

Temeljem članka 33. stavak 1. točka 4. Statuta grada Subotice („Službeni list Općine Subotica“, br. 26/2008, 27/2008 i „Službeni list Grada Subotice“, br. 46/2011 i 15/2013) i članka 13. stavak 1. Zakona o i prometa na cestama („Službeni glasnik RS“, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - US, 55/2014, 96/2015 - dr. Zakon, 9/2016 - US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. Zakon)

Skupština grada Subotice na ____ sjednici održanoj dana _____ donijela je

ODLUKU

o usvajanju Strategije sigurnosti prometa na cestama Grada Subotica za razdoblje 2018.-2020. godine i Akcijskog plana za provedbu Strategije sigurnosti prometa na cestama Grada Subotice za razdoblje 2018.-2020. godine

I.

Usvaja se Strategija sigurnosti prometa na cestama Grada Subotice za razdoblje 2018.-2020. godine s Akcijskim planom za provedbu Strategije sigurnosti prometa na cestama Grada Subotice za razdoblje 2018.-2020. godine, koji su u prilogu ove odluke i čine njen sastavni dio.

II.

Ova odluka stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Grada Subotice“.

Obrazloženje

Pravni temelj: Članak 33. stavak 1. točka 6. Statuta grada Subotice („Službeni list Općine Subotica“ br. 26/08 i 27/08-ispravak i „Službeni list Grada Subotice“, br. 46/11), prema kojem Skupština grada sukladno zakonu donosi program razvitka Grada i pojedinih djelatnosti, članak 13. stavak 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama („Službeni glasnik RS“, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - US, 55/2014, 96/2015 - dr. Zakon, 9/2016 - US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. Zakon) koji predviđa da skupština jedinice teritorijalne autonomije, odnosno jedinica lokalne samouprave, donosi strategiju i godišnji plan sigurnosti prometa na cestama na svom području sukladno Nacionalnoj strategiji i akcijskom planu.

Razlozi za donošenje: Zakonska obveza lokalne samouprave jest donošenje lokalne strategije sigurnosti prometa na području lokalne samouprave, koja bi bila sukladna Nacionalnoj strategiji. Strategiju je za potrebe Grada Subotice izradio Prometni fakultet u Beogradu u suradnji s AMSS. Strategija sigurnosti prometa na cestama Grada Subotice za razdoblje 2018.-2020. predstavlja temeljni i najvažniji dokument za daljnji razvitak unaprjeđenja sigurnosti prometa na cestama u našoj lokalnoj samoupravi. U tekstu strategije su, temeljem opsežnih analiza podataka prikupljenih u posljednjih 16 godina o prometnim nezgodama, prepoznati problemi u funkcioniranju sustava upravljanja sigurnošću prometa u Gradu Subotici, određeni indikatori kao i predložena rješenja koja je potrebno primijeniti u budućnosti kako bismo u što većoj mjeri poboljšali sigurnost svih sudionika u prometu. Imajući u obziru Strategiju u cijelosti, izrađen je i Akcijski plan koji predviđa raspored i vrstu aktivnosti kao i iznose sredstava potrebnih za realizaciju stavki iz Akcijskog plana (okvirno određena; sredstva će ovisiti o prihodu naplaćenih kazna za prometne prekršaje na području grada Subotice) koju je potrebno provesti ne bi li se strategija u cijelosti ostvarila. Na kraju, potrebno je istaknuti ciljeve koji su određeni u Strategiji, a to su: da u prometu nema poginule djece do 2020. godine, da se prepolovi godišnji broj poginulih, broj teško povrijeđene djece, te broj teško povrijeđenih osoba u 2020. godini u odnosu na 2011. godinu, i na kraju da se prepolovi ukupni, godišnji društveno-ekonomski troškovi prometnih nezgoda u 2020. godini. Nadalje, nacionalna strategija je usvojila i definirala ciljeve u pogledu indikatora sigurnosti prometa tako da: postotak upotrebe sigurnosnog pojasa od strane vozača kao i postotak uporabe sigurnosnog pojasa na prednjim sjedalima bude 95%, postotak uporabe sigurnosnog pojasa na zadnjem sjedalu bude 85%, uporaba zaštitnih sustava za djecu 2020. godine bude 96%, postotak uporabe zaštitnih kaciga za motocikliste i mopediste bude 99%, postotak prekoračenja brzine putničkih automobila u naselju, izvan naselja i autocesti koji je veći za 10 km/h od dopuštene brzine bude 2020. godine do 4,9%, postotak vozača pod djelovanjem alkohola kako u naselju tako i izvan naselja bude 2020. godine do 0,1 %.

Izvršitelj: Vijeće za sigurnost prometa Grada Subotice i Tajništvo za komunalne poslove, energetiku i promet Gradske uprave Grada Subotice.

Izvor sredstava za realizaciju Strategije: Člankom 17. Zakona o sigurnosti prometa na cestama predviđeno je da će se sredstva za financiranje sigurnosti prometa, među ostalim, osigurati iz proračuna jedinice lokalne samouprave kao i od naplaćenih kazna za prekršaje i gospodarske prijestupe predviđene propisima o sigurnosti prometa na cestama.

ANALIZA STANJA SIGURNOSTI PROMETA NA PODRUČJU GRADA SUBOTICE

2001. – 2016.
godina



SADRŽAJ

1. Analiza stanja sigurnosti prometa na području grada Subotice u razdoblju od 2001. do 2016. godine temeljem prometnih nezgoda.....	4
1.1 Analiza podataka o prometnim nezgodama i njihovim posljedicama za razdoblje 2001. - 2016. godine.....	5
1.2 Analiza podataka o svojstvu sudionika u prometnim nezgodama za razdoblje 2001. - 2016. godine.....	7
1.3 Raspodjela prometnih nezgoda i njihovih posljedica u ovisnosti o starosnoj kategoriji osoba za razdoblje 2001. - 2016. godine	10
1.3.1 Analiza stradanja djece u prometnim nezgodama.....	13
1.3.2 Analiza stradanja mladih u prometnim nezgodama	15
1.3.3 Analiza stradanja odraslih u prometnim nezgodama	18
1.3.4 Analiza stradanja starih osoba u prometnim nezgodama	20
1.4 Raspodjela posljedica u ovisnosti o spolu sudionika u prometnim nezgodama u razdoblju od 2001. - 2016. godine	23
1.5 Usporedna analiza zastupljenosti određenih kategorija sudionika u prometu u Subotici i Republici Srbiji za razdoblje 2001. - 2016. godine.....	24
1.6 Analiza vremenske raspodjele prometnih nezgoda za razdoblje 2001. - 2016. godine	27
1.7 Analiza vidovne raspodjele prometnih nezgoda za razdoblje 2001. - 2015. godine	31
1.8 Analiza tipološke raspodjele prometnih nezgoda za 2016. godinu.....	32
1.8.1 Grupe tipova prometnih nezgoda	32
1.8.2 Grupe utjecajnih faktora	36
1.9 Upravljanje vozilom pod utjecajem alkohola i psihoaktivnih tvari.....	39
1.10 Analiza stradanja pješaka.....	40
1.11 Analiza prometnih nezgoda s biciklistima.....	42
1.12 Analiza prometnih nezgoda s traktorima	46
1.13 Analiza prometnih nezgoda s dvokotačima	50
1.14 Analiza prometnih nezgoda s komercijalnim vozilima	53
1.15 Prostorna analiza prometnih nezgoda.....	58

1.16 Zaključak.....	66
---------------------	----

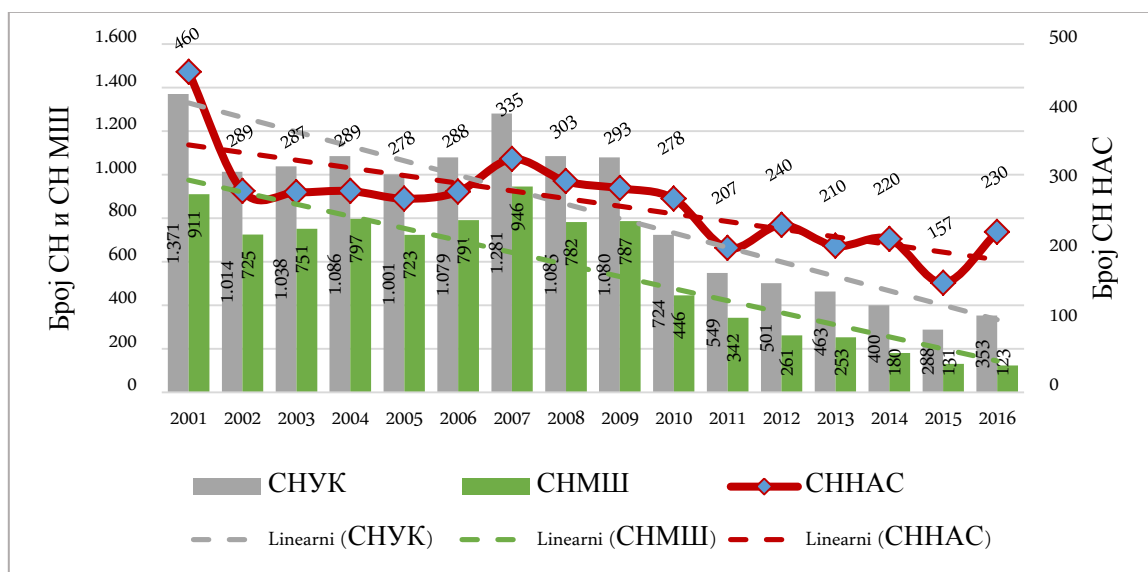
1. ANALIZA STANJA SIGURNOSTI PROMETA NA PODRUČJU GRADA SUBOTICE U RAZDOBLJU OD 2001. DO 2016. GODINE TEMELJEM PROMETNIH NEZGODA

U cilju utvrđivanja postojećeg stanja sigurnosti prometa na području Subotice značajno je izvršiti analizu prometnih nezgoda koje su se dogodile u prethodnom razdoblju. Izvršena je analiza prometnih nezgoda na području Subotice za razdoblje od 16 godina, od 2001. do 2016. godine. Podatci za analizu prometnih nezgoda preuzeti su s internetske stranice Agencije za sigurnost prometa (<http://bazabs.abs.gov.rs/>). Sprovedene su sljedeće vrste analiza:

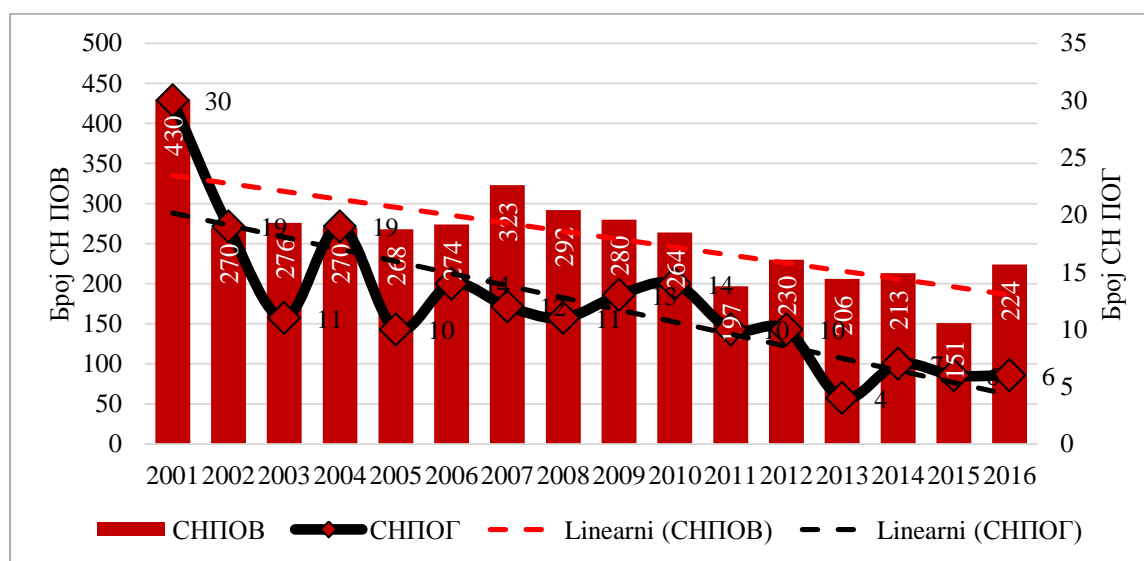
- Analiza podataka o prometnim nezgodama i njihovim posljedicama za razdoblje 2001. - 2016. godine
- Analiza podataka o svojstvu sudionika u prometnim nezgodama za razdoblje 2001. - 2016. godine
- Raspodjela prometnih nezgoda i njihovih posljedica u ovisnosti o starosnoj strukturi osoba za razdoblje 2001. - 2016. godine
 - Analiza stradanja djece
 - Analiza stradanja mladih lica
 - Analiza stradanja starih osoba
- Raspodjela posljedica prometnih nezgoda u ovisnosti o spolu sudionika u prometu za razdoblje 2001. - 2016. godine
- Usporedna analiza zastupljenosti određenih kategorija u prometnim nezgodama u Subotici i Srbiji za razdoblje 2001. - 2016. godine
- Analiza vremenske raspodjele prometnih nezgoda za razdoblje 2001. - 2016. godine
- Analiza vidovne raspodjele prometnih nezgoda za razdoblje 2001. - 2015. godine
- Analiza tipološke raspodjele prometnih nezgoda za 2016. godinu
- Analiza vozača koji su upravljali vozilom pod utjecajem alkohola i psihoaktivnih tvari
- Analiza stradanja pješaka
- Analiza prometnih nezgoda s biciklistima
- Analiza prometnih nezgoda s traktorima
- Analiza prometnih nezgoda s dvokotačima
- Analiza prometnih nezgoda s komercijalnim vozilima
- Prostorna raspodjela prometnih nezgoda za razdoblje 2015. - 2016. godine

1.1 ANALIZA PODATAKA O PROMETNIM NEZGODAMA I NJIHOVIM POSLJEDICAMA ZA RAZDOBLJE 2001. - 2016. GODINE

U analiziranom šesnaestogodišnjem razdoblju u Subotici se dogodilo 13.313 prometnih nezgoda (Grafikon 1.1) u kojima je nastradalo 5.845 osoba (Grafikon 1.3). Promatrajući trend prometnih nezgoda do 2009. godine se uočavaju oscilacije, nakon toga dolazi do opadajućeg trenda i 2016. godine se povećava broj prometnih nezgoda. Analizirajući prometne nezgode s materijalnom štetom, uočavaju se oscilacije do 2009. godine, a nakon toga je uspostavljen opadajući trend.



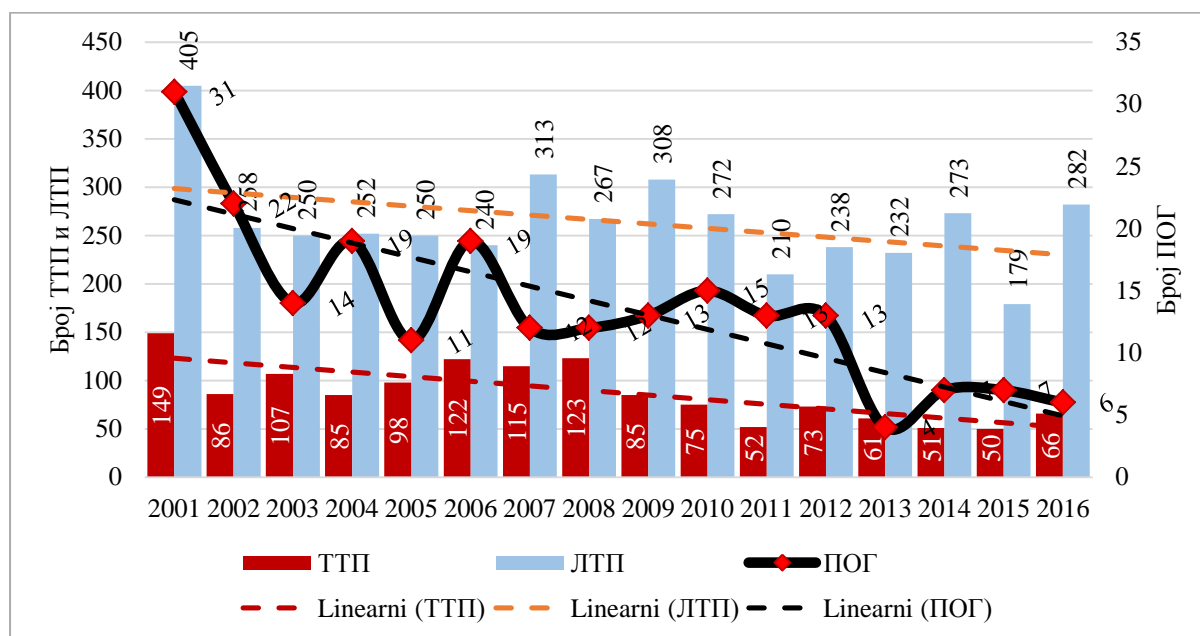
Grafikon 1.1. Kretanje ukupnog broja prometnih nezgoda i broja prometnih nezgoda s nastradalim osobama, u razdoblju 2001. – 2016.



Grafikon 1.2. Kretanje broja prometnih nezgoda s povrijeđenim i poginulim osobama, u razdoblju 2001. – 2016.

Za razliku od prometnih nezgoda s materijalnom štetom koje su od 2009. godine u opadanju, prometne nezgode s poginulima i povrijeđenima imaju blage oscilacije, odnosno prometne nezgode s poginulima i povrijeđenima tijekom cijelog promatranog razdoblja imaju smanjenje, pa povećanje (Grafikon 1.2). Razlog za smanjenje broja prometnih nezgoda s materijalnom štetom može biti usvajanje novog Zakona o sigurnosti prometa na cestama i uvođenje Europskog izvješća o prometnim nezgodama.

Temeljem podataka o kretanju broja prometnih nezgoda, od 2001. do 2016. godine može se zaključiti da je došlo do smanjenja broja prometnih nezgoda, da je nakon 2009. godine uspostavljen opadajući trend kada su u pitanju prometne nezgode s materijalnom štetom, dok prometne nezgode s povrijeđenima i poginulima nemaju uspostavljen opadajući trend. Razlog za smanjenje broja prometnih nezgoda s materijalnom štetom može biti uvođenje Europskog izvješća o prometnim nezgodama. S druge strane, **oscilacije u broju prometnih nezgoda s poginulima i povrijeđenima ukazuju da nema uspostavljenog sustavnog upravljanja sigurnošću prometa i potvrđuju da je neophodno izraditi Strategiju sigurnosti prometa za analizirano područje.**



Grafikon 1.3. Kretanje broja poginulih, teško povrijeđenih i lako povrijeđenih osoba u prometnim nezgodama, u razdoblju 2001. – 2016.

U prometnim nezgodama na cestama Subotice od 2001. godine poginulo je 218 osoba i povrijeđeno 5.627, od kojih je 1.398 osoba zadobilo teške tjelesne povrede (Grafikon 1.3). Analizirajući kretanje broja poginulih od 2001. do 2016. godine uočava se da je taj broj značajno smanjen, s 31 na 6. Dakle, **u Subotici je 5 puta manje osoba poginulo 2016. godine nego 2001. godine.** Međutim, analizirajući povrijeđene osobe, rezultati su drukčiji, npr. osobe koje su zadobile teške tjelesne povrede, uočava se da je nakon par godina smanjenja, **2016. godine čak 32% više osoba zadobilo teške tjelesne povrede u odnosu na 2015. godinu** (Tablica 1.1.).

Nešto lošiji rezultati se dobivaju analizom osoba koje su zadobile lake tjelesne povrede, odnosno 2016 godine je 57,5% više osoba zadobilo lake tjelesne povrede u odnosu na 2015. godinu.

Analizirajući kretanje broja poginulih, teško povrijeđenih i lako povrijeđenih osoba u prometnim nezgodama, u razdoblju 2001. – 2016. zaključuje se da je samo kretanje broja poginulih u željenom smjeru. U narednom razdoblju je potrebno uspostaviti niz preventivnih mjera koje će se implementirati kroz sustav obrazovanja, kroz programe namijenjene ranjivim sudionicima u prometu, mladima, starijim sudionicima u prometu, ali i profesionalnim vozačima kako bi se uspostavio opadajući trend broja povrijeđenih, ali i održao opadajući trend broja poginulih. Programe je potrebno razvijati u ovisnosti o karakterističnim problemima ciljne skupine.

Tablica 1.1. Lančani indeks osnovnih pokazatelja stanja sigurnosti prometa u razdoblju od 2001. - 2016. godine

Godina	PNPOG	PNPOV	PNNAS	PNMŠ	PNUK	POG	TTP	LTP	POV	NAST
2001.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2002.	-36,7%	-37,2%	-37,2%	-20,4%	-26,0%	-29,0%	-42,3%	-36,3%	-37,9%	-37,4%
2003.	-42,1%	2,2%	-0,7%	3,6%	2,4%	-36,4%	24,4%	-3,1%	3,8%	1,4%
2004.	72,7%	-2,2%	0,7%	6,1%	4,6%	35,7%	-20,6%	0,8%	-5,6%	-4,0%
2005.	-47,4%	-0,7%	-3,8%	-9,3%	-7,8%	-42,1%	15,3%	-0,8%	3,3%	0,8%
2006.	40,0%	2,2%	3,6%	9,4%	7,8%	72,7%	24,5%	-4,0%	4,0%	6,1%
2007.	-14,3%	17,9%	16,3%	19,6%	18,7%	-36,8%	-5,7%	30,4%	18,2%	15,5%
2008.	-8,3%	-9,6%	-9,6%	-17,3%	-15,3%	0,0%	7,0%	-14,7%	-8,9%	-8,6%
2009.	18,2%	-4,1%	-3,3%	0,6%	-0,5%	8,3%	-30,9%	15,4%	0,8%	1,0%
2010.	7,7%	-5,7%	-5,1%	-43,3%	-33,0%	15,4%	-11,8%	-11,7%	-11,7%	-10,8%
2011.	-28,6%	-25,4%	-25,5%	-23,3%	-24,2%	-13,3%	-30,7%	-22,8%	-24,5%	-24,0%
2012.	0,0%	16,8%	15,9%	-23,7%	-8,7%	0,0%	40,4%	13,3%	18,7%	17,8%
2013.	-60,0%	-10,4%	-12,5%	-3,1%	-7,6%	-69,2%	-16,4%	-2,5%	-5,8%	-8,3%
2014.	75,0%	3,4%	4,8%	-28,9%	-13,6%	75,0%	-16,4%	17,7%	10,6%	11,4%
2015.	-14,3%	-29,1%	-28,6%	-27,2%	-28,0%	0,0%	-2,0%	-34,4%	-29,3%	-28,7%
2016.	0,0%	48,3%	46,5%	-6,1%	22,6%	-14,3%	32,0%	57,5%	52,0%	50,0%

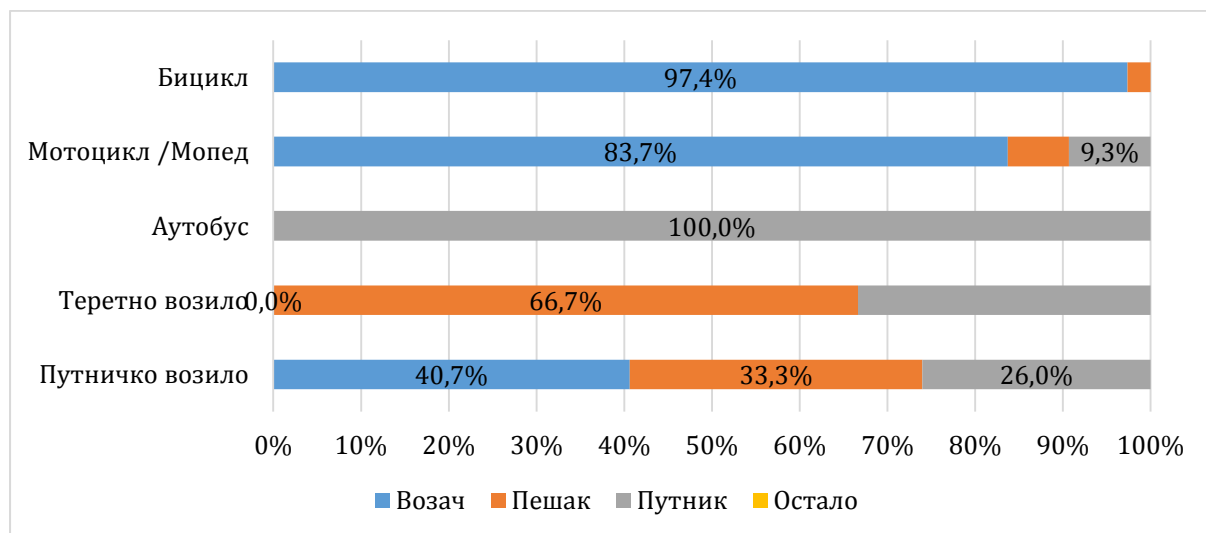
1.2 ANALIZA PODATAKA O SVOJSTVU SUDIONIKA U PROMETNIM NEZGODAMA ZA RAZDOBLJE 2001. - 2016. GODINE

Analizom sudjelovanja poginulih osoba u odnosu na kategoriju i svojstvo sudjelovanja u prometu uočava se da u prometnim nezgodama s putničkim automobilima zastupljeno stradanje vozača (40,7%), pješaka (33,3%) i putnika (26%). U prometnim nezgodama sa sudjelovanjem teretnih vozila trećina poginulih su bili u svojstvu putnika, a ostali u svojstvu pješaka. Analizom poginulih u prometnim nezgodama s ranjivim sudionicima u prometu motociklistima/mopedistima i biciklistima u najvećoj mjeri stradaju vozači i to 83,7% kada su u pitanju motocikli/mopedi i 97,4% kada su u pitanju bicikli. U

prometnim nezgodama s autobusima poginuo je jedan putnik (Tablica 1.2., Grafikon 1.4).

