

**СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ  
САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ  
ДИМИТРОВГРАД ЗА ПЕРИОД ОД  
2024. ДО 2030. ГОДИНЕ СА  
АКЦИОНИМ ПЛАНОМ ЗА ПЕРИОД  
ОД 2024. ДО 2027. ГОДИНЕ**



<b>Носилац израде:</b>	ПССМ ИНЖЕЊЕРИНГ Д.О.О ПРЕДУЗЕЋЕ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ИЗВОЂЕЊЕ РАДОВА У ГРАЂЕВИНАРСТВО ул. Николе Узуновића бр. 108 18000 Ниш
<b>Наручилац:</b>	Општина Димитровград Општинска управа ул. Балканска бр.2 Димитровград
<b>Предмет:</b>	<b>СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД ЗА ПЕРИОД ОД 2024. ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ ЗА ПЕРИОД ОД 2024. ДО 2027. ГОДИНЕ</b>
<b>Директор:</b>	Миодраг Павлов
<b>Руководилац израде:</b>	Јован Мишић, маг. инж. саобр.
<b>Радни тим:</b>	Игор Трајковић, дипл. инж. саобр. Драгана Николић, дипл. грађ.инж. Марија Станковић, спец. стук. мен. безб.
<b>Представник наручиоца:</b>	Саша Марков, спец.струк.инж.саобр.
<b>Број:</b>	___/24
<b>Датум:</b>	01.11.2024. год

**Директор:**





## САДРЖАЈ

РЕЧ ПРЕДСЕДНИКА ОПШТИНЕ.....	3
ПРЕДГОВОР .....	4
1. УВОД .....	6
2. ПРОСТОРНИ ОБУХВАТ ИСТРАЖИВАЊА.....	8
2.1. ПОЛОЖАЈ И ПОВЕЗАНОСТ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД .....	8
2.2. ИСТОРИЈА .....	8
2.3. ПРИРОДНИ РЕСУРСИ .....	10
2.4. СТАНОВНИШТВО .....	11
2.5. ПОДАЦИ О ПУТНОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ.....	12
2.6. ПОДАЦИ О РЕГИСТРОВАНИМ ВОЗИЛИМА .....	16
3. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОКВИР.....	17
4. ПРАВНИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАДА .....	19
5. ФИНАНСИЈСКИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....	21
5.1. РАСПОЛОЖИВИ ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....	22
5.2. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАДА.....	23
6. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ – СТАЊЕ ОДЗИВА ХИТНИХ СЛУЖБИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ.....	25
7. СТАВОВИ УЧЕСНИКА О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ .....	27
8. ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....	36
9. АНАЛИЗА ПОДАТАКА О САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА .....	40
10. БЕЗБЕДНОСТ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ .....	44
11. БЕЗБЕДНОСТ МЛАДИХ У САОБРАЋАЈУ .....	46
12. БЕЗБЕДНОСТ СТАРОСНЕ КАТЕГОРИЈЕ 65+ ГОДИНА .....	48
13. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА.....	50
14. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА .....	52
15. БЕЗБЕДНОСТ МОТОРИЗОВАНИХ ДВОТОЧКАША .....	55
16. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ .....	57
17. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ.....	59
18. БЕЗБЕДНОСТ ТЕРЕТНИХ ВОЗИЛА .....	61
19. КАРТА ЈАВНОГ ПОНДЕРИСАНОГ РИЗИКА СТРАДАЊА ПО ОПШТИНАМА И ГРАДОВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2023. ГОДИНЕ .....	63



<b>20. ИДЕНТИФИКАЦИЈА ПРОБЛЕМА У ОБЛАСТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАДА .....</b>	<b>66</b>
<b>21. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ.....</b>	<b>67</b>
<b>22. ЦИЉЕВИ – ИНДИКАТОРИ .....</b>	<b>72</b>
<b>23. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА – СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....</b>	<b>74</b>
<b>23.1. СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....</b>	<b>74</b>
<b>24. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ .....</b>	<b>82</b>
<b>25. ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И СТАЛНО УНАПРЕЂИВАЊЕ .....</b>	<b>86</b>
<b>26. ПРОМОВИСАЊЕ СТРАТЕГИЈЕ И АКЦИОНОГ ПЛАНА.....</b>	<b>87</b>
<b>27. ЛИТЕРАТУРА.....</b>	<b>88</b>
<b>28. ПРИЛОГ: АКЦИОНИ ПЛАН ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАДА ЗА ПЕРИОД ОД 2024. ДО 2027. ГОДИНЕ .....</b>	<b>90</b>



## РЕЧ ПРЕДСЕДНИКА ОПШТИНЕ

Поштоване суграђанке и суграђани, незаобилазни фактор комфора, квалитета живота и културе једне локалне самоуправе је и саобраћај. Поред овога саобраћај пружа основну и неопходну подршку убрзаном привредном напретку наше општине Димитровграда. Уз све добробити које развој саобраћајног система доноси, прати га и низ негативних последица, од којих су најтежа страдања и губитак људског живота у саобраћају.



У последњих пет година на територији општине Димитровграда, рачунајући временски оквир од 2019. до 2023. године, догодило се укупно 84 саобраћајних незгода, од којих је 32 саобраћајних незгода са настрадалим лицима. У саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији општине Димитровграда за поменути временски оквир погинуло је 3 лица, док је теже и лакше повређено 41 лице, у поменутом времеском оквиру на истој територији повређено је 2 деце, што је неприхватљив људски и материјални губитак. Свако страдање и угрожавање безбедности становника наше општине је неприхватљиво за општину и институције које о њему брину.

Општина Димитровград је донела одлуку да енергично приступи успостављању система безбедности саобраћаја који ће у најкраћем могућем року значајно унапредити безбедност у саобраћају на територији општине Димитровграда. Системско деловање, уз употребу савремених алата и ангажовање експерата из области безбедности саобраћаја, треба да осигура ефикасност предузетих мера и активности, као и константно опадање броја и тежина последица страдања у саобраћају.

Ова Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Димитровграда, за период од 2024. до 2030. године са пратећим Акционим планом представља иницијални корак ка успостављању јасног система безбедности саобраћаја на територији општине Димитровграда.

Само превентивним и добро планираним деловањем уз координисан рад свих институција безбедности саобраћаја можемо очекивати успех. Зато позивам све становнике општине Димитровграда, а посебно запослене у институцијама безбедности саобраћаја да прихвате своју одговорност и одговорно спроводе ову Стратегију и тиме дају допринос остварењу племенитих циљева која је она поставила.

*Председник општине Димитровграда,  
Владица Димитров*





## ПРЕДГОВОР

У саобраћајним незгодама годишње у свету погине око 1,3 милиона људи, односно око 3.700 људи дневно, док преко 50 милиона људи буде повређено или трајно онеспособљено. У саобраћајним незгодама најчешће страдају млади људи, а посебно у земљама у којим улагање у безбедност саобраћаја није препознато као друштвена добит већ као трошак. Имајући у виду огромне људске и економске губитке Уједињене нације и Европска унија су у протеклих 15 година преузеле низ стратешких активности усмерених ка смањењу броја саобраћајних незгода.

У Глобалном плану УН за деценију акције за безбедност саобраћаја 2021-2030, који заправо представља смернице за примену Деценије акције и њених циљева, у периоду од 2021. до 2030. године, позивају се владе свих земаља и партнери у безбедности саобраћаја да примене интегрисани приступ Безбедног система и на тај начин смање број погинулих и повређених у саобраћају на путевима, за 50%.

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. Светска здравствена организација је припремила Глобални план Друге деценије акције за безбедност саобраћаја. Према бројним анализама, Европа је најбезбеднији континент у саобраћају на свету. На трагу тога, Европска унија (у даљем тексту ЕУ) је створила претпоставке за примену Оквирне политике безбедности саобраћаја до 2030. године. Кроз све међународне и европске стратешке документе провлачи се исти глобални циљ, а то је да се смањи број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године.



Република Србија припада групи држава које чине напоре да управљају безбедношћу саобраћаја и да изграде организован заштитни систем безбедности саобраћаја. Република Србија је у последње време уложила велике напоре да

заузда проблем нарастајућег броја саобраћајних незгода и настрадалих лица у њима. Са националног нивоа, ти напори се у последње време све више 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 Димитровград је већ 2016. године препознала обавезу, значај и улогу коју локална самоуправа има на пољу управљања безбедношћу саобраћаја и предузела кораке за доношење прве *Стратегије безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград за период од 2016 – 2020. године*.

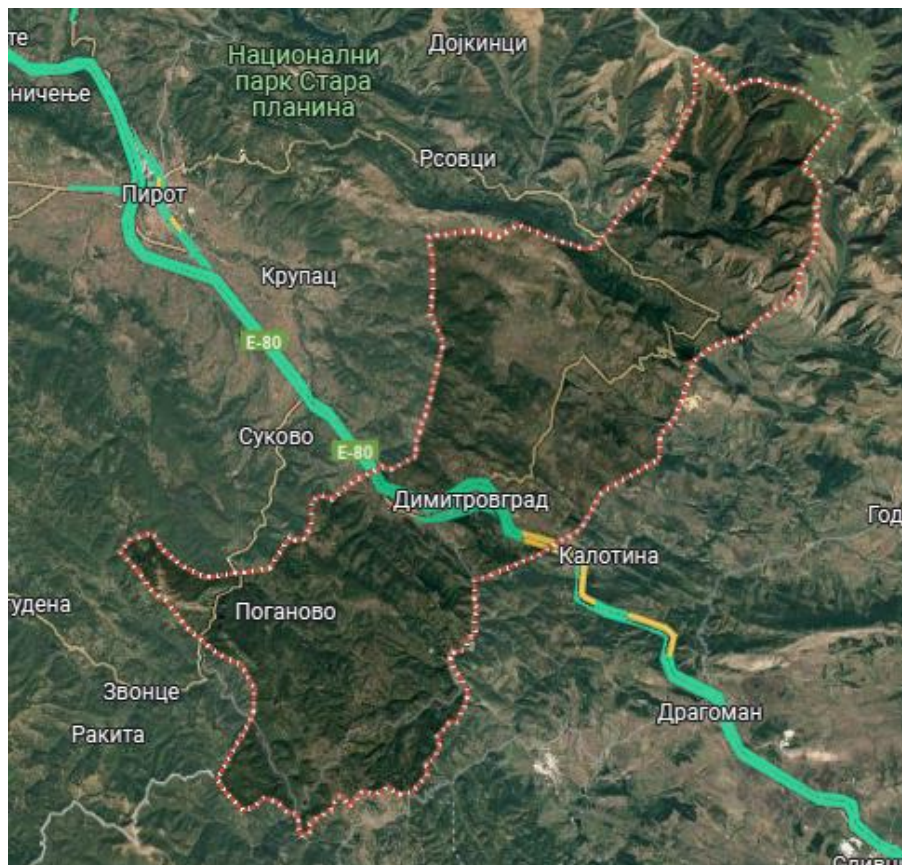
Израдом и усвајањем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима се сврстава у ред оних локалних самоуправа у Републици Србији које су у претходном периоду успеле да постигну одређене резултате на унапређењу стања безбедности саобраћаја на својим територијама, управо захваљујући доношењу тог стратешког документа и успостављању система за управљање безбедношћу саобраћаја кога карактерише стручан, плански организован, ефикасан, квалитетан и дугорочан приступ решавању проблема безбедности саобраћаја.

Друга по реду Стратегија која се односи на период од 2024. до 2030. године биће усаглашена са Националном Стратегијом безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2030. године. Предметна Стратегија уводи нову визију и нове циљеве на територији општине. Визија јесте амбициозна, али остварљива. Циљ израде Стратегије је управо идентификација најзаступљенијих проблема безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград, анализа тих проблема и предлог мера и активности за успешно и делотворно елиминисање уочених проблема, односно, увођење организованог, системског управљања 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



## 1. УВОД

Саобраћај представља једну од основних људских делатности, која је основа за развој свих друштвених активности као што су трговина, култура, образовање, туризам, производња и др. Развијени саобраћајни систем пружа могућност за убрзани развој и даје подршку ширењу општине и подизању животног комфора и стандарда становника.



*Слика 1.1. Територија општине Димитровград*

Савремени приступ у области безбедности саобраћаја недвосмислено указује да се безбедношћу може управљати, да саобраћајне незгоде најчешће нису случајност већ последица недостатка организованог системског деловања на основне факторе саобраћаја, човека, возило, пут и околину.

Сврха Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Димитровграда за период од 2024. до 2030. године јесте упознавање са стањем безбедности саобраћаја у којем се општина тренутно налази, стање инфраструктуре, упознавање са ставовима и понашањем учесника у саобраћају, приказ стања безбедности саобраћаја којем се тежи, као и смернице којима ће се најбрже и најлакше доћи од постојећег до жељеног стања безбедности саобраћаја на путевима у општини Димитровград.

У последњих пет година на територији општине Димитровград, рачунајући временски оквир од 2019. до 2023. године, догодило се укупно 84 саобраћајних незгода, од којих је 32 саобраћајне незгоде са настрадалим лицима. У саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији општине Димитровград за поменути временски оквир **погинуло је 3 лица, док је теже и лакше повређено 41 лице, у**





поменутом временском оквиру на истој територији повређено је 2 детета, док је 15 младих лица повређено, у истом периоду погинула је 1 лице старости 65+, док је 9 лица старости 65+ повређено што је неприхватљив људски и материјални губитак.

Саобраћајне незгоде које се свакодневно догађају на територији општине Димитровград доприносе повећаном ризику од страдања у саобраћају и истовремено представљају значајан економски, социјални, здравствени и развојни проблем. Поред обавезе дефинисане Законом о безбедности саобраћаја на путевим, Националном Стратегијом безбедности саобраћаја и Националним Акционим планом усвајање Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Димитровград (*у даљем тексту Стратегија*) је и морална обавеза општинске управе према свим грађанима.

**Колико је безбедност саобраћаја битна тема, између осталог говори и чињеница да Уједињене нације и цео свет посвећују пажњу и регулишу услове и понашање у саобраћају. Саобраћај представља неизбежни предуслов размене добара. Другим речима, саобраћај није избор појединца и без саобраћаја се не може замислити савремено друштво.**

Доношењем Стратегије пре свега препознат је проблем безбедности саобраћаја на територији општине и намера да се тај проблем решава стручно, плански, организовано, квалитетно и дугорочно, па тек онда се може рећи да је то и Законска обавеза локалне самоуправе.

Од управљања безбедношћу саобраћаја примарно се очекује смањивање ризика настанка и тежине последица саобраћајних незгода, али не треба занемарити остале негативне последице које произилазе из саобраћаја као што су: материјална штета, губици и трошкови саобраћајних незгода, загађивање околине буком, издувним гасовима и штетним материјама и исцрпљивање природних ресурса и сл.

**Стратегија је кровни документ безбедности саобраћаја, заснован на детаљној анализи постојећег стања безбедности саобраћаја, истиче најзначајније проблеме, области рада, дефинише приоритетне циљеве и поставља смернице за достизање жељеног стања. Успешност Стратегије зависи од ефикасности спровођења Акционог плана, који описује конкретне мере и активности, дефинише њихове носиоце и индикаторе успешности.**

Стратегија има за циљ дефинисање основних носилаца система безбедности саобраћаја, њихове улоге и организације деловања, чиме је постављена основа за рад одрживог и ефикасног система управљања безбедношћу саобраћаја.

**Скупштина општине Димитровграда усвајањем ове Стратегије изражава јасно и недвосмислено одбијање да прихвати страдање људи у саобраћајним незгодама, и показује одлучност да унапреди безбедност саобраћаја на територији општине.**



## 2. ПРОСТОРНИ ОБУХВАТ ИСТРАЖИВАЊА

На безбедност саобраћаја на путевима поред основних фактора, утичу и саоцио - демографске карактеристике, које се у анализи могу идентификовати у зависности од истраживања као разни предиктори. Из тог разлога извршена је анализа положаја и повезаности општине, историје, природних ресурса, становништва, путне инфраструктуре и броја регистрованих возила на територији општине Димитровграда и на тај начин дефинисан је просторни обухват истраживања.

### 2.1. ПОЛОЖАЈ И ПОВЕЗАНОСТ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД

Општина Димитровград налази се у југоисточном делу Србије, у горњем току реке Нишаве, у близини границе са Републиком Бугарском. Део је Пиротског округа и простире на површини од 483 km<sup>2</sup>. Општина Димитровград лежи између 42°42' и 43°12' северне географске ширине и 22°32' и 23°00' источне географске дужине, на надморској висини од 463 m.

Општину Димитровград чини пет целина са 43 насеља: Горње Понишавље (Димитровград, Лукавица, Гојин Дол, Жељуша, Градиње, Бачево и Паскашија), Горњи Висок (Браћевци, Изатовци, Влковија, Доњи Криводол, Горњи Криводол, Бољев Дол, Каменица и Сенокос), Забрђе (Петрлаш, Радејна, Бребевица, Пртопопинци, Смиловци, Височки Одоровци, Гуленовци, Мазгош и Мојинци), Бурел (Горња Планиница, Грапа, Прача, Сливница, Верзар, Било, Бањски Дол, Барје, Доња Невља, Горња Невља, Поганово, Драговита, Скрвеница, Врапча) и Дерекул (Куса Врана, Трнски Одоровци, Искровци и Петачинци).

Кроз територију Димитровграда пролази значајна међународна друмска саобраћајница, у историји позната као „Via militaris” и железничка пруга Београд - Ниш - Софија, које чине источни крак паневропског саобраћајног Коридора 10 који повезује Европу са Азијом.

На око 5 km од Димитровграда налази се највећи гранични прелаз између Републике Србије и Републике Бугарске - Градина.

### 2.2. ИСТОРИЈА

Општина Димитровград богата је културном баштином, објектима градитељског, културног и историјског значаја, као и нематеријалним културним наслеђем.

Трагови првих насеља на територији општине Димитровград датирају још из времена енеолита (3.300 - 2.200 г. пне), прелазног периода из каменог у метално доба. О томе сведоче многобројни археолошки налази као што су камене и бакарне секире, керамичке посуде, тегови и култни предмети.

У бронзаном и гвозденом добу (2.200 г. пне - 1. века не) такође је било насеља што се може закључити на основу многобројних археолошких налаза металних секира, стрелица и бронзаног накита.



Због свог географског положаја ова територија је још од античког периода била важна тачка у повезивању истока и запада. Ту је још у I веку нове ере пролазио пут ВИА МИЛИТАРИС на коме су се налазиле многобројне станице за одмор и промену коња

На основу античког итинерарија из IV века, једна од таквих станица је и МУТАТИО ТРАНСЛИТУС, која би се могла налазити у околини или у самом граду. У непосредној близини станице помиње се и БАЛАНСТРА као античко насеље које је смештено на том путу. О постојању насеља у периоду антике сведоче налази као што су керамички жижак и вотивни рељефи античких божанстава Јупитера, Хекате и Митре.

Из касноантичког - рановизантијског периода налази се утврђење подигнуто у IV веку, а обновљено у VI веку за време Јустинијана. Налази се на око 3 км северозападно од града, а служило је као заштита становништву у време упада разних освајача. Утврђење је опасно јаким двоструким бедемима. На његовом акропољу нађено је пуно фрагмената керамичких посуда, стаклених чаша, алатки, стрелица и накита.

Из средњовековног периода потиче најлепши манастирски комплекс у околини, Манастир Св. Јована Богослова (Погановски манастир), подигнут крајем XIV века у прелепој долини реке Јерме. Овај манастир је био центар духовности и писмености у наредним вековима и тешким годинама турског ропства.

Године 1433. ови крајеви су пали под турско ропство. Многи путописци разних нација који су путовали Балканом записивали су своја запажања и писали о животу у овим крајевима. Сулејман Величанствени, турски султан, који је са својом војском преузео поход на север при пропутовању кроз долину Нишаве (1521.) је записао: "Коначно сам у насељу под именом Царски бунар (Текву бинари)".

Кроз Цариброд је пролазио и путописац Ханс Дерншван (1555.), који је на путу из Софије за Цариброд написао "...Видео сам много Бугара по двадесет у групи, како после девет дана путовања журе из Цариграда после два месеца рада код султана. Они се враћају кући да би прикупили реколту са поља..." (18. јул). У даљем току путописа он додаје да је 19. јула сусрео на путу ка Цариброду много Бугара који су бачвама носили "султански десетак" – вино према Софији.

По предањима назив овог насеља био је "Царски брод", па се као такав и користи у народу. Име "Спри брод" помиње путописац Зигмунд фон Брјухен (1643. године). Позивајући се на неке писане изворе из доба пре ослобођења од Турака (1877. године), у књизи "Димитровград 1877-1945." аутора Србислава Златковића, Др Цветана Васова и Др Гаврила Видановића, наводи се да се ово насеље помиње као село под меном "Зариброд" или "Зарин брод", а касније у турским изворима као два села, "Велики и Мали Цариброд са по 60 до 70 кућа". Бенедето Рамберти, Цариброд први пут помиње 1584. године. Цариброд је био врло погодан за краћи и дужи одмор у време кад се путовало на далеки пут пешице, коњима, коњским и воловским запрегама, караваном за Европу, Блиски и Далеки Исток. И у оно време брод су називали место за прелаз и одмор преко реке или простора за одмор. Две реке – Нишава, односно Гинска и Лукавачка река, имале су изванредне погодности за дужи и краћи одмор са хановима саграђеним у Цариброду, а за смештај и преноћиште



путника. У непосредној близини тих објеката налазиле су се штале и обори за смештај волова и коња, а служили су за вучу или за јахање.

У опису грофа Вирмонда, који је 1718. године на путу из Беча за Истамбул прошао кроз Цариброд у својству аустријског посланика, наводи се: “Тада је у Цариброду на реци Нишави имало два моста. Један је изграђен од храстовог дрвета, низак и доста широк, а други висок и тесан, направљен од тесаног камена”.

Константин Иречек пише да у главној улици има много дућана и ханова. Један од ханова је означен фирмом “Видлич планина” у коме је Иречек и одсео са својим сапутником А. Златарским. Аутор у даљем тексту описује тадашњу женску ношњу: “...жене су носиле цвећем украшене беле мараме на главама, црвене или црне сукмане, кецеље ткане grubим црвеним предивом са наглашеним вертикалним ивицама, а око својих тела носиле су обрађене плоче тзв. чипразе са црвеном тканином, кожом или посребрене. Девојке су имале од козје длаке ткане дугачке “коцене”, које су достизале и до једаног метра дужине, а испод њих вирили су мали репови покривени сребрним монетама. На ногама су носиле обичне опанке...”. До данас није утврђено када је ово насеље коначно и званично добило име Цариброд. Свој данашњи назив Димитровград носи од 1951. године, мада је Цариброд мештанима омиљеније и стога чешће коришћено име. Име „Димитровград“ добио је по бугарском револуционару Георги Димитрову, комунисти, шефу Коминтерне и државнику.

### 2.3. ПРИРОДНИ РЕСУРСИ

Територија општине Димитровград припада планинском типу рељефа. Брдско - планински предео је делом просечен долином реке Нишаве.

На територији општине Димитровград природна добра заузимају 32,33% од укупне површине подручја Просторног плана (48.325,00 ha). Истичу се три заштићена природна добра - Парк природе „Стара планина“, Специјални резерват природе „Јерма“ и Споменик природе „Петрлашка пећина“. Ту су и друге природне вредности:

- EMERALD подручје, значајно са становишта примене Бернске конвенције у Србији;
- међународно значајно подручје за биљке (IPA - Important Plant Areas);
- међународно и национално значајно подручје за птице (IBA - Important Bird Areas) и
- одабрано подручје за дневне лептире (PBA - Prime Butterfly Areas in Serbia).

Према подацима статистике шумарства РСЗ под шумом је 2017. године било 15.538 ha. Одоровачко крашко поље дугачко седам, а широко преко четири киломентара, нагнуто у правцу југозапада и југа, највеће је у Источној и Југоисточној Србији. Окружују га нижи кречњачки гробени и Видлич на чијем превоју се налазе најлепши видиковци. Језера Главни водени токови су реке Нишава, Габерска (Лукавачка), Јерма, Височица и вештачке акумулације језера Сават I и Сават II. Цело подручје припада црноморском сливу.





