист општине Врњачка Бања", бр. 16/2011, 22/2012, 18/2016, 36/2018, 24/2019 и 3/2022)
- [23] Одлука о јавном линијском превозу путника на територији општине Врњачка Бања ("Сл. лист општине Врњачка Бања", бр. 7/2017, 19/2017 и 10/2023)
- [24] Одлука о комуналним делатностима ("Сл. лист општине Врњачка Бања", бр. 67/2020)
- [25] Одлука о одређивању правца пружања државних путева II и III реда који пролазе кроз насељена места на територији општине Врњачка Бања ("Сл. лист општине Врњачка Бања", бр. 23/2024)
- [26] Одлука о паркинг зонама и режиму коришћења јавних паркиралишта у Врњачкој Бањи ("Сл. лист општине Врњачка Бања", бр. 7/2014, 2/2015, 6/2015, 18/2016, 24/2019, 58/2021 и 5/2022)
- [27] Одлука о путевима и улицама на територији општине Врњачка Бања ("Сл. лист општине Врњачка Бања", бр. 36/2018 и 42/2018)



- [28] Одлука о саобраћају на територији општине Врњачка Бања ("Сл. лист општине Врњачка Бања", бр. 7/2017, 39/2017 и 26/2023)
- [29] Одлука о такси превозу на територији општине Врњачка Бања ("Сл. лист општине Врњачка Бања", бр. 12/2019 и 67/2020)
- [30] План генералне регулације Врњачке Вање 2023-2030.
- [31] План развоја општине Врњачка Бања 2023-2030.
- [32] Подаци интегрисане базе података о обележјима безбедности саобраћаја [Статистика]. Доступно на: <http://bazabs.abs.gov.rs/>.
- [33] Правилник о коришћењу јавних паркиралишта и уклањања непрописно паркираних возила ("Сл. лист општине Врњачка Бања", бр. 22/2022, 18/2016, 58/2021 и 5/2022)
- [34] Правилник о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, број 16/24)
- [35] Просечан годишњи дневни саобраћај - ПГДС у 2023. години, Табела саобраћајног оптерећења на државним путевима, ЈП „Путеви Србије” (<http://www.putevi-srbije.rs/index.php/бројање-саобраћаја>).
- [36] Републички завод за статистику – Општине и региони у Републици Србији, 2024. година (ISSN 2217-7981)
- [37] Решење о утврђивању техничког регулисања саобраћаја на државним путевима бр. 344-08-45506/2014-03 од 27.11.2015. године (Главни пројекат саобраћајне сигнализације на државном путу ИИ-А реда бр. 208 од стационаже 0+000 до 6+670 и на државном путу И-Б реда бр. 23 од стационаже 164+921 до 168+069)
- [38] Решење о утврђивању техничког регулисања саобраћаја на локалним путевима бр. 344-168/24 од 22.10.2014. године (Главни пројекат техничког регулисања саобраћаја - Саобраћајни пројекат сталне саобраћајне сигнализације на локалним путевима и улицама на подручју општине Врњачка Бања)
- [39] Статут општине Врњачка Бања ("Сл. лист општине Врњачка Бања", бр. 12/19 и 72/20)
- [40] Уредба о категоризацији државних путева (Службени гласник РС, бр. 87/2023, 24/2024 и 90/2024).
- [41] Устав Републике Србије („Службени гласник РС”, бр. 98/2006 и 115/2021)



[42] <https://bazaabs.abs.gov.rs/smartPortal/saobNezgode>

[43] <https://bazaabs.abs.gov.rs/smartPortal/LokalneBaze>

[44] https://www.putevi-srbije.rs/images/pdf/referentni-sistem/Karta_drzavnih_puteva.pdf