Tablica 1.2. Postotni udio poginulih osoba u odnosu na kategoriju i svojstvo sudjelovanja u prometu

Svojstvo sudionika	n%	Putničko vozilo	Teretno vozilo	Autobus	Motocikl /Moped	Bicikl	Ukupno (a)
Vozač	n	18	3	0	6	14	41
	% n/b	51,4%	50,0%	0,0%	75,0%	100,0%	64,1%
	% n/a	43,9%	7,3%	0,0%	14,6%	34,1%	100,0%
Pješak	n	10	3	0	0	0	13
	% n/b	28,6%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,3%
	% n/a	76,9%	23,1%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Putnik	n	7	0	1	2	0	10
	% n/b	20,0%	0,0%	100,0%	25,0%	0,0%	15,6%
	% n/a	70,0%	0,0%	10,0%	20,0%	0,0%	100,0%
Ukupno (b)	n	35	6	1	8	14	64
	% n/b	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% n/a	54,7%	9,4%	1,6%	12,5%	21,9%	100,0%



Grafikon 1.4. Postotni udio poginulih osoba u odnosu na kategoriju i svojstvo sudjelovanja u prometu

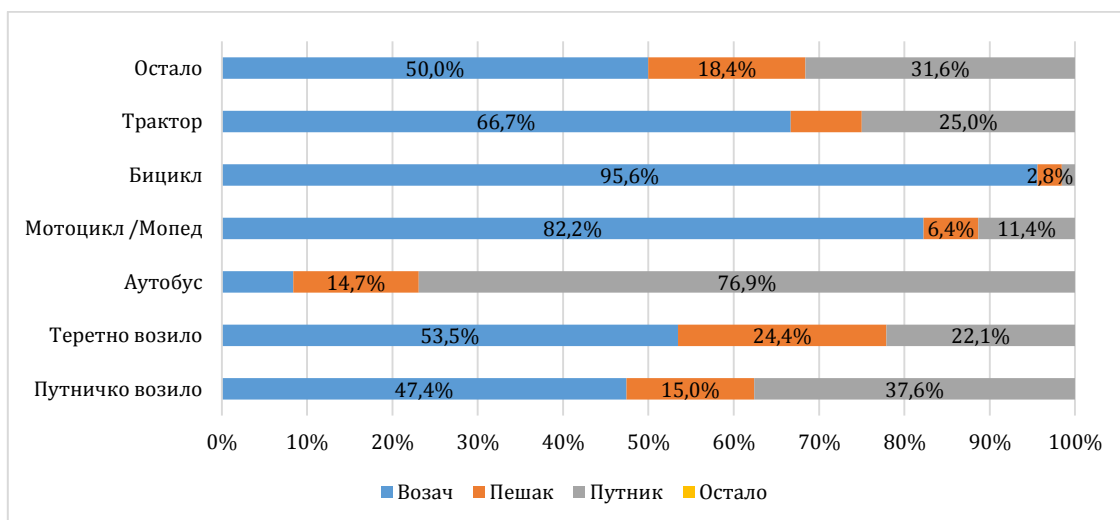
Udio nastradalih osoba u odnosu na kategoriju i svojstvo sudjelovanja u prometu (Tablica 1.3, Grafikon 1.5) se razlikuje u odnosu na raspodjelu kada su u pitanju poginule osobe. Kod nastradalih osoba u prometnim nezgodama s putničkim vozilima gotovo polovica (47,4%) su vozači, 37,6% putnici i 15% pješaci. U prometnim nezgodama s teretnim vozilima 53,5% su nastradali pješaci, 24,4% pješaci i 22,1% putnici. Kada su u pitanju ranjivi sudionici u prometu slično je kao i s poginulim osobama, najviše stradaju u svojstvu vozača, motociklisti/mopedisti 82,2% i biciklisti 95,6%.

Analizirajući podatke o udjelu poginulih i nastradalih osoba u odnosu na kategoriju i svojstvo sudjelovanja u prometu uočava se da nitko nije poginuo u prometnim nezgodama sa sudjelovanjem traktora, dok je u prometnim nezgodama s povrijeđenima sa sudjelovanjem traktora povrijeđeno 11 osoba.

Rezultati pokazuju da je u prometnim nezgodama s teškim teretnim vozilima najzastupljenije stradanje pješaka. Osim toga, tri putničkim automobilima, ali i stradanje biciklista, mopedista i motociklista. Mjere usmjeriti u više smjerova: podizanje svijesti sudionika u prometu, unaprjeđenje ponašanja, infrastrukturne mjere u cilju zaštite ranjivih sudionika u prometu i na kraju represija za one sudionike koji ni nakon edukacije i stvaranja boljih infrastrukturnih uvjeta nisu promijenili svoje ponašanje.

Tablica 1.3. Postotni udio nastradalih osoba u odnosu na kategoriju i svojstvo sudjelovanja u prometu

Kategorija vozila	n%	Putničko vozilo	Teretno vozilo	Autobus	Motocikl /Moped	Bicikl	Traktor	Ostalo	Ukupno (a)
Vozač	n	792	78	9	217	290	9	4	1.399
	%	n/b	49,5%	60,0%	32,1%	82,5%	98,0%	81,8%	59,9%
	%	n/a	56,6%	5,6%	0,6%	15,5%	20,7%	0,6%	100,0%
Pješak	n	174	15	4	6	5	1	1	206
	%	n/b	10,9%	11,5%	14,3%	2,3%	1,7%	9,1%	8,8%
	%	n/a	84,5%	7,3%	1,9%	2,9%	2,4%	0,5%	100,0%
Putnik	n	635	36	15	40	1	1	2	730
	%	n/b	39,7%	27,7%	53,6%	15,2%	0,3%	9,1%	31,3%
	%	n/a	87,0%	4,9%	2,1%	5,5%	0,1%	0,1%	100,0%
Ostalo	n	0	1	0	0	0	0	0	1
	%	n/b	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	%	n/a	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Ukupno (b)	n	1601	130	28	263	296	11	7	2.336
	%	n/b	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	%	n/a	68,5%	5,6%	1,2%	11,3%	12,7%	0,5%	100,0%



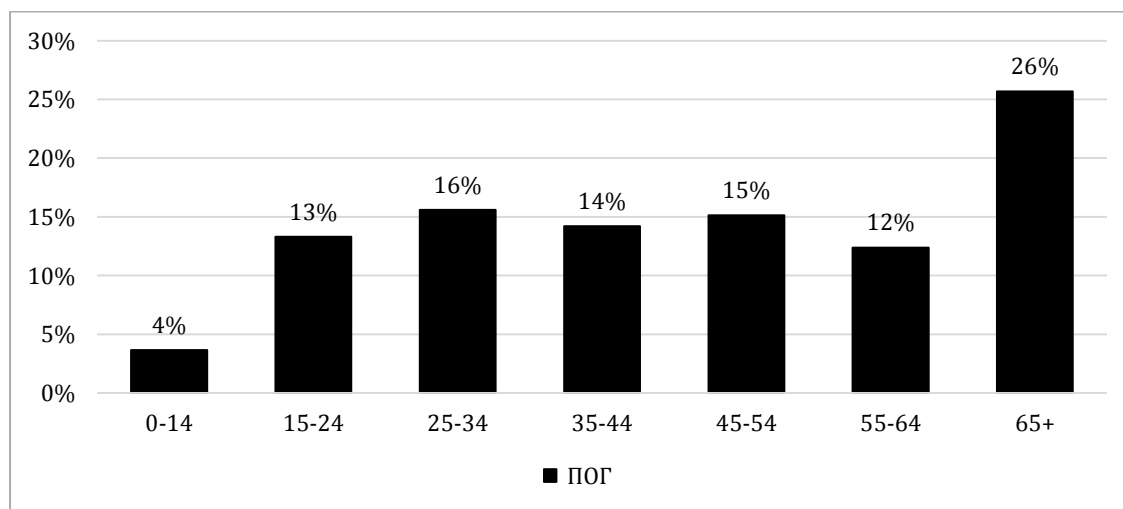
Grafikon 1.5. Postotni udio nastradalih osoba u odnosu na kategoriju i svojstvo sudjelovanja u prometu

1.3 RASPODJELA PROMETNIH NEZGODA I NJIHOVIH POSLJEDICA U OVISNOSTI O DOBNOJ KATEGORIJI OSOBA ZA RAZDOBLJE 2001. - 2016. GODINE

Raspodjela prometnih nezgoda prema dobi sudionika u prometu može ukazati koje dobne kategorije sudionika u prometu su najrizičnije za promatrano područje. Rezultati pokazuju da u prometnim nezgodama najviše ginu osobe starije od 65 godina, i ona čine četvrtinu svih poginulih. U Subotici, od 2001. do 2016. godine, najmanje su ginula djeca do 14 godina (Tablica 1.4, Grafikon 1.6).

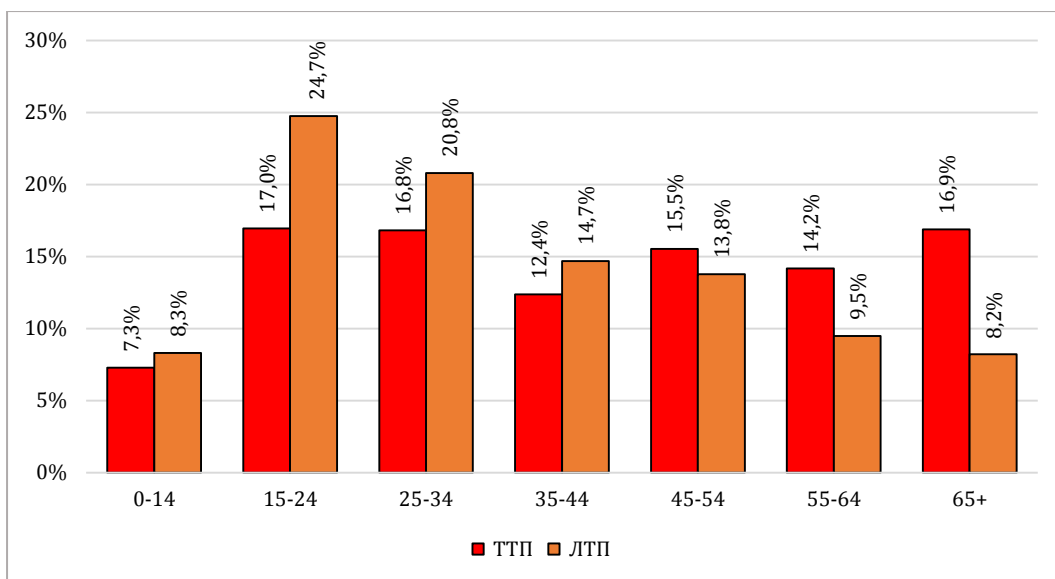
Tablica 1.4. Dobna raspodjela posljedica prometnih nezgoda

	POG		TTP		LTP		POV		NAST	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
0-14	8	3,7%	102	7,3%	351	8,3%	453	8,1%	461	7,9%
15-24	29	13,3%	237	17,0%	1046	24,7%	1283	22,8%	1312	22,5%
25-34	34	15,6%	235	16,8%	879	20,8%	1114	19,8%	1148	19,6%
35-44	31	14,2%	173	12,4%	621	14,7%	794	14,1%	825	14,1%
45-54	33	15,1%	217	15,5%	582	13,8%	799	14,2%	832	14,2%
55-64	27	12,4%	198	14,2%	401	9,5%	599	10,6%	626	10,7%
65+	56	25,7%	236	16,9%	347	8,2%	583	10,4%	639	10,9%
Ukupno	218	100%	1398	100%	4227	100%	5625	100%	5843	100%

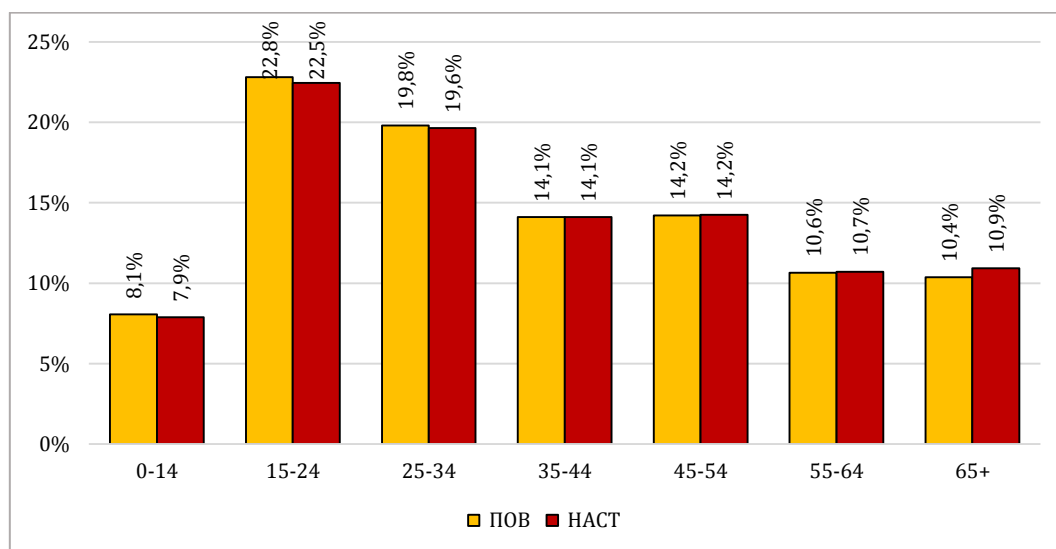


Grafikon 1.6. Dobna raspodjela poginulih osoba u prometnim nezgodama

Dok osobe starije od 65 godina najčešće smrtno stradaju u prometnim nezgodama, lake tjelesne povrede najviše zadobivaju osobe od 15 do 24 godina (24,7%) (Grafikon 1.7), a zatim osobe od 25 do 34 godina (20%). Ovakvi rezultati mogu biti posljedica karakteristika ljudskog organizma, odnosno sklonosti starijih osoba ka prijelomima i drugim težim posljedicama na koje su mladi otporniji, pa su samim tim i posljedice manje. Cjelovitom analizom povrijeđenih osoba zaključuje se da u prometnim nezgodama povrede u najvećoj mjeri zadobivaju osobe od 15 do 24 godina (22,9%) i od 25 do 34 godina (19,9%), najmanje su povrijeđena djeca do 14 godina (8,1%) (Grafikon 1.8).



Grafikon 1.7. Dobna raspodjela osoba koje su zadobile teške i lake tjelesne povrede u prometnim nezgodama

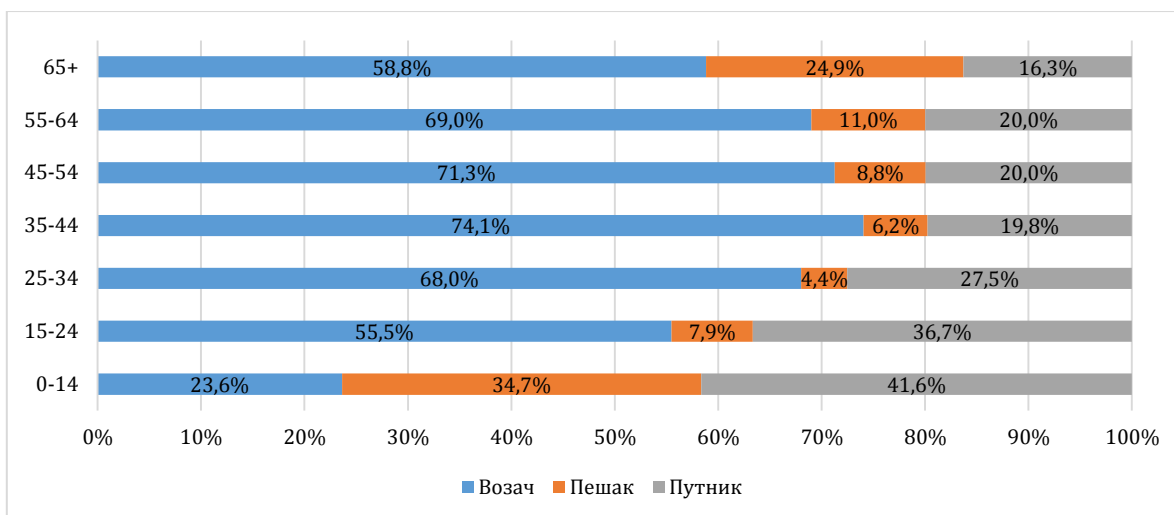


Grafikon 1.8. Dobna raspodjela povrijeđenih i nastradalih osoba

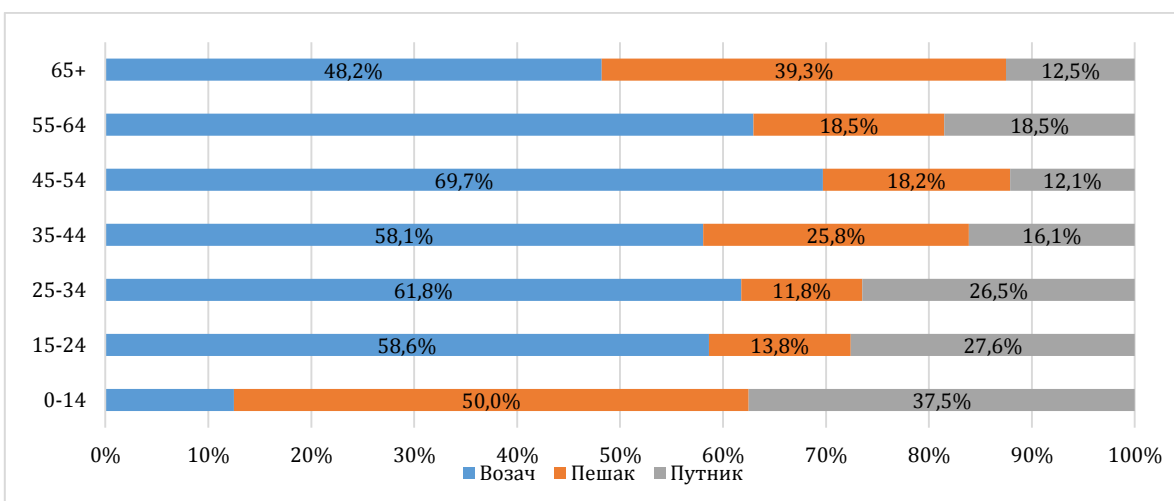
Analizom svojstva sudionika u prometu (Grafikon 1.9), zaključuje se da u svojstvu pješaka najmanje stradaju osobe od 25 do 34 godina (4,4%), a najviše djeca (34,7%), što se može pripisati njihovom zastupljenosti u prometu u svojstvu pješaka.

U analiziranom razdoblju djeca su najviše smrtno stradala u svojstvu pješaka (50%), dok su stari sudionici u prometu u oko 60% slučajeva smrtno stradali u svojstvu vozača, četvrtina u svojstvu pješaka i 16,3% u svojstvu putnika (Grafikon 1.9).

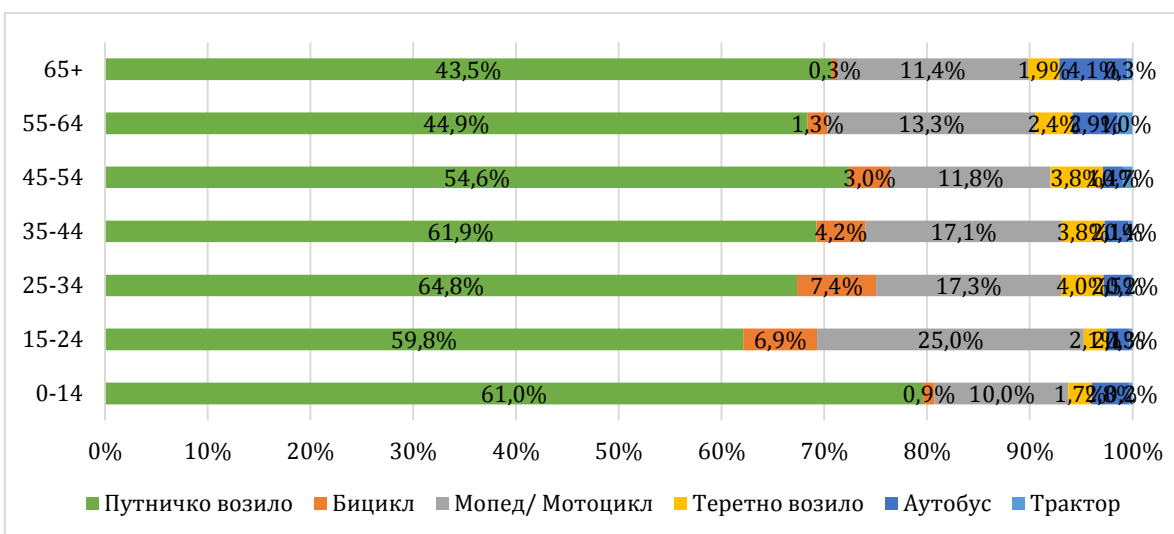
Nastradali sudionici u prometu su u najvećoj mjeri nastradali u putničkim automobilima, u svim dobnim kategorijama, a zatim na mopedima i na motociklima (Grafikon 1.11). U nastavku je izvršena detaljnija analiza stradanja djece (0-14 godina), mladih (15-30), odraslih (31-64) i starih osoba (65+).