Сават 1 и Сават 2 су вештачке акумулације направљене у области Забрђа, у крашкој Одоровачко - смиловској котлини (на око 700 метра надморске висине) у близини села Смиловци, па су познатија као Смиловска језера.

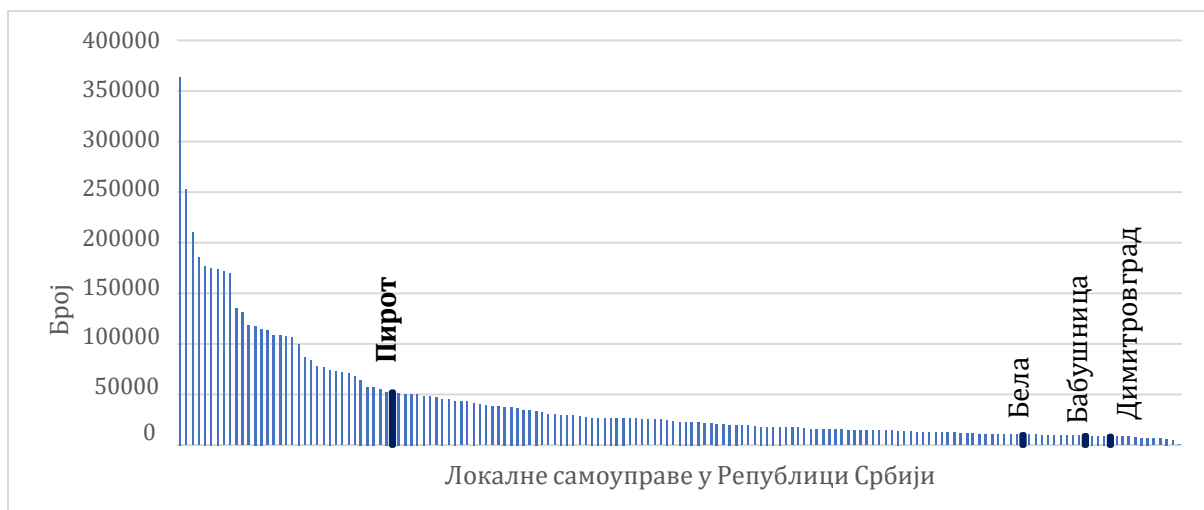
Од више стотина врста самониклог лековитог и ароматичног биља економски су најзначајније: клека, шипак, слез, мразовац, велебиље, линцура, јагорчевина, коприва, одољен, липа, смиље, бреза, глог, медвеђе грожђе, кантарион, боквица, маслачак итд. Ту су и бројни шумски плодови, воће, гљиве и друго од значаја за осмишљавање бројних активности у природи. У планинском подручју се срећу висока (срна, јелен и дивља свиња), ниска дивљач (зец и перната дивљач - јаребица, препелица и дивљи голубови) и др.

Општина Димитровград је на територији целе општине 2012. године прогласила „Парк агробiodиверзитета“ с обзиром на то да је на њеној територији један од један од најзначајнијих центара „in-situ“ очувања генетичких ресурса са преко 20 аутохтоних раса домаћих животиња (домаћи брдски коњи, балкански магарац, каракачанска, пиротска, бардока овца, балканска коза...).

## 2.4. СТАНОВНИШТВО

Према попису становништва, домаћинства и станова из 2022. године, у **Димитровграду живи 8.043 становника** (мушкарци: 4.067, жене: 3.976), од којих је око 46 процената бугарске националности. У урбаном делу општине живи 5.188 становника, од тога 2.558 мушкарца и 2.630 жена.

На наредном графикау приказана је расподела броја становника по локалним самоуправама у Србији, са посебним освртом на Пиротски округ.



**График 2.1.** Положај општине Димитровград, на основу броја становника, у односу на остале локалне самоуправе у Републици Србији, са посебним акцентом на општине Пиротског округа, 2023. година



## 2.5. ПОДАЦИ О ПУТНОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ

Укупна дужина путне мреже на територији општине износи 234,8 km, од чега државни путеви I реда чине 8 km, државни путеви II реда 95,8 km, а општински путеви 139 km.

Преко територије општине прелазе следећи значајнији путеви:

Државни пут I реда:

- ❖ Ниш - Пирот - Димитровград - државна граница са Бугарском (гранични прелаз Градина).

**Табела 2.1. Државни путеви I реда са основним карактеристикама**

Државни путеви I реда	Ознака пута	Дужина пута (деонице)	Материјал
Ниш - Пирот - Димитровград - државна граница са Бугарском (гранични прелаз Градина)	A4	8	Асфалт

Државни путеви II реда:

- ❖ Ниш (петља Малча) - Бела Паланка - Пирот - Димитровград - државна граница са Бугарском (гранични прелаз Градина);
- ❖ Димитровград - Г.Невља - Петачинци - Трнски Одоровци;
- ❖ Трнски Одоровци - Суково - веза са државним путем 259 и
- ❖ Књажевац - Кална - Темска - Пирот - Височка Ржана - Мојинци - Димитровград.



**Табела 2.2. Државни путеви II реда са основним карактеристикама**

Државни путеви II реда	Ознака пута	Дужина пута (деонице/км)	Материјал
Ниш (петља Малча) - Бела Паланка - Пирот - Димитровград - државна граница са Бугарском (гранични прелаз Градина)	IIA259	11	Асфалт
Димитровград - Г.Невља - Петачинци - Трнски Одоровци	IIБ 429	37,808	14012 - Асфалт 8750 - Земља 15046 - Туцаник
Трнски Одоровци - Суково - веза са државним путем 259	IIБ 223	4,057	Асфалт
Књажевац - Кална - Темска - Пирот - Височка Ржана - Мојинци - Димитровград	II221	34,960	Асфалт
<b>УКУПНО:</b>		<b>95,555</b>	



Општински путеви:

- ❖ Жељуша - Бански Дол - Поганово;
- ❖ Смиловци - Височки Одоровци - Гуленовци;
- ❖ Радејна - Мазгош;
- ❖ Мазгош - Бребевница;
- ❖ Трнски Одоровци - Куса Врана;
- ❖ Димитровград - Паскашија;
- ❖ Поганово - Драговита;
- ❖ Димитровград - Жељуша;
- ❖ Доњи Криводол - Горњи Криводол;
- ❖ ПА221 - Бољев Дол;
- ❖ Жељуша - Грапа;
- ❖ Бански Дол - Барје;
- ❖ Градиње - Бачево;
- ❖ ПВ429 - Сливница;
- ❖ ПВ429 - Верзар;
- ❖ Радејна - Петрлаш;
- ❖ Барје - Скрвеница;
- ❖ Доња Невља - Барје;
- ❖ ПВ429 - Било;
- ❖ ПБ429 - Горња Лукавица;
- ❖ ПБ429 - Г. Невља;
- ❖ А4 - Гојин Дол;
- ❖ Пртопопинске Воденице - Мазгош;
- ❖ А4 - Горње Градиње;
- ❖ Димитровград - Градиње;
- ❖ ПА221 - Сават 1- Пртопопинске воденице;
- ❖ ПА221 - Пртопопинци;
- ❖ ПА221 - Моинци;
- ❖ ПА221 - Влковија;
- ❖ ПА221- Каменица - Сенокос;
- ❖ ПА221- Браћевци и
- ❖ Белеш - Прача - Борово - Скрвеница.





Табела 2.3. Општински путеви са основним карактеристикама

Р.б.	Од места до места	Дужина (км)			Укупно
		Савремени коловоз	Туцаник	Земљани	
1.	Жељуша - Бански Дол - Поганово	18,5			18,5
2.	Смиловци - Височки Одоровци - Гуленовци	4	1,5		5,5
3.	Радејна - Мазгош		7,5		7,5
4.	Мазгош - Бребевница		2		2
5.	Трнски Одоровци - Куса Врана	7			7
6.	Димитровград - Паскашија		4		4
7.	Поганово - Драговита	5			5
8.	Димитровград - Жељуша	3			3
9.	Доњи Криводол - Горњи Криводол	2	0,5		2,5
10.	ПА221 - Бољев Дол		1		1
11.	Жељуша - Грапа		3,5		3,5
12.	Бански Дол - Барје		4	4	8
13.	Градиње - Бачево		4		4
14.	ПВ429 - Сливница		1		1
15.	ПВ429 - Верзар		1		1
16.	Радејна - Петрлаш		4,5		4,5
17.	Барје - Скрвеница		3,5		3,5
18.	Доња Невља - Барје			7	7
19.	ПВ429 - Било		2	2	4
20.	ПВ429 - Горња Лукавица		2	1	3
21.	ПВ429 - Г. Невља		2,5		2,5
22.	А4 - Гојин Дол	1			1
23.	Пртопопинске Воденице - Мазгош	2	2,5		4,5
24.	А4 - Горње Градиње	1,5			1,5
25.	Димитровград - Градиње	1,5	1,5		3
26.	ПА221 - Сават 1- Пртопопинске воденице	1	2	0,5	3,5
27.	ПА221 - Пртопопинци		1		1
28.	ПА221 - Моинци		0,5		0,5
29.	ПА221 - Влковија		0,5		0,5
30.	ПА221- Каменица - Сенокос	3	2		5
31.	ПА221- Браћевци		1,5		1,5
32.	Белеш - Прача - Борово - Скрвеница		14,5	4,5	19
	<b>УКУПНО</b>	<b>49,5</b>	<b>70,5</b>	<b>19</b>	<b>139</b>



## 2.6. ПОДАЦИ О РЕГИСТРОВАНИМ ВОЗИЛИМА

На територији општине Димитровграда је, према подацима Републичког Завода за статистику у 2022. години, регистровано је укупно 2091 моторних и прикључних возила. Број регистрованих моторних и прикључних возила према структури приказан је у табели 2.4.

Табела 2.4. Број регистрованих моторних и прикључних возила на територији општине Димитровграда

Моторна и прикључна возила	Број регистрованих моторних и прикључних возила
Мопед	76
Мотоцикл	11
Путничко возило	1.743
Теретно возило	175
Аутобус	2
Радна возила	1
Прикључна возила	83
<b>УКУПНО</b>	<b>2.091</b>

Од укупног броја регистрованих моторних и прикључних возила 83% чине путнички аутомобили, док су 8% теретна возила. Истиче се податак да је на територији општине Димитровграда регистрован већи број mopеда и мотоцикла него аутобуса.

Степен моторизације зависи од животног стандарда становништва, али одражава и усмереност ка одређеном виду превоза. Стратешка је тенденција да се смањи степен моторизације, односно да се грађани мотивишу да највећи део својих кретање обављају путем јавног превоза, бициклима и сл. Оваква тенденција је настала као последица еколошких мера, али и преоптерећености саобраћајница.

Ако се узме у обзир да је 2022. године према попису становништва живело 8.043 становника, може се закључити да је степен моторизације на територији општине Димитровграда у 2022. години био 217 ПА/1000 становника.



### 3. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОКВИР

Институције које делују на националном нивоу, а које су кључне за ефикасност система безбедности саобраћаја у Републици Србији су:

- ❖ Народна Скупштина,
- ❖ Влада,
- ❖ Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
- ❖ Министарство надлежно за послове саобраћаја,
- ❖ Министарство надлежно за послове образовања,
- ❖ Министарство надлежно за послове здравља,
- ❖ Министарство надлежно за унутрашње послове,
- ❖ Агенција за безбедност саобраћаја,
- ❖ орган надлежан за инспекцијски надзор из области безбедности саобраћаја,
- ❖ Управљач државних путева,
- ❖ Суд,
- ❖ јавни тужилац,
- ❖ јавног информисања односно оглашавања, на националном нивоу,
- ❖ универзитети, образовне, односно васпитане установе,
- ❖ компаније које обављају привредну делатност из области, односно у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, итд.

Националне институције имају задатак својим активностима дају основне смернице и пруже правну и стручну подршку раду локалних институција безбедности саобраћаја. Један од основних чинилаца система безбедности саобраћаја у Републици Србији су локалне самоуправе, односно локални системи безбедности саобраћаја.

Успостављање локалног система безбедности саобраћаја темељи се на институцијама које су препознате као носиоци саобраћајних активности на локалу. Институције које треба да пруже подршку приликом управљања безбедности саобраћаја на територији општине Димитровграда, су следеће:

- ❖ Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Димитровграда,
- ❖ Председник општине,
- ❖ Општинско веће,
- ❖ Општинска управа,
- ❖ Одељење за имовинско правне, стамбене, урбанистичке и послове инспекције,
- ❖ Одељење за послове инвестиција и јавне набавке,
- ❖ Скупштина општине,
- ❖ Основни и прекршајни суд,
- ❖ Саобраћајна полиција – ПС Димитровград,
- ❖ Установе основног школског образовања,
- ❖ Установе средњег школског образовања,
- ❖ Ауто школе,
- ❖ Привредна друштва и предузетници које обављају техничке прегледе,



- ❖ Привредна друштва и предузетници који обављају превоз на територији општине.

Према Закону о безбедности саобраћаја извршни орган јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно градско веће, оснива тело за координацију (комисија, савет и сл.), ради усклађивања послова безбедности саобраћаја на путевима који су из делокруга јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе. Закон такође дефинише да Агенција за безбедност саобраћаја координира рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама и даје сагласност на програм за рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама.

Национални систем безбедности саобраћаја је централну улогу у локалном систему поверио локалним телима за безбедност саобраћаја.

Решењем општинског већа општине Димитровграда, формиран је Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Димитровграда.

Задатак Савета је остваривање сарадње и усклађеног обављања послова у функцији унапређења безбедности саобраћаја на путевима, као и иницирање и праћење превентивних и других активности у области безбедности саобраћаја на путевима из надлежности општине Димитровграда. Савет доноси Предлог Годишњег програма активности.

ЗобС је прописао и финансирање безбедности саобраћаја, и то: извори средстава, расподела средстава између државе и јединица локалне самоуправе, намена средстава, начин коришћења и извештавања. Постојећи систем финансирања безбедности саобраћаја у Републици Србији је од стране међународне заједнице и европских институција оцењен као репрезентативан и један од најбољих на територији Европе.





#### 4. ПРАВНИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАДА

Безбедност саобраћаја је област од општег друштвеног значаја, што је препознато и у највишим правним документима Републике Србије. Устав, закони, подзаконски акти и признати међународни извори представљају правни оквир безбедности саобраћаја у Републици Србији. Најзначајнији правни акти који уређују област безбедности саобраћаја су, пре свих, Закон о безбедности саобраћаја на путевима<sup>1</sup> и Закон о путевима који се примењује од 2018. године<sup>2</sup>. Најзначајнији правни акти којима се уређује област безбедности саобраћаја на нивоу државе су:

- ❖ Устав Републике Србије;
- ❖ 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 и 128/2020 - др. закон и 76/2023)
- ❖ Закон о путевима (*„Службени гласник РС“*, број 41/2018 и 95/2018 - др.закон и 92/2023 - др. закон);
- ❖ Кривични законик (*"Сл. гласник РС"*, бр. 85/2005, 88/2005 - испр., 107/2005 - испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 и 35/2019);
- ❖ Закон о прекршајима (*"Сл. гласник РС"*, бр. 65/2013, 13/2016, 98/2016 - одлука УС, 91/2019 и 91/2019 - др. закон и 112/2022 - одлука УС);
- ❖ Закон о полицији (*„Сл. Гласник РС“*, бр. 6/2016, 24/2018 и 87/2018);
- ❖ Закон о општем управном поступку (*„Сл. Гласник РС“*, бр. 18/2016 и 95/2018 - аутентично тумачење и 2/2023 - одлука УС);
- ❖ Закон о обавезном осигурању у саобраћају (*"Сл. гласник РС"*, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 - одлука УС);
- ❖ Закон о ванредним ситуацијама (*„Службени гласник РС“*, број 111/09, 92/11 и 93/12);
- ❖ Закон о здравственој заштити (*„Службени гласник РС“*, број 25/2019 и 92/2023 - аутентично тумачење);
- ❖ Закон о основама система образовања и васпитања (*"Сл. гласник РС"*, бр. 88/2017, 27/2018 - др. закон, 10/2019, 27/2018 - др. закон и 6/2020, 129/2021 и 92/2023),
- ❖ Подзаконски акти којима се ближе уређују поједини закони, посебно подзаконски акти који су настали као ближи уређивачки прописи Закона о безбедности саобраћаја на путевима и Закона о путевима.

За рад о области безбедности саобраћаја кључно је планирање и системско деловање, а основ за такав приступ пружају стратешка документа.

Стратешки циљеви и правци деловања у систему безбедности саобраћаја утврђени су Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2023. до 2030. године (Сл. гласник РС број 84/23) коју је усвојила Влада Републике Србије, и Акционим планом за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2023. до 2025. године (септембар 2023. године) који је такође усвојен од стране Владе. Чији је основни циљ смањење броја жртава у саобраћају и смањење последица саобраћајних несрећа.



Управо национална Стратегија, уз Закон о безбедности саобраћаја на путевима, дефинисали су и обавезу локалних самоуправа да доносе локалне стратегије безбедности саобраћаја уз пратеће акционе планове.

Општина Димитровграда је препознала значај и могућности стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и наручила израду студије чији је циљ припрема предлога Стратегије безбедности саобраћаја. Предлог Стратегије се заснива на подацима, односно врло обимној анализи постојећег стања.

Стратегије безбедности саобраћаја на локалном нивоу морају бити усвојене у скупштини општине.

При успостављању система безбедности саобраћаја препознатљивост теме у не само стручним, већ и у политичким круговима, као и у целокупном друштву може значајно олакшати и убрзати иницијалне кораке, формирањем повољног друштвеног амбијента и опште подршке.

Израда, усвајање и доследна примена стратешких докумената (у које спадају национална и локална стратегија и акциони план за спровођење стратегије, политике и друга повезана документа) представљају полазну основу за ефикасно и делотворно управљање и постизање циљева, у било којој области деловања или активности, укључујући и безбедност саобраћаја. Уважавање значаја безбедности саобраћаја указује на комплексност проблематике безбедности саобраћаја, која захтева мултидисциплинарни стратешки приступ, уз системско и дугорочно деловање. Стратешки документи су, на крају, одраз и политичке и сваке друге воље да се реализују дефинисани циљеви који су предмет тих стратешких докумената. Другим речима, у случају јачања система безбедности саобраћаја општине Димитровград, препознавање значаја безбедности саобраћаја, не само од стране стручних, већ и политичких структура, као и целокупне јавности, може значајно допринети успостављању повољног амбијента и опште подршке за олакшано и убрзано предузимање иницијалних корака и напора ка унапређењу стања безбедности саобраћаја.



## 5. ФИНАНСИЈСКИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Трошкови саобраћајних незгода са настрадалима су далеко обимнији од оних, на први поглед видљивих (директни), јер садрже и оне на први поглед невидљиве (индиректне трошкове), синдром леденог брега.



Слика 5.1. Синдром леденог брега

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

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

Висина штете настале у саобраћајним незгодама се не може прецизно измерити, проценити и израчунати, па се примењују различити поступци за процену висине штете настале у саобраћајним незгодама. У недостатку званичне националне методологије, за прорачун трошкова саобраћајних незгода у Републици Србији у 2019. години, коришћена је методологија Европске комисије за процену укупних



друштвено-економских последица саобраћајних незгода. Према овој методологији, **трошак једне саобраћајне незгоде са погинулим лицем износи 3.273.909,00 евра, трошак једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицем износи 498.591,00 евра, док трошак једне саобраћајне незгоде са лакше повређеним лицем износи 38.514,00 евра.** Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији у 2019. години износили су 4.061.943.660 евра (4.1 милијарде евра). Узимајући у обзир да је укупни бруто домаћи производ (БДП) Републике Србије за 2019. годину износио 46,1 милијарди евра, долази се до закључка да је удео трошкова саобраћајних незгода у укупном БДП-у Републике Србије 8,8%.

Улагање у безбедност саобраћаја, ако занемаримо остале аспекте, треба посматрати као инвестицију јер се за одређена, уложена материјална средства остварује материјална добит у виду спречавања настајања трошкова саобраћајних незгода. Најважнија подршка за функционисање система безбедности саобраћаја јесте сигуран извор финансирања послова безбедности саобраћаја, на нивоу сваке локалне самоуправе. Србија је једна од ретких земаља која је својим Законом<sup>3</sup> предвидела средства за улагање у унапређење безбедности саобраћаја и то тако да небезбедна (незаконита) понашања финансирају безбедност, што је оцењено највишом оценом од стране најразвијенијих држава у области безбедности саобраћаја.

### **5.1. РАСПОЛОЖИВИ ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Законом о безбедности саобраћаја на путевима дефинисано је да средства од новчаних казни за прекршаје и привредне преступе предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима припадају буџету Републике Србије. За финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима опредељују се средства у буџету Републике Србије, на разделу министарства надлежног за унутрашње послове. За финансирање унапређења безбедности саобраћаја могу се користити и приходи по основу међународних уговора и средства домаћих и страних правних и физичких лица, кроз донације, поклоне, прилоге и друге видове помоћи, као и други извори, у складу са законом.

ЗоБС је прописано и да се распоред и коришћење средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима врши у складу са актом, који за сваку календарску годину доноси Влада, на предлог министра надлежног за унутрашње послове. Саставни део акта је Национални годишњи програм унапређења безбедности саобраћаја на путевима, који садржи циљеве, мере и активности у оквиру кључних области рада, начин реализације, рокове, финансијска средства и одговорне субјекте.

Националним годишњим програмом унапређења безбедности саобраћаја морају бити обухваћене следеће кључне области рада:

- 1) унапређење саобраћајне инфраструктуре са становишта унапређења безбедности саобраћаја на путевима,
- 2) рад Тела за координацију,



- 3) унапређење саобраћајног васпитања и образовања,
- 4) превентивно - промотивне активности из области безбедности саобраћаја,
- 5) научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја,
- 6) опремање јединица саобраћајне полиције и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја.

Законом је одређено да постоје и други извори финансирања безбедности саобраћаја. Локална самоуправа може део локалног буџета, односно средстава прикупљених из других извора да усмери у унапређење или изградњу нове инфраструктуре, у циљу постизања вишег нивоа безбедности саобраћаја, као и друге пројекте и активности чије финансирање се не може обезбедити (или није довољно) само од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје из републичког буџета.

Финансирање безбедности саобраћаја такође се може остварити и донацијама и добровољним прилозима од стране одговорних привредника или физичких лица који су у могућности и желе да дају допринос унапређењу безбедности саобраћаја на територији локалне самоуправе.

На предлог Савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Димитровграда, Општинско веће општине Димитровград, а по претходно добијеном позитивном мишљењу Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије, доноси Програм коришћења средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Димитровграда.

Овим програмом утврђује се начин коришћења средстава из републичког буџета на територији општине Димитровграда, за активности које су током године планиране у циљу унапређења безбедности саобраћаја на путевима.

Имајући у виду напред наведено, као и висину досадашњег годишњег буџета од наплаћених казни процењено је да би просечан буџет безбедности саобраћаја, у наредних 6 година (од 2024. до 2030. године) могао бити око **12.000.000,00** динара по години односно око **72.000.000,00 динара за укупан период.**

## **5.2. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАДА**

Страдање у саобраћају је, пре свега, јавни здравствени проблем, а затим и социјални, етички, хумани и економски проблем заједнице. Наиме, у саобраћају велики број људи гине и бива повређен, а део њих остају трајни инвалиди што значајно нарушава здравље људи, разара породице, ствара социјалне и хумане проблеме. И на крају, огромне друштвено - економске **трошкове саобраћајних незгода** које плаћа привреда, што омета економски развој заједнице.

Као што је раније напоменуто, трошкови саобраћајних незгода представљају суму свих штета изазваних саобраћајним незгодама. Светска истраживања указују да је ово трошак који је неретко потцењен, иако сва подаци указују да они износе од 1 до 3% светског БДП и достижу вредност од \$500.000.000.000.