Grafikon 1.9. Raspodjela svojstva sudjelovanja u prometu prema dobi sudionika



Grafikon 1.10. Raspodjela svojstva sudjelovanja u prometu poginulih sudionika u prometu prema dobi sudionika

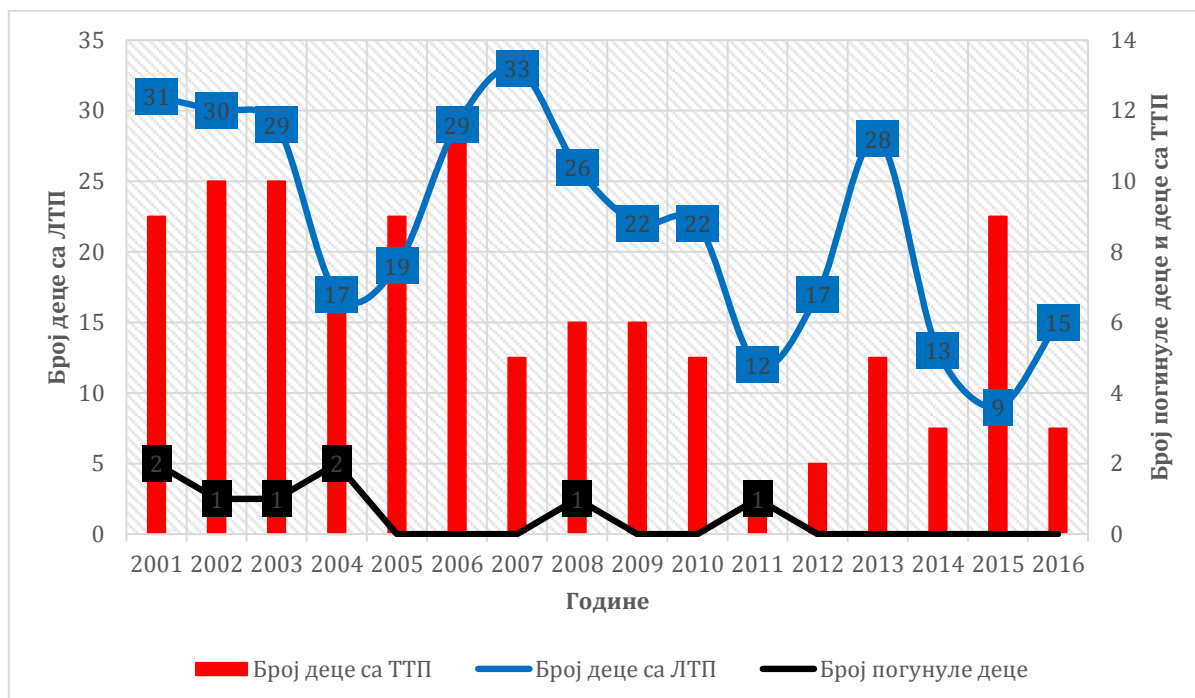


Grafikon 1.11. Raspodjela nastradalih sudionika u prometu prema dobi i kategoriji vozila

1.3.1 ANALIZA STRADANJA DJECE U PROMETNIM NEZGODAMA

Djeca zbog mnogobrojnih karakteristika predstavljaju najranjivije sudionike u prometu. Problem nesigurnosti djece u prometu prepoznat je u svijetu i vršen je veliki broj istraživanja, a kada je riječ o Republici Srbiji, ovaj problem je prepoznat u nacionalnoj Strategiji za sigurnost prometa gdje je definiran cilj da od 2020. godine u prometu nema poginule djece. U cilju cjelovitog sagledavanja problema nesigurnosti djece u prometu u Subotici, izvršena je analiza prometnih nezgoda u kojima su sudjelovala djeca. Prilikom analize prometnih nezgoda, promatrana su djeca dobi od 0 do 14 godina.

U Subotici, u razdoblju od 2001. do 2016. godine, ukupno je stradalo 462 djeteta. Od tog broja osmjero djece je poginulo, dok je 102 djece zadobilo teške tjelesne povrede i 352 djece je zadobilo lake tjelesne povrede u prometnim nezgodama (Grafikon 1.12)

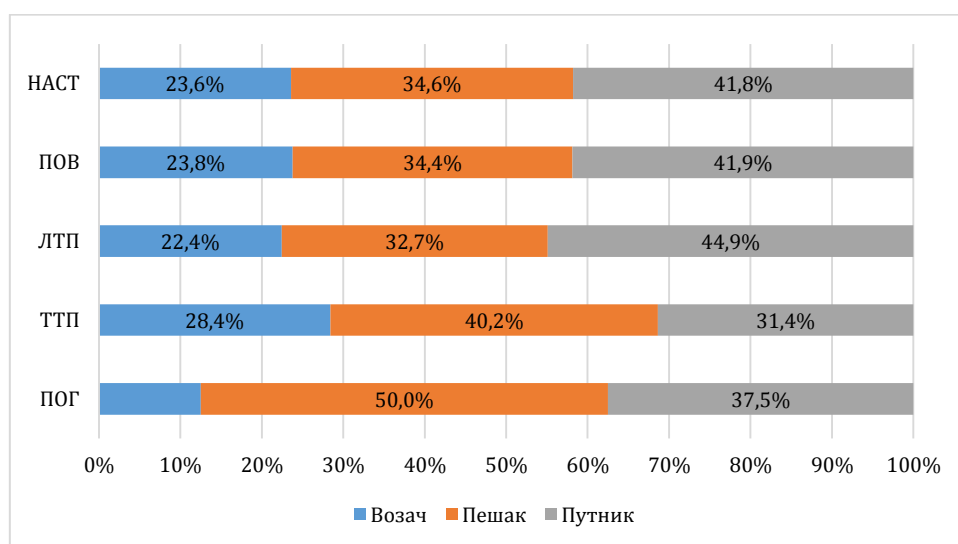


Grafikon 1.12. Posljedice koje su zadobila djeca u prometnim nezgodama po godinama, grad Subotica, 2001. - 2016. godina

Analizom stradanja djece prema svojstvu sudjelovanja u prometu utvrđeno je da je 4 djece smrtno stradalo u svojstvu pješaka, 3 u svojstvu putnika i 1 dijete u svojstvu vozača bicikla (Tablica 1.5, Grafikon 1.13). *Temeljem ovih rezultata može se zaključiti da je potrebno uspostaviti stabilni sustav prometnog obrazovanja i odgoja, odnosno poduzeti mjere kontinuirane edukacije djece o pravilnom ponašanju u prometu, prije svega u svojstvu pješaka, s obzirom na to da najveći broj djece smrtno strada u svojstvu pješaka.*

Tablica 1.5. Svojstvo sudjelovanja djece u prometnim nezgodama, prema posljedicama prometnih nezgoda

	POG		TTP		LTP		POV		NAST	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Vozač	1	12,5%	29	28,4%	79	22,4%	108	23,8%	109	23,6%
Pješak	4	50,0%	41	40,2%	115	32,7%	156	34,4%	160	34,6%
Putnik	3	37,5%	32	31,4%	158	44,9%	190	41,9%	193	41,8%
Ukupno	8	100%	102	100%	352	100%	454	100%	462	100%



Grafikon 1.13. Svojstvo sudjelovanja u prometu nastradale djece u prometnim nezgodama 2001. - 2016. godina

Analizom strukture povrijeđene djece u prometnim nezgodama prema svojstvu sudjelovanja u prometu, zaključuje se da djeca najčešće stradaju u svojstvu putnika u vozilu (42%), zatim kao pješaci (34%).

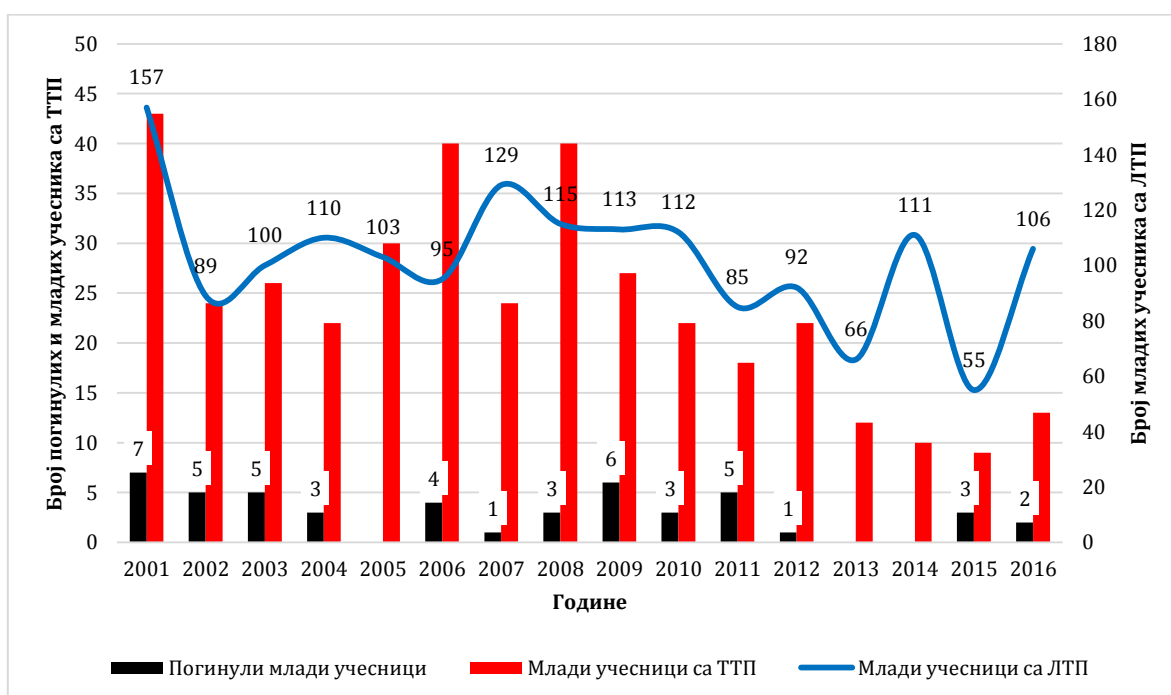
Temeljem analize stradanja djece u prometnim nezgodama zaključuje se da djeca najčešće smrtno stradaju u svojstvu pješaka, a povrede najčešće dobivaju u svojstvu putnika u vozilu. U Srbiji je prepoznat značaj sigurnosti djece u prometu i veličina ovog problema i postavljeni su nacionalni ciljevi da 2020. godine nema poginule djece u prometu. Kako bi Subotica dostigla ove ciljeve od suštinskog značaja je pravodobno stjecanje potrebnih znanja i ukorjenjivanje ispravnih stavova kod djece, koja se odnose na sigurno ponašanje u prometu, odnosno potrebno je poduzeti odgovarajuće mjere edukacije djece, prije svega u svojstvu pješaka, s obzirom na to da najveći broj djece smrtno strada u svojstvu pješaka.

Zatim podizanje svijesti roditelja, odnosno, razvijanje pozitivnih stavova o sigurnom prevoženju djece. Nositelj svih aktivnosti koje imaju za cilj smanjenje stradanja djece u prometnim nezgodama treba biti Vijeće za sigurnost prometa u Subotici, koje u suradnji s drugim institucijama i organizacijama treba pratiti implementaciju mjera predviđenih Strategijom sigurnosti prometa, a koje imaju za unaprjeđenje sigurnosti djece u prometu.

1.3.2 ANALIZA STRADANJA MLADIH U PROMETNIM NEZGODAMA

Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije, povrede u prometnim nezgodama su trenutačno vodeći uzrok smrti u dobnoj skupini od 15 do 29 godine¹. Ovaj podatak ukazuje na visoku razinu ugroženosti mladih ljudi u prometu zbog sklonosti ka rizičnijem ponašanju (prekoračenje brzine, vožnja pod utjecajem alkohola, narkotika, itd.).

Pri analizi mladih kao sudionika u prometnim nezgodama, promatrane su osobe u dobi od 15 do 30 godina, što je sukladno nacionalnoj Strategiji sigurnosti prometa na cestama i Zakonom o mladima².



Grafikon 1.14. Posljedice koje su zadobili mladi sudionici u prometnim nezgodama po godinama, grad Subotica, 2001. - 2016. godina

Na području grada Subotice, u razdoblju od 2001. do 2016. godine, ukupno je stradalo 2.068 mladih osoba. Od tog broja, 48 osoba je smrtno stradalo, teške tjelesne povrede je zadobilo 382 mladih osoba i 1.638 osoba je zadobilo lake tjelesne povrede (Grafikon 1.14).

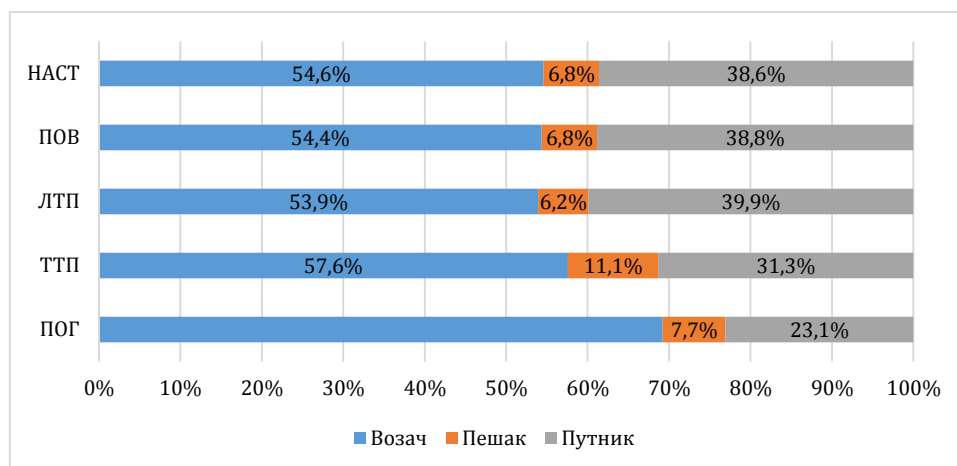
Analizom stradanja mladih osoba u prometnim nezgodama u Subotici, može se zaključiti da prema svojstvu u kom sudjeluju u prometnim nezgodama, mladi na području Subotice najviše stradaju kao vozači, s udjelom od 60%, zatim kao putnici u vozilu (34%) i najmanje kao pješaci (6%) (Tablica 1.6, Grafikon 1.15).

¹ World Health Organization (WHO), <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>, posjećeno dana 16. 01. 2018.

² Službeni glasnik Republike Srbije, br. 50/2011.

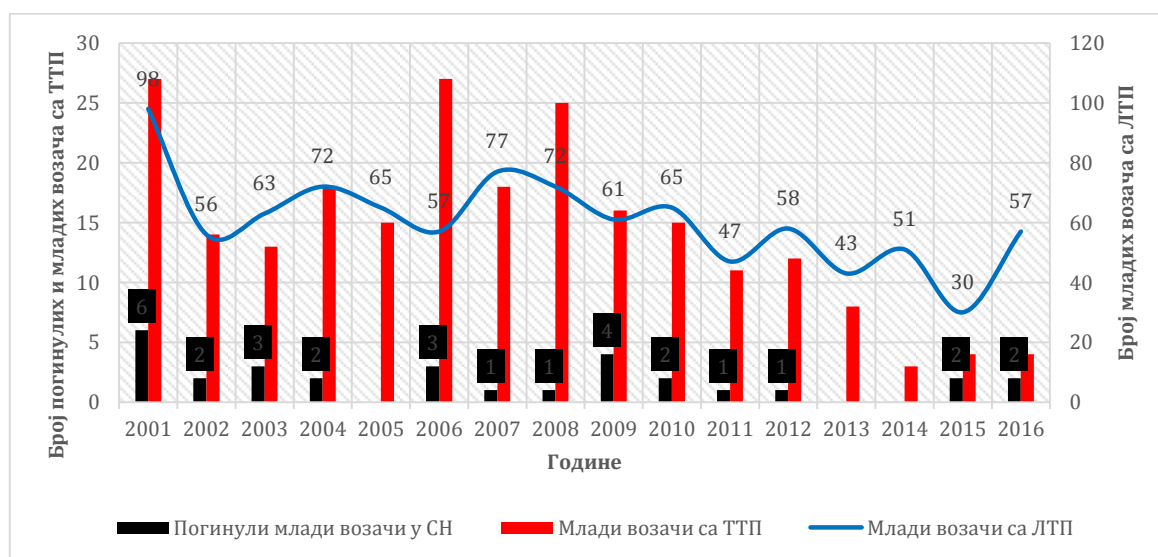
Tablica 1.6. Raspodjela nastradalih mladih sudionika u prometu prema svojstvu sudjelovanja u prometnoj nezgodi

	POG		TTP		LTP		POV		NAST	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Vozač	30	62,5%	230	60,2%	972	59,3%	1202	59,5%	1232	59,6%
Pješak	5	10,4%	27	7,1%	99	6,0%	126	6,2%	131	6,3%
Putnik	13	27,1%	125	32,7%	567	34,6%	692	34,3%	705	34,1%
Ostalo	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Ukupno	48	100%	382	100%	1638	100%	2020	100%	2068	100%



Grafikon 1.15. Raspodjela nastradalih mladih sudionika prema svojstvu sudjelovanja u prometnoj nezgodi, grad Subotica, 2011-2016. godina

Od svih vrsta smrti, mladi vozači najviše stradaju u prometnim nezgodama. [Od 2001. do 2016. godine u Subotici je poginuo cijeli jedan odjel mladih vozača \(30\).](#) Analizirajući kretanje broja poginulih i povrijeđenih mladih vozača može se zaključiti da postoje oscilacije koje nam ukazuju da nema sustavnoga rada na unaprjeđenju sigurnosti mladih vozača u prometu (Grafikon 1.16).



Grafikon 1.16. Posljedice koje su zadobili mladi vozači u prometnim nezgodama, grad Subotica, 2001. - 2016. godina

Od 2016. godine, evidentiraju se grupe utjecajnih faktora, analizom grupe utjecajnih faktora za prometne nezgode u kojima su nastradali mladi vozači 2016. godini utvrđeno je da je pogrešno izvođenje radnji u prometu od strane vozača najzastupljenija grupa utjecajnih faktora koji su pridonijeli nastanku prometnih nezgoda u kojima su sudjelovali mladi vozači na području grada Subotice. Detaljnijom analizom stradanja dobne kategorije vozača 15 – 30 godina u Subotici, u 2016. godini, kao vodeći utjecajni faktor izdvaja se propust vozača koji se odnosi na nepravilno sagledavanje prometne situacije (Grafikon 1.16).



Grafikon 1.17. Postotna raspodjela stradanja mladih vozača prema utjecajnim faktorima

Imajući u vidu ovaj podatak, mogući razlozi zbog kojih dolazi do propusta mladih vozača u prometu mogu biti nedostatak kvalitetnog sustava obrazovanja i odgoja u osnovnom i srednjem obrazovanju, kvaliteta obuke u autoškolama, ali i utjecaj društva, odnosno putnika u vozilu koji ometaju pažnju vozaču pa ne uspije sagledati dobro situaciju. Zbog toga, potrebno je posebnu pozornost posvetiti formiranju nastavnih planova i programa, ali i procesu provedbe u prve dvije faze prometnog obrazivanja i odgoja – edukaciji prije obuke u autoškolama i obuci u autoškolama.

U Subotici je od 2001. do 2016. godine poginuo jedan odjel mladih vozača u prometnim nezgodama. Upravo mladi vozači predstavljaju skupinu sudionika u prometu kojoj treba posvetiti posebnu pozornost. U cilju unaprjeđenja sigurnosti mladih u prometu potrebno je realizirati aktivnosti u cilju podizanja svijesti i promjene ponašanja mladih u prometu.

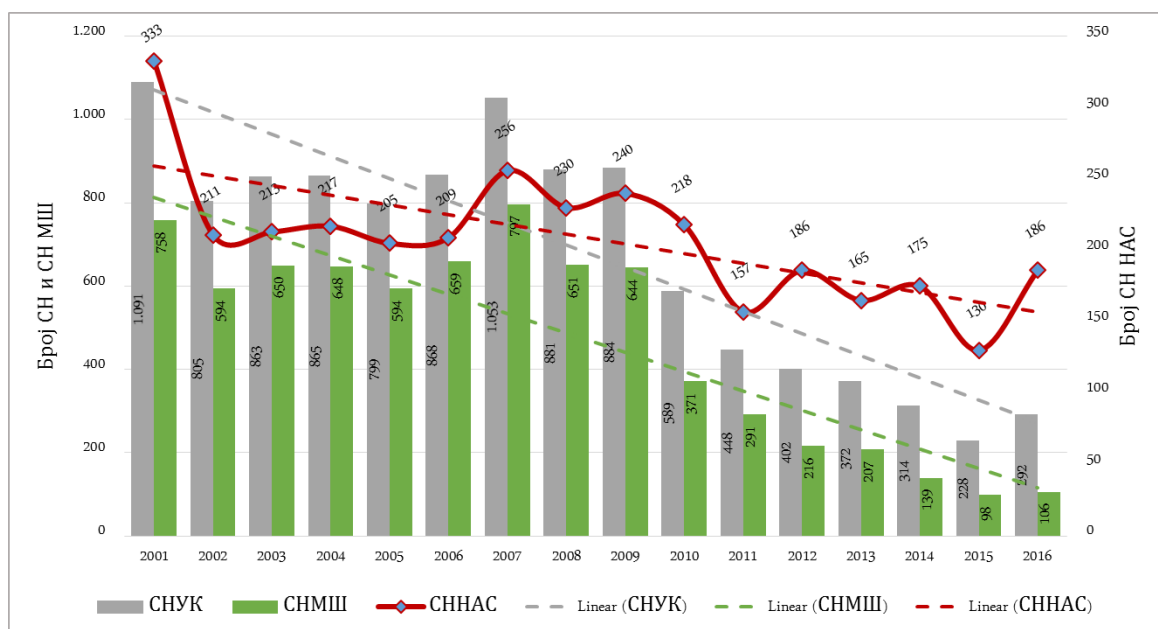
Imajući u vidu karakteristike ličnosti u toj dobi, aktivnosti moraju biti prilagođene njima, odnosno organizirati natjecanja sigurne vožnje, promicanje sigurnosti prometa kroz simulatore vožnje, natjecanja, poligone, kratke filmove i sl.

Također, u srednjim školama, prije stjecanja vozačke dozvole realizirati programe vršnjačke edukacije. U procesu obuke u autoškolama unaprijediti sustav obuke

primjenom suvremene tehnologije (simulacije prometnih nezgoda na računalu, analiza situacija gledanjem video snimki, a ne samo kroz teoriju i sl.).

1.3.3 ANALIZA STRADANJA ODRASLIH U PROMETNIM NEZGODAMA

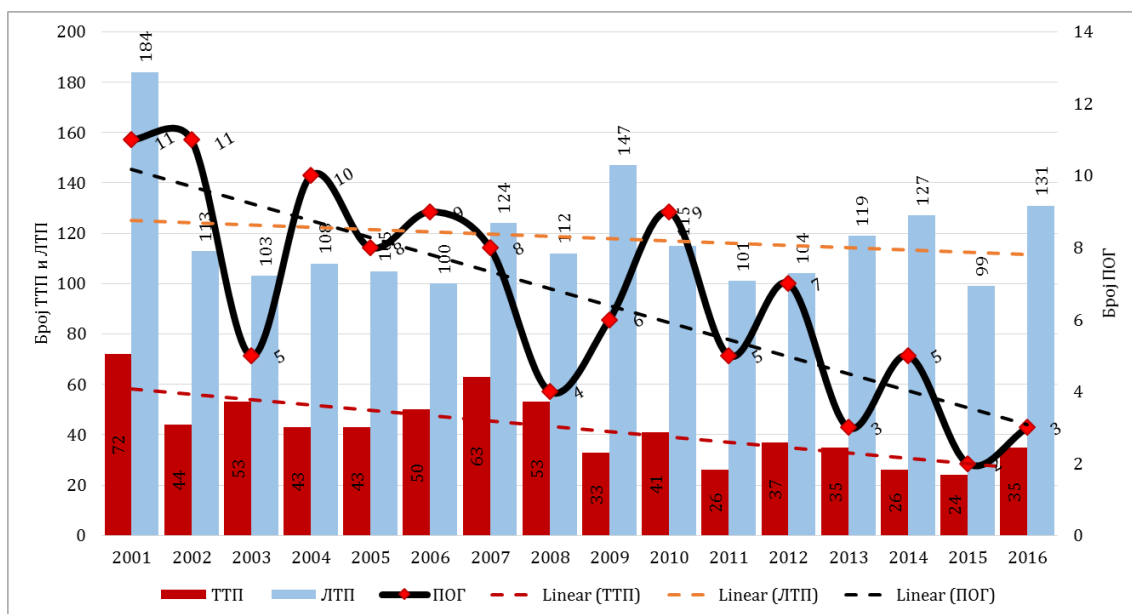
Pod analizom stradanja odraslih u prometnim nezgodama podrazumijevaju se sudionici u dobi od 31 do 64 godine. Odrasli sudionici u prometu pripadaju kategoriji sudionika u prometu koji su veoma aktivni, jer svakodnevno sudjeluju u prometu odlazeći na posao, kupnju, vodeći djecu u vrtić/školu i sl. Prometne nezgode u kojima oni sudjeluju imaju tendenciju opadanja, međutim promatrajući prometne nezgode s nastradalima, uočava se nestabilan trend (Grafikon 1.18), što nam ukazuje na to da je potrebno strateški pristupiti rješavanju ovoga problema.



Grafikon 1.18. Prometne nezgode u kojima su sudjelovali odrasli u prometnim nezgodama

Analizirajući posljedice prometnih nezgoda s odraslima, zaključuje se da su najveće oscilacije u broju poginulih (Grafikon 1.19), broj poginulih je smanjen 2016. u odnosu na 2001. za oko 70%, ali nije uspostavljen opadajući trend.

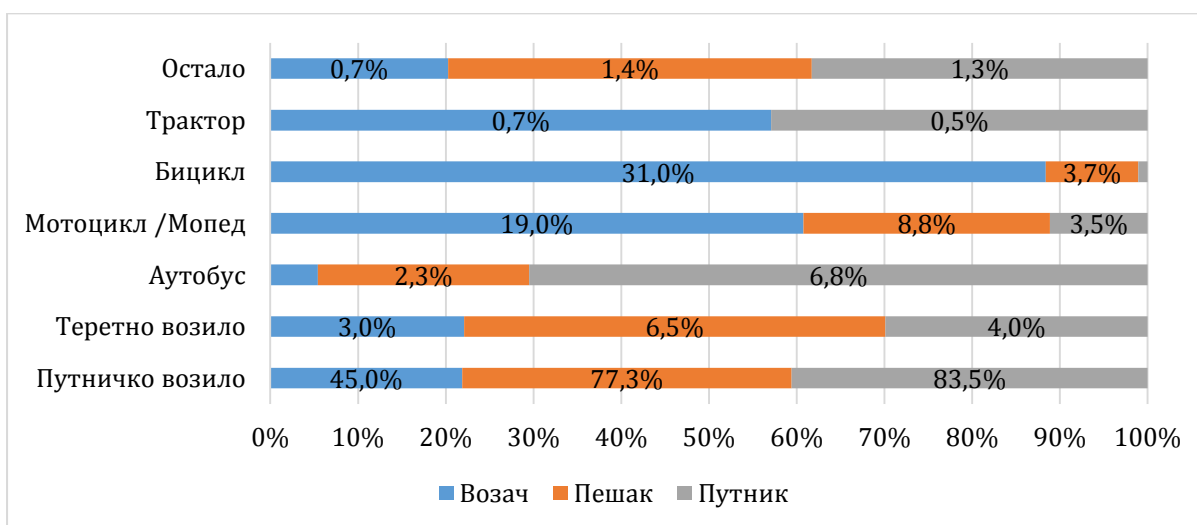
Postotni udio nastradalih osoba u odnosu na kategoriju i svojstvo sudjelovanja u prometu ukazuje da je oko polovice vozača (45%) nastradalo u prometnim nezgodama s putničkim automobilima, kao i 77% pješaka i 84% putnika (Tablica 1.7, Grafikon 1.20). Odrasli sudionici u prometu su u 55% slučajeva nastradali u prometnim nezgodama putničkim vozilom, zatim biciklom (23%) i motociklom/mopedom (15%) (Grafikon 1.21).



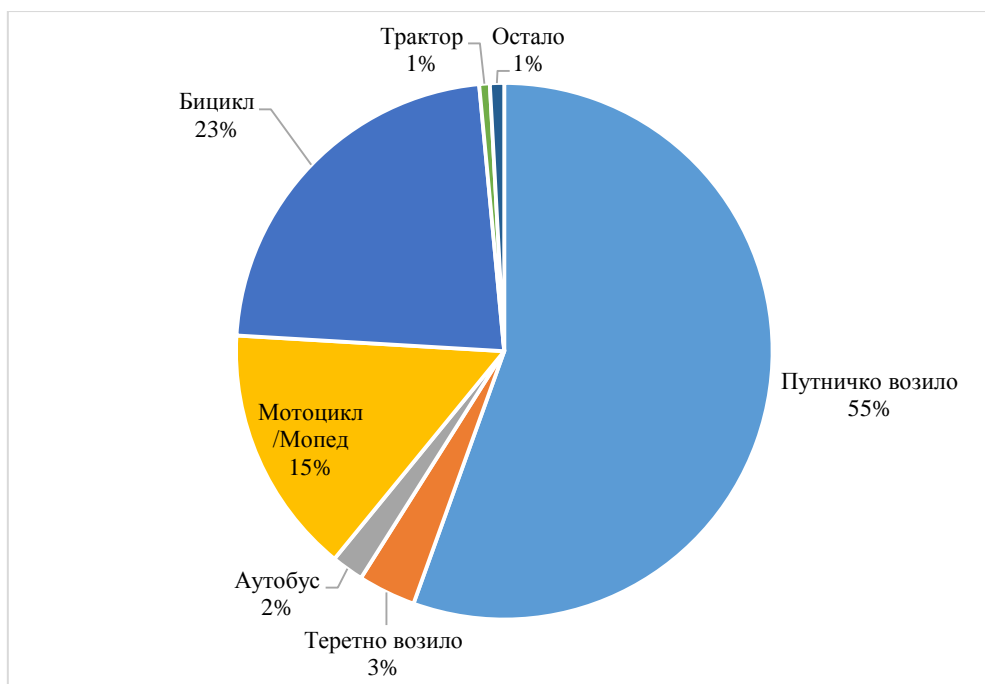
Grafikon 1.19. Posljedice koje su zadobili odrasli u prometnim nezgodama

Tablica 1.7. Postotni udio nastradalih osoba u odnosu na kategoriju i svojstvo sudjelovanja u prometu

	Vozač		Pješak		Putnik		Ukupno	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Putničko vozilo	862	45,0%	167	77,3%	456	83,5%	1.485	55,5%
Teretno vozilo	57	3,0%	14	6,5%	22	4,0%	93	3,5%
Autobus	10	0,5%	5	2,3%	37	6,8%	52	1,9%
Motocikl /Moped	364	19,0%	19	8,8%	19	3,5%	402	15,0%
Bicikl	594	31,0%	8	3,7%	2	0,4%	604	22,6%
Traktor	14	0,7%	0	0,0%	3	0,5%	17	0,6%
Ostalo	13	0,7%	3	1,4%	7	1,3%	23	0,9%
Ukupno	1.914	100,0%	216	100,0%	546	100,0%	2.676	100,0%



Grafikon 1.20. Postotni udio nastradalih osoba u odnosu na kategoriju i svojstvo sudjelovanja u prometu



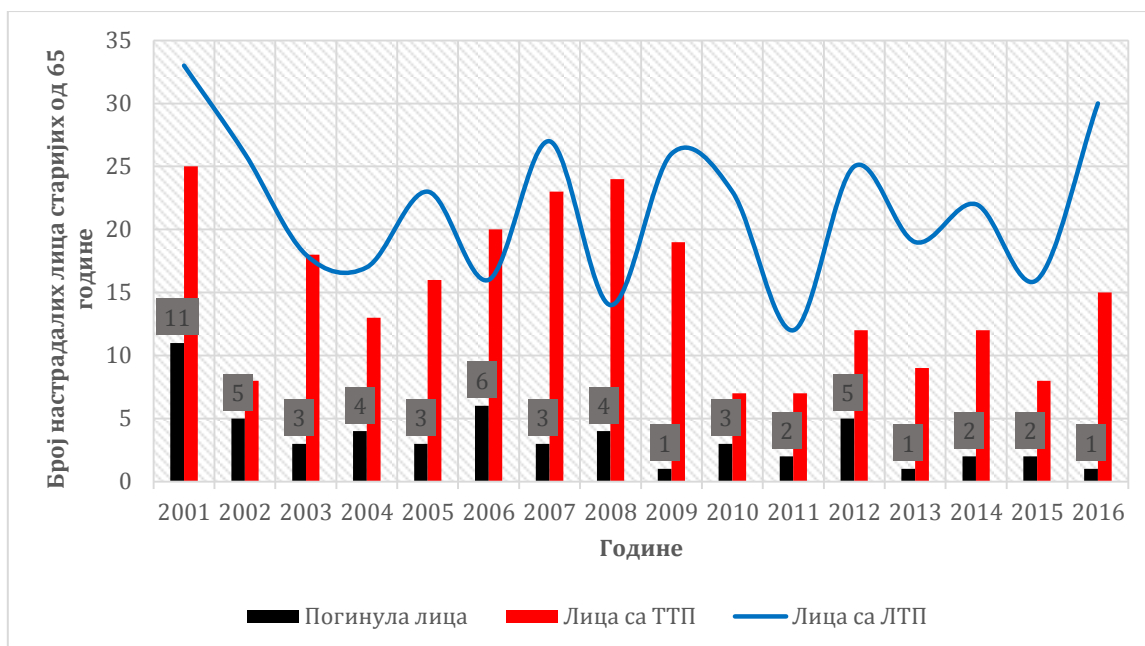
Grafikon 1.21. Raspodjela nastradalih odraslih sudionika u prometu prema kategoriji vozila

Analizom stradanja odraslih osoba u prometnim nezgodama zaključuje se da najčešće stradaju u prometnim nezgodama s putničkim automobilima i motociklima/mopedima, kao i da nije uspostavljen opadajući trend nastradalih, a najizraženije su oscilacije kod najtežih posljedica. Osobe između 30 i 65 godina spadaju u radno aktivno stanovništvo i u toj životnoj dobi imaju mnogo poslovnih i privatnih potreba za kretanjem i u velikoj mjeri koriste putničke automobile, a najviše u svojstvu vozača. Oni često, vodeći se iskustvom u prometu „odlutaju mislima“ i ne reagiraju pravodobno na rizične situacije pri čemu nastaju prometne nezgode. U cilju smanjenja stradanja ove dobne kategorije, potrebno je utjecati na njihovu svijest da najprije „zadrže misli u prometu“ npr. putem bilboarda, radijskih reklama, plakata na javnim mjestima i sl.

1.3.4 ANALIZA STRADANJA STARIH OSOBA U PROMETNIM NEZGODAMA

Kada je riječ o osobama starijim od 65 godina, analiza pokazuje da je u razdoblju od 2001. do 2016. godine na području grada Subotice ukupno nastradalo 639 osoba, od kojih je 56 poginulo, 236 zadobilo teške tjelesne povrede i 347 lake tjelesne povrede (Grafikon 1.22). Više od polovice nastradalih osoba starijih od 65 godina su bili u svojstvu vozača (59%), dvostruko manje u svojstvu pješaka (25%), a najmanji postotak je stradao u svojstvu putnika (16%) (Tablica 1.8).

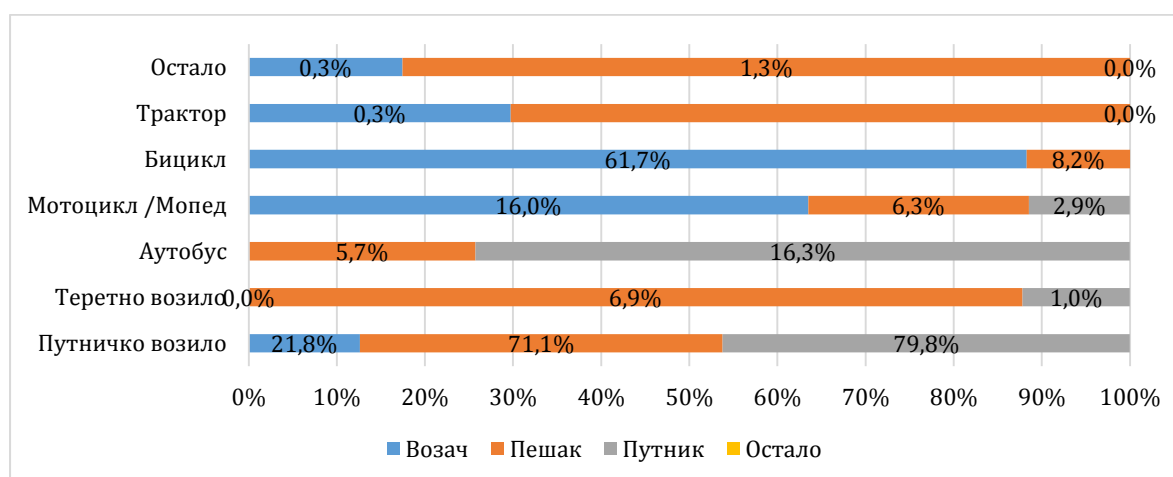
Svojstvo nastradalih sudionika u prometu starijih od 65 godina prema kategoriji vozila (Grafikon 1.23), ukazuje da vozači najviše stradaju pri vožnji bicikla (62%), pješaci i putnici u prometnim nezgodama s putničkim automobilima (71%, 80%).



Grafikon 1.22. Posljedice koje su zadobili sudionici stariji od 65 godina u prometnim nezgodama, grad Subotica, 2001. - 2016. godina

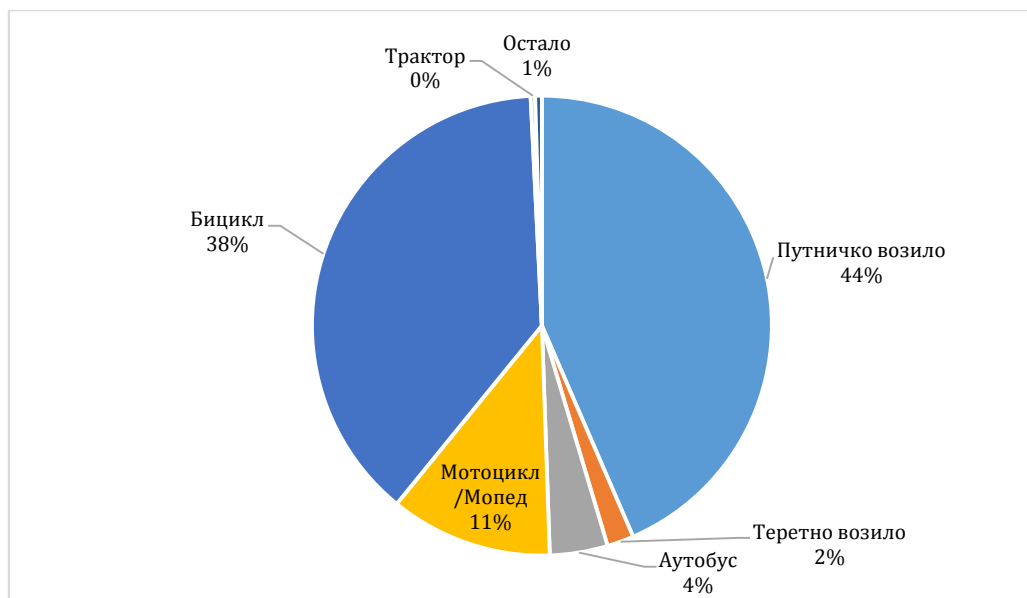
Tablica 1.8. Svojstvo nastradalih sudionika u prometu starijih od 65 godina prema kategoriji vozila

	Vozač		Pješak		Putnik		Ukupno	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Putničko vozilo	82	21,8%	113	71,1%	83	79,8%	278	43,5%
Teretno vozilo	0	0,0%	11	6,9%	1	1,0%	12	1,9%
Autobus	0	0,0%	9	5,7%	17	16,3%	26	4,1%
Motocikl /Moped	60	16,0%	10	6,3%	3	2,9%	73	11,4%
Bicikl	232	61,7%	13	8,2%	0	0,0%	245	38,3%
Traktor	1	0,3%	1	0,6%	0	0,0%	2	0,3%
Ostalo	1	0,3%	2	1,3%	0	0,0%	3	0,5%
Ukupno	376	100,0%	159	100,0%	104	100,0%	639	100,0%



Grafikon 1.23. Svojstvo nastradalih sudionika u prometu starijih od 65 godina prema kategoriji vozila

Udio kategorija vozila u prometnim nezgodama s nastradalim osobama u dobi preko 65 godina, ukazuje na to da u Subotici čak 38% biciklista starijih od 65 godina sudjeluje u prometnim nezgodama s nastradalim osobama. Najviše je putničkih automobila (44%), dok ova kategorija sudionika u prometu nije sudjelovala u prometnim nezgodama s traktorima (Grafikon 1.24).



Grafikon 1.24. Udio kategorija vozila u prometnim nezgodama s nastradalim osobama u dobi preko 65 godina

S obzirom na značajni broj prometnih nezgoda u kojima sudjeluju stariji sudionici, neophodno je obratiti pozornost na unaprjeđenje sigurnosti sudionika ove dobne kategorije u prometu. Poduzimanje preventivnih aktivnosti kao što je edukacija, koja se realizira kroz tribine i kampanje za starije sudionike u prometu, u velikoj mjeri može utjecati na podizanje svijesti o rizicima ove kategorije sudionika u prometu.

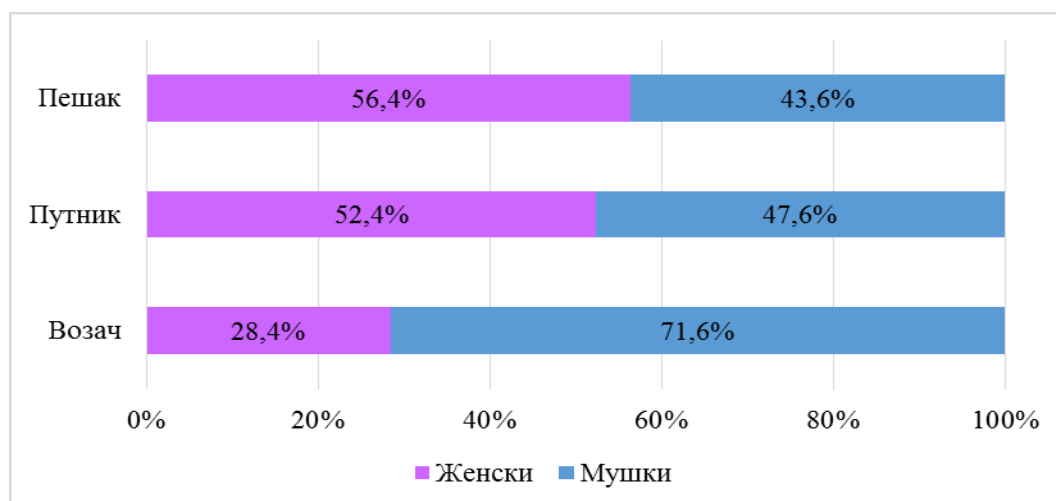
Također, budući da su u Subotici biciklisti stariji od 65 godina ugrožena kategorija sudionika u prometu, neophodno je dodatnim infrastrukturnim mjerama osigurati sigurno vođenje biciklističkog prometa. Time bi se smanjio broj konfliktnih točaka između biciklista i vozača motornih vozila i rizik od stradanja sveo na značajno manju mjeru. Neke od konkretnih infrastrukturnih mjera se mogu odnositi na izgradnju biciklističkih traka, uređenje i označavanje biciklističkih staza i traka, postavljanje i održavanje odgovarajuće vertikalne signalizacije i dodatno osvjetljenje biciklističkih staza i traka.

1.4 RASPODJELA POSLJEDICA U OVISNOSTI O SPOLU SUDIONIKA U PROMETNIM NEZGODAMA U RAZDOBLJU OD 2001. - 2016. GODINE

Brojne studije su pokazale da žene manje stradaju u prometnim nezgodama od muškaraca (npr. Lipovac i dr. 2014, Lipovac, 2008). Analizom povrijeđenih u prometnim nezgodama prema svojstvu sudjelovanja (Tablica 1.9, Grafikon 1.25) uočava se da je 38% žena povrijeđeno, a 62% muškaraca. Najveća razlika prema svojstvu sudjelovanja je kada je u pitanju vozač, gdje je povrijeđeno 28% žena vozača, a 72% muškaraca (Grafikon 1.25).