Укупни трошкови саобраћајних незгода се састоје из директних и индиректних трошкова. Директне трошкове су прилично транспарентни, лако препознатљиви и то су трошкови збрињавања након незгоде, трошкови рехабилитације који настају за повређеног, односно трошкове санирања имовинске штете, као и друге трошкове (нпр. трошкове превоза учесника у незгоди и возила). Значајно сложенији процес препознавања је за индиректне трошкове који обухватају, трошкове одштетних захтева, трошкове који настају као последица губитка добити оних који су погођени, као и накнада за, губитак радне способности, физичку бол и душевну патњу, умањење породичног доприноса ис сл. Индиректни трошкови могу бити препознати и кроз трошкове настале услед загушења саобраћаја и непредвиђеног продужења времена путовања до којих долази након саобраћајних незгода, или повећање сиромаштва међу породицама с ниским приходима уколико је особа која је издржавала ту породицу погинула или је трајно онеспособљена за рад и привређивање.

**Према Извештају Европске комисије (2019), вредност трошкова за једно погинуло лице у саобраћајној незгоди износи 3.273.909,00 евра, за лице које је задобило тешке телесне повреде 498.591,00 евра и за лаке телесне повреде 38.514,00 евра.**





## 6. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ – СТАЊЕ ОДЗИВА ХИТНИХ СЛУЖБИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Савремени приступ безбедности саобраћаја инсистира на томе да је период непосредно након дешавања незгоде од круцијалне важности за тежину последица незгода са настрадалим лицима. Од брзине и начина на који реагују хитне службе директно зависи тежина последице настрадалог, али може утицати и на број настрадалих.



*Слика 6.1. Возило Хитне Помоћи*

Појам хитних служби у контексту саобраћајних незгода, често се поистовећује са појмом хитних медицинских служби, међутим он је шири и обухвата све хитне службе, медицинске, ватрогасне, полицијске и друге, специфичне (спасилачке службе, у случајевима када је возило у води и сл.).

Постоји израз "златни сат" који подразумева да се у првом сату након догађања саобраћајне незгоде може спасити више од 50 % лица која имају шансу да буду спасена.

Поред одзива службе хитне медицинске помоћи веома је важно правовремено реаговање и осталих служби које учествују у спасавању повређених након саобраћајне незгоде и отклањању последица на путу. Под овим пре свих подразумевамо одзив ватрогасно - спасилачких служби и одзив саобраћајне полиције.

Поред брзине времена одзива, значајну улогу у спречавању тежих последица има и опремљеност возних јединица хитне медицинске службе, као и њихова исправност, квалитет и сигнализације и вештина управљања возилом. Возила која поседују здравствене установе морају поседовати савремену опрему за збрињавање настрадалих, како би био могуће квалитетно, ефикасно и брзо реаговање и збрињавање, а самим тим повећана могућност за спашавање страдалих у саобраћајним незгодама, односно спречавање смртног и тешког телесног повређивања.



На основу података Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије добијених реализацијом пројекта снимања индикатора безбедности саобраћаја на путевима, у оквиру којих је извршено и прикупљање података о временима одзива служби хитних медицинских помоћи на територији Републике Србије из 2018. године, ХМП (хитна медицинска помоћ) на територији ПУ Пирот има просечно време одзива од 8,1 минута, што се оцењује као средњи одазив система, зато што је време одазива система између 8 и 9 минута.



*Слика 6.2. Интервенција ватрогасно - спасилачких служби*

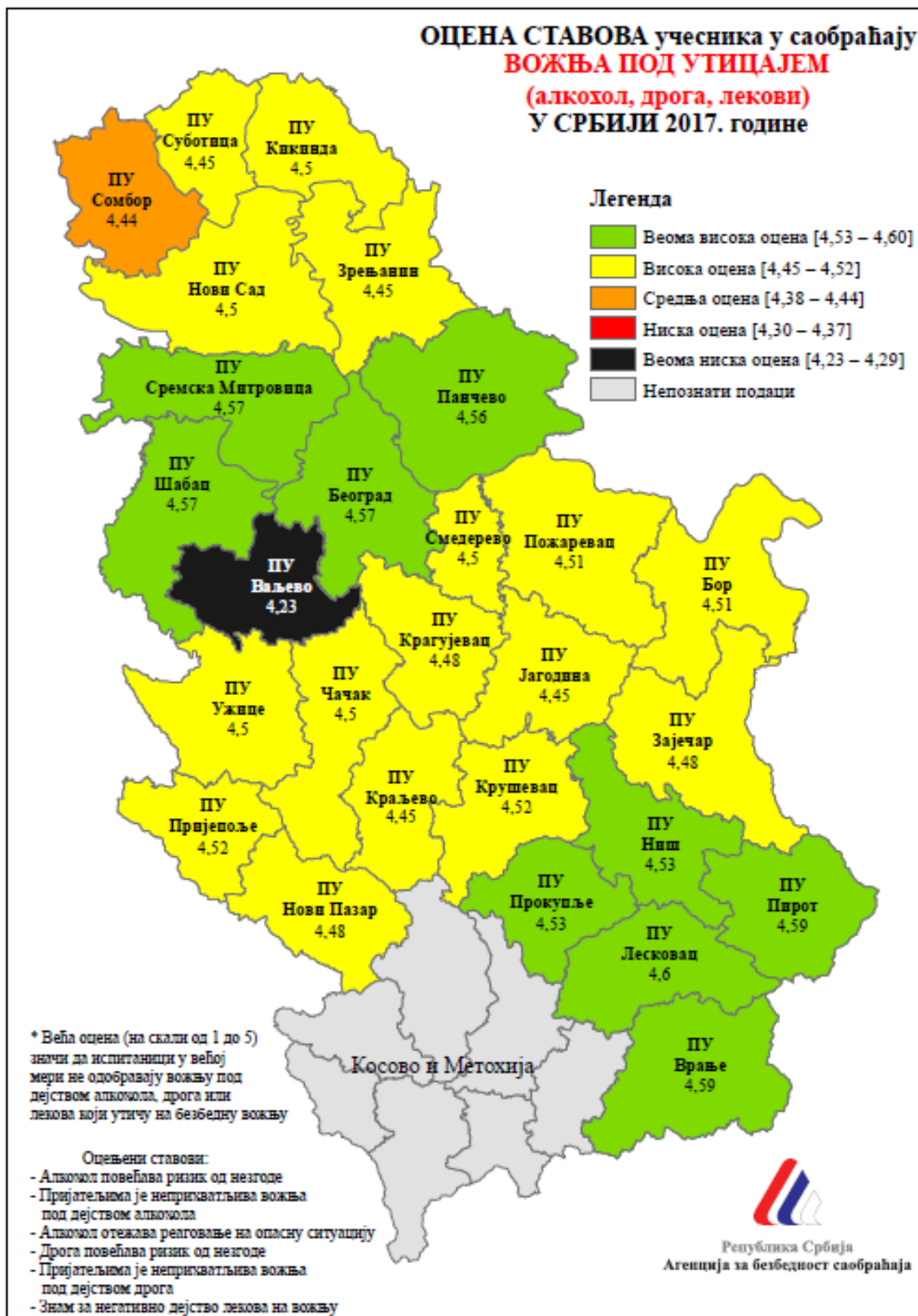
Важну улогу у ефикасном и безбедном реаговању свих хитних служби има обученост и знање возача ових возила. Према постојећим прописима, возачи хитне службе немају обавезу похађања специјалистичке обуке и теоријске наставе из познавања надлежности и прописа у саобраћају (довољна је само возачка дозвола Б категорије), што је у земљама које су лидери у области безбедности саобраћаја устаљена пракса.



## **7. СТАВОВИ УЧЕСНИКА О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ**

Човек, као један од фактора безбедности саобраћаја, у свакој саобраћајној ситуацији кроз своје реакције изражава своја знања, личност, вештине и ставове. У већини случајева ставови, доминантно утичу на понашање учесника у саобраћају, а самим тим и на безбедност саобраћаја. Искуства показују да се код већине учесника у саобраћају, понашање темељи на ставу, а не на знању, односно да је упркос постојања знања како се треба понашати у одређеним ситуацијама, став учесника изражен, и преовлађује у одабиру понашања. Стога, веома је битно колико и на који начин се приступа изградњи и унапређењу ставова учесника у саобраћају. Ставови се изграђују и укоренењу од рођења људи. Најважнију улогу у томе има породица, васпитачи, најранија искуства и позитивни узорци, али и остали појединци или институције које имају директан или индиректан утицај на ставове учесника у саобраћају.

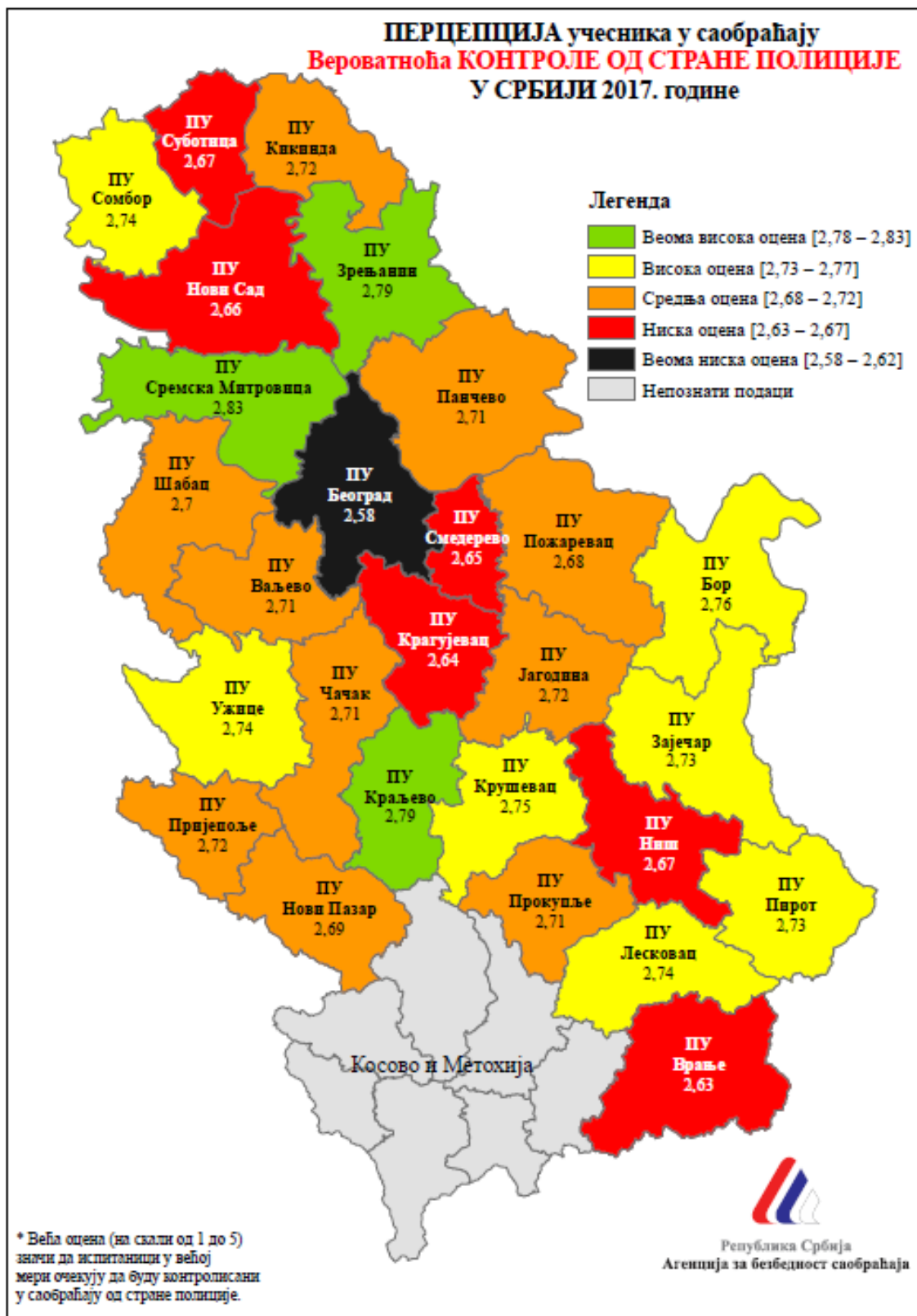
Изузетно је важно редовно спроводити истраживања о већ изграђеним ставовима о ризицима у саобраћају и пратити резултате како би се установио и пратио тренд побољшања или погоршања стања. На овај начин, могуће је идентификовати области у којима је потребно деловати и унапредити ставове које учесници у саобраћају на територији општине Димитровграда имају. Територија општине Димитровграда припада ПУ Пирота.



Слика 7.1. Оцена ставова учесника у саобраћају вожња под утицајем



На територије ПУ Пирота, којој припада и **Општина Димитровграда**, са **просечном оценом 4,59**, што се оцењује као веома висока оцена, оцењени ставови да алкохол повећава ризик од незгоде, пријатељима је неприхватљива вожња под дејством алкохола, алкохол отежава реаговање на опасну ситуацију, дрога повећава ризик од незгоде, пријатељима је неприхватљива вожња под дејством дрога и знам за негативно дејство лекова на вожњу.

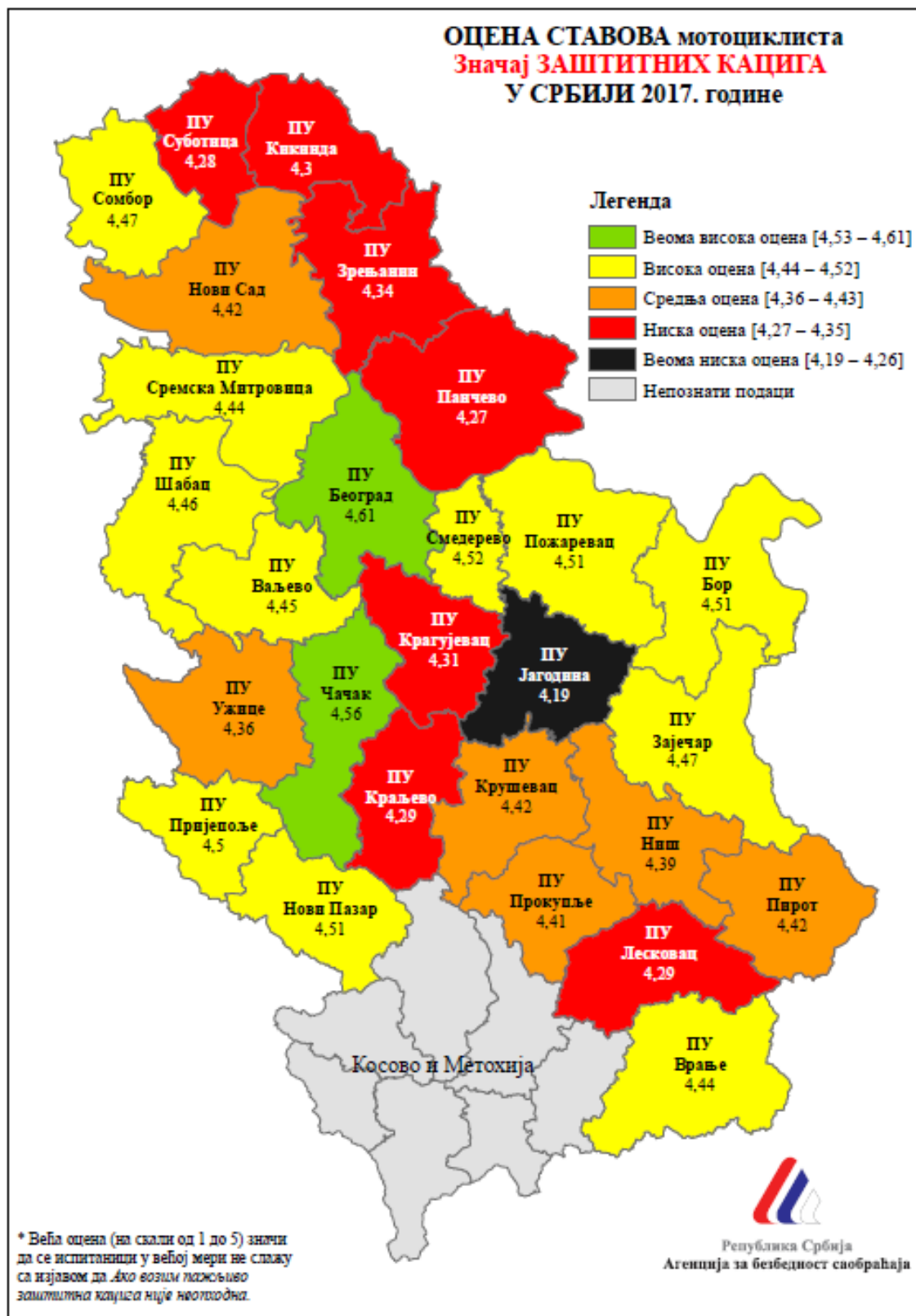


Слика 7.2. Оцена ставова учесника у саобраћају – Контрола од стране полиције





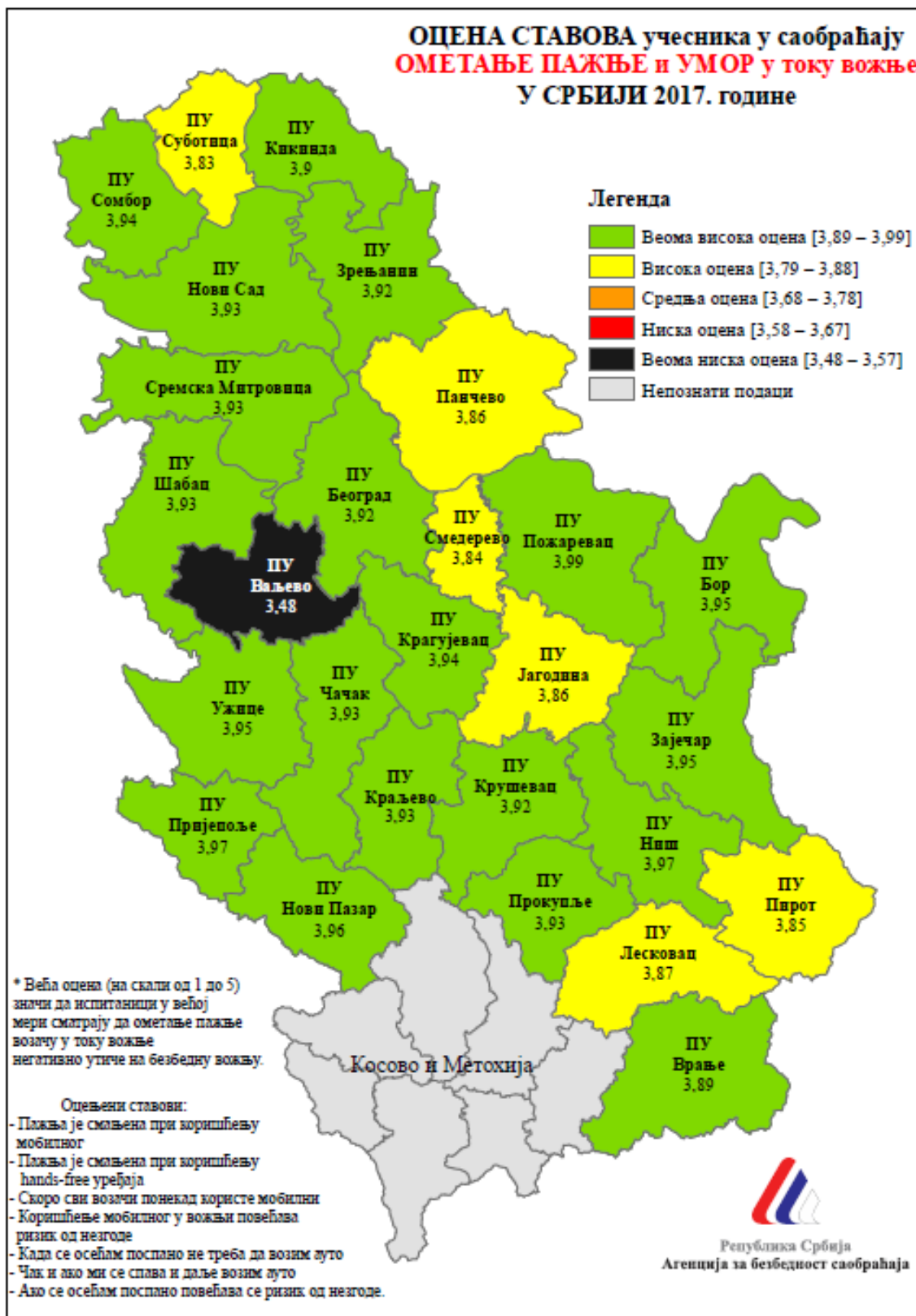
На територије ПУ Пирота, којој припада и **Општина Димитровграда**, са **просечном оценом 2,73**, што се оцењује као висока оцена, оцењен је став да учесници у саобраћају очекују да ће бити контролисани у саобраћају од стране полиције.



Слика 7.3. Оцена ставова учесника у саобраћају – Значај заштитних кацига



На територије ПУ Пирота, којој припада и **Општина Димитровграда**, са **просечном оценом 4,42**, што се оцењује као средња оцена, оцењен је став да учесници у саобраћају се не слажу са ставом да ако возим пажљиво заштитна кацига није потребна.



Слика 7.4. Оцена ставова учесника у саобраћају ометање пажње и умор



На територије ПУ Пирота, којој припада и **Општина Димитровграда**, са **просечном оценом 3,85**, што се оцењује као висока оцена, оцењени ставови да пажња је смањена при коришћењу мобилног телефона, пажња је смањена при коришћењу *hands – free* уређаја, скоро сви возачи понекад користе мобилни телефон, коришћење мобилног телефона у вожњи повећава ризик од саобраћајне незгоде, када се осећам поспано не треба да возим ауто, чак и ако ми се спава и даље возим ауто и ако се осећам поспано повећавам ризик од незгоде..



## 8. ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Под индикаторима безбедности саобраћаја подразумева се свака мера (индикатор) која има везу са коначним излазима из система безбедности саобраћаја (настанком саобраћајних незгода и њихових последица). Утврђивање и праћење индикатора важно је за дефинисање и праћење постојећег стања безбедности саобраћаја и препознавање обавеза и одговорности појединих организација и институција које раде у области безбедности саобраћаја. Мерење и праћење индикатора перформанси безбедности саобраћаја омогућава сагледавање система безбедности саобраћаја и његове ефикасности без нужности да се незгоде догоде. Ови индикатори указују на појединости које доприносе небезбедности у саобраћају и које могу допринети настанку саобраћајних незгода. Праћењем и анализом индикатора може се сагледати и успешност унапређења целокупног система безбедности, а које мора резултирати и одрживим смањењем броја саобраћајних незгода и њихових последица.

Традиционално, у Републици Србији Агенција за безбедност саобраћаја прати индикаторе перформанси и објављује резултате, према полицијским управама и локалним самоуправама. Пре започињања првог истраживања вредности индикатора 2013. године, Агенција за безбедност саобраћаја дефинисала је основни скуп индикатора који се прате од стране сваке полицијске управе у Републици Србији:

- ❖ употребу сигурносних појасева (возач, сувозач, позади),
- ❖ употребу дечијих заштитних система (у две старосне категорије: од 0 до 3 године и од 4 до 12 година),
- ❖ брзину кретања (обухвата: просечну брзину, 85. перцентил брзине и проценат прекорачења брзине),
- ❖ употребу заштитних кацига на мопедима и мотоциклима (возач и путник) и
- ❖ присуство алкохола у крви (% возача под дејством алкохола у насељу-ван насеља, дању-ноћу, радним даном-викендом).

Временом је истраживање индикатора унапређено па је почело са истраживањем индикатора који се односе на мобилне телефоне и пешаке.

Подаци о индикаторима перформанси безбедности саобраћаја за 2023. годину на територији општине Димитровград (Табела 8.1.) биће приказани у наредном делу ове Анализе стања безбедности саобраћаја.