Tablica 1.9. Raspodjela povrijeđenih prema svojstvu sudjelovanja u prometu i prema spolu

	Ženski		Muški		Ukupno	
	n	%	n	%	n	%
Vozač	996	28,4%	2510	71,6%	3506	100,0%
Putnik	789	52,4%	717	47,6%	1506	100,0%
Pješak	346	56,4%	267	43,6%	613	100,0%
Ukupno	2131	37,9%	3494	62,1%	5625	100,0%

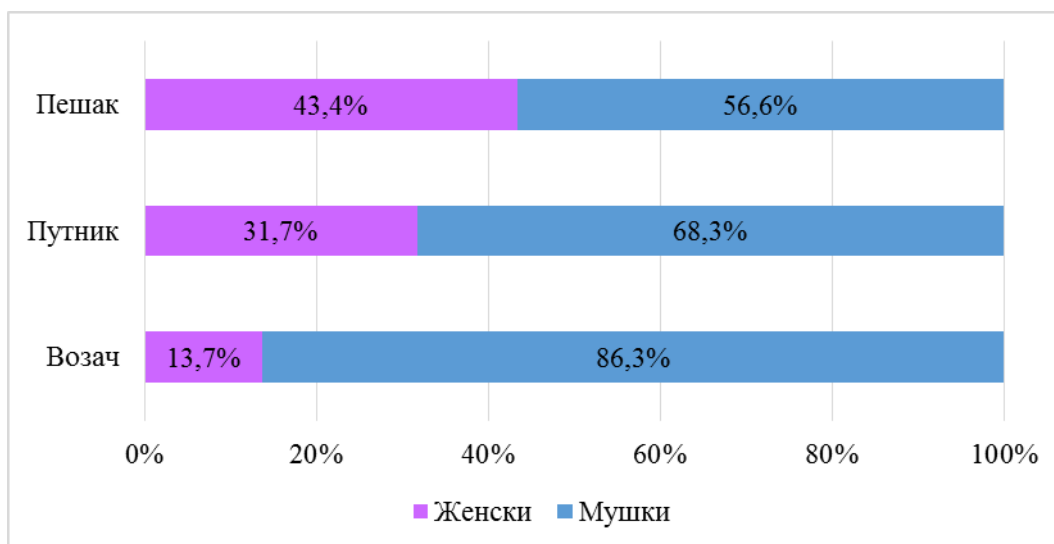


Grafikon 1.25. Raspodjela povrijeđenih osoba u PN prema svojstvu sudjelovanja i spolu

Tablica 1.10. Raspodjela poginulih u PN prema svojstvu sudjelovanja u prometu i prema spolu

	Ženski		Muški		Ukupno	
	n	%	n	%	n	%
Vozač	17	13,7%	107	86,3%	124	100,0%
Putnik	13	31,7%	28	68,3%	41	100,0%
Pješak	23	43,4%	30	56,6%	53	100,0%
Ukupno	53	24,3%	165	75,7%	218	100,0%

Razlika poginulih prema spolu je još izraženija, odnosno **na jednu poginulu ženu pogine 3 muškarca** (Tablica 1.10). Najveća razlika je kada je u pitanju sudjelovanje u svojstvu vozača, 14% žena je poginulo u svojstvu vozača, dok je 86% muškaraca. Utvrđeno je da su žene najviše ginule u svojstvu pješaka (43%) (Grafikon 1.26).



Grafikon 1.26. Raspodjela poginulih osoba u PN prema svojstvu sudjelovanja i spolu

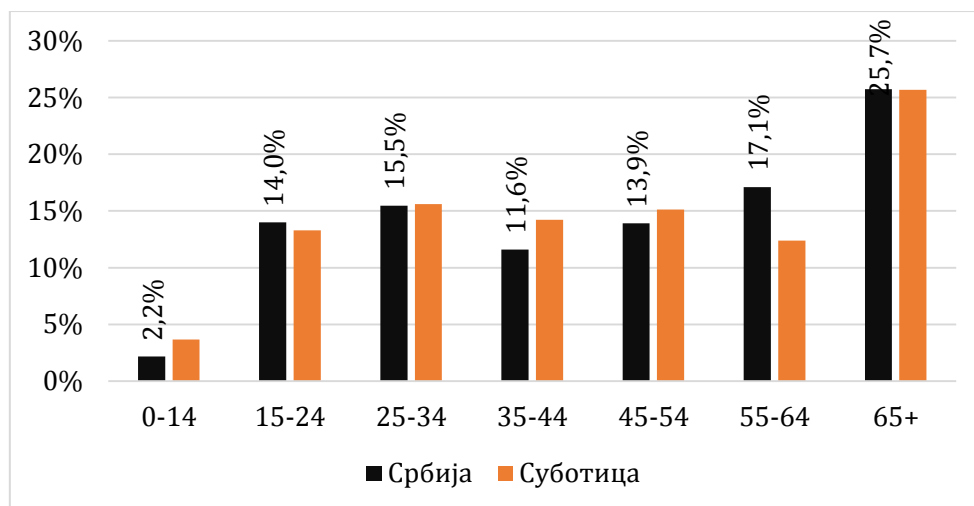
Temeljem raspodjele posljedica prometnih nezgoda u Subotici prema spolu u razdoblju od 2001. do 2016. godine, zaključuje se da je među poginulima četvrtina žena, a među povrijeđenima malo više od trećine (38%). Imajući u vidu rezultate posljedica prometnih nezgoda prema spolu, potrebno je poduzeti intenzivnije mjere usmjerene ka muškim vozačima.

1.5 USPOREDNA ANALIZA ZASTUPLJENOSTI ODREĐENIH KATEGORIJA SUDIONIKA U PROMETU U SUBOTICI I REPUBLICI SRBIJI ZA RAZDOBLJE 2001. - 2016. GODINE

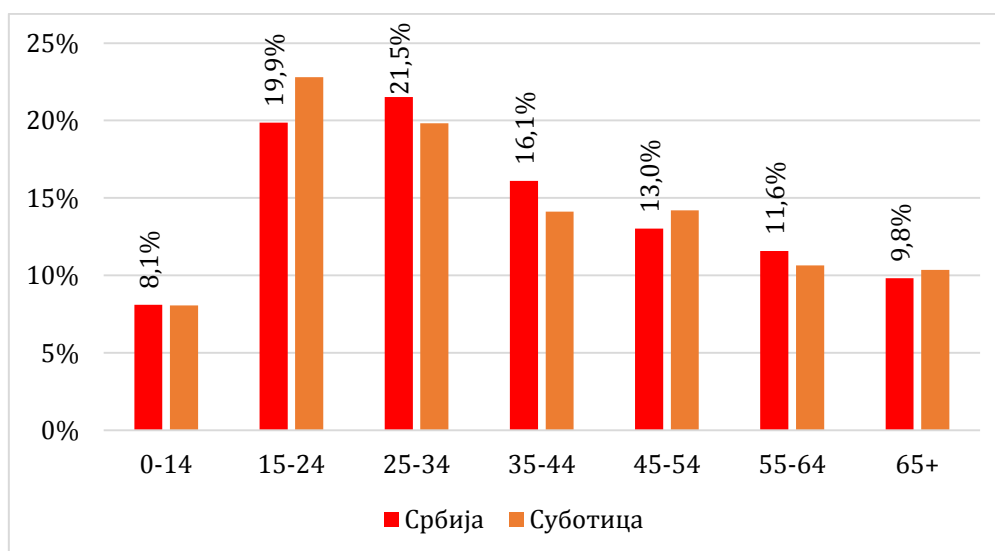
Usporednom analizom poginulih prema dobnoj strukturi u Srbiji i Subotici (Grafikon 1.27), uočava se da nema značajne razlike i da četvrtinu poginulih čine stariji od 65 godina. Analizirajući povrijeđene u prometnim nezgodama, najviše ih je u dobnoj strukturi od 15 do 34 godine (Grafikon 1.28).

Raspodjela poginulih prema dobnoj strukturi može biti posljedica karakteristika osoba starijih od 65 godina, odnosno njihov organizam se ne može izboriti s određenim povredama (npr. zarastanje rana, krvarenje, prijelomi i sl.), dok su mladi izdržljiviji i pri istoj vrsti povreda mogu se mnogo brže i uspješnije oporaviti.

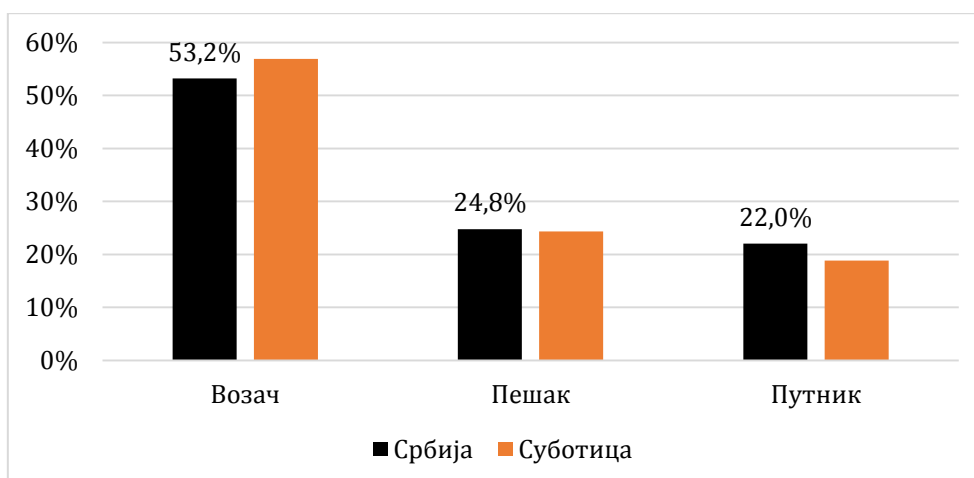
Prema svojstvu sudjelovanja u prometu, nema značajnog odstupanja između Srbije i Subotice, najviše je nastradalih u svojstvu vozača (Grafikon 1.29, Grafikon 1.30). Međutim, analizirajući razlike prema kategoriji vozila, uočava se dvostruko više poginulih i povrijeđenih sa sudjelovanjem bicikala i mopeda u odnosu na vrijednosti ostalih općina u Srbiji (Grafikon 1.31, Grafikon 1.32).



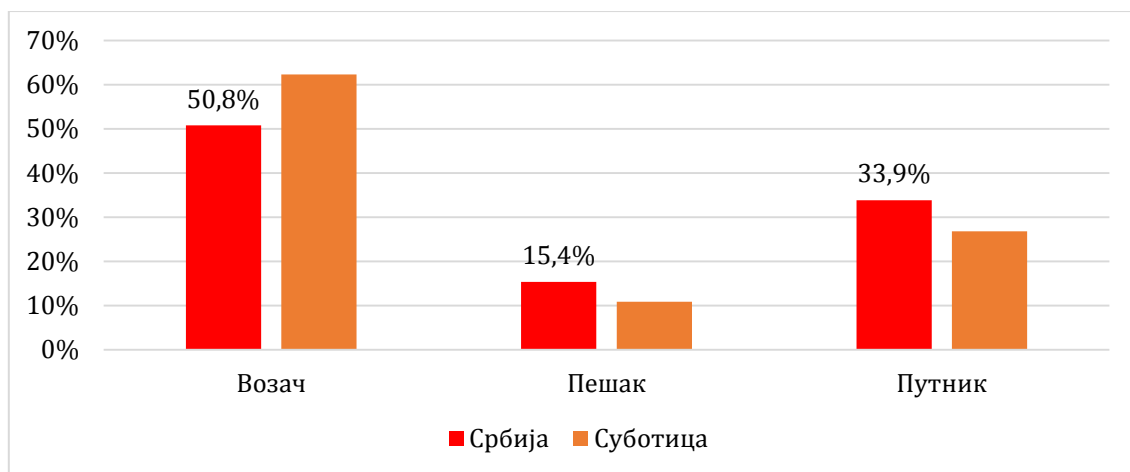
Grafikon 1.27. Raspodjela poginulih prema dobnoj strukturi u Srbiji i Subotici



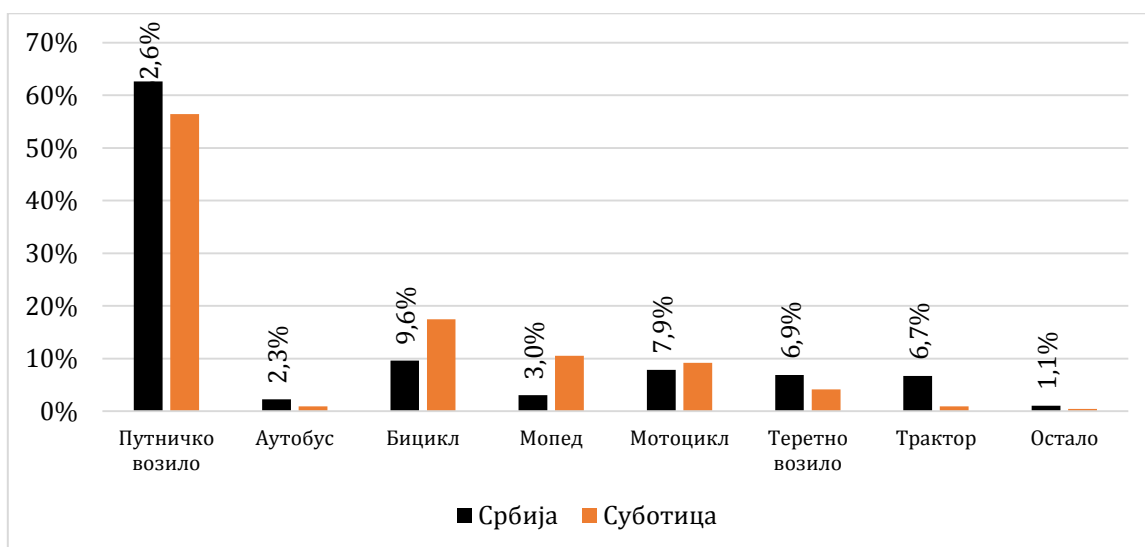
Grafikon 1.28. Raspodjela povrijeđenih prema dobnoj strukturi u Srbiji i Subotici



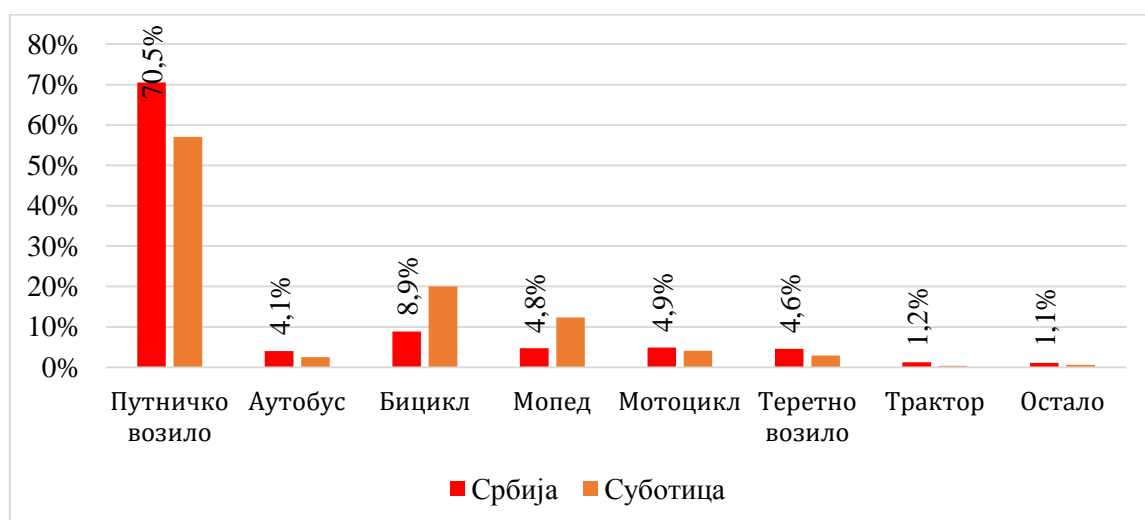
Grafikon 1.29. Raspodjela poginulih prema svojstvu sudionika u Srbiji i Subotici



Grafikon 1.30. Raspodjela povrijeđenih prema svojstvu sudionika u Srbiji i Subotici



Grafikon 1.31. Raspodjela poginulih prema kategoriji vozila u Srbiji i Subotici



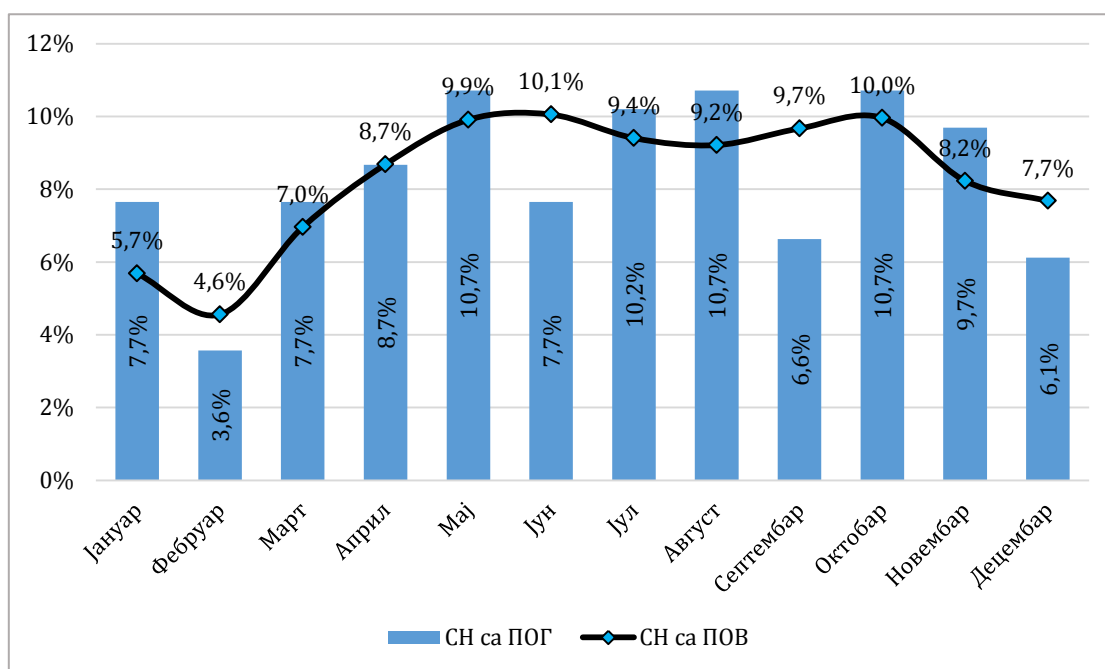
Grafikon 1.32. Raspodjela povrijeđenih prema kategoriji vozila u Srbiji i Subotici

Usporednom analizom vrijednosti za cijelu Srbiju i Suboticu zaključuje se da u Subotici udio bicikala i mopeda dvostruko veći u odnosu na ostale dijelove Srbije. U cilju unaprjeđenja sigurnosti prometa, potrebno je poduzeti preventivne i infrastrukturne mjere kako bi se zaštitili ove kategorije sudionika u prometu i smanjilo njihovo stradanje. Preventivne mjere poduzeti u cilju unaprjeđenja znanja, stavova i ponašanja svih sudionika u prometu, s posebnim naglaskom na ove ranjive sudionike u prometu. Infrastrukturnim mjerama zaštititi prije svega bicikliste i fizički ih odvojiti od motornog prometa

1.6 ANALIZA VREMENSKE RASPODJELE PROMETNIH NEZGODA ZA RAZDOBLJE 2001. - 2016. GODINE

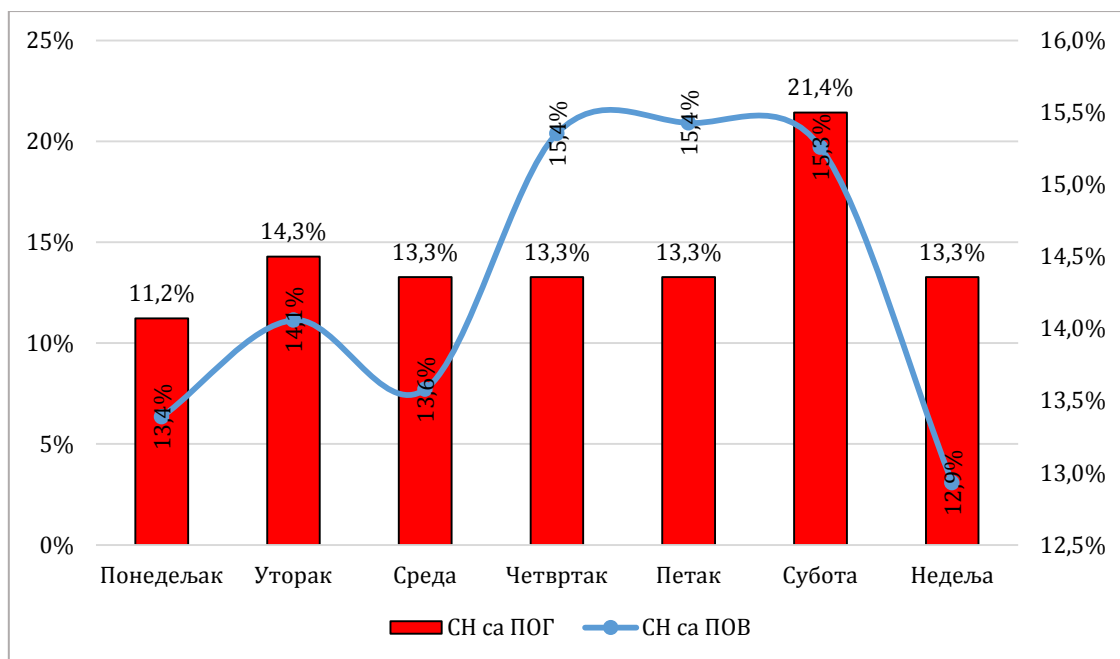
Vremenska raspodjela prometnih nezgoda omogućava nam sagledati koji je to mjesec u godini, koji dan u tjednu, koji sat tijekom dana najmanje siguran, odnosno u kojem najviše stradaju sudionici u prometu.

Raspodjela prometnih nezgoda po mjesecima za razdoblje 2001. - 2016. godine (Grafikon 1.33) pokazuje da se u svibnju, lipnju i listopadu dogodilo najviše prometnih nezgoda s povrijeđenima (po oko 10% sva tri mjeseca), dok se prometne nezgode s poginulima najviše događaju u svibnju, kolovozu i listopadu (po 10,7%), a zatim u srpnju (10,2%).

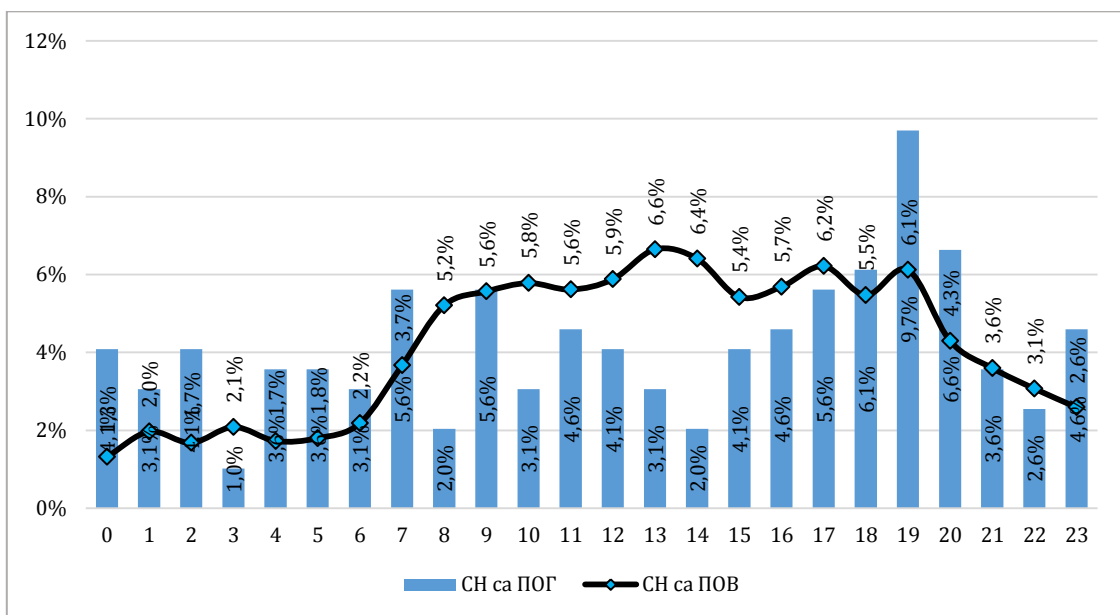


Grafikon 1.33. Postotna raspodjela prometnih nezgoda po mjesecima za razdoblje 2001. - 2016. godine

Temeljem raspodjele prometnih nezgoda prema mjesecima tijekom godine, zaključuje se da je ljetno razdoblje od svibnja do kraja studenog razdoblje kada treba pojačati preventivne i represivne aktivnosti u prometu.



Grafikon 1.34. Postotna raspodjela prometnih nezgoda s poginulim i povrijeđenim po danima za razdoblje 2001. - 2016. godine



Grafikon 1.35. Postotna raspodjela prometnih nezgoda po satima za razdoblje 2001. - 2016. godine

U analiziranom razdoblju petina prometnih nezgoda s poginulim osobama se dogodila subotom (Grafikon 1.34), a najmanje ponedjeljkom (11,2%), ostalim danima je približno jednaka raspodjela (oko 13%). Prometne nezgode s povrijeđenima su se javiše događale od četvrtka do subote (po oko 15%), a najmanje nedjeljom 12,9% (Grafikon 1.35).

Raspodjela prometnih nezgoda prema danima u tjednu može imati ovakav oblik jer se mnogi sa sjevera iz smjera Mađarske vraćaju kući na vikend i u tom razdoblju od četvrtka do subote je najveći intenzitet prometa, najveći rizik i najviše se nezgoda i događa.

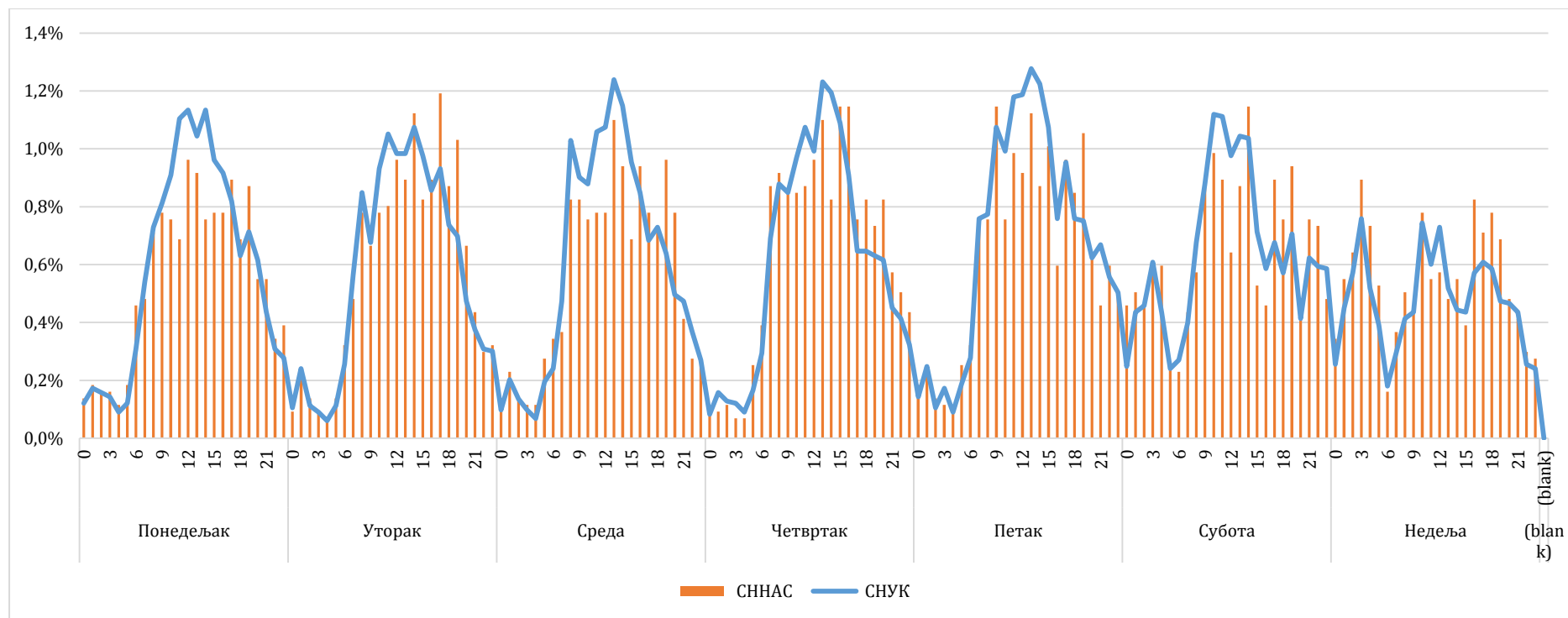
Drugi razlog za ovakvu raspodjelu nezgoda je vikend, odnosno petak na subotu kada mnogi izlaze u grad, voze pod utjecajem alkohola, umora ili nekih drugih tvari, pod utjecajem društva češće čine prekršaje i uslijed ometanja pažnje prave greške koje dovode do najtežih posljedica. Kao mjera za rješenje ovog problema predlaže se, osim već predloženog unaprijeđenja znanja, stavova i ponašanja i pojačana represija vikendom.

Satna raspodjela prometnih nezgoda (Grafikon 1.35) pokazuje da se u Subotici najviše prometnih nezgoda s poginulima dogodilo od 19 do 20 sati (9,7%), noću od 3 do 4 (1%). *U prijedpodnevnim satima kao rizični sati za prometne nezgode javlja se jutro od 7 do 8 i od 9 do 10 ujutro što se može povezati s vremenom odlaska u školu i na posao.*

Raspodjela ukupnog broja prometnih nezgoda i prometnih nezgoda s nastradalim osobama po satima tijekom tjedna za razdoblje 2001. - 2016. godine (Grafikon 1.36) pokazuje da se radnim danima prometne nezgode najčešće događaju između 12 i 15 sati, Subotom od 11 do 14 i nedjeljom od 9 do 12, što se može povezati s vremenom povratka s posla, odnosno vikendom odlaskom na tržnicu, u nabave ili na izlete. Prometne nezgode s nastradalima od utorka do četvrtka se najčešće događaju od 16 do 20 sati, petkom oko 7 ujutro, noću između subote i nedjelje.

Najviše prometnih nezgoda s nastradalima se dogodilo utorkom oko 16 sati i subotom oko 14 sati. Da bi se utvrdilo zašto se tada najviše nezgoda s nastradalima dogodilo potrebno je analizirati svaku od tih nezgoda detaljno, utvrditi što se u posljednjih 16 godina događalo u to vrijeme, kakva je atraktivnost u gradu, kakvi su vremenski uvjeti bili i sl.

Temeljem vremenske raspodjele prometnih nezgoda zaključuje se da su u Subotici nesigurni ljetni mjeseci, da je pojačano stradanje u srpnju i kolovozu, a zatim u listopadu i studenom. Kao dan sa najviše nezgoda s poginulima se izdvaja subota. Najviše nastradalih je utorkom oko 16 sati i subotom oko 14 sati. Razlog za ovakvu vremensku raspodjelu može biti pojačan tranzit u ljetnim mjesecima, pojačan tranzit za dane vikenda, pojačano kretanje ka mjestima pojačane atrakcije, osobito za mlade. Kako bi se utvrdili pravi uzroci potrebno je izvršiti dubinsku analizu svih nezgoda koje su se događale u tim mjesecima, danima odnosno satima.



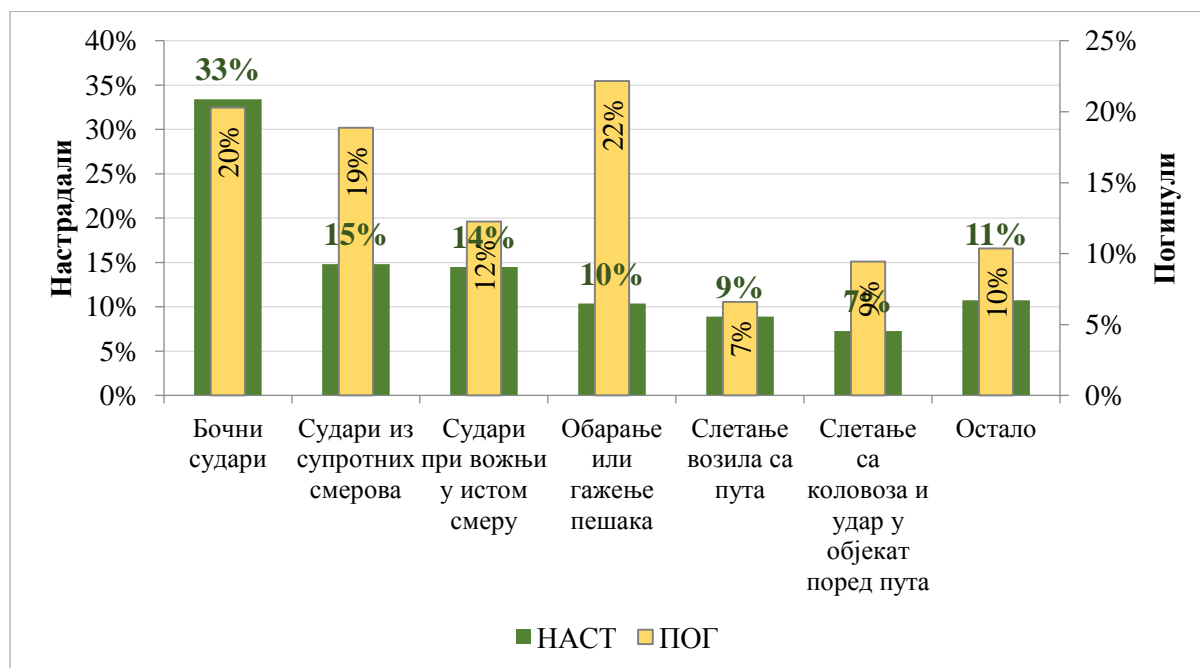
Grafikon 1.36. Raspodjela ukupnog broja prometnih nezgoda i prometnih nezgoda s nastradalim osobama po satima u tijekom tjedna za razdoblje 2001. - 2016. godine

1.7 ANALIZA VIDOVNE RASPODJELE PROMETNIH NEZGODA ZA RAZDOBLJE 2001. - 2015. GODINE

Vidovna raspodjela prometnih nezgoda izvršena je za razdoblje od 2001. do 2015. godine, jer su prema vidovima prometnih nezgoda podatci evidentirani do 2015. godine. Najčešći vidovi prometnih nezgoda su bočni sudari (33%), zatim sudari pri vožnji u istom smjeru (20%) (Tablica 1.11).

Tablica 1.11. Najčešći vidovi prometnih nezgoda za razdoblje 2001. - 2015. godine

Боčni судари	32,6%
Судари при војњи у истом смеру	19,9%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	13,7%
Судари из супротних смерова	11,9%
Слетање возила са пута	4,6%
Слетање са коловоза и удар у објекат поред пута	4,4%
Обарање или гажење пешака	4,0%
Удар возила у неки објекат на путу	3,8%
Остале врсте незгода	1,9%
Судари при упоредној војњи	1,7%
Превртање возила на путу	0,9%
Обарање или гажење стоке или других животиња	0,3%
Испадање - падање лица из возила у покрету	0,2%
Међусобни судар друмског и железничког возила	0,2%



Grafikon 1.37. Zastupljenost poginulih i povrijeđenih osoba prema najčešćim vidovima prometnih nezgoda za razdoblje 2011. - 2015. godine

U prometnim nezgodama s poginulima skoro četvrtina (22%) su prometne nezgode s obaranjem ili gaženjem pješaka, petina su bočni sudari i sudari iz suprotnih smjerova. Trećina prometnih nezgoda s nastradalim osobama se dogodila prilikom bočnih sudara.

Analizom vidovne raspodjele prometnih nezgoda utvrđeno je izraženo stradanje pješaka. Međutim, temeljem vidovne raspodjele prometnih nezgoda ne može se utvrditi kako su pješaci nastradali iz tog razloga potrebno je izvršiti analizu stradanja pješaka (pretrčavaju li kolnik s desne ili s lijeve strane, sustiže li ih vozilo, idu li u susret vozilu, prelaze li ulicu na označenom pješačkom prijelazu, izvan označenog pješačkog prijelaza i sl.), kao i analizu bočnih sudara (jesu li bočni sudari na raskrižjima, na pristupima iz dvorišta, jesu li ta raskrižja pregledna, označena, jesu li pristupi legalni i sl.). Prema rezultatima dodatnih analiza definirati mjere za unaprjeđenje sigurnosti prometa odnosno smanjenje ovih vidova prometnih nezgoda.

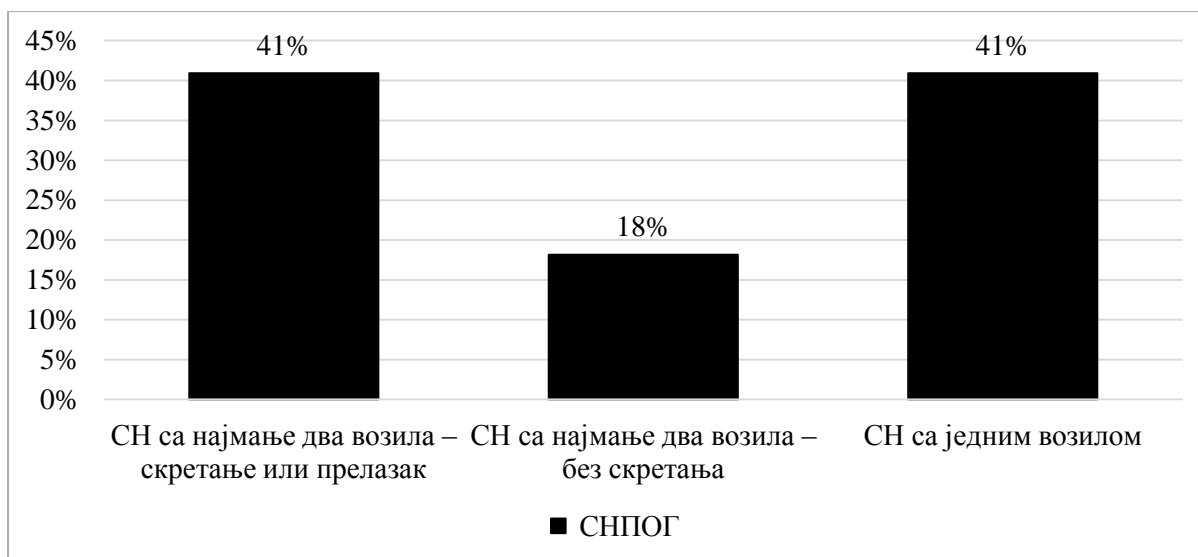
1.8 ANALIZA TIPOLOŠKE RASPODJELE PROMETNIH NEZGODA ZA 2016. GODINU

1.8.1 GRUPE TIPOVA PROMETNIH NEZGODA

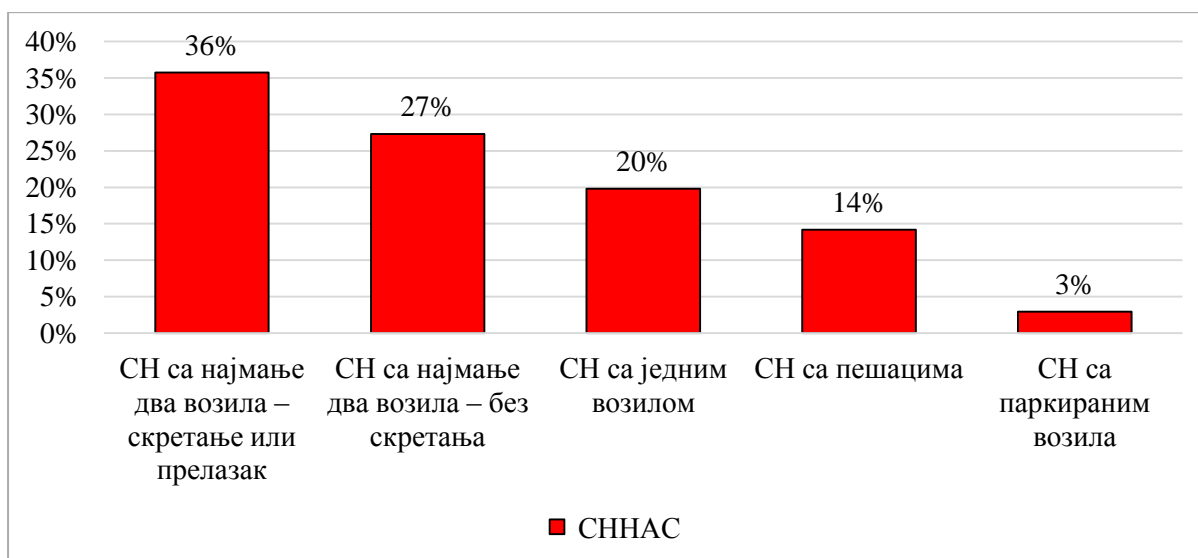
Od 2016. godine evidentiraju se grupe tipova prometnih nezgoda. U Subotici je u prometnim nezgodama s poginulim osobama najviše bilo nezgoda s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak (41%) i prometnih nezgoda s jednim vozilom (41%). U prometnim nezgodama s povrijeđenima najviše je prometnih nezgoda s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak (36%). Prometne nezgode s materijalnom štetom su najčešće bile s jednim vozilom (32%) (Tablica 1.12, Grafikon 1.38).

Tablica 1.12. Raspodjela opredijeljenih grupa tipova prometnih nezgoda u 2016. godini

	PNPOG		PNPOV		PNNAS		PNMŠ		PNUK	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
PN s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak	9	40,9%	233	35,6%	242	35,7%	74	21,9%	316	31,1%
PN s najmanje dva vozila – bez skretanja	4	18,2%	181	27,6%	185	27,3%	96	28,4%	281	27,7%
PN s jednim vozilom	9	40,9%	125	19,1%	134	19,8%	109	32,2%	243	23,9%
PN s pješacima	0	0,0%	96	14,7%	96	14,2%	0	0,0%	96	9,5%
PN s parkiranim vozila	0	0,0%	20	3,1%	20	3,0%	59	17,5%	79	7,8%
Ukupno	22	100%	655	100%	677	100%	338	100%	1015	100%

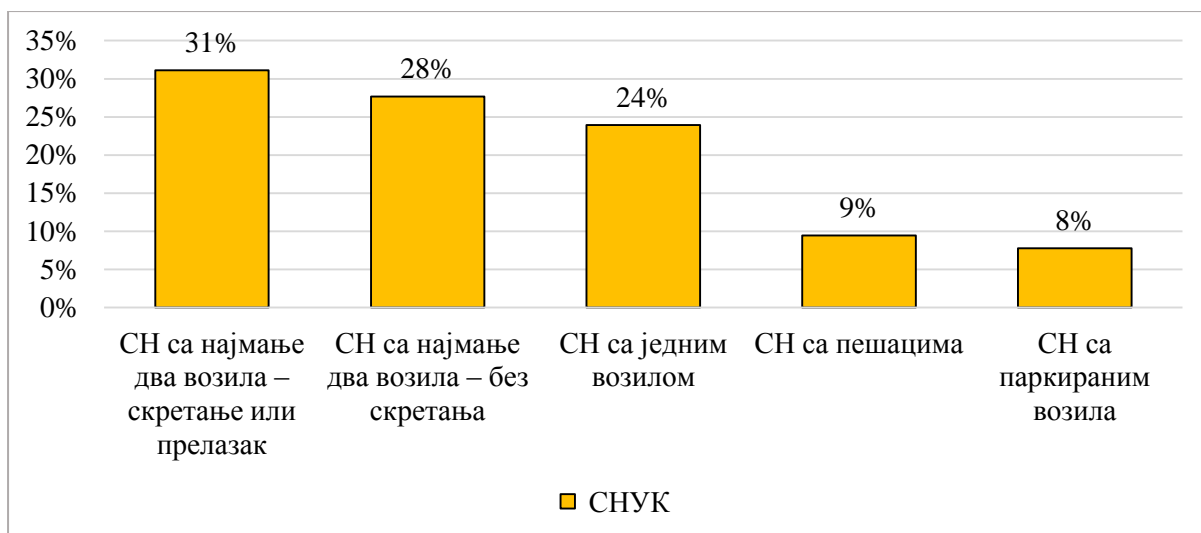


Grafikon 1.38. Raspodjela PN s poginulim osobama prema grupama tipova prometnih nezgoda u 2016. godini

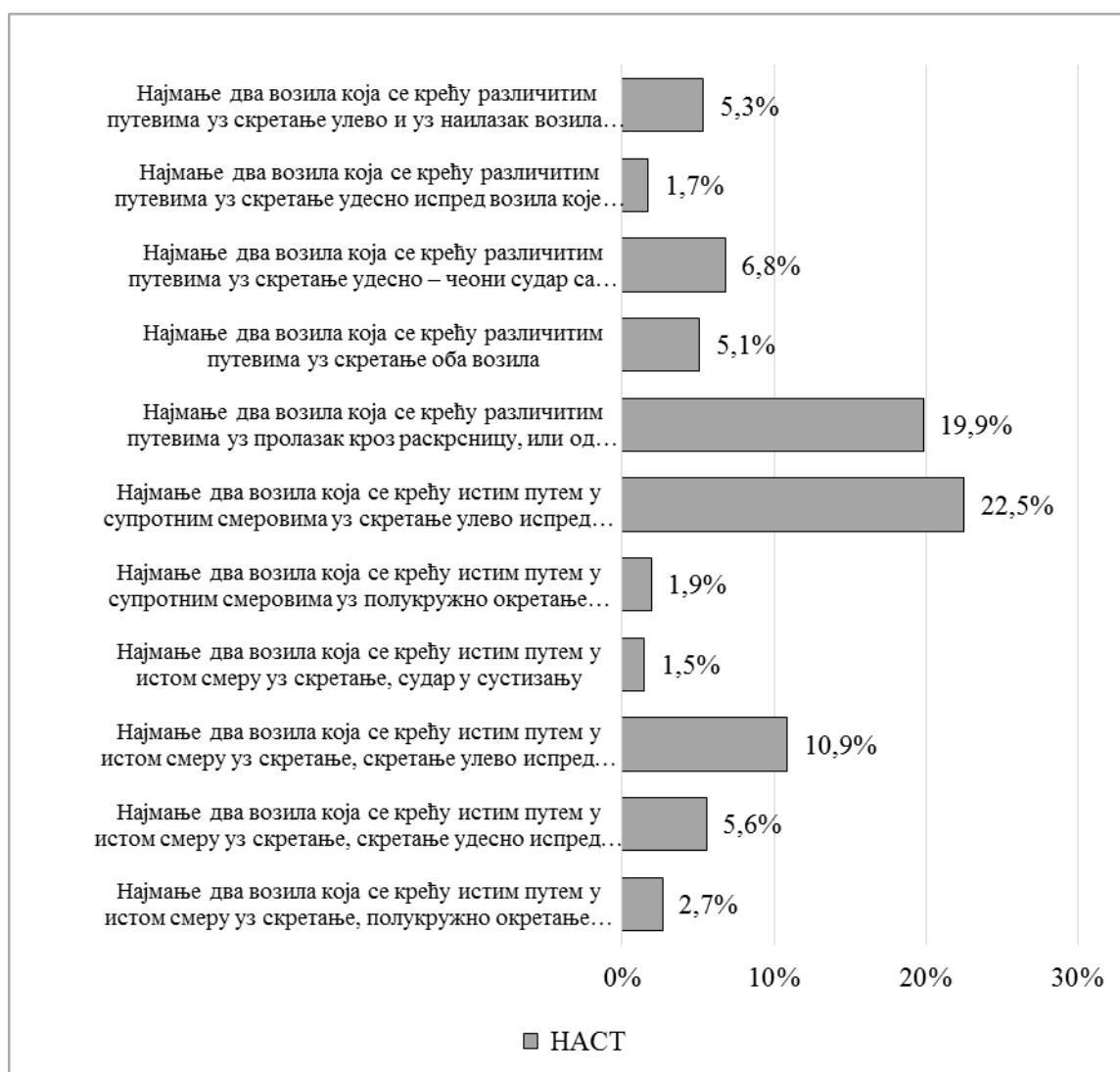


Grafikon 1.39. Raspodjela prometnih nezgoda s nastradalim osobama prema grupama tipova prometnih nezgoda

Više od trećine (36%) prometnih nezgoda s nastradalim osobama pripada grupama tipova prometne nezgode s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak, zatim 27% prometne nezgode s najmanje dva vozila – bez skretanja i petina prometnih nezgoda s nastradalima pripada grupi tipova prometnih nezgoda s jednim vozilom (Grafikon 1.39). Slična je raspodjela u ukupnom broju prometnih nezgoda, najzastupljenije su prometne nezgode s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak (31%), zatim prometne nezgode s dva vozila bez skretanja (28%) dok četvrtinu nezgoda čine nezgode s jednim vozilom (Grafikon 1.40).