Табела 8.1. Вредности свих индикатора за територију општине Димитровграда и Републике Србије (2023)

Индикатори	Индикатори	Насеље			Ван насеља			Ауто-пут			Укупно		
		ЛС	Ранг	СРБ	ЛС	Ранг	СРБ	ЛС	Ранг	СРБ	ЛС	Ранг	СРБ
Мобилни телефон	ПА	99,3	6	96,4	98,2	33	96,1	100,0	1	96,1	99,2	6	96,3
	ТВ	97,6	26	92,3	97,6	25	90,7	100,0	1	90,2	98,4	8	91,4
	БУС	81,3	139	89,7	93,8	33	89,9	100,0	1	92,8	91,7	81	90,2
Сигурносни појас	Возачи ПА	83,5	105	84,1	84,3	122	88,3	91,2	27	91,4	86,3	102	86,9
	Сувозачи ПА	67,2	146	80,4	66,4	152	84,1	79,4	37	86,1	71,0	153	82,7
	Предње седиште ПА	77,1	130	82,7	77,3	146	86,7	86,6	33	89,3	80,4	130	85,2
	Задње седиште ПА	4,0	136	14,7	0,0	151	18,1	8,0	40	21,3	4,0	148	17,1
	Возачи ТВ	64,3	44	51,3	61,9	54	55,5	78,6	8	55,6	68,3	31	53,7
	Сувозачи ТВ	33,3	102	50,0	0,0	142	52,4	76,2	5	49,1	43,6	91	51,0
	Предње седиште ТВ	62,2	44	51,0	45,6	120	54,7	77,8	6	54,0	62,4	38	53,0
	Возачи БУС	34,4	40	22,3	24,2	103	31,9	50,0	16	40,2	36,1	52	28,7
	Сувозачи БУС	0,0	51	13,8	0,0	55	16,2	0,0	24	26,2	0,0	84	16,3
Предње седиште БУС	24,4	68	20,1	17,4	113	28,2	34,8	24	36,6	25,5	74	25,6	
Заштитни системи за децу	Дечије седиште	66,7	78	67,0	56,7	127	71,0	66,7	35	79,1	63,3	116	70,2
	Сигурносни појас	45,0	88	45,0	47,6	76	44,7	50,0	33	64,0	47,6	88	47,1
	Укупно – деца	58,0	95	56,8	52,9	109	59,2	59,6	39	72,4	56,9	103	59,7
Заштитни системи – сви у ПА		69,8	123	73,9	69,4	146	77,6	78,4	28	80,3	72,6	129	76,3
Заштитне кациге	Возачи мопеда	0,0	144	67,5	0,0	147	65,6	N/A	N/A	N/A	0,0	154	66,9
	Путници на мопедима	0,0	44	48,1	0,0	37	52,1	N/A	N/A	N/A	0,0	67	49,6
	Возачи и путници на мопедима	0,0	144	65,9	0,0	148	64,4	N/A	N/A	N/A	0,0	155	65,4
	Возачи мотоцикала	50,0	147	86,6	50,0	145	88,3	100,0	1	93,6	66,7	144	88,1
	Путници на мотоциклима	N/A	N/A	70,2	N/A	N/A	87,3	N/A	N/A	87,2	N/A	N/A	80,0
	Возача и путника на мотоциклима	50,0	147	84,8	50,0	147	88,2	100,0	1	92,9	66,7	143	87,0
	Мопедиста и мотоциклиста	18,2	157	74,6	12,5	157	78,6	100,0	1	92,9	27,3	159	77,2
Бициклисти	0,0	51	4,3	0,0	64	11,5	N/A	N/A	N/A	0,0	83	6,4	
Пешаци	% прелазака на "зелено" светло	N/A	N/A	83,6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	83,6
	% прелазака на ОПП	73,4	76	67,4	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	73,4	76	67,4
	% исправних прелазака	73,4	93	73,8	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	73,4	93	73,8
	% исправних прелазака деце	80,0	79	76,6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	80,0	79	76,6
	% прелазака без ометања	91,9	135	94,5	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	91,9	135	94,5

Легенда:

Ранг – позиција посматране локалне самоуправе у односу на остале локалне самоуправе на подручју Републике Србије према конкретном индикатору.

ЛС – локална самоуправа

СРБ – Република Србија

ПА – путнички аутомобил

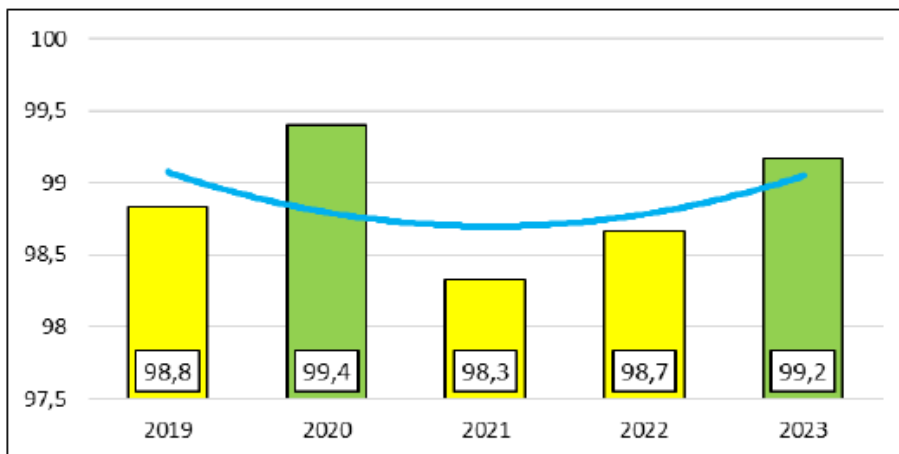
ТВ – теретна возила

БУС – аутобус

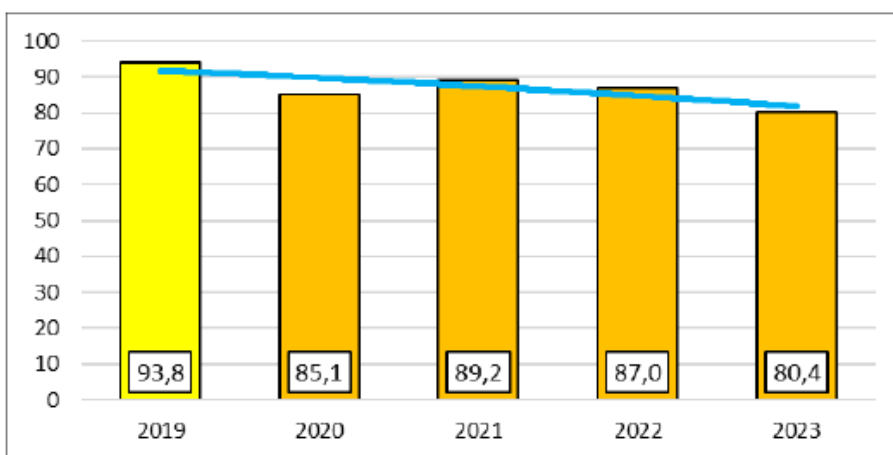
ОПП – обележени пешачки прелаз

N/A – подаци/ранг не постоје или нису доступни

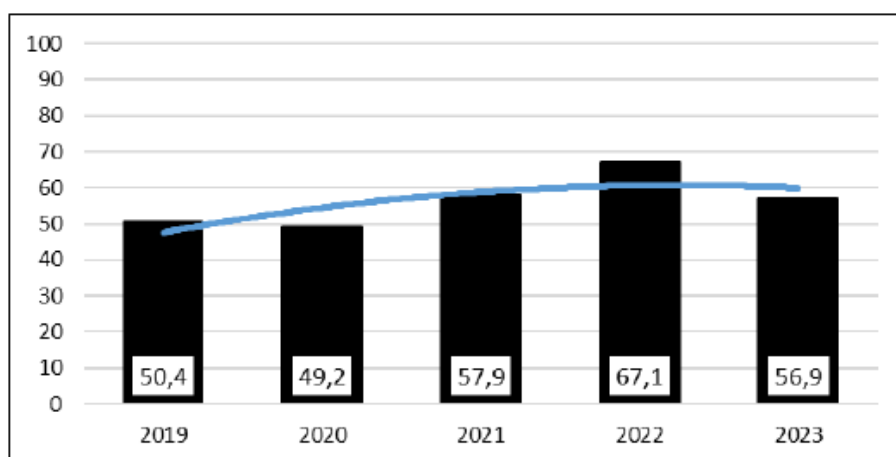
Што се трендова најважнијих индикатора тиче, за период од 2019. године до 2023. године, на слици 8.1. дат је Тренд % некоришћења мобилних телефона у вожњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t у посматраној локалној самоуправи. На слици 8.2. Тренд % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у посматраној локалној самоуправи, и на слици 8.3. Тренд % употребе заштитних система за децу до 12 година у посматраној локалној самоуправи



**Слика 8.1.** Тренд % некоришћења мобилних телефона у возњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t у посматраној локалној самоуправи



**Слика 8.2.** Тренд % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у посматраној локалној самоуправи



**Слика 8.3.** Тренд % употребе заштитних система за децу до 12 година у посматраној локалној самоуправи



Сагледавајући вредности индикатора безбедности саобраћаја за посматрану локалну самоуправу и поредећи их са резултатима за Републику Србију, као и са циљевима стратегије безбедности саобраћаја, кључни **проблеми безбедности саобраћаја** којима треба посветити пажњу на територији локалне самоуправе су:

- ❖ **Употреба сигурносног појаса на предњем седишту.** Вредност овог индикатора је на нивоу републичког просека и спада у категорији средњих вредности. Вредност овог индикатора се негативно мењала претходних година.
- ❖ **Употреба сигурносног појаса на задњем седишту.** Вредност овог индикатора у посматраној ЛС је испод републичког просека и износи свега 4,0%. Посматрана ЛС је међу 15 најлошијих према овом индикатору.
- ❖ **Коришћење заштитних система за децу.** Иако на нивоу републичког просека, вредност овог индикатора спада у категорију веома ниских вредности индикатора.
- ❖ **Понашање пешака.** Вредности свих посматраних индикатора који анализирају понашање пешака припадају категорији ниских и веома ниских вредности.

Са друге стране, **позитивни резултати безбедности саобраћаја** уочавају се у следећим областима:

- ❖ **Коришћење мобилног телефона.** На територији посматране ЛС, индикатор коришћења мобилног телефона у путничким аутомобилима током вожње је бољи од републичког просека и припада категорији врло високих вредности. Посматрана ЛС је међу 10 најбољих према овом индикатору.



## 9. АНАЛИЗА ПОДАТАКА О САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА

Анализом броја саобраћајних незгода и њихових последица, обухваћене су све саобраћајне незгоде које су се догодиле на територији општине Димитровграда у петогодишњем периоду, од 2019. до 2023. године.

У последњих пет година (Табела 9.1), на територији општине Димитровграда, евидентирано је укупно 84 саобраћајних незгода, укупан број саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима је 32, укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама је 3, док је укупан број повређених лица у саобраћајним незгодама 41.

**Табела 9.1.** Број саобраћајних незгода са настрадалим лицима у периоду од 2019. – 2023. године

ПУ	Општина	Година	СН НАСТ	СН ПОГ	СН ПОВ	СН МШ	СН УК	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ
Пирот	Димитровград	2019.	1	0	1	10	11	0	0	1	1
Пирот	Димитровград	2020.	6	0	6	5	11	0	3	5	8
Пирот	Димитровград	2021.	12	2	10	15	27	2	3	8	11
Пирот	Димитровград	2022.	8	1	7	13	21	1	3	4	7
Пирот	Димитровград	2023.	5	0	5	9	14	0	4	10	14

Треба имати у виду да постоји извешан број саобраћајних незгода са малом материјалном штетом (до 200.000 динара) које су евидентирани од стране осигуравајућих друштава, а нису део евиденција полиције, као и извешан број саобраћајних незгода које нису пријављене ни осигуравајућим друштвима ни полицији (мала материјална штета, учесници се „договорили“ без позива полиције на лице места незгоде).

Свођењем свих настрадалих лица у временском периоду од 2019. – 2023. године (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим пондерима (ПОГх99, ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да, у односу на категорију возила и својство учешћа настрадалих у саобраћајним незгодама, највише страдају возачи и путници у ПА, слика 9.1



**Слика 9.1.** Пондерисани број настрадалих лица, у односу на категорију возила и својства учешћа у временском периоду од 2019. – 2023. године



Свођењем свих настрадалих лица лица у временском периоду од 2019. – 2023. године (погинула, тешко и лако повређена) одговарајућим пондерима (ПОГх99, ТТПх13 и ЛТПх1) на укупан пондерисани број настрадалих лица, може се уочити да у саобраћајним незгодама највише страдају лица из старосне групе 31-45 година, слика 9.2.



*Слика 9.2. Пондерисани број настрадалих лица, у односу на старост настрадалих лица лица у временском периоду од 2019. – 2023. године*

На основу анализираних података за петогодишњи период није могуће јасно препознати тренд. Број саобраћајних незгода са погинулим лицима варира између 2 и 0, с тим што је најмањи број евидентиран у 2019., 2020., и 2023. години док је највећи број незгода са овим последицама (2) евидентиран 2021. године. Овакви подаци указују и на недостатак система безбедности саобраћаја, јер се управо системским деловањем постиже успостављање јасног опадајућег тренда, без осцилација.

Са аспекта безбедности саобраћаја важно је сагледати саобраћајне незгоде и њихове последице током дужег временског периода како би се стекао утисак о ефектима реализованих мера.



**Слика 9.3.** Број саобраћајних незгода на територији општине Димитровграда у периоду од 2003. – 2023. године

Са слике 9.3. се може закључити да се највећи број саобраћајних незгода догодио 2005. године, и то 90 саобраћајних незгода, а најмањи број саобраћајних незгода 2013. године, и то 8. Мора се напоменути да је 2019. година и 2020. године кретање становника било редуковано због пандемије COVID 19. Оно што је приметно, јесте да је од 2011. године уследио благи пад, са приметним осцилацијама у броју саобраћајних незгода који се догодио на подручју општине Димитровграда. Оно што је забрињавајуће, јесте пораст броја саобраћајних незгода у 2021. години и 2022. години и свођење на број саобраћајних незгода из 2010. године. Наравно, овде треба напоменути и различит степен моторизације за посматране периоде.



**Слика 9.3.** Број настрадалих лица у СН на територији општине Димитровграда у периоду од 2003. – 2023. године





Посматрајући број настрадалих лица у саобраћајним незгодама на територији општине Димитровграда по годинама (Слика бр. 9.4.), може се уочити да у посматраном периоду није успостављен тренд смањења броја настрадалих лица.

Број настрадалих лица у периоду од 2003. до 2024. године осцилује у опсегу од 1 до 20 настрадалог лица, осим у 2005., 2011. и 2016. години, када је настрадало највећи број лица у посматраном периоду и то 24, 23 и 26 респективно.

Приказани подаци указују да током посматраног периода није успостављено системско деловање у безбедности саобраћаја. Промена броја незгода пратила је тренутне тенденције у динамици друштва, у краћим интервалима. Мере и активности су реализоване импулсивно, без континуитета, што за последицу има изостанак одрживих резултата. Посматрајући овај период може се уочити да број настрадалих лица по години значајно осцилира.



## 10. БЕЗБЕДНОСТ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ

Безбедност деце је један од приоритета савременог друштва, које тежи да у свим сегментима осигура безбедност најмлађих. Физичка рањивост и недовољно развијена свест уз склоности ка ризичном понашању допринели су да деца буду препозната као најрањивија категорија учесника у саобраћају. Сви чиниоци система безбедности саобраћаја у својим делокрузима рада треба да буду усмерени ка заштити најмлађих учесника у саобраћају.

Из угла безбедности саобраћаја под појмом „деца“ подразумевају се лица узраста од 0 до 14 година старости.

Један од препознатих приоритета националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима јесте смањење страдања деце у саобраћајним незгодама. Достићи саобраћај без погинуле деце је циљ дефинисан националном Стратегијом.

На територији општине Димитровграда, током посматраног периода од 2019. до 2023. године, повређено је двоје деце у посматраном периоду, док није било погинуле деце. Од укупног броја настрадале деце, деца путници чине (50%) и деца пешаци (50%), док није било настрадале деце возача. Деца су страдала у јулу, слика бр. 10.1. Овакав податак упућује да посебно треба разматрати страдање деце у својству путника у возилу, јер се тада деца налазе у присуству старијих (родитеља, рођака и сл.), који својим понашањем угрожавају безбедност деце.

Савет за безбедност саобраћаја реализује низ активности на унапређењу знања деце о ризицима у саобраћају, али се чини да ове мере нису довољне или пак нису довољно подржане кроз деловање и других институција на територији општине. За безбедност деце одговорни су одрасли, првенствено родитељи, најближи рођаци, учитељи васпитачи и други. Управо зато потребно је унапредити и изградити исправне ставове код одраслих, како да својим понашањем заштите децу у саобраћају, а истовремено им пруже добар пример понашања. Може се уочити да деца најчешће страдају у јулу месецу, када је повећано њихово присуство на улицама. Добијени подаци указују да постоји значајан простор за унапређење безбедности деце у саобраћају на територији општине Димитровграда, посебно уколико се тежи да се оствари саобраћај без тешко повређене деце.

Безбедност деце не сме се мерити последицама настрадале деце, акценат свих активности треба да буде на превентивном деловању, како би се предупредило чак и минимално страдање деце у саобраћају.

Савремени приступ безбедности саобраћаја инсистира на подели одговорности, па се кривица не може тражити само међу учесницима незгоде, већ је потребно успостављати и развијати околину и саобраћајно окружење које је прилагођено деци.

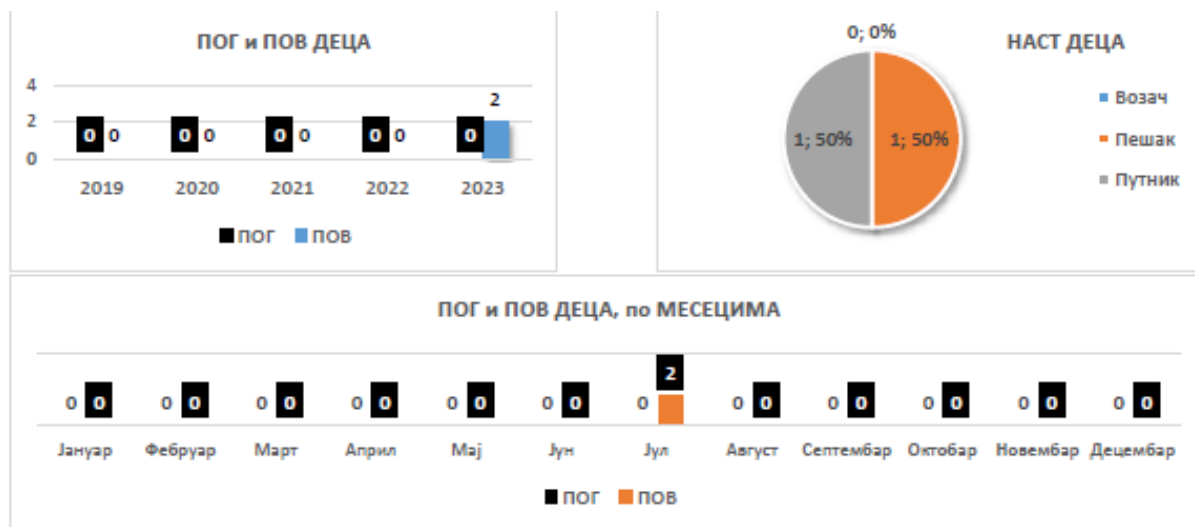
Окосница стратешког приступа повећања нивоа безбедности у саобраћају, мора бити правилна едукација свих учесника у саобраћају.

Ефикасан модел за унапређење знања и свести о ризицима у саобраћају код најмлађих учесника у саобраћају је подршка свих Националних мера и активности, уз реализацију локалних током целе године. Пресудно за ефикасност свих мера је



континуитет и праћење резултата, посебно у области безбедности деце. Један од модел може бити успостављање центра за едукацију.

Центар за едукацију деце треба да садржи простор опремљен неопходном опремом за вежбе намењене најмлађим учесницима у саобраћају, а које би се реализовале уз надзор стручно оспособљених кадрова за рад са децом. Поред вештине рада са децом ови кадрови морају да имају неопходна знања и вештине из области саобраћаја. Реализацију оваквих програма врло једноставно је могуће проширити и на ученике средњих школа.



**Слика 10.1.** Број погинулих и повређених детета на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



## 11. БЕЗБЕДНОСТ МЛАДИХ У САОБРАЋАЈУ

Млади су опште препознати као једна од ризичних категорија учесника у саобраћају, чиме захтевају посебну пажњу и усмереност на специфичности које карактериши њихово понашање у саобраћају. Млади су једна од ризичних категорија учесника у саобраћају којима треба посветити посебну пажњу. Попут деце, млади су приоритет у дефинисању потреба за спровођење циљаних мера и активности за смањење броја саобраћајних незгода.

Због склоности ка ризичном понашању (прекорачењу брзине, непрописном претицању, вожње под дејством алкохола и сл.) млади су препознати као ризична категорија учесника у саобраћају.

Према Националној стратегији развоја младих у Србији од 2010. до 2015. године, младима се сматрају особе од 15 до 30 година старости, стога је ова категорија узета за анализу и то у периоду од 2019. до 2023. године.

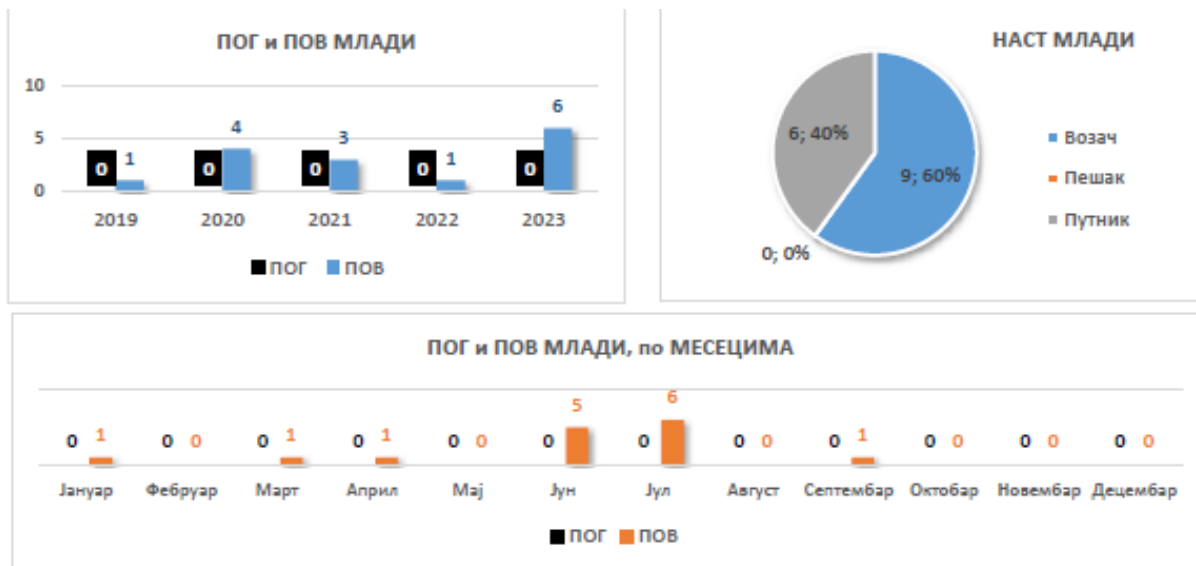
На територији општине Димитровграда, у периоду од 2019. до 2023. године није било погинулих младих лица (у Србији млади чине 20% погинулих лица), док је 15 младих лица повређено, што чини (37%) од укупно повређених лица (у Србији млади чине 31% повређених лица). Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (60%). Млади највише страдају у јулу, слика бр. 11.1.

Млади су склони прихватању већих ризика, не само у саобраћају него и другим сферама живота. Због склоности ка ризичном понашању у саобраћају (прекорачењу брзине, непрописном претицању, вожње под дејством алкохола и сл.) млади су препознати као високо ризична категорија учесника у саобраћају.

Највећи број младих који су страдали у својству возача и у својству путника настрадао је недељом (очекивано за категорију „млади“ јер су управо викендом најизраженији ноћни изласци и повратак кући под дејством алкохола).