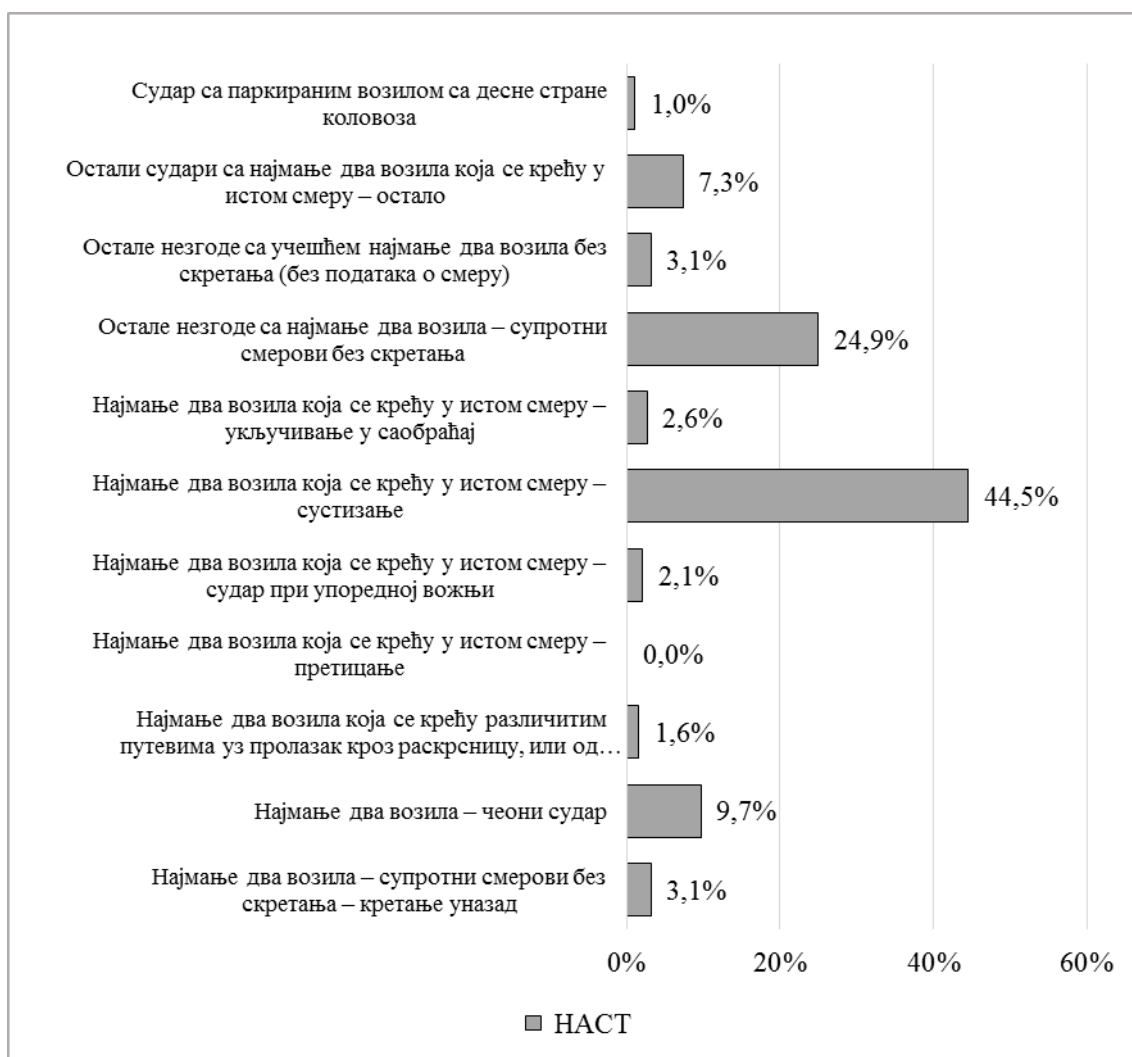


Grafikon 1.40. Raspodjela PN prema grupama tipova prometnih nezgoda u 2016. godini



Grafikon 1.41. Raspodjela najčešćih tipova prometnih nezgoda s nastradalim osobama iz grupe tipova „PN s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak“ u 2016. godini

Najčešći tipovi prometnih nezgoda s nastradalim osobama iz grupe tipova „PN s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak“ u 2016. godini (Grafikon 1.41) su „Najmanje dva vozila koja se kreću istim putem u suprotnim smjerovima uz skretanje ulijevo ispred drugog vozila“ (22,5%), zatim „Najmanje dva vozila koja se kreću različitim cestama uz prolazak kroz raskrižje, ili od kojih jedno prelazi preko kolnika, bez skretanja“ (19,9%). Najčešći tipovi prometnih nezgoda s nastradalim osobama iz grupe tipova „PN s najmanje dva vozila – bez skretanja“ u 2016. godini (Grafikon 1.42) su „Najmanje dva vozila koja se kreću u istom smjeru - sustizanje“ (44,5%) i „suprotni smjerovi bez skretanja“ 24,9%.



Grafikon 1.42. Raspodjela najčešćih tipova prometnih nezgoda s nastradalim osobama iz grupe tipova „PN s najmanje dva vozila – bez skretanja“ u 2016. godini

Analizom grupe utjecajnih faktora zaključuje se da posebnu pozornost treba usmjeriti na prevenciju prometnih nezgoda iz grupa „PN s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak“ i „PN s najmanje dva vozila – bez skretanja“, prije svega na prometne nezgode vozila koja se kreću istim putem iz suprotnog smjera i prometne nezgode pri sustizanju.

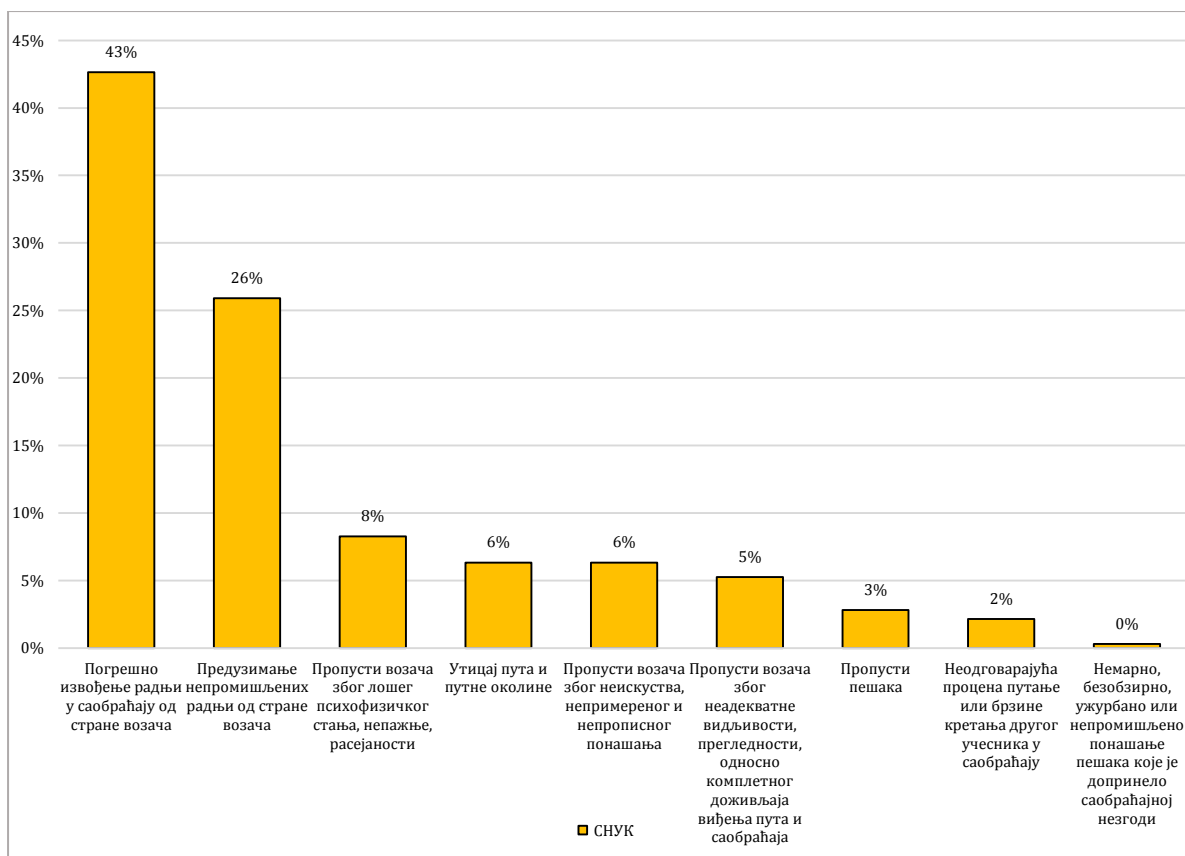
1.8.2 GRUPE UTJECAJNIH FAKTORA

Od 2016. godine prilikom evidentiranja prometnih nezgoda one se klasificiraju prema grupama utjecajnih faktora. Definirano je 9 grupa utjecajnih faktora (Tablica 1.13) u koje su klasificirane prometne nezgode u Subotici 2016. godine.

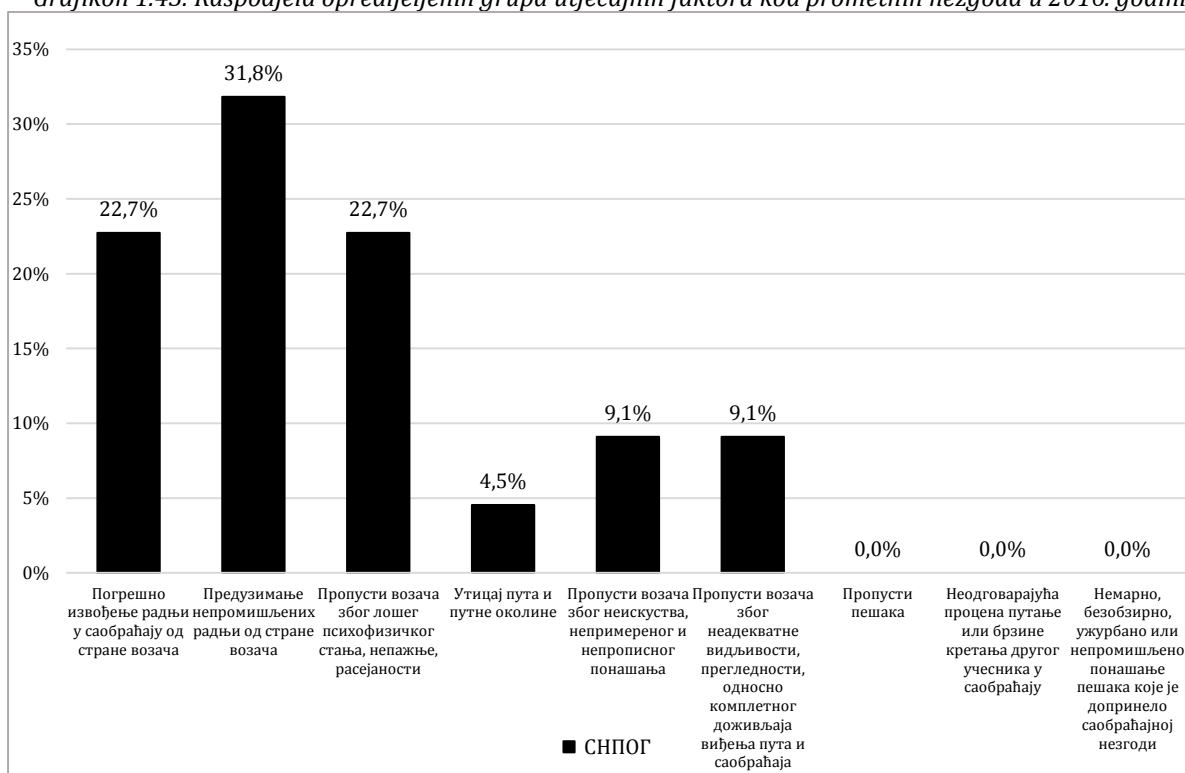
Tablica 1.13. Raspodjela opredijeljenih grupa utjecajnih faktora u prometnim nezgodama u 2016. godini

	PNPOG		PNPOV		PNNAS		PNMŠ		PNUK	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Pogrešno izvođenje radnji u prometu od strane vozača	5	22,7%	273	41,1%	278	40,5%	160	47,1%	438	42,6%
Poduzimanje nepromišljenih radnji od strane vozača	7	31,8%	178	26,8%	185	26,9%	81	23,8%	266	25,9%
Propusti vozača zbog lošeg psihofizičkog stanja, nepažnje, rasijanosti	5	22,7%	54	8,1%	59	8,6%	26	7,6%	85	8,3%
Utjecaj ceste i cestovne okolice	1	4,5%	44	6,6%	45	6,6%	20	5,9%	65	6,3%
Propusti vozača zbog neiskustva, neprimjerenog i nepropisnog ponašanja	2	9,1%	40	6,0%	42	6,1%	23	6,8%	65	6,3%
Propusti vozača zbog neadekvatne vidljivosti, preglednosti, odnosno kompletnog doživljaja viđenja ceste i prometa	2	9,1%	32	4,8%	34	4,9%	20	5,9%	54	5,3%
Propusti pješaka	0	0,0%	29	4,4%	29	4,2%	0	0,0%	29	2,8%
Neodgovarajuća procjena putanje ili brzine kretanja drugog sudionika u prometu	0	0,0%	12	1,8%	12	1,7%	10	2,9%	22	2,1%
Nemarno, bezobzirno, užurbano ili nepromišljeno ponašanje pješaka koje je pridonijelo prometnoj nezgodi	0	0,0%	3	0,5%	3	0,4%	0	0,0%	3	0,3%
Ukupno	22	100,0%	665	100,0%	687	100,0%	340	100,0%	1027	100,0%

U ukupnom broju prometnih nezgoda dominantan utjecajni faktor u 43%, zatim prometnih nezgoda je „Pogrešno izvođenje radnji u prometu od strane vozača“, „Poduzimanje nepromišljenih radnji od strane vozača“ (26%) (Grafikon 1.43).



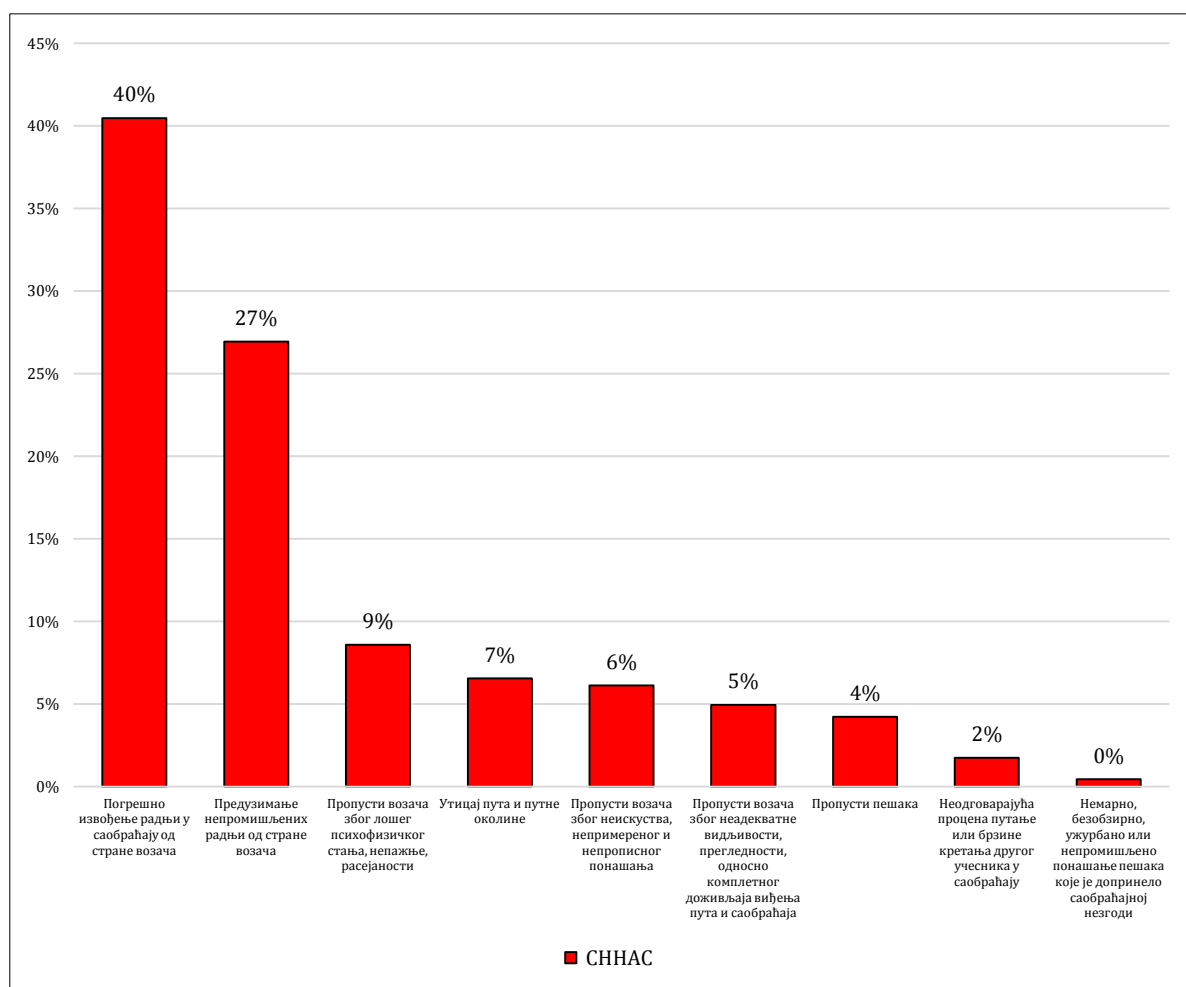
Grafikon 1.43. Raspodjela opredijeljenih grupa utjecajnih faktora kod prometnih nezgoda u 2016. godini



Grafikon 1.44. Raspodjela opredijeljenih grupa utjecajnih faktora kod prometnih nezgoda s poginulim osobama u 2016. godini

U prometnim nezgodama s poginulima dominantni utjecajni faktori su „Poduzimanje nepromišljenih radnji od strane vozača“ s 32% i „Pogrešno izvođenje radnji u prometu od strane vozača“ i „Propusti vozača zbog lošeg psihofizičkog stanja, nepažnje, rasijanosti“ s po 23% (Grafikon 1.44).

Najčešće grupe utjecajnih faktora kod prometnih nezgoda s nastradalima su „Pogrešno izvođenje radnji u prometu od strane vozača“ (40%) i „Poduzimanje nepromišljenih radnji od strane vozača“ (27%) (Grafikon 1.45).

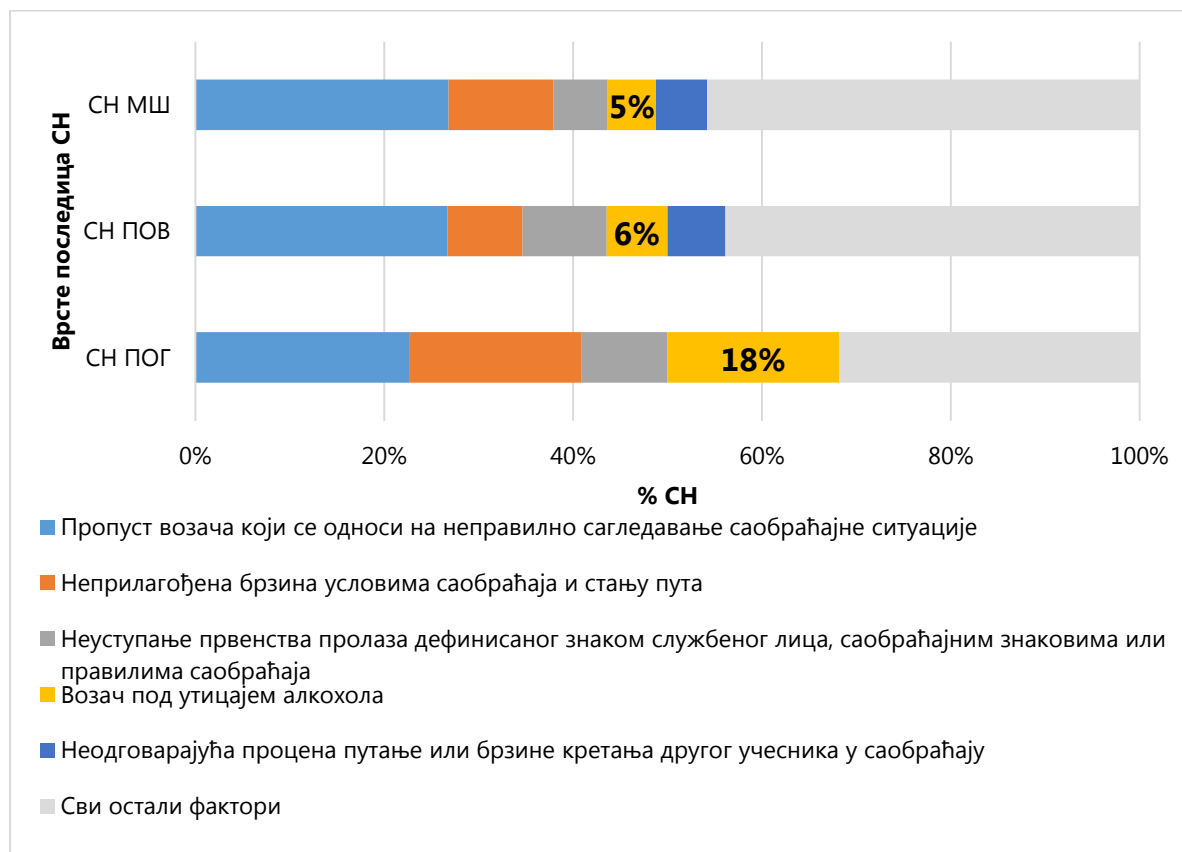


Grafikon 1.45. Raspodjela opredijeljenih grupa utjecajnih faktora kod prometnih nezgoda s povrijeđenim osobama u 2016. godini

Analizom grupa utjecajnih faktora zaključuje se da su dominantni faktori koji su vezani za čovjeka, odnosno pogreške i propuste vozača. U budućnosti je potrebno pratiti rezultate, dulje vremensko razdoblje i provjeriti jesu li doista dominantni samo utjecajni faktori koji se odnose na čovjeka.