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

Едукацију која је намењена младима треба да реализују обучена лица која имају неопходна знања из безбедности саобраћаја. Превентивне активности треба усмерити на локације на којима се млади окупљају, забављају, а за пренос жељене поруке треба користити савремене моделе комуникације типичне за младе, као што су електронски медији и друштвене мреже.



*Слика 11.1. Број погинулих и повређених младих на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године*



## 12. БЕЗБЕДНОСТ СТАРОСНЕ КАТЕГОРИЈЕ 65+ ГОДИНА

Старосна категорија учесника у саобраћају 65+ година, представља рањиву категорију учесника у саобраћају. Ову категорију карактеришу специфичне психофизичке способности, услед старења долази до споријег реаговања, лошијег вида и слуха, ограничења појединих окрета и сл. Ове чињенице значајно утичу на повећавање ризика ове категорије у саобраћају. Међутим, стеченим искуством и позитивним ставовима, долази до извесне компензације ових ризика. Стара лица су посебно угрожена у својству пешака, јер се лакше повређују у сваком контакту са возилом.

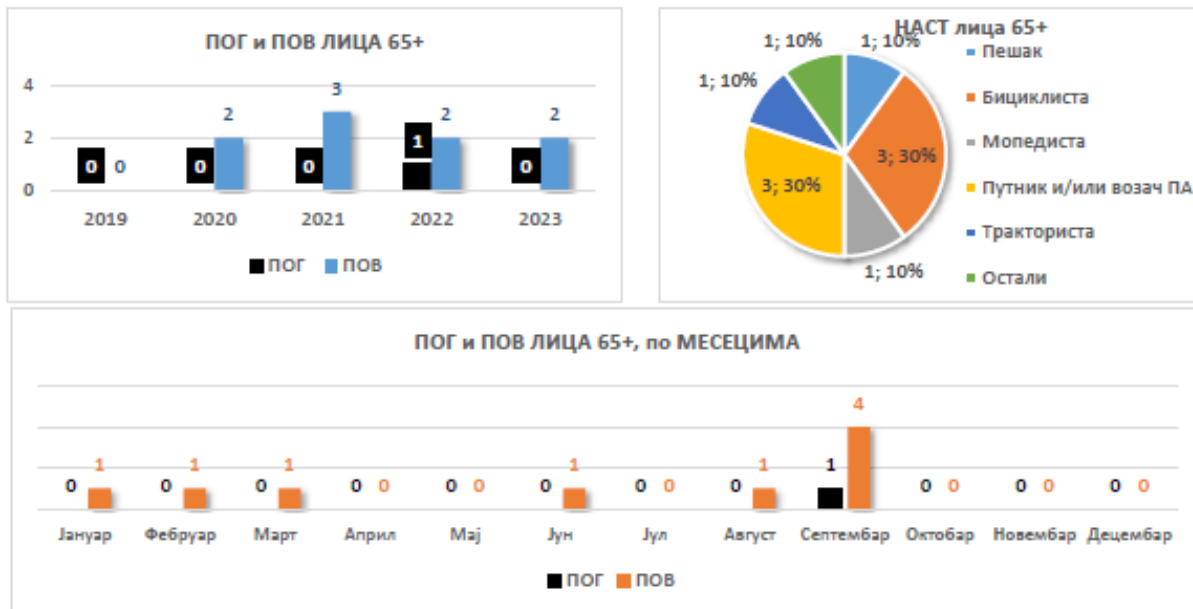
У периоду од 2019. до 2023. године на територији општине Диитровграда, погинуло је једно лице старија од 65 година, што чини (33%) од укупно погинулих лица (у Србији лица старија од 65 година чине 30% погинулих лица), док је 9 старијих лица повређено, што чини (22%) од укупно повређених лица (у Србији она чине 12% повређених лица). Лица старија од 65 година у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству бициклисте и путника и/или возача ПА (по 30%). Старији највише страдају у септембру, слика 12.1.

Посматрајући последице саобраћајних незгода (ПОГ, ТТП, ЛТП) највећи удео заузимају стара лица у својству бициклисте и путника и/или возача ПА, а након тога у својству пешака, мопедисте и трактористе. Највећи број старих лица у својству пешака задобио је лаке телесне повреде.

Унапређење безбедности ове старосне категорије треба да се заснива на унапређењу рада на самопроцени физичких способности, како би стар били свесни промене својих физичких способности. Овакве активности треба реализовати уз подршку здравственог система, у оквиру редовних прегледа, а уз праћење едукативних кампања на медијима који су прихватљиви овој категорији.

Општина треба да покрене активности на едукацији лекара и запослених у здравству, како би на најприхватљивији начин пришли овој старосној категорији и на адекватан начин им пренели поруке о важности самопроцене уз навођење конкретних примера из праксе.





Слика 12.1. Број погинулих и повређених старих на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2018. – 2022. године



### 13. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА

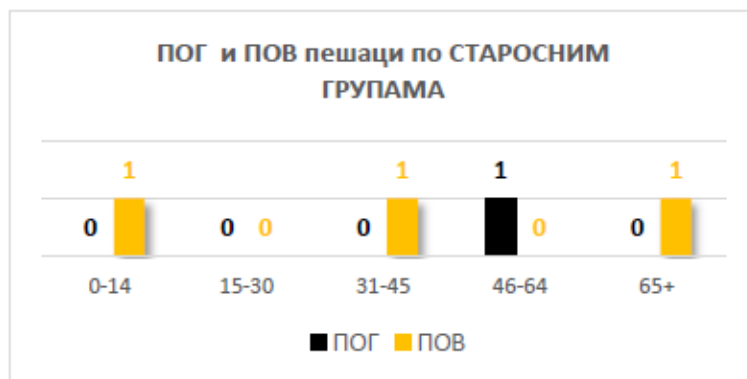
Страдање пешака у саобраћајним незгодама је истакнут проблем фактора, а један од најугрожаванијих је (не)прилагођеност путне инфраструктуре пешацима, као и склоност пешака да се понашају небезбедно.

У периоду од 2019. до 2023. године на територији општине Димитровграда, погинуо је један пешак, што чини (33%) погинулих лица у СН (у Србији пешаци чине 25% свих погинулих лица у СН). Број повређених пешака је 3, што чини (7%) повређених лица у СН (у Србији пешаци чине 13% свих повређених лица у СН). Не издваја се ни једна старосна група посебно. Пешаци највише страдају у јулу. У периоду од 2021. до 2023. године најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са учешћем пешака је Пропусти пешака. Слике 13.1, 2, 3 и 4.

Саобраћајне незгоде са учешћем пешака често резултују тешким повредама пешака, који су физички незаштићени, при чему разлике у брзини кретања возила значајно доприносе тежини последица. Посебну категорију рањивих учесника у саобраћају представљају деца пешаци и лица старости преко 65 година која у саобраћају учествују у својству пешака. Сваки контакт возила и пешака директно угрожава пешака, посебно ако се ради о деци која су слабије физичке конституције, или старим лицима која су склона лакој повређивању.



Слика 13.1. Број погинулих и повређених пешака на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



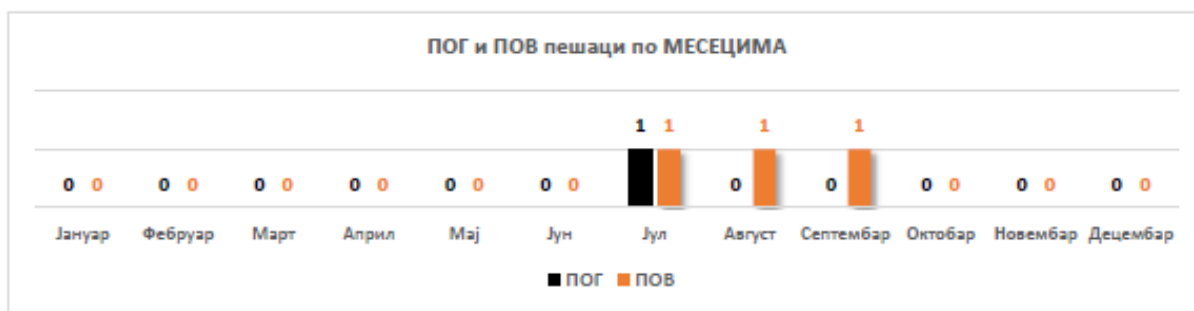
Слика 13.2. Број погинулих и повређених пешака по старосним групама на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



Имајући у виду ризике којима су изложени пешаци, потребно је усмерити мере и активности ка прилагођавању путне инфраструктуре овој категорији учесника. На пешачким прелазима на које се наилази при уласку у насеље треба обезбедити умиривање моторног саобраћаја адекватним елементима саобраћајне инфраструктуре. Такође, треба тежити да ови пешачки прелази буду додатно осветљени, како би се осигурала могућност возача да на време уочи пешака.

Превентивно деловање треба да буде у оквиру кампања и едукација намењених возачима, као и пешацима, са посебним нагласком на обавезе возача и пешака при преласку саобраћајнице.

Принуда коју спроводи саобраћајна полиција треба да буде усмерена не непрописна понашања возача при наиласку на пешачки прелаз, али и на понашање пешака на деловима саобраћајница ван пешачког прелаза.



Слика 13.3. Број погинулих и повређених пешака по месецима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2024. године



Слика 13.4. Расподела група утицајних фактора код СН са пешацима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2021. – 2023. године



## 14. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА

Савремени приступ организацији саобраћаја предвиђа значајан простор бициклистима, посебно у урбаним зонама са великим саобраћајним оптерећењем. Бициклически саобраћај представља и окосницу „зеленог“ приступа саобраћају, јер не загађује животну околину. Такође, возња бицикла има значајан утицај на повећање здравља и виталности становништва.

Аргумента „за“ бициклически саобраћај је пуно, али постоји и низ ограничења, посебно у конфигурацији терена и менталитету становништва као и традицији употребе бицикла.

Са аспекта безбедности саобраћаја бициклисти представљају рањиву категорију учесника у саобраћају. Специфичност кретања на бициклу захтева посебну инфраструктурну мрежу која ће бициклистима омогућити безбедно кретање у саобраћају. Површине за кретање возила примарно нису намењене за кретање бициклиста, али се изузетно могу користити за те намене, док им кретање по површинама за пешаке није дозвољено. Услед недовољне развијености бициклическе инфраструктуре на територији општине Димитровграда, бициклисти често користе површине намењене пешацима и возилима, што представља проблем безбедности бициклиста, али и других учесника у саобраћају.



Слика 14.1. Број погинулих и повређених бициклиста на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



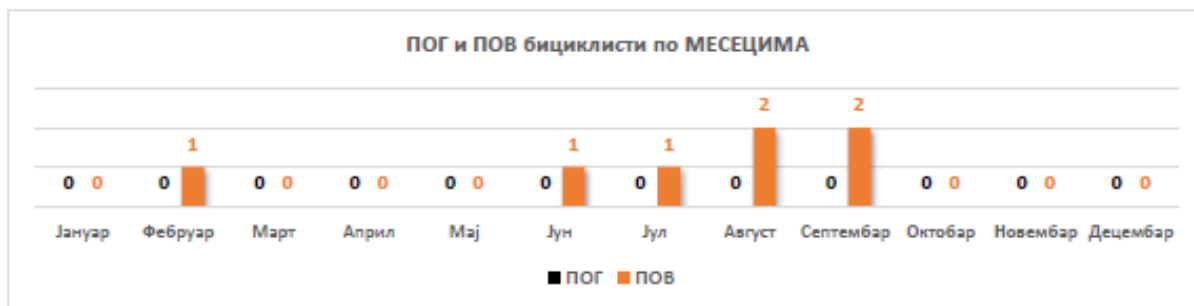
Слика 14.2. Број погинулих и повређених бициклиста по старосним групама на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



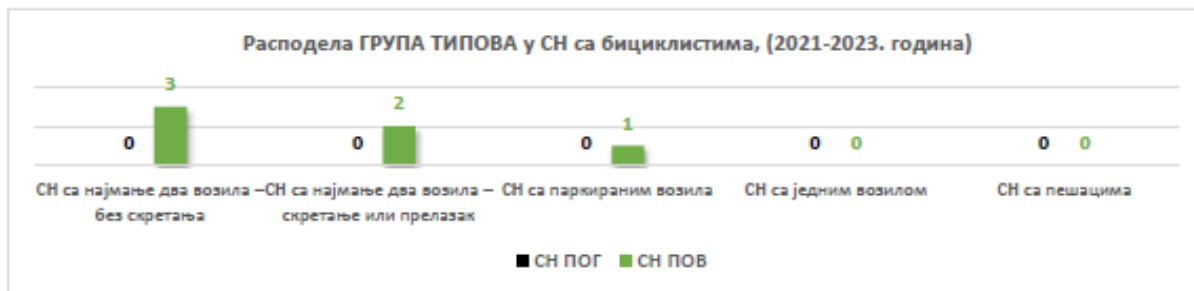
У периоду од 2019. до 2023. године није било погинулих бициклиста у СН (у Србији бициклисти чине 9% свих погинулих лица у СН). Број повређених бициклиста је 7, што чини (17%) повређених лица у СН (у Србији бициклисти чине 7% свих повређених лица у СН). Највише настрадалих бициклиста је међу лицима старости 65+ година. Бициклисти највише страдају у августу и септембру. У периоду од 2021. до 2023. године у СН са учешћем бициклиста најчешће је одабрана група типова СН са најмање два возила – без скретања. У периоду од 2021. до 2023. године најчешће групе утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са учешћем бициклиста су Возач - погрешно извођење радњи и Возач - лоше психофизичко стање, непажња, слике 14.1, 2, 3, 4 и 5.

Како би се смањило ризик којем су изложени бициклисти потребно је мере усмерити на више нивоа деловања. Пре свега стратешким развојем бициклистичког саобраћаја, уз препознавање коридора бициклиста, фазно развијање инфраструктуре дуж тих коридора која треба да омогући безбедно кретање бициклиста.

Такође, не треба занемарити ни активности на унапређењу знања возача бицикала, као и њихове свести о опасностима и ризицима којима су изложени у саобраћају. Свеобухватне активности треба покренути са циљем да бициклисти схвате значај ношења маркера и светлоодбојних елемената, осветљења у ноћним условима, како би бициклисти били видљиви у свим условима саобраћаја.



Слика 14.3. Број погинулих и повређених бициклиста по месецима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



Слика 14.4. Расподела група типова код СН са бициклистима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2021. – 2023. године



**Слика 14.5.** Расподела група утицајних фактора код СН са бициклистима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2021. – 2023. године





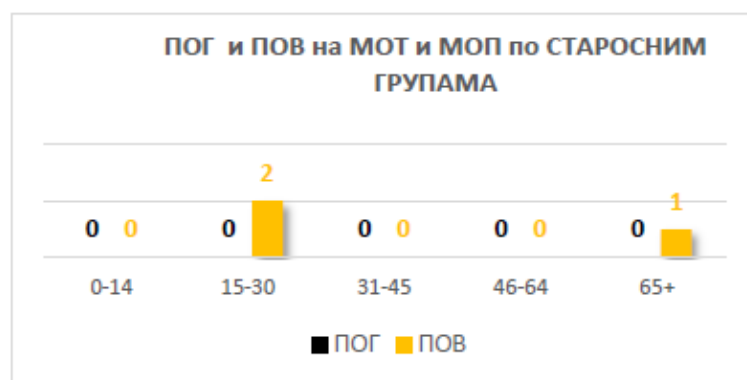
## 15. БЕЗБЕДНОСТ МОТОРИЗОВАНИХ ДВОТОЧКАША

Моторизовани двоточкаши припадају категорији рањивих учесника у саобраћају, због своје незаштићености и изложености на возилу, као и категорији ризичних учесника у саобраћају због склоности ка ризичном понашању и прихватању ризика.

У периоду од 2019. до 2023. године, није било погинулих лица на моторизованим двоточкашима у СН (у Србији моторизовани двоточкаши чине 9% свих погинулих лица у СН). Број повређених лица на моторизованим двоточкашима је 3, што чини (7%) повређених лица у СН (у Србији моторизовани двоточкаши чине 7% повређених лица у СН). Највише настрадалих лица на МОТ и МОП је међу лицима старости 15-30 година. Ни један месец се не издваја посебно. У периоду од 2021. до 2023. године у СН са МОТ и МОП одабрана је група типова СН са једним возилом. У периоду од 2021. до 2023. године евидентирана група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са учешћем МОТ и МОП је Возач - лоше психофизичко стање, непажња., слике 15.1, 2, 3, 4 и 5.



Слика 15.1. Број погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године

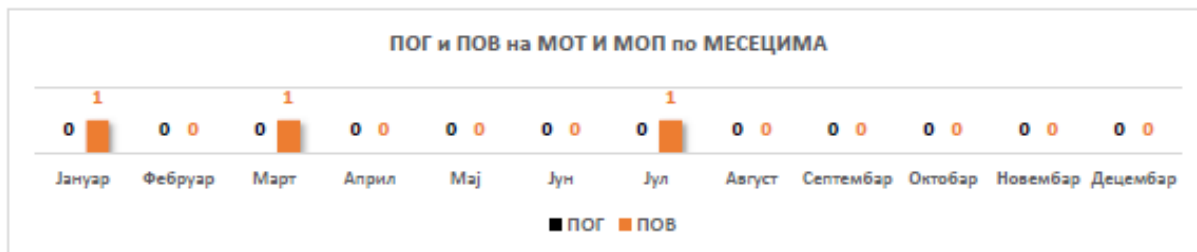


Слика 15.2. Број погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста по старосним групама на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године

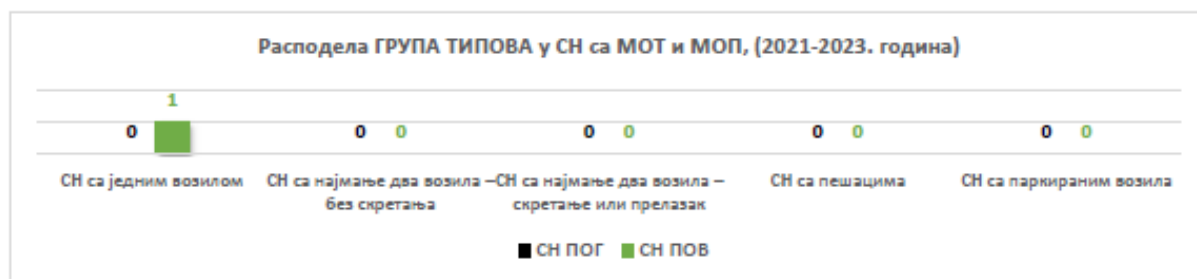
За разлику од мера усмерених ка повећању безбедности бициклиста, мере повећања безбедности моторизованих двоточкаша треба да буду усмерене пре свега ка кампањама и побољшању исправних ставова учесника у саобраћају. Основни допринос тежини последица саобраћајних незгода у којима учествују моторизовани



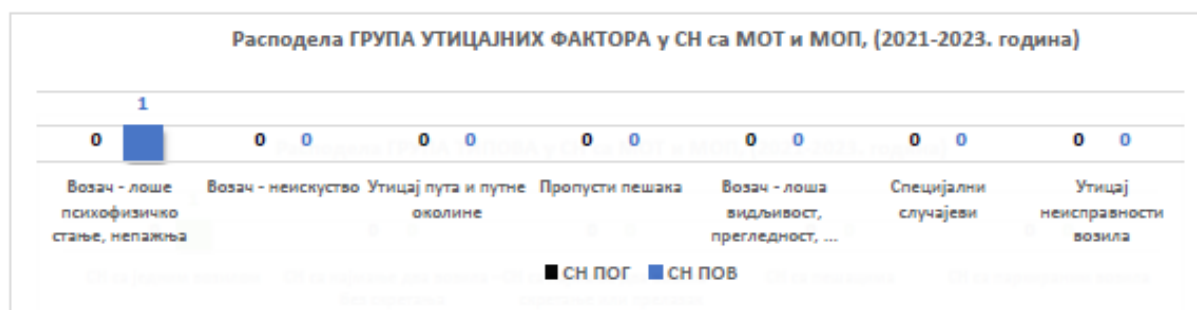
двоточкаши остварује се кроз: неправилно ношење или неношење заштитне опреме, непоштовање саобраћајних прописа (нарочито ограничења брзине кретања и забране претицања), односно прецењивање сопствених возачких или управљачких способности возила, због којих су ови учесници и сврстани у категорију ризичних учесника у саобраћају. Такође, потребно је повећати свест свих других учесника у саобраћају о повећаном присуству мопеда и мотоцикала. То се може реализовати информисањем и медијским активностима, како на средствима радија тако и на средствима телевизије.



Слика 15.3. Број погинулих и повређених мотоциклиста и мопедиста по месецима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



Слика 15.4. Расподела група типова код СН са мотоциклиста и мопедиста на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2021. – 2023. године



Слика 15.5. Расподела група утицајних фактора код СН са мотоциклиста и мопедиста на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2021. – 2023. године



## 16. БЕЗБЕДНОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА У САОБРАЋАЈУ

Возачи и путници у путничким возилима представљају категорију учесника у саобраћају са највећим учешћем у погинулим и страдалим лицима. У 2020. години, на републичком нивоу, посматрајући категорију возачи и путници у путничким аутомобилима може се уочити да је у саобраћају у својству возача и путника у аутомобилу најугроженија старосна група 15-24 са (21%), затим лица старости 25-34 године и 35-44 године са по (18%), као и старосна група 45-54 године са (16%) пондерисаног броја настрадалих лица у путничким аутомобилима. Затим следе старосне групе 65+ година и 55-64 године са по (12%) пондерисаног броја настрадалих лица у путничким аутомобилима. Ако се погледа расподела свих возача који су учествовали у саобраћајним незгодама на републичком нивоу у 2020. години, у којима је било погинулих лица, према возачком стажу, може се уочити да је највише било возача који возачку дозволу поседују до три године (83 возача који су учествовали у саобраћајним незгодама са погинулим лицима).

Овакав податак је очекиван, јер се управо у категорији возача и путника налази највећи број учесника у саобраћају. Иако су заштићени конструкцијом возила, као и свим савременим системима заштите возача и путника у возилима, ова категорија је услед велике изложености у саобраћају готово увек истакнута као најзаступљенија међу настрадалима у саобраћајним незгодама.



Слика 16.1. Број погинулих и повређених путника и возача у ПА на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године

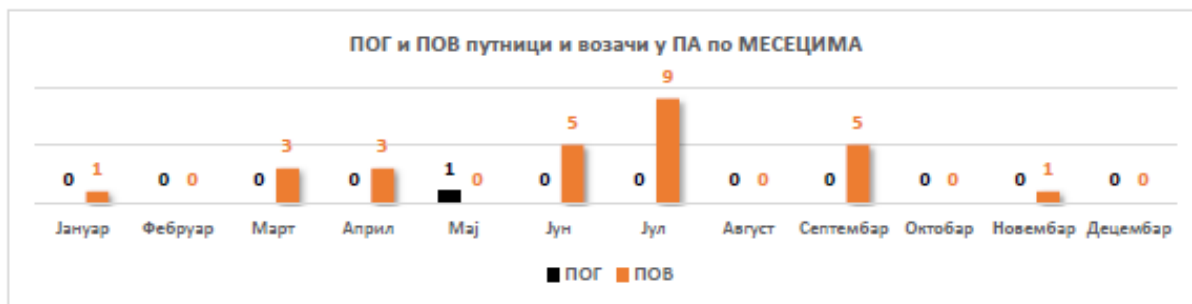


Слика 16.2. Број погинулих и повређених путника и возача у ПА по старосним групама на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



На територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године, погинуло је једно лице у ПА, што чини 33% погинулих лица у СН (у Србији лица у ПА чине 46% погинулих). Број повређених лица у ПА је 27, што чини (66%) повређених лица у СН (у Србији лица у ПА чине 62% повређених). Највише настрадалих возача и путника у ПА је међу лицима старости 15-30 година. Лица у ПА највише страдају у јулу. У периоду од 2021. до 2023. године у СН са ПА најчешће је одабрана група типова СН са једним возилом. У периоду од 2021. до 2023. године најчешћа група утицајних фактора у СН са учешћем ПА је Возач - непромишљене радње, слике 16.1, 2, 3, 4 и 5.

У циљу смањења броја настрадалих возача и путника у путничким возилима потребно је јачање репресивних мера и активности на свим нивоима. Потребно ојачати систем обуке у ауто школама, за возаче почетнике, кроз могућности додатних обука за процену ризика, дефанзивну вожњу и сл.



Слика 16.3. Број погинулих и повређених путника и возача у ПА по месецима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



Слика 16.4. Расподела група типова код СН са ПА на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2021. – 2023. године



Слика 16.5. Расподела група утицајних фактора код СН са ПА на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2021. – 2023. године



## 17. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА У САОБРАЋАЈУ

Чињеница је да су трактори на подручјима равничарских општина чешће присутни у саобраћају (већа изложеност ризицима), међутим не треба занемарити ни значај безбедности ове категорије на територији целе Републике Србије, па тако ни на територији општине Димитровграда.

У периоду од 2019. до 2023. године на територији општине Димитровграда, погинуло је једно лице у саобраћајним незгодама са учешћем трактора, што чини (33%) погинулих лица у СН (у Србији лица у СН са тракторима чине 7% погинулих). Повређена лица у СН са тракторима чине (2%) повређених лица у СН (у Србији лица у СН са тракторима чине 2% повређених). Настрадао лице на трактору је старости 65+ година. Ни један месец се посебно не издваја. У периоду од 2021. до 2023. године код СН са тракторима најчешће је одабрана група типова СН са једним возилом. У периоду од 2021. до 2023. године најчешћа група утицајних фактора настанка СН са настрадалим лицима са учешћем трактора је Возач - неискуство, слике 17.1, 2, 3, 4 и 5.

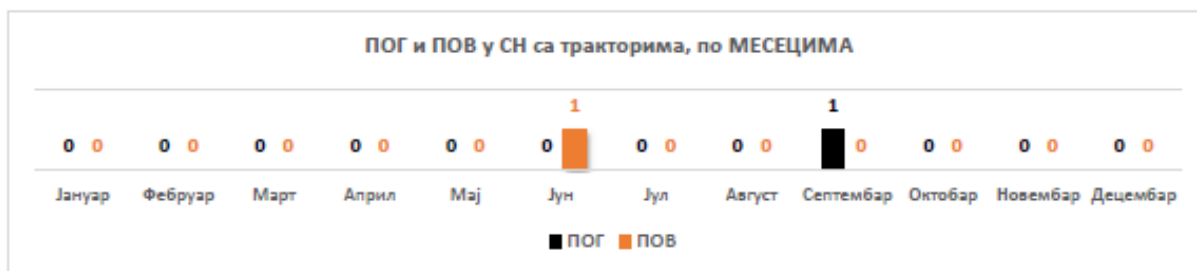
Низ активности треба усмерити и на појачану контролу техничке исправности трактора, која мора бити на највишем нивоу. Кроз трибине и едукативне скупове возачима трактора треба приближити све ризике којима излажу себе и друге приликом учешћа у саобраћају на јавном путу са возилима која су неосветљена или претоварена.



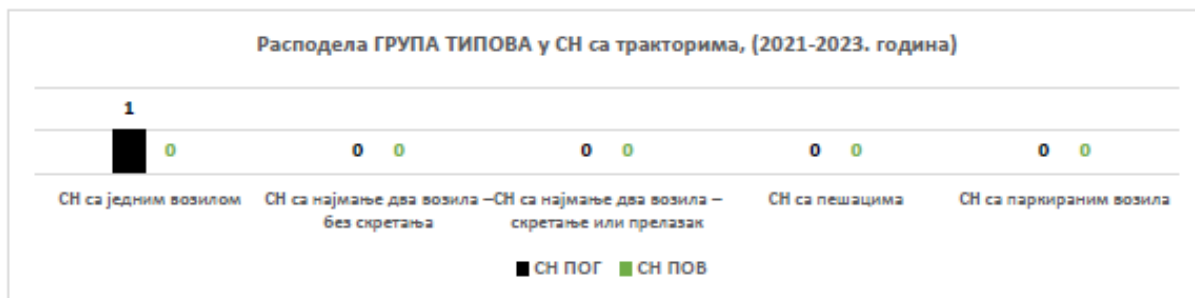
**Слика 17.1.** Број погинулих и повређених у СН са тракторима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



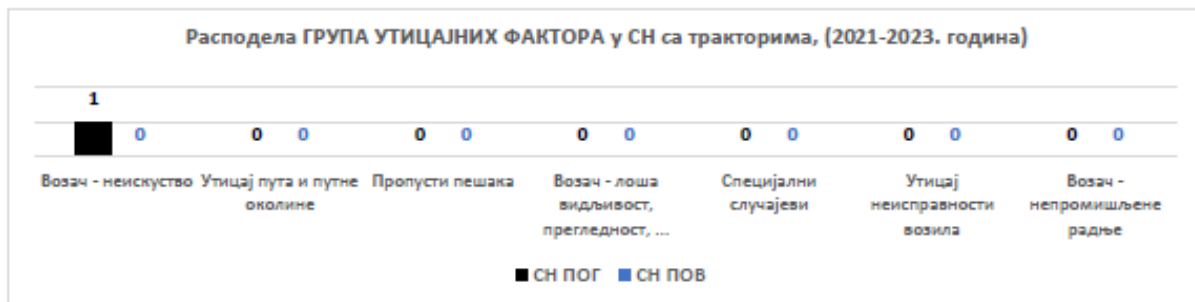
Слика 17.2. Број погинулих и повређених путника и возача на трактору по старосним групама на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



Слика 17.3. Број погинулих и повређених у СН са тракторима по месецима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



Слика 17.4. Расподела група утицајних фактора код СН са тракторима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2021. – 2023. године



Слика 17.5. Расподела група типова код СН са тракторима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2021. – 2023. године



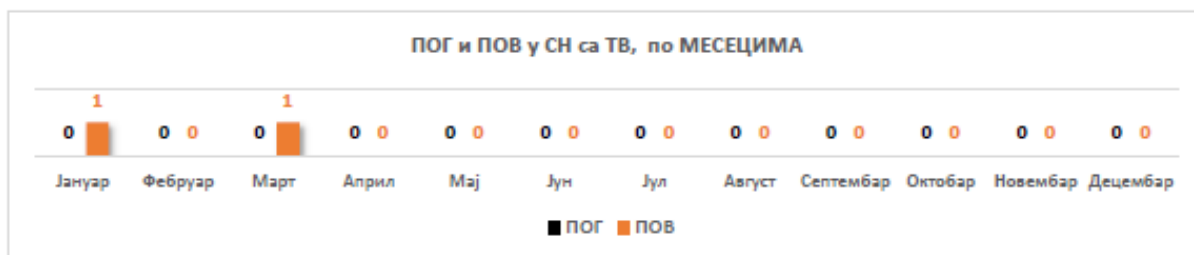


## 18. БЕЗБЕДНОСТ ТЕРЕТНИХ ВОЗИЛА

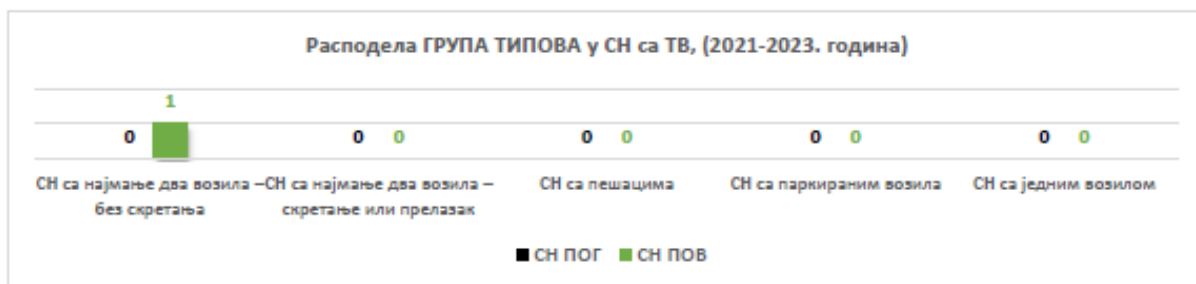
У периоду од 2019. до 2023. године на територији општине Димитровграда, није било погинулих лица у СН са учешћем теретних возила у СН (у Србији лица у СН са теретним возилима чине 23% погинулих лица). Повређена лица у СН са теретним возилима чине (5%) повређених лица у СН (у Србији лица у СН са теретним возилима чине 16% повређених). Лица у СН са теретним возилима су настрадала у јануару и марту. У периоду од 2021. до 2023. године код СН са теретним возилима одабрана је група типова СН са најмање два возила – без скретања. У периоду од 2021. до 2023. године евидентиране групе утицајних фактора настанка СН са настрадалим лицима са учешћем теретних возила су Возач - непромишљене радње и Возач - погрешно извођење радњи., слике 18.1, 2, 3 и 4.



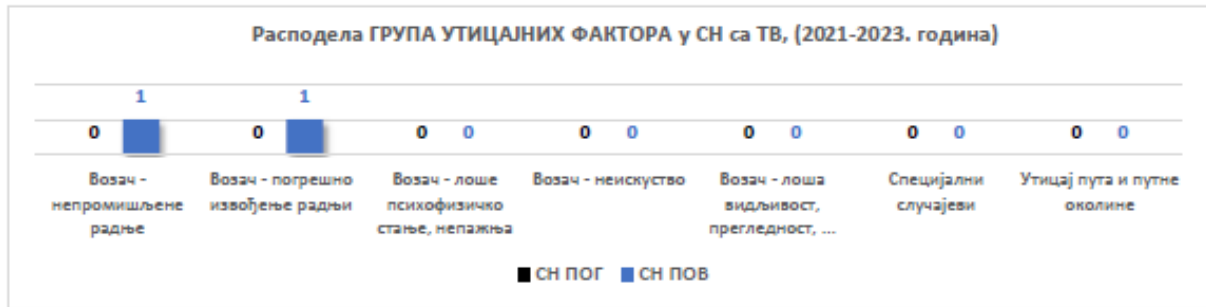
Слика 18.1. Број погинулих и повређених у СН са ТВ на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



Слика 18.2. Број погинулих и повређених у СН са ТВ по месецима на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2019. – 2023. године



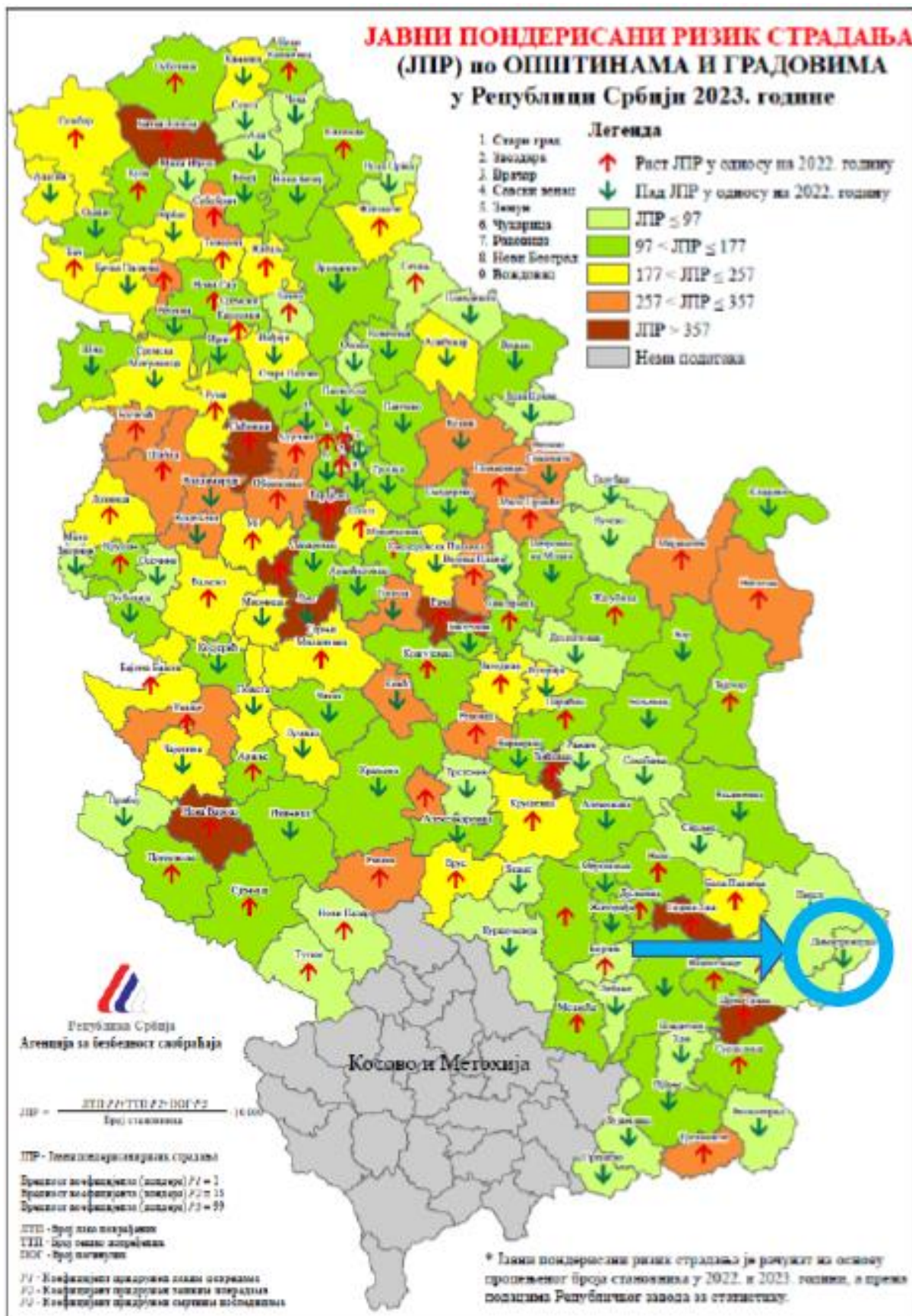
Слика 18.3. Расподела група типова код СН са ТВ на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2021. – 2023. године



**Слика 18.4.** Расподела група утицајних фактора код СН са ТВ на територији општине Димитровграда у временском периоду од 2021. – 2023. године

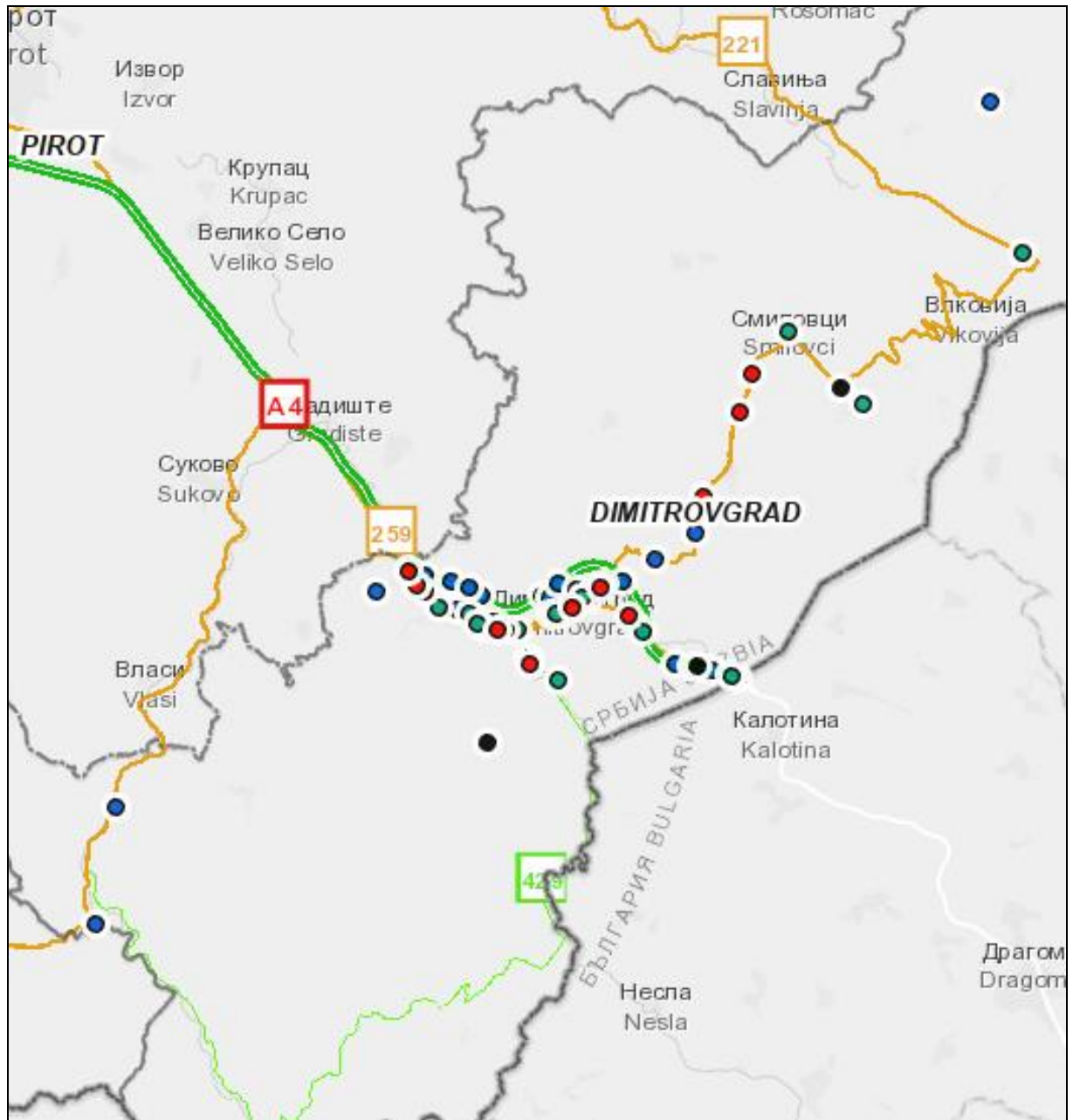


## 19. КАРТА ЈАВНОГ ПОНДЕРИСАНОГ РИЗИКА СТРАДАЊА ПО ОПШТИНАМА И ГРАДОВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2023. ГОДИНЕ





На карти изнад, приказане су вредности јавног пондерисаног ризика страдања становништва у друмском саобраћају, за 2023. годину, за сваку локалну самоуправу (општину и град) у Републици Србији. Јавни пондерисани ризик представља однос пондерисаног укупног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама (погинули, тешко повређени и лако повређени) током 2023. године и броја становника за сваку локалну самоуправу. Вредности јавног пондерисаног ризика су подељене у 5 класа. **Јавни пондерисани ризик за општину Димитровград припада класи веома ниске вредности ризика, при чему је у 2023. години дошло до смањења јавног пондерисаног ризика у односу на 2022. годину. Ова локална самоуправа је на 22. месту од 161 локалне самоуправе у Републици Србији по вредности јавног пондерисаног ризика за 2023. годину.**



На карти изнад, мапиране су саобраћајне незгоде на путној инфраструктури која се налази на територији општине Димитровграда. Може се уочити да су мапиране плавом тачком саобраћајне незгоде са материјалном тачком, зеленом тачком су мапиране саобраћајне незгоде са лаким телесним повредама, црвеном тачком су мапиране саобраћајне незгоде са тешким телесним повредама и црном тачком само саобраћајне незгоде са погинилим лицима.





## 20. ИДЕНТИФИКАЦИЈА ПРОБЛЕМА У ОБЛАСТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАДА

На основу спроведене анализе постојећег стања безбедности саобраћаја на територији општине Димитровграда, за период од 2019. до 2023. године, могу се издвојити следеће чињенице:

- ❖ Догодило се укупно 84 саобраћајне незгоде, од којих је 32 саобраћајне незгоде са настрадалим лицима.
- ❖ У саобраћајним незгодама погинула су три лица, док је теже и лакше повређено 41 лице.
- ❖ Није успостављен опадајући тренд броја погинулих и повређених лица.
- ❖ Погинуо је један пешак, што чини 33% од укупног броја погинулих лица у СН.
- ❖ Није било погинулих бициклиста у СН.
- ❖ Није било погинулих лица на моторизованим двоточкашима у СН.
- ❖ Погинуло је једно лице у ПА, што чини 33% од укупног броја погинулих лица у СН.
- ❖ У саобраћајним незгодама где је један од учесника био трактор, погинуло је једно лице, што чини 33% од укупног броја погинулих лица.
- ❖ У саобраћајним незгодама где је један од учесника било теретно возило, није било погинулих лица.
- ❖ У посматраном периоду повређено је двоје деце, док није било погинуле деце у саобраћајним незгодама. Деца су највише страдала у својству пешака, путника (50%).
- ❖ У саобраћајним незгодама није било погинулих младих. Млади у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству возача (60%).
- ❖ У саобраћајним незгодама погинуло је једно лице старије од 65 година, што чини 33% од укупног броја погинулих лица. Лица старија од 65 година у саобраћајним незгодама најчешће страдају у својству бициклисте и путника и/или возача ПА (по 30%).
- ❖ Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима припада групи типова саобраћајних незгода „СН са једним возилом“.
- ❖ Највише настрадалих лица у саобраћајним незгодама било је у јулу.





## 21. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

### АМБИЦИЈА

**БИТИ МЕЂУ 10 НАЈБЕЗБЕДНИЈИХ ЛОКАЛНИХ САМОУПРАВА ЕВРОПЕ, ПРЕМА ВРЕДНОСТИМА ЈАВНОГ РИЗИКА СМРТИ И ЈАВНОГ РИЗИКА ТЕШКИХ ПОВРЕДА У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ.**

### МИСИЈА

**СИСТЕМ БЕЗБЕДНОСТИ ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА КОЈИ ОМОГУЂАВА БЕЗБЕДАН ПРИСТУП И ОДРЖИВУ МОБИЛНОСТ СВИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ, УЗ МИНИМАЛНЕ ШТЕТНЕ ПОСЛЕДИЦЕ.**

### ВИЗИЈА

**ДРУМСКИ САОБРАЋАЈ БЕЗ ПОГИНУЛИХ И БЕЗ ТЕШКО ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА У САОБРАЋАЈУ.**

### ЦИЉЕВИ

Доношење стратегије треба да омогући успостављање система управљања безбедности саобраћаја до 2030. године, који ће омогућити:

- ❖ **ОДРЖАВАЊЕ ТРЕНДА „0“ ПОГИНУЛЕ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ И САОБРАЋАЈ БЕЗ ТЕШКО ПОВРЕЂЕНЕ ДЕЦЕ У 2030. ГОДИНИ СА ЗАДРЖАВАЊЕМ ТРЕНДА.**
- ❖ **ДА НЕМА ПОГИНУЛИХ ЛИЦА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАДА У 2030. ГОДИНИ.**
- ❖ **ДА СЕ ПРЕПОЛОВИ БРОЈ ТЕШКО И ЛАКО ПОВРЕЂЕНИХ У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА НА ПУТЕВИМА У ОПШТИНИ ДИМИТРОВГРАДА У 2030. ГОДИНИ У ОДНОСУ НА 2019. ГОДИНУ.**
- ❖ **ДА СЕ ПРЕПОЛОВЕ УКУПНИ, ГОДИШЊИ ДРУШТВЕНО - ЕКОНОМСКИ ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У 2030. ГОДИНИ, У ОДНОСУ НА 2019. ГОДИНУ.**

01

да се одржи тренд „0“ погинуле и тешко повређене деце

02

да нема погинилух лица у 2030. години

03

смањење за 50% годишњег броја тешко и лакше повређених лица до 2030. године, у односу на 2019. годину

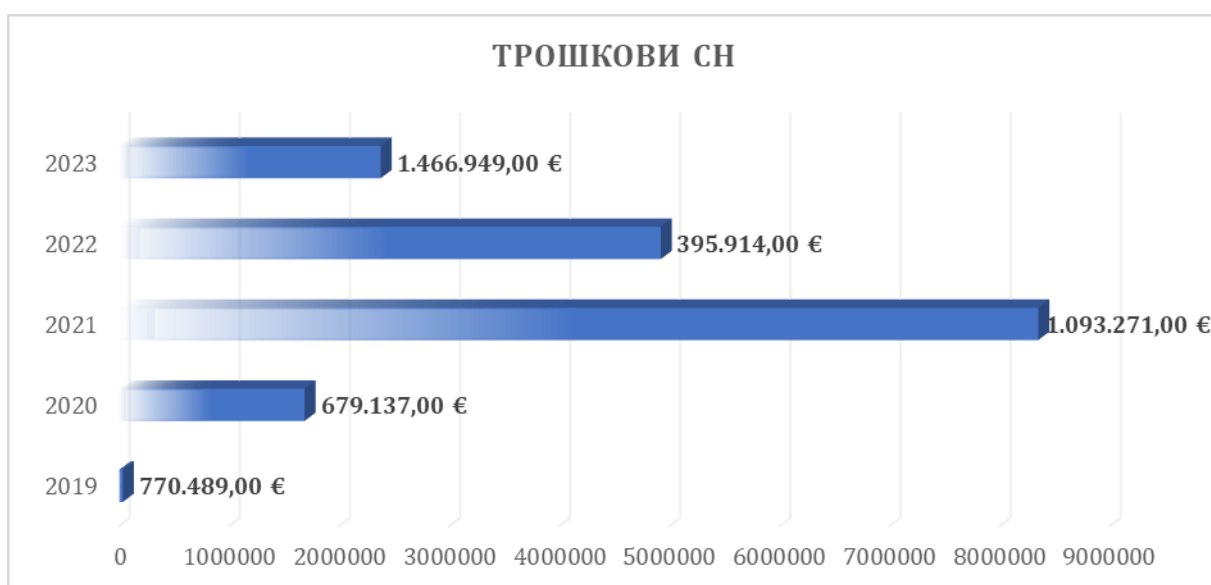
04

смањење за 50% укупних годишњих друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода до 2030. године, у односу на 2019. годину



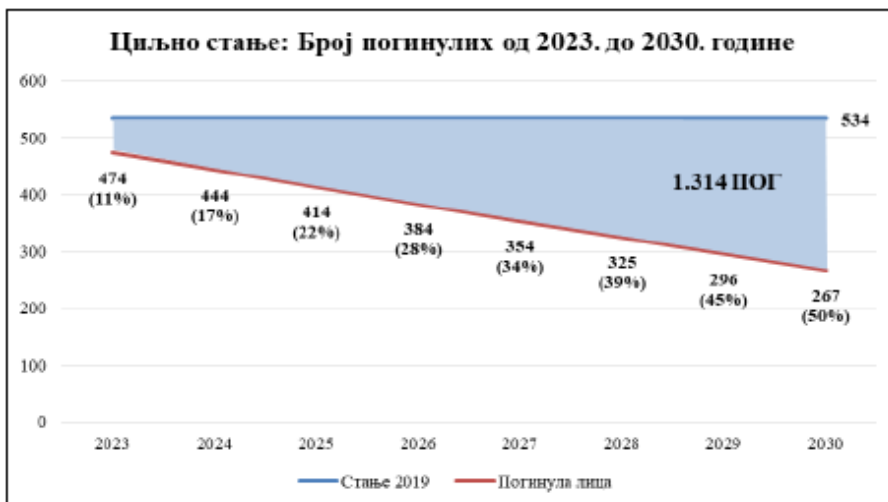
Република Србија није успоставила свој модел процене трошкова саобраћајних незгода, али је за потребе формирања Националне Стратегије прихваћен модел Европске комисије за процену укупних друштвено – економских трошкова, којим је процењено да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулим износе 3.273.909,00€, једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним 498.591,00€, а једне саобраћајне незгоде са лако повређеним 38.514,00€.

**Како би се прорачунао трошак саобраћајних незгода које су се догодиле на територији општине Димитровграда, примењен је поменути модел. Применом овог модела, а на основу доступних података о последицама саобраћајних незгода, укупни трошкови саобраћајних незгода на територији општине Димитровграда, за период од 2019. до 2023. године, су процењени на 17.381.802,00 €.**



*Слика 21.1. Процењени трошкови саобраћајних незгода општине Димитровград у временском периоду од 2019. – 2023. године*

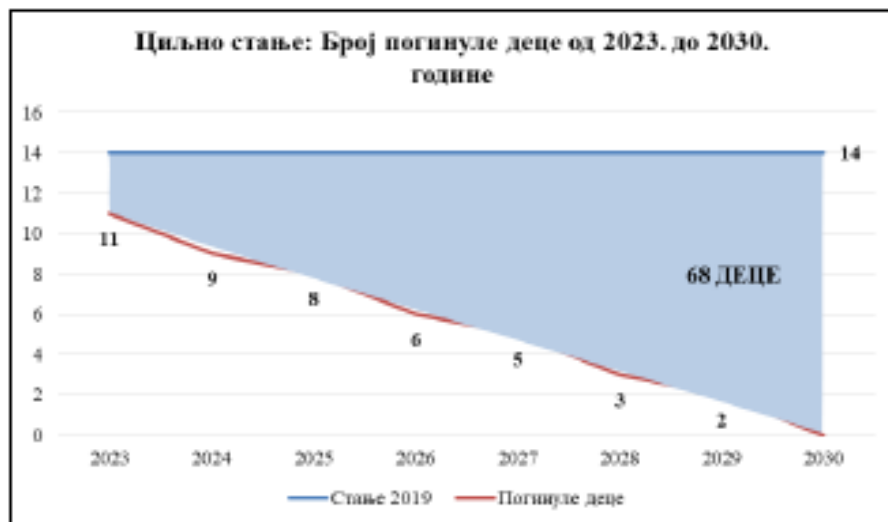
На слици 21.1. приказана је висина трошкова саобраћајних незгода у претходних пет година, за сваку годину.



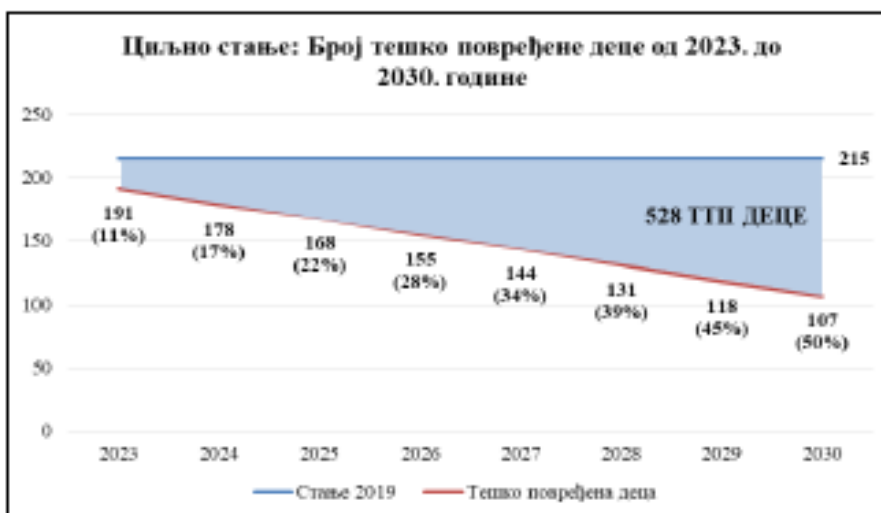
Слика 21.2. Процент смањења броја погинулих лица, у односу на 2019. годину



Слика 21.3. Процент смањења броја тешко повређених лица, у односу на 2019. годину



Слика 21.4. Процент смањења броја тешко повређене деце, у односу на 2019. годину



Слика 21.5. Смањења броја погинуле деце, у односу на 2019. годину

На сликама су приказане очекиване новчане уштеде кроз број спашених погинулих лица у саобраћају уколико би се пратио прогнозирани тренд броја погинулих на територији Републике Србије. За референтну вредност броја погинулих, лако и тешко повређених узете су вредности из 2019. године, по узору на Националну Стратегију безбедности саобраћаја. Референтна вредност се користи као ниво који би био остварен, односно одржан ако би изостале стратешке активности у области безбедности саобраћаја.

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

Посматрано у односу на референтну годину (2019. год.), са слика се може уочити да постоји велики број осцилација у броју погинулих током посматраног периода.

**На слици 21.2. представљен је број погинулих на територији Републике Србије, потребно је на територији општине Димитровграда наставити са радом у безбедности саобраћаја и пратити резултате како би се успоставио тренд „0 погинулих у саобраћају“ на територији општине Димитровграда.**

На слици 21.3. је приказана новчана уштеда кроз смањење броја тешко повређених лица у саобраћајним незгодама на основу прогнозираних вредности које су дефинисане за период 2023-2030. године.

**Слеђењем стратешки дефинисаног циља, укупан број тешко повређених у периоду до 2030. године, био би смањен, у односу на исти период са вредностима референтне године.**

Осциловање броја ТТП, на територији општине Димитровграда, из године у годину може приписати несистемском приступу решавања проблема у области безбедности саобраћаја. На овај начин није могуће успоставити тренд који би резултовао великим уштедама.



На сликама 21.4. и 21.5. је приказана новчана уштеда кроз смањење броја ТТП деце и броја погинуле деце у саобраћајним незгодама на основу прогнозираних вредности које су дефинисане за период 2023. до 2030. године.

**У наредном периоду треба настојати да се успостави опадајући тренд, како би се достигли прогнозиране вредности, чиме би број лако повређених у саобраћајним незгодама био смањен за 70%, а трошкови за ову врсту последица саобраћајних незгода би били умањени, наравно са визијом „0“ погинуле деце на територији општине Димитровграда.**



## 22. ЦИЉЕВИ – ИНДИКАТОРИ

Индикатори безбедности саобраћаја представљају савремени алат за праћење безбедности саобраћаја, показују тенденције у безбедности саобраћаја и истичу проблеме страдања у саобраћајним незгодама.

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

Утврђивање и праћење вредности индикатора важно је за праћење стања безбедности саобраћаја и препознавање одговорности и обавеза институција и организација задужених за побољшање вредности посматраних индикатора, односно стања безбедности саобраћаја. Индикатори се могу користити и као елемент за препознавање примера добре праксе и дефинисање очекиваних ефеката одређених мера и активности.

Дефинисање циљне вредности индикатора значајно је за усмеравање планираних активности, као и за праћење ефеката примењених мера у безбедности саобраћаја. Позитивне промене вредности индикатора безбедности саобраћаја допринеће смањењу броја и последица саобраћајних незгода.

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

На основу резултата истраживања индикатора перформанси безбедности саобраћаја, које је спроведено за 2023. годину за локалну самоуправу Димитровград, дефинисане су циљне вредности ових индикатора за 2030. године.

Вредности индикатора безбедности саобраћаја указују да постоји велики број проблема у безбедности саобраћаја и да се решавању ових проблема није приступало стратешки, са јасним циљевима и визијама. Поред наведеног, вредности индикатора показују да постоји значајан потенцијал за смањење броја и последица саобраћајних незгода, а мерење индикатора је потребно наставити и понашати се у складу са резултатима мерења, стално унапређујући ниво безбедности саобраћаја.



Табела 22.1. Индикатори безбедности саобраћаја

Назив индикатора безбедности саобраћаја	Вредност 2023. год. <sup>1</sup>	Циљ 2030. год
<b>Индикатори везани за заштитне системе</b>	Класа – ранг	Класа
Процент употребе мобилних телефона у вожњи возача аутобуса	91,7 % - 81	100 %
Процент употребе сигурносног појаса код возача ПА	86,3 % - 102	100 %
Процент употребе сигурносног појаса код сувозача ПА	71,0 % - 153	100 %
Процент употребе сигурносног појаса путника на задњем седишту у ПА	4,0 % - 148	100 %
Процент употребе сигурносног појаса код возача ТВ	68,3 % - 31	100 %
Процент употребе сигурносног појаса код сувозача ТВ	43,6 % - 91	100 %
Процент употребе сигурносног појаса код возача аутобуса	36,1 % - 52	100 %
Процент употребе сигурносног појаса код сувозача аутобуса	0,0 % - 84	100 %
Процент заштитних кацига возача мопеда	0,0 % - 154	100 %
Процент заштитних кацига возача и путника на мопедима	0,0 % - 155	100 %
Процент заштитних кацига мопедиста и мотоциклиста	27,3 % - 159	100 %
Процент заштитних система за децу – дечије седиште	63,3 % - 116	100 %
Процент заштитних система за децу – сигурносни појас	47,6 % - 88	100 %
Процент исправних прелазака деце	91,9 % - 135	100 %

<sup>1</sup> Вредности индикатора су рачунате на основу њихових мерења у насељу, а подаци су обезбеђени од стране Агенције за безбедност саобраћаја, 2023.





## 23. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА – СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Угледајући се на Националну Стратегију за период од 2023. до 2030. године, све мере и активности су систематизоване кроз пет стубова безбедности саобраћаја.

Нова Деценија акције за безбедност саобраћаја 2021-2030 даје препоруке за унапређење система безбедности саобраћаја на националном нивоу. Препоруке се односе на уређење националног система безбедности саобраћаја који обухвата све кључне елементе на националном нивоу уз међународну подршку. Препоруке су усаглашене са пет стубова безбедности саобраћаја из претходног Глобалног плана.

Стубови безбедности саобраћаја кроз које се сагледавају смернице и проблеме које је потребно отклањати представљени су у следећој табели:

СТУБ 1	СТУБ 2	СТУБ 3	СТУБ 4	СТУБ 5
Систем управљања безбедности саобраћаја	Безбедни путеви	Безбедна возила	Безбедни учесници у саобраћају	Активности након саобраћајне незгоде

Слика 23.1. Стубови безбедности саобраћаја

### 23.1. СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Категорије или „стубови“ активности у Глобалном плану су: стварање капацитета за управљање безбедношћу на путевима, побољшање безбедности саобраћајне инфраструктуре и ширих транспортних мрежа, даљи развој безбедности возила, побољшање понашања корисника путева и побољшање хитне помоћи и других активности након саобраћајне незгоде.

Дефинисаних пет стубова безбедности саобраћаја чине концепт националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2024. до 2030. године, која је основне смернице за формирање Стратегије безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Димитровграда, за период од 2024. до 2030. године.



## ПРВИ СТУБ СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Основне смернице деловања ка унапређивању система управљања безбедности саобраћаја су:

- **дефинисање** стратешког оквира и обезбеђење могућности за његову реализацију,
- **успостављање** ефикасног и ефектног система који има развијене функционалности,
- **усмеравање** рада и праћење ефеката активности свих елемената система на безбедност саобраћаја,
- **успостављање** системских мера и активности у свим областима безбедности саобраћаја
- **успостављање** и јачање свих чинилаца у систему управљања,
- **јачање** институционалних капацитета и стручног интегритета свих чинилаца система,
- **изградња и јачање** системске организације рада чинилаца и контроле рада чинилаца у систему управљања,
- **унапређење** координације и кооперације међу носећим институцијама система управљања,
- **успостављање** системског праћења и анализе односа уложених средстава и остварених ефеката примењених мера и активности,
- **успостављање** системског прикупљања, организације и анализе података од значаја за безбедност саобраћаја,
- **примена** савремених технологија и алата у процесу препознавања приоритета деловања и процене ефеката мера,
- **примена** савремених технолошких решења у развоју система принуде,
- **успостављање** система управљања чије ће се одлуке темељити на адекватним анализама података и
- **повећавање** финансијских капацитета, транспарентно наменско трошење средстава.



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

- **недостатак** стратешког приступа и дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја,
- **изостанак** системских управљачких мера,
- **недостатак** потпуне функционалности, повезаности елемената система и континуитета у раду система безбедности саобраћаја,
- **недостатак** праћења реализације планираних мера и активности и њихове ефикасности,
- **непостојање** адекватне, функционалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја,
- **изостанак** системског праћења стања безбедности саобраћаја и анализе чинилаца безбедности саобраћаја,
- **умањена** медијска присутност у области безбедности саобраћаја,
- **изостанак** стручних и научних приступа у процесу доношења управљачких одлука,
- **недостатак** јасног модела планирања и трошења средстава намењених финансирању безбедности саобраћаја у складу са важећим Законима,
- **недовољна** опремљеност саобраћајне полиције за контролу саобраћајних прекршаја и вршење увиђаја саобраћајних незгода,
- **скромна** ефикасност усмеравања активности саобраћајне полиције са аспекта утицаја на безбедност саобраћаја,
- **изостанак** стручних и научних приступа у процесу доношења управљачких одлука,
- **непостојање** савремених фиксних система за аутоматску евиденцију саобраћајних прекршаја,
- **недостатак** стручних (припремљени) кадровских капацитета за професионалан приступ раду области безбедности саобраћаја и
- **недостатак** кадровских капацитета управљача општинских путева.



## ДРУГИ СТУБ БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ

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

- смањење и потпуно елиминисање доприноса пута настанку саобраћајних незгода,
- пут треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају или грешке на возилу,
- пут треба да спречи или ублажи последице настале саобраћајне незгоде и примена савремених алата на анализу безбедности пута, како у фази експлоатације тако и у фази пројектовања и
- унапредити елементе пута који утичу на безбедност пешака, посебно деце и лица са инвалидитетом.

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

- **изостанак** деловања пута на смањење тежине последица саобраћајних незгода,
- **нејасно** препознавање пута као фактора доприноса настанку саобраћајних незгода,
- **непостојање** континуитета у праћењу доприноса пута настанку незгода са погинулим лицима на градској мрежи путева,
- **изостанак** примене концепта „самообјашњавајућих“ путева,
- **нарушен** заштитни појас јавних путева,
- **изостанак** примене савремених информационих система за управљање режимом саобраћаја на путној мрежи,
- **непостојање** савремених система обележавања зоне основних школа (дисплеја, вибро трака, паркинг простора за довоз/одвоз ученика, заштитне ограде за усмеравање кретања деце, семафора са најавом пешака и сл.)
- **недовољна** контрола изградње приступа на градске путеве и улице,
- **неодговарајућа** пројектантска решења приликом постављања саобраћајне сигнализације и ознака на коловозу,
- **непостојање** дугорочног планирања и развоја стационарног саобраћаја,
- **недовољна** изградња површина намењених за кретање бициклиста и пешака,
- **непостојање** системског управљања брзинама на свим путевима, а посебно на путевима и улицама у насељу,
- **неефикасна** сарадња са управљачем државних путева у погледу унапређења безбедности на путевима,
- **непостојање** савременог плана техничког регулисања саобраћаја,
- **непостојање** адекватног савременог катастра саобраћајне сигнализације,
- **недостатак** континуалних површина намењених за кретање пешака дуж значајних коридора,
- **недовољна** доступност тротоара лицима са инвалидитетом, недостатак континуитета,



- **изостанак** примене савремених кружних раскрсница,
- **недовољно** познавање законом дефинисаних, мера, алата и прописаних процедура из области унапређења безбедности путева и
- **није успостављен** систем сталног стручног усавршавања планера, пројектаната и других професионалаца у области путев



## ТРЕЋИ СТУБ БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА

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

- **тежити** ка томе да возило не сме да буде допринос настанку саобраћајне незгоде,
- **унапређивати** елемент возила са циљем да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају, грешке пута или друге опасне ситуације,
- **успоставити** систем у којем возило треба да спречи или ублажи последице настале у саобраћајној незгоди.

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

- **недовољна** знања возача о значају безбедног возила, односно величини утицаја неисправног возила на настанак саобраћајне незгоде,
- **неодговарајуће** одржавање техничке исправности возила,
- **неуједначен** квалитет, старост и опремљеност возила у јавном превозу, аутобуса и такси возила,
- **повећано** присуство неосветљених и неозначених возила у саобраћају (бицикли, теретна возила, мопеди, радне машине),
- **мали проценат возила** са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила, и
- **недовољна** промоција „чистих” и енергетски ефикасних возила.



## ЧЕТВРТИ СТУБ БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

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

- **унапређење** знања и вештина возача почетника кроз реализацију додатних теоријских и практичних обука,
- изградња и промена свести, ставова, знања и вештина учесника у саобраћају кроз васпитање, образовање и информисање,
- **промена** понашања учесника у саобраћају као резултат превентивних кампања, али и контроле и санкционисања,
- **промовисање** негативног утицаја конзумирања алкохола од стране учесника у саобраћају и додатног ризика које такво понашање прати и
- **ефикасно** процесуирање најтежих саобраћајних прекршаја и правовремено (трајно или привремено) уклањање из саобраћаја учесника који нису подобни за безбедно учешће у саобраћају.

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

- **непоштовање** прописа од стране учесника у саобраћају,
- **низак ниво** свести о потреби безбедног понашања у саобраћају,
- **низак ниво** свести о повећању ризика којем доприноси непрописно понашање,
- **недовољно** квалитетан систем саобраћајног образовања и васпитања у систему предшколског, основног и средњег образовања,
- **непостојање** јединствено центра за унапређење свести деце и младих учесника о ризицима у саобраћају, кроз додатне теоријске и практичне обуке,
- **потреба** за појачаним активностима на едукацији деце у основним школама,
- **недовољан** број посебних мера за заштиту младих и неискусних учесника у саобраћају,
- **недовољан** број ефикасних медијских кампања из области безбедности саобраћаја на подручју општине,
- **недовољан** број трибина и кампања посвећених безбедности у саобраћаја.





## ПЕТИ СТУБ АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

**Основне смернице у подручју унапређења деловања након саобраћајне незгоде на територији општине Димитровграда:**

- **спречавање** настанка саобраћајне незгоде као последица претходно настале саобраћајне незгоде (тзв. „секундарне саобраћајне незгоде”),
- **спасавање** живота, односно ублажавање здравствених последица повређених учесника саобраћајне незгоде,
- **утврђивање** грешке која је узроковала саобраћајну незгоду, односно допринела тежини последица и примена мера за трајно отклањање утицаја (понављања) грешке,
- **утврђивање** одговорности и санкционисање чиниоца који је узроковао саобраћајну незгоду односно допринео тежини последица,
- **координација** деловања хитних служби приликом отклањања, односно ублажавања последица саобраћајних незгода кроз доношење стандардних оперативних процедура и
- **успостављање** јединственог центра за пријем позива који препознаје више страних језика.

**Проблеми препознати у деловању након саобраћајних незгода су:**

- недовољна опремљеност хитних служби адекватном опремом,
- непостојање јединственог канала комуникација за прихватање позива,
- недостатка одговарајуће опреме и недовољног за квалитетно обезбеђење лица места од стране саобраћајне полиције,
- недостатак савремене техничке опреме за вршење увиђаја од стране саобраћајне полиције,
- непостојање развијеног система сталних стручних едукација припадника саобраћане полиције и хитних медицинских служби,
- низак ниво коришћења и рада са подацима о саобраћајним незгодама из увиђаја саобраћајних незгода за спречавање нових саобраћајних незгода.



## 24. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима и у различитим облицима организовања у једној локалној самоуправи. У зависности од примарне делатности, извршена је подела носилаца према стубовима, односно, носиоци су задужени за спровођење и надзор спровођења мера из своје основне делатности. Најзначајнији носиоци активности на територији општине Димитровграда су представљени на слици 24.1.



Слика 24.1. Носиоци активности

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

**Скупштина општине** уређује нормативно - правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедност и саобраћаја на територији општине Димитровграда. У скупштини се анализирају извештају о стању и тенденцијама у безбедности саобраћаја, утврђује се жељено стање, кључне области рада и управљачке мере. Предвиђено је да скупштина најмање два пута годишње, на својим редовним седницама, разматра извештаје Комисије за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Димитровграда о: стању безбедности саобраћаја, резултатима спроведених активности и примењених мера у циљу унапређења безбедности саобраћаја. На крају, скупштина утврђује концепт, доноси стратегију безбедности саобраћаја и утврђује одговорности и обавезе извршних органа и других субјеката.

**Савет за безбедност саобраћаја на путевима општине Димитровграда** представља централно тело у области безбедности саобраћаја. Улога Савета огледа се у координисању рада свих кључних носилаца система безбедности саобраћаја,



праћењу реализације мера и активности и њихових ефеката. Савет има улогу надзора у слеђењу Стратегије безбедности саобраћаја и достизање дефинисаних циљева.

На основу доступних података, информација и стручне анализе, Савет предлаже активности и мере, као и програм коришћења средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Димитровграда.

Незаменљив допринос Комисије је кроз иницирање и праћење свих превентивних и других активности у области безбедности саобраћаја које се спроводе од стране других субјеката у систему безбедности саобраћаја. Одговорност Комисије је да обезбеди квалитетну сарадњу и усклади обављање послова у функцији унапређења безбедности саобраћаја.

Према Закону о безбедности саобраћаја, Савет је дужан да доставља програм рада Савета Агенцији за безбедност саобраћаја на мишљење. Агенција је надлежна да координира рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама и даје сагласност на програм за рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама, у складу са одредбама овог закона

**Председник општине** је лице које је кључно за обезбеђивање политичке подршке за рад у области безбедности саобраћаја. У оквиру својих надлежности први је одговоран за смањење свих штетних последица саобраћаја на територији општине. Функција председника општине обезбеђује квалитетан и професионалан рад свих организационих целина које припадају општини.

**Управљач пута** на територији општине дужан је да означава и води евиденције о путевима и о саобраћајно - техничким и другим подацима за путеве на територији града. Такође, управљач пута дужан је да обезбеди трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту, као и несметано и безбедно саобраћање на путевима. Законом о путевима управљачу пута додељен је низ одговорности у погледу анализе и унапређења безбедности путне мреже, кроз примену савремених алата безбедности саобраћаја.

Управљач је одговоран за штету која настане корисницима путева, уколико је штета настала услед изостанка или неблагоприятног реаговања управљача у области која спада у његову надлежност. Обавља надзор над безбедношћу саобраћаја на путевима, идентификује и управља "црним тачкама" на путевима, и обезбеђује независно оцењивање доприноса пута настанку незгода са погинулим лицима.

**Саобраћајна полиција** има значајну функцију у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор, контролу и принуду према учесницима у саобраћају. Контролом и регулисањем саобраћаја врши се превентивни надзор придржавања прописа над учесницима, чиме се настоји да се створи безбедна околина за све учеснике у саобраћају.

Без обзира на навике, ставове, схватања и интересе појединих учесника у саобраћају, полиција има за циљ да њихово понашање задржи у одређеним законским оквирима. У сарадњи са другим субјектима на територији града, а посебно



Саветом за безбедност саобраћаја, треба да учествује у свим активностима и мерама усмереним ка повећању безбедности саобраћаја. Један од циљева рада саобраћајне полиције је смањење штетних последица саобраћаја тиме што ће утицати на понашања учесника у саобраћају и евентуално смањити број саобраћајних незгода и њихових последица.

**Основни и прекршајни суд** обезбеђују брже процесуирање прекршилаца Закона о безбедности саобраћаја на путевима, а посебно да строго и непристрасно делује према учесницима који чине најтеже прекршаје. У сарадњи са саобраћајном полицијом помажу да систем репресије против починилаца саобраћајних прекршаја функционише квалитетније. На овај начин обезбеђује се правовремено дејство казни.

**Васпитно - образовне** установе (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. Процеси унапређења знања и ставова деце и младих још увек немају законску потпору у овим институцијама. Квалитетно спроведена процедура утемељивања исправних ставова и понашања код ове категорије може знатно подићи ниво безбедности саобраћаја. Ове установе треба да дају одлучујући допринос у креирању и унапређивању свести о значају безбедности саобраћаја, о начинима и могућностима смањивања штетних последица саобраћаја и сл.

**Политичке странке и организације** које делују на територији општине Димитровграда могу у оквиру својих програма да изложе и концепте унапређивања безбедности саобраћаја на подручју општине за које ће се залагати. Политичке странке могу основати одборе за саобраћај који могу имати и посебне радне групе или комисије за безбедност саобраћаја са циљем деловања на унапређење безбедности саобраћаја.

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

**Здравствена установа** – Представља најважнији чинилац у активностима које припадају 5. стубу – Деловање након саобраћајне незгоде. Здравствене установе помажу у селекцији возача, а посебно у сталном праћењу здравственог стања возача професионалаца. 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) треба да буде на највишем нивоу.



**Привреда** општине би требало да препозна свој интерес у унапређивању безбедности саобраћаја. Постоји директно заинтересована привреда (предузећа за изградњу и одржавање путева, технички прегледи возила, аутошколе и сл.), али и остатак привреде има велики интерес у смањивању укупних штетних последица саобраћаја (јер све последице и трошкове на разне начине сноси привреда).

**Средства јавног информисања** имају једну од пресудних улога у систему безбедности саобраћаја, како у креирању опште прихваћених мишљења и понашања, тако и у формирању и промени свести и ставова учесника у саобраћају. Ова средства имају велики значај на унапређење саобраћајне културе, поготово уколико се обезбеде и дефинишу исправни поступци и садржаји који ће обезбедити да текстови у штампи, као и радио и телевизијске емисије посвећене систему безбедности саобраћаја, буду нераздвојни део васпитно - образовног процеса.

**Најшира 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 и који треба да утичу на доносиоце одлука у систему безбедности саобраћаја. 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.



## 25. ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И СТАЛНО УНАПРЕЂИВАЊЕ

Праћење постојећег стања представља значајан процес у области безбедности саобраћаја како би се на основу њега могло дефинисати жељено стање, као и мере и активности које ће постојеће стање што више приближити жељеном. Уз праћење као саставни детаљ иде и извештавање о стању безбедности саобраћаја и које је препознато у Закону о безбедности саобраћаја на путевима.

Поменутиим Законом дефинисано је да надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе – у конкретном случају општинско веће, подноси скупштини општине извештај о стању безбедности у саобраћају на територији општине најмање двапут годишње.

За квалитетно праћење постојећег стања безбедности саобраћаја на територији општине, пожељно је да се ради на развоју сопствених база података које је пожељно објединити у јединствену – интегрисану базу података о обележјима безбедности саобраћаја на територији општине.

Праћење стања безбедности саобраћаја подразумева праћење не само саобраћајних незгода и последица, већ праћење свих обележја безбедности саобраћаја, попут обележја понашања (индикатори перформанси безбедности саобраћаја, саобраћајни прекршаји), ставова о опасностима у саобраћају, праћење података о путевима, опреми пута, саобраћају, регистрованим моторним и прикључним возилима, возачима, праћење података о ризичним деоницама и опасним местима, праћење демографских и социоекономских обележја итд. Поред наведеног, веома је важно спроводити бенчмаркинг институција и организација са аспекта безбедности саобраћаја. Приступ заснован на бенчмаркинг у треба да допринесе стабилном унапређењу безбедности саобраћаја по узору на најбоља практична искуства.

Како би се вршило квалитетно праћење безбедности саобраћаја неопходно је да се евидентирају бројни подаци и да се изгради база података како би се квалитетније вршило праћење безбедности саобраћаја у општини Димитровграда.

Елементи – подаци за квалитетно управљање безбедности саобраћаја:

- ❖ Подаци о саобраћајним незгодама
- ❖ Подаци о последицама саобраћајних незгода
- ❖ Подаци о путевима, саобраћајној сигнализацији и саобраћају
- ❖ Подаци о индикаторима понашања учесника у саобраћају
- ❖ Подаци о ставовима учесника у саобраћају
- ❖ Подаци о релативним показатељима у безбедности саобраћаја.





## 26. ПРОМОВИСАЊЕ СТРАТЕГИЈЕ И АКЦИОНОГ ПЛАНА

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима и пратећи Акциони план предвидели су иницирање великог броја мера и активности које треба да буду усмерене на достизање дефинисаних циљева. За реализацију ових активности важан је ангажман што већег броја субјеката у систему безбедности саобраћаја, уз адекватну координацију.

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 на путевима општине Димитровград.



*Слика 26.1. Логотип Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Димитровград за период од 2024. до 2030. године*





## 27. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Влада Републике Србије, (2023). Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2023. до 2030. године са пратећим Акционим планом безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2025. године.
- [2] Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Врбас за период 2016-2020. године АМСС – Центар за моторна возила (2016).
- [3] Стратегија безбедности саобраћаја на путевима града Вршца за период 2017-2021. године АМСС – Центар за моторна возила (2017).
- [4] Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Сурдулица за период 2017-2021. године АМСС – Центар за моторна возила (2017).
- [5] Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Нова Варош за период 2021-2025. године са Акционим планом - VLADIMIR POPOVIĆ PR BIRO ZA INŽENJERSKE DELATNOSTI PUBLIC NIŠ (2021).
- [6] Стратегија безбедности саобраћаја општине Блаце за период 2023-2028. године и предлог Акционог плана за спровођење – „NITECH SYSTEMS NISYS“ Ниш (2022).
- [7] Стратегија безбедности саобраћаја општине Меровина за период 2022-2026. године и предлог Акционог плана за спровођење - „NITECH SYSTEMS NISYS“ Ниш (2022)
- [8] Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. 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 и 76/2023);
- [9] Закон о путевима ("Службени гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 – др. закон)
- [10] Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, број 65/13, 13/2016, 98/2016 – одлука УС, 91/2019 и 91/2019 – др. закон);
- [11] Закон о полицији („Службени гласник РС”, број 6/2016, 24/2018 и 87/2018);
- [12] Закон о комуналној милицији („Службени гласник РС”, број 49/2019);
- [13] Закон о општем управном поступку („Службени гласник РС”, број 18/2016 и 95/2018 – аутентично тумачење);
- [14] Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, број 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 – одлука УС);
- [15] Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број 87/2018);
- [16] Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број 25/2019);
- [17] Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, број 88/2017, 27/2018 - др. закон, 10/2019, 27/2018 - др. закон, 6/2020 и 129/2021),
- [18] Кривични законик („Службени гласник РС”, број 85/2005, 88/2005 – исправка, 107/2005 – исправка, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 и 35/2019);
- [19] Кукић, Д. (2010). Ниво безбедности саобраћаја у локалним заједницама. Магистарски рад, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
- [20] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја, ЈП Службени лист СРЈ, Београд.



- [21] Пешић, Д. (2012). Развој и унапређење метода за мерење нивоа безбедности саобраћаја на подручју, Докторска дисертација, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
- [22] Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.
- [23] World Health Organization – WHO (2009). Global status report on road safety: Time for action. Geneva.



## 28. ПРИЛОГ: АКЦИОНИ ПЛАН ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАДА ЗА ПЕРИОД ОД 2024. ДО 2027. ГОДИНЕ

Стратегијом безбедности саобраћаја општине Димитровграда за период од 2024. до 2030. године дефинисана је обавеза општине да усвоји Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја (у даљем тексту: Акциони план). Акциони план ће детаљно разложити све циљеве дефинисане Стратегијом и пружити јасне смернице за њено спровођење. Акциони план садржи конкретне мере и активности при чему је свака од њих описана кроз, носиоце активности, период реализације, индикаторе успешности реализације, извори финансирања и оквирну процену трошкова за сваку појединачну ставку.

Стратегија представља кровни стратешки документ безбедности саобраћаја који има за циљ да прикаже постојеће стање, укаже на препознате проблеме и пружи смернице за ефикасно решавање тих проблема. Стратегија пружа осврт на кључне проблеме, области деловања и циљне групе које треба обухватити, како би се досегли дефинисани циљеви. Стратегија је указала на финансијску основу за спровођење мера и активности безбедности саобраћаја, дала смернице о начинима и алатима које треба користити како би се пратила ефикасност реализованих мера и постојећи ниво безбедности саобраћаја.

Циљеви Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Димитровграда, за период од 2024. до 2030. године су:

- ❖ одржавање тренда „0“ погинуле деце у саобраћају и саобраћај без тешко повређене деце у 2030. години са задржавањем тренда,
- ❖ да нема погинулих лица на путевима општине димитровграда у 2030. години,
- ❖ да се преполови број тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама на путевима у општини димитровграда у 2030. години у односу на 2019. годину,
- ❖ да се преполове укупни, годишњи друштвено - економски трошкови саобраћајних незгода у 2030. години, у односу на 2019. годину.

За остварење дефинисаних циљева потребно је реализовати мере и активности које су сврстане у пет кључних области рада (пет стубова):

- **систем управљања безбедности саобраћаја;**
- **безбедни путеви;**
- **безбедна возила;**
- **безбедни учесници у саобраћају и**
- **активности након саобраћајне незгоде.**

Кључ за успех у остваривању Стратегије је координација и кооперација свих субјеката безбедности саобраћаја на нивоу општине, уз интензивну и ефикасну сарадњу са националним институцијама безбедности саобраћаја.

Стратегија и пратећи Акциони план инсистирају на заједничком раду свих институција, локалне заједнице, привредног сектора, образовног сектора, средстава



информисања и других како би се осигурало ефикасно успостављање и унапређивање система управљања безбедношћу саобраћаја.

Од оснивања Савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Димитровграда буџет од наплаћених новчаних казни имао је тенденцију пораста. Имајући у виду те тенденције, као и висине досадашњих годишњег буџета од наплаћених казни процењено је да би, у складу са последњим изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима, просечан буџет за годишњи план безбедности саобраћаја на територији општине Димитровграда, у наредне 3 године (за период од 2024. до 2027. године, односно за 2025., 2026. и 2027. годину) могао бити око **12.000.000,00 динара** по години односно око **36.000.000,00 динара** за укупан петогодишњи период.

Акциони план је дефинисан према пројектованом буџету од **36.000.000,00 динара** за укупан трогодишњи период (2025., 2026. и 2027. годину). Акционим планом за прве три године спровођења Стратегије предвиђене су конкретне активности које ће се предузети ради обезбеђења услова да се циљеви и мере Стратегије реализују, одређени су носиоци и партнери за спровођење тих активности, као и рокови и средства за њихово спровођење.

Детаљну процену потребних средстава за реализацију активности у наведеном периоду, по циљевима и мерама, потребно је представити у оквиру будућих акционих планова, а на основу анализа реализација Стратегије и анализа безбедности саобраћаја на територији општине Димитровграда које је потребно спроводити на годишњем нивоу.



**\*Напомена:** Имајући у виду да се овај документ ради крајем 2024. године, као и да је за 2024. годину већ при крају реализација Програма за рад Савета за безбедности саобраћаја на путевима општине Димитровград, иста није узета у обзир приликом припреме предлога Акционог плана.

Пет стубова безбедности саобраћаја према којима су систематизоване мере и активности за унапређење безбедности саобраћаја су:



**Стуб 1. Систем управљања безбедности саобраћаја**



**Стуб 2. Безбедни путеви**



**Стуб 3. Безбедна возила**



**Стуб 4. Безбедни учесници у саобраћају**



**Стуб 5. Активности након саобраћајне незгоде**

У Акционом плану су за сваку активност препознати носиоци, као и институције, односно организације уз чију сарадњу је очекивана реализација конкретне активности. Затим, дефинисани су индикатори, тј. показатељи ефеката приказаних активности. На крају, дати су извори финансирања активности и оквирна средства неопходна за реализацију истих.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД ЗА ПЕРИОД ОД 2024. ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ

СТУБ 1. СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 1. Унапређење стратешког оквира безбедности саобраћаја</b>							
1.1.1	Промоција циљева Стратегије	2025	Број реализованих промотивних активности	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	НК	150.000,00
1.1.2	Ревизија Стратегије и израда новог Акционог плана за период од 2028. до 2030. године	2027	Усвојени документи на Скупштини Општине	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	НК	500.000,00
1.1.3	Стручно усавршавање и накнаде за чланове Савета	2025/ 2026/2027	Број стручних усавршавања	Савет за безбедност саобраћаја	Све кључне институције безбедности саобраћаја	НК	100.000,00 (2025) 100.000,00 (2026) 100.000,00 (2027) <hr/> =300.000,00
1.1.4	Промовисање рада савета за безбедност саобраћаја путем медија	2025/ 2026/2027	Број реализованих промоција	Савет за безбедност саобраћаја	Штампани и електронски медији	НК	50.000,00 (2025) 50.000,00 (2026) 50.000,00 (2027) <hr/> =150.000,00

СТУБ 1. СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 2. Јачање капацитета и интегритета институција и појединаца у области безбедности саобраћаја</b>							
1.2.1	Набавка савремених уређаја који се користе приликом полицијске контроле саобраћаја	2025/2026	Процент (%) набављених уређаја у односу на планирани број	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја  МУП	НК	200.000,00 (2025) 400.000,00 (2026) <hr/> =600.000,00
<b>Укупна планирана средства за СТУБ 1. СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА</b>							<b>1.700.000,00</b>



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД ЗА ПЕРИОД ОД 2024. ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 1. Унапређење саобраћајног система и саобраћајне инфраструктуре</b>							
2.1.1	Израда катастра саобраћајне сигнализације на улицама општине Димитровграда	2025/2026	Број километара за које је израђен катастар	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	НК	1.000.000,00 (2025) 1.000.000,00 (2026) =2.000.000,00
2.1.2	Ажурирање катастра саобраћајне сигнализације	2027	Усвојени документи на Скупштини Општине	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	НК	900.000,00
2.1.3	Радови на унапређењу саобраћајне инфраструктуре (санација опасних места, уређење зона школе, уређење/изградња тротоара и сл.)	2025/2026 2027	Реализовани радови	Савет за безбедност саобраћаја	Управљач пута	НК	2.450.000,00 (2025) 2.475.000,00 (2026) 4.000.000,00 (2027) =8.925.000,00





СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД ЗА ПЕРИОД ОД 2024. ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 2. Спровођење савремених техника за управљање безбедношћу путне мреже</b>							
2.2.1	Израда пројеката провере-ревизије безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама	2025/2026	Израда пројеката провере-ревизије безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	Управљач пута	НК	600.000,00 (2025) 600.000,00 (2026) =1.200.000,00
2.2.2	Израда саобраћајно техничких пројеката за санацију опасних места - "црних тачака" –	2026	Број израђених пројеката	Савет за безбедност саобраћаја	Управљач пута	НК	1.150.000,00
2.2.3	Израда саобраћајно техничких пројеката за формирање безбедних коридора за кретање деце у зонама школа	2027	Број израђених пројеката	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	НК	1.150.000,00
2.2.4	Мапирање ризика, идентификација и рангирање опасних места за општинске путеве и улице	2025	Израда елабората	Савет за безбедност саобраћаја	Управљач пута	НК	900.000,00
2.2.5	Израда саобраћајних пројеката за унапређење безбедности саобраћаја на укрштајима општинских и државних путева	2026/2027	Број израђених пројеката	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја Управљач пута	НК	700.000,00 (2026) 700.000,00 (2027) =1.400.000,00
2.2.6	Спровођење независних оцена утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима за општинске путеве и улице	2025/2026/2027	Израда елабората	Савет за безбедност саобраћаја	Управљач пута	НК	300.000,00 (2025) 300.000,00 (2026) 300.000,00 (2027) =900.000,00
<b>Укупна планирана средства за СТУБ 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ</b>							<b>18.525.000,00</b>



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД ЗА ПЕРИОД ОД 2024. ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ

СТУБ 3. БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 1. Унапређење система контроле техничке исправности возила</b>							
3.1.1	Стручно усавршавање контролора техничких прегледа	2025/2026/2027	Број реализованих усавршавања Број полазника	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти	НК	100.000,00 (2025) 100.000,00 (2026) 100.000,00 (2027) =300.000,00

СТУБ 3. БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 2. Повећање техничке исправности возила и спровођење едукације возача са аспекта безбедности возила</b>							
3.2.1	Акција “Бесплатан технички преглед за возила старија од 15 година“	2025/2026/2027	Број прегледаних возила	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти	НК	200.000,00 (2025) 200.000,00 (2026) 200.000,00 (2027) =600.000,00
3.2.2	Акција провере техничке исправности трактора	2025/2026/2027	Број прегледаних трактора	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	НК	200.000,00 (2025) 200.000,00 (2026) 200.000,00 (2027) =600.000,00
3.2.3	Набавка и подела заштитних рамова за тракторе	2025/2026/2027	Број подељених рамова	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	НК	300.000,00 (2025) 300.000,00 (2026) 300.000,00 (2027) =900.000,00
3.2.4	Израда правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да задовоље такси возила	2026	Израђен и усвојен правилник	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	НК	550.000,00
<b>Укупна планирана средства за СТУБ 3. БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА</b>							<b>2.950.000,00</b>



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД ЗА ПЕРИОД ОД 2024. ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ

СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 1. Унапређење нивоа знања, безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају и саобраћајног образовања и васпитања</b>							
4.1.1	Кампање за унапређење безбедности саобраћаја одређених учесника у саобраћају	2025/2026 2027	Број реализованих кампања	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	НК	350.000,00 (2025) 350.000,00 (2026) 350.000,00 (2027) =1.050.000,00
4.1.2	Набавка и подела превентивно – промотивног материјала за децу основних школа	2025/2026 2027	Број подељеног материјала	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	НК	350.000,00 (2025) 350.000,00 (2026) 450.000,00 (2027) =1.150.000,00
4.1.3	Набавка и израда саобраћајног полигона за обуку деце	2026	Број полигона	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	НК	350.000,00
4.1.4	Едукације за трактористе	2025/2026 2027	Број едукација	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	НК	250.000,00 (2025) 250.000,00 (2026) 250.000,00 (2027) =750.000,00
4.1.5	Активности усмерене на ка унапређењу безбедности деце, младих учесника у саобраћају, старих лица и бициклиста	2025/2026 2027	Број активности	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	НК	800.000,00 (2025) 800.000,00 (2026) 800.000,00 (2027) =2.400.000,00
4.1.6	Едукација васпитача и учитеља	2025/2026 2027	Број реализованих едукација	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	НК	250.000,00 (2025) 250.000,00 (2026) 250.000,00 (2027) =750.000,00
4.1.7	Реализација "Пажљивкове смотре" и представа за децу	2025/2026 2027	Број активности	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	НК	800.000,00 (2025) 800.000,00 (2026) 800.000,00 (2027) =2.400.000,00
4.1.8	Опремање школа и предшколских установа средствима и опремом за унапређење саобраћајног васпитања	2026/ 2027	Набављена опрема		Савет за безбедност саобраћаја  Предшколске установе и основне школе	НК	500.000,00 (2026) 500.000,00 (2027) =1.000.000,00
<b>Укупна планирана средства СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ</b>							<b>9.850.000,00</b>



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД ЗА  
ПЕРИОД ОД 2024. ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ

СТУБ 5. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
<b>Циљ 1. Координација рада хитних служби и спречавање настанка секундарних саобраћајних незгода</b>							
5.1.1	Стварање услова за унапређење координисаног деловања хитних служби на месту саобраћајне незгоде	2025/ 2026	Број реализованих вежби	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	НК	125.000,00 (2025) 125.000,00 (2026) <hr/> =250.000,00
5.1.2	Едукација возача возила хитних служби за поступање у складу са процедурама које ће прописати држава	2025/2026/ 2027	Број подељеног материјала	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	НК	100.000,00 (2025) 100.000,00 (2026) 100.000,00 (2027) <hr/> =300.000,00
5.1.3.	Набавка уређаја и опреме за службе хитне медицинске помоћи и ватрогасну службу у циљу бољег деловања након саобраћајне незгоде	2025	Број опреме	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	НК	2.425.000,00
<b>Укупна планирана средстав СТУБ 5. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ</b>							<b>2.975.000,00</b>



<b>УКУПНА ПЛАНИРАНА СРЕДСТВА ПО СТУБОВИМА</b>	
<b>СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА</b>	<b>1.700.000,00</b>
<b>БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ</b>	<b>18.525.000,00</b>
<b>БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА</b>	<b>2.950.000,00</b>
<b>БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ</b>	<b>9.850.000,00</b>
<b>АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ</b>	<b>2.975.000,00</b>
<b><u>УКУПНО ПЛАНИРАНА СРЕДСТВА</u></b>	<b>36.000.000,00</b>

<b>УКУПНА ПЛАНИРАНА СРЕДСТВА ПО ГОДИНАМА</b>	
<b>2025.</b>	<b>12.000.000,00</b>
<b>2026.</b>	<b>12.000.000,00</b>
<b>2027.</b>	<b>12.000.000,00</b>
<b><u>УКУПНО ПЛАНИРАНА СРЕДСТВА</u></b>	<b>36.000.000,00</b>