1.9 UPRAVLJANJE VOZILOM POD UTJECAJEM ALKOHOLA I PSIHOAKTIVNIH TVARI

Analiza strukture prometnih nezgoda s poginulim osobama dovodi do zaključka da su najčešći utjecajni faktori zbog kojih su nastale prometne nezgode s poginulim osobama pripadaju propustima vozača koji se odnose na nepravilno sagledavanje prometne situacije (23%), neprilagođenoj brzini uvjetima prometa i stanju ceste (18%), vožnji pod djelovanjem alkohola (18%) i neustupanju prvenstva prolaza (9%). Svi ostali faktori čine 32% od ukupnog broja prometnih nezgoda s poginulim osobama.

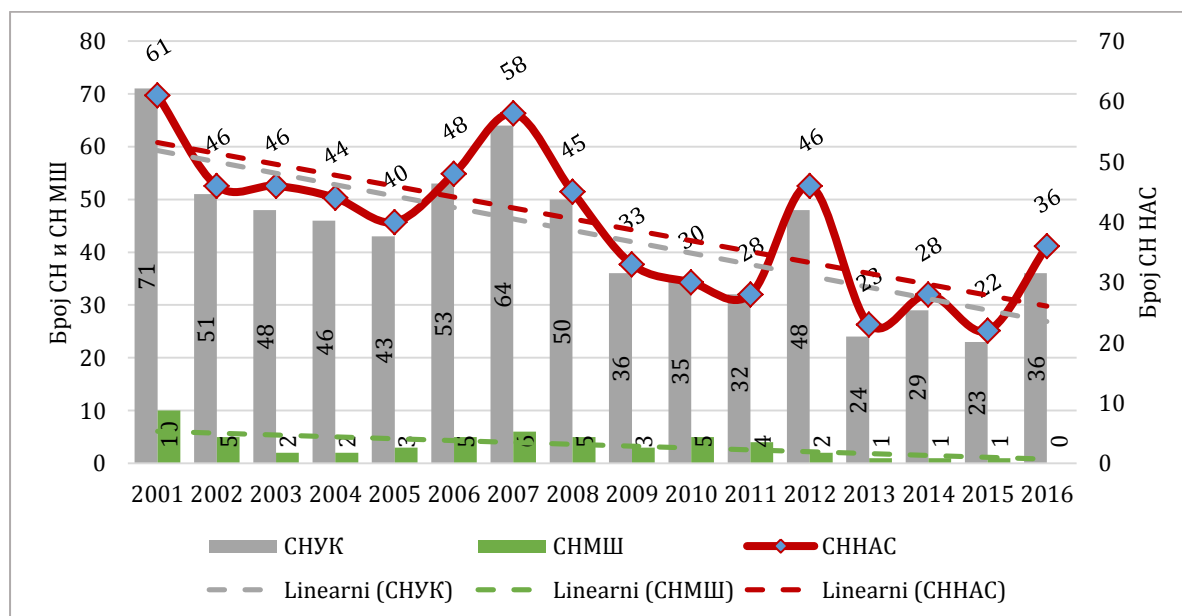


Grafikon 1.46. Utjecajni faktori prometnih nezgoda s izdvojenim faktorom „vozač pod utjecajem alkohola“

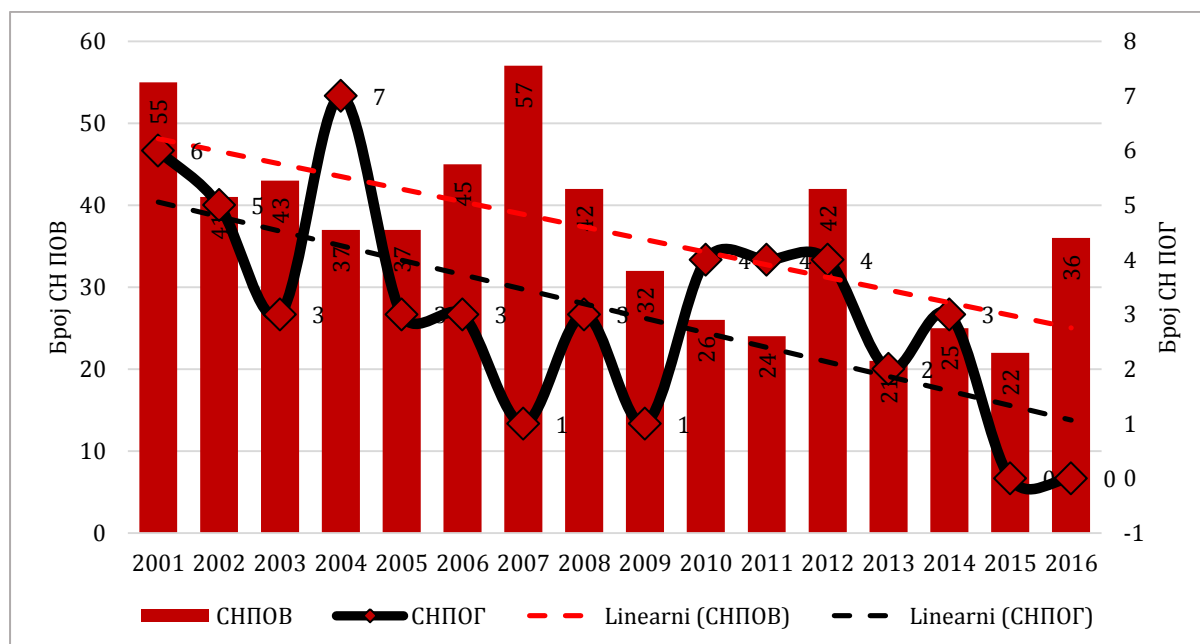
Temeljem analize utjecajnih faktora u vrstama posljedica prometnih nezgoda na području Subotice u 2016. godini (Grafikon 1.46) *zaključuje se da se sa povećanjem težine posljedica prometnih nezgoda raste i udio utjecajnog faktora „vožnja pod djelovanjem alkohola“.* *Potrebno je sustavno pristupiti rješavanju ovog problema, odnosno koristiti sustav edukativnih mjera u kombinaciji s represijom.*

1.10 ANALIZA STRADANJA PJEŠAKA

Pješaci spadaju u ranjivu skupinu sudionika u prometu, pri prometnim nezgodama tijelo im je u direktnom kontaktu sa vozilom, pa su težine posljedica znatno veće nego u slučaju sudara dva vozila, što pokazuju i podatci, jer je najmanje prometnih nezgoda u kojima su sudjelovali pješaci samo s materijalnom štetom (Grafikon 1.47).



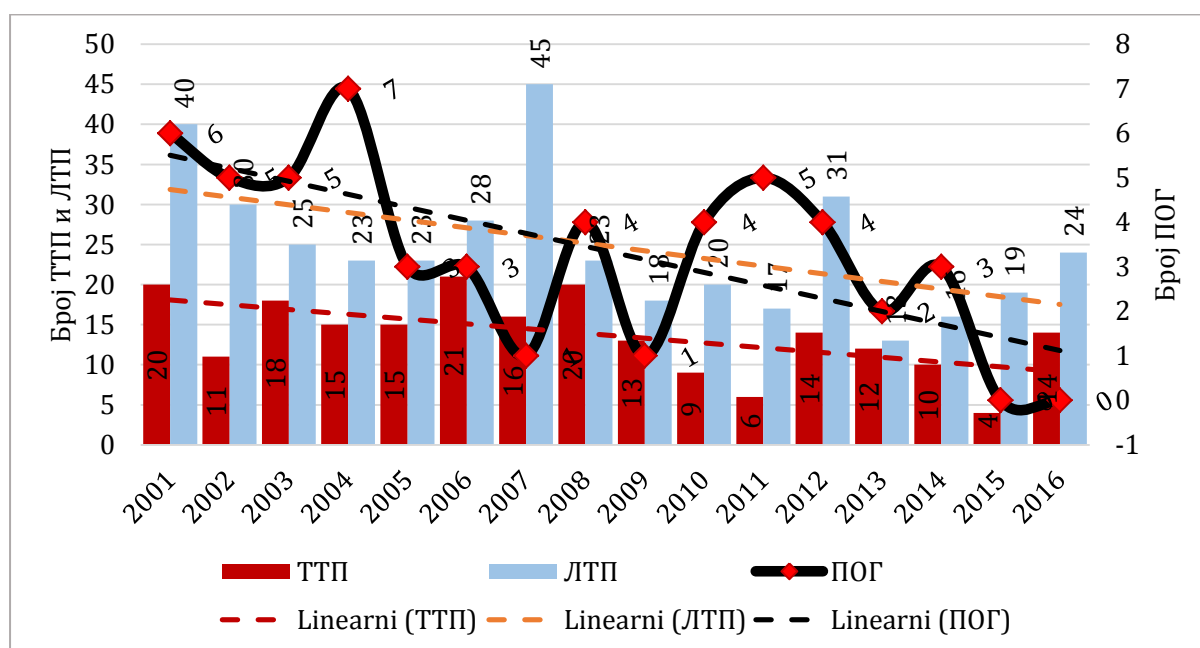
Grafikon 1.47. Kretanje ukupnog broja prometnih nezgoda s pješacima i broja prometnih nezgoda s nastradalim pješacima, u razdoblju 2001. – 2016.



Grafikon 1.48. Kretanje broja prometnih nezgoda s poginulim i povrijeđenim pješacima, u razdoblju 2001. – 2016.

U analiziranom razdoblju u Subotici se dogodilo 49 prometnih nezgoda s poginulim osobama u kojima su sudjelovali pješaci, a poginulo je 53 pješaka, teške tjelesne povrede je dobilo 218, lake tjelesne povrede 395 osoba. Sa sudjelovanjem pješaka najmanje je prometnih nezgoda s materijalnom štetom, što potvrđuje da je ova kategorija sudionika u prometu posebno ranjiva (Grafikon 1.48, Grafikon 1.49).

Analizom broja poginulih i povrijeđenih pješaka u promatranih 16 godina uočava se nestabilnost, odnosno značajne promjene iz godine u godinu, osobito po pitanju broja osoba koje su zadobile teške tjelesne povrede. Ovakve promjene nam ukazuju da nema sustavnoga rada na unaprjeđenju sigurnosti pješaka u prometu u Subotici.



Grafikon 1.49. Kretanje broja poginulih i povrijeđenih pješaka u razdoblju 2001. – 2016.

Tablica 1.14. Grupe utjecajnih faktora u grupi tipova „Prometne nezgode s pješacima“ 2016. godina

Grupe utjecajnih faktora	POG	TTP	LTP	POV	NAST
Pogrešno izvođenje radnji u prometu od strane vozača	0,00%	17,07%	35,82%	28,70%	28,70%
Poduzimanje nepromišljenih radnji od strane vozača	0,00%	21,95%	22,39%	22,22%	22,22%
Propusti vozača zbog neadekvatne vidljivosti, preglednosti, odnosno kompletnog doživljaja viđenja ceste i prometa	0,00%	9,76%	11,94%	11,11%	11,11%
Propusti vozača zbog neiskustva, neprimjerenog i nepropisnog ponašanja	0,00%	4,88%	1,49%	2,78%	2,78%
Propusti pješaka	0,00%	31,71%	23,88%	26,85%	26,85%
Utjecaj ceste i cestovne okoline	0,00%	14,63%	4,48%	8,33%	8,33%
Ukupno	0,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

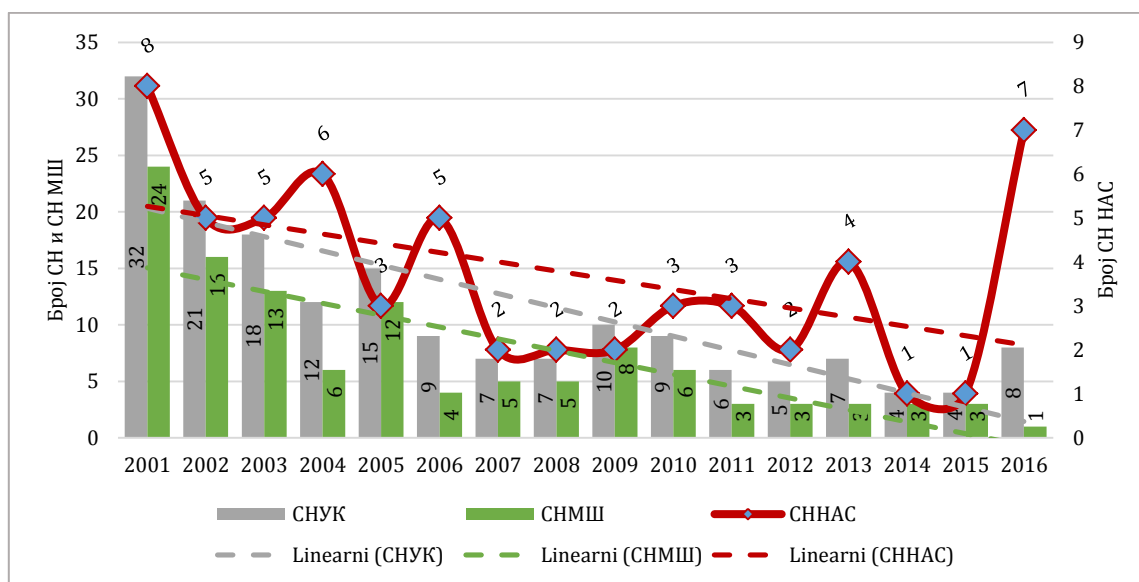
U prometnim nezgodama koje pripadaju grupi tipova „Prometne nezgode s pješacima“ 28,7% nastradalih je nastradalo zbog pogrešnog izvođenja radnji u prometu od strane vozača, 26,9% zbog propusta pješaka i 22,2% zbog poduzimanja nepromišljenih radnji od strane vozača (Tablica 1.14).

Temeljem analize stradanja pješaka, zaključuje se da nema sustavnoga rada na unaprjeđenju sigurnosti pješaka u prometu, ali i da je gotovo četvrtina pješaka nastradala svojom pogreškom, odnosno zbog vlastitog propusta. Takvi rezultati ukazuju na to da je potrebno poduzeti edukativne, infrastrukturne i represivne mjere u cilju unaprjeđenja sigurnosti pješaka u prometu.

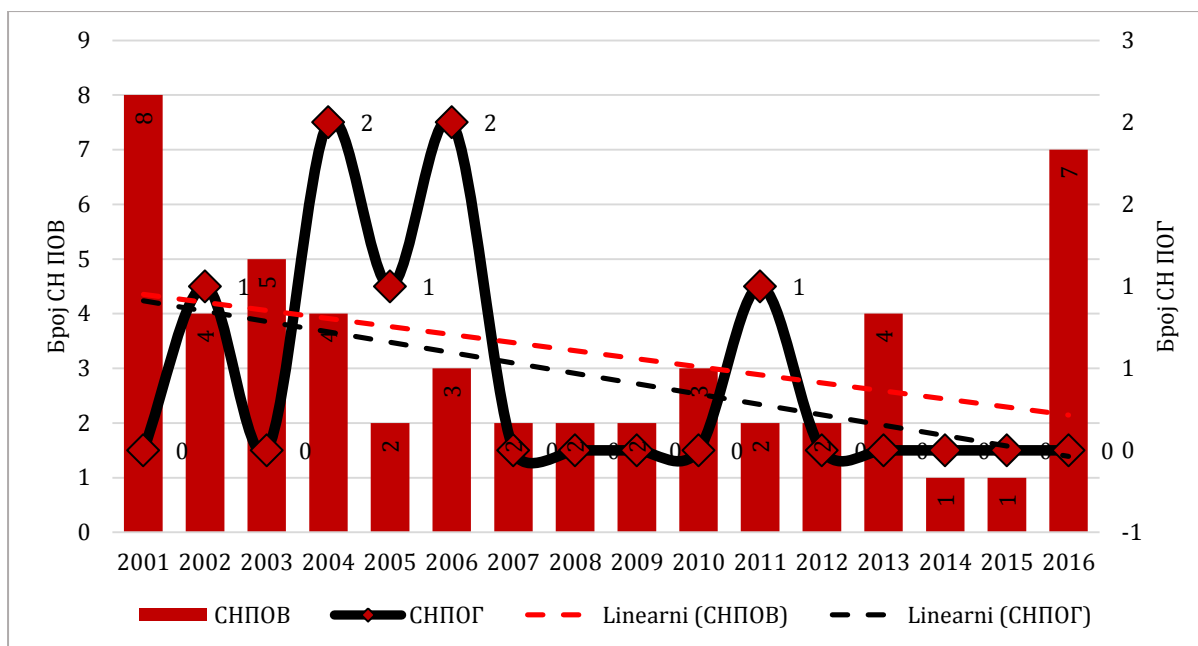
Educirati pješake u cilju unaprjeđenja njihovih stavova, znanja i ponašanja. Izvršiti provjeru lokacija na kojima su stradali pješaci s ciljem da se utvrdi kakva je pješačka infrastruktura i po potrebi izgraditi neophodne pločnike, pješačke prelaze, razdjelne otoke i sl. Na kraju, ukoliko nijedna od ovih mjera ne da učinke, kažnjavati pješake za prekršaje koje čine.

1.11 ANALIZA PROMETNIH NEZGODA S BICIKLISTIMA

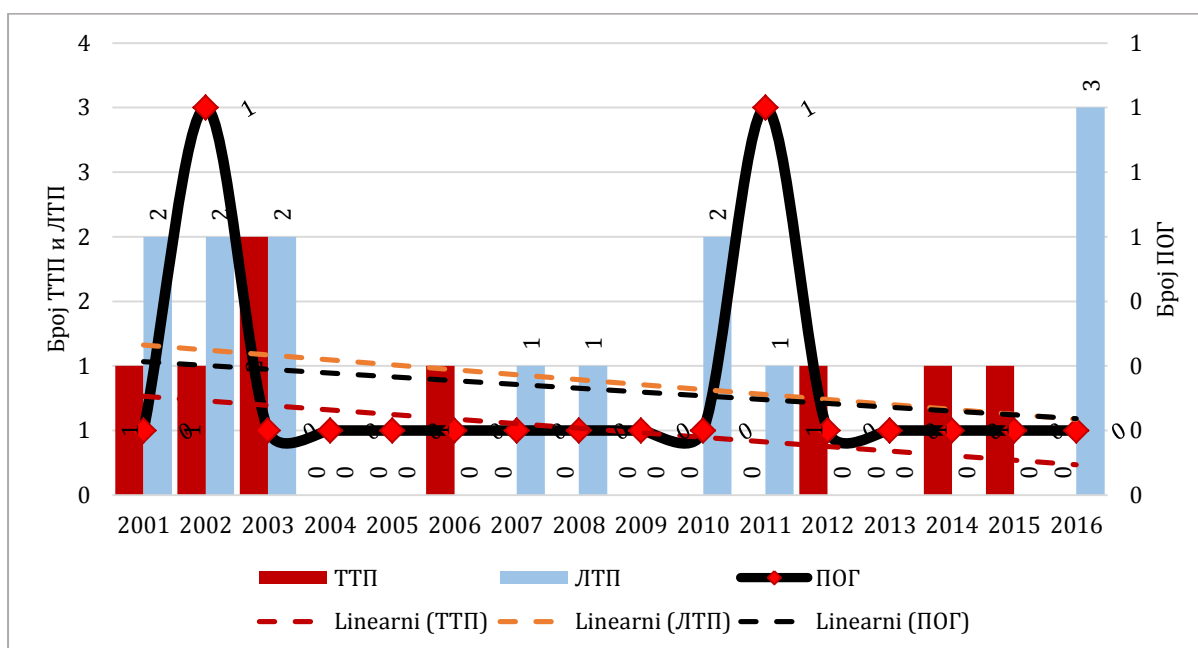
Biciklisti, također, predstavljaju ranjive sudionike u prometu jer nemaju „oklop“ koji štiti njihovo tijelo u slučaju prometne nezgode. Za 16 godina dogodilo se 174 prometnih nezgoda s biciklima (Grafikon 1.50, Grafikon 1.51) u kojima je poginulo 2 osobe, teške tjelesne povrede je zadobilo 8 osoba i 14 osoba je pretrpjelo lake tjelesne povrede (Grafikon 1.52).



Grafikon 1.50. Kretanje ukupnog broja prometnih nezgoda s biciklima i broja prometnih nezgoda s nastradalim osobama, u razdoblju 2001. – 2016.



Grafikon 1.51. Kretanje broja prometnih nezgoda s povrijeđenim i poginulim osobama u prometnim nezgodama s biciklom, u razdoblju 2001. – 2016.



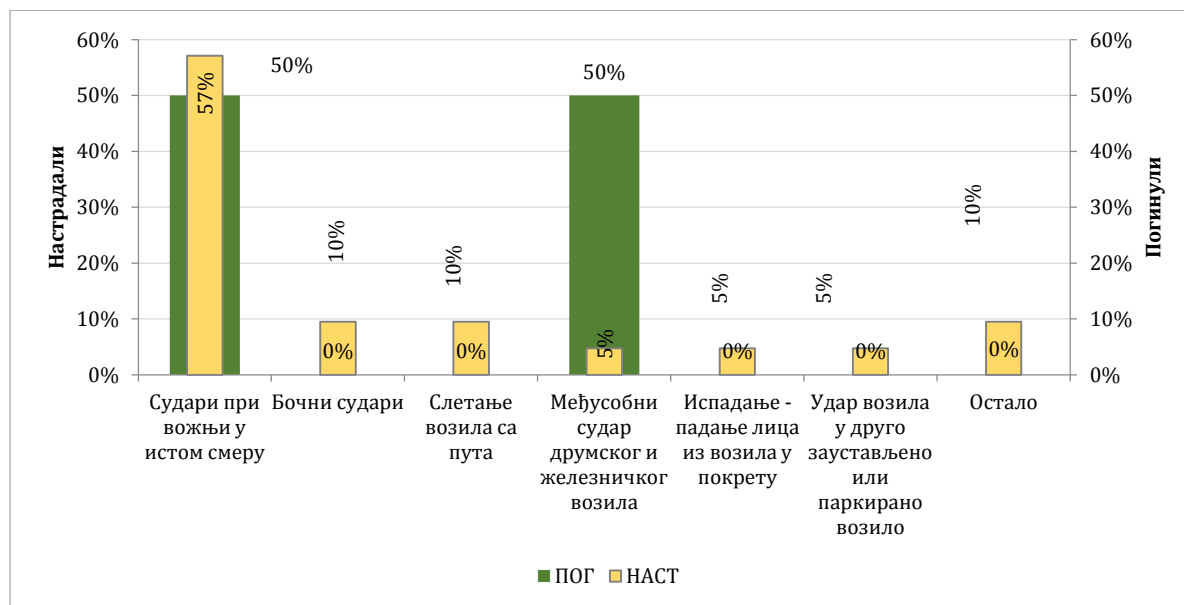
Grafikon 1.52. Kretanje broja poginulih, teško povrijeđenih i lako povrijeđenih osoba u prometnim nezgodama s biciklom, u razdoblju 2001. – 2016.

Analizom kretanja broja poginulih, teško povrijeđenih i lako povrijeđenih osoba u prometnim nezgodama s biciklom može se zaključiti da vrijednosti variraju, ali se radi o malom broju. Kako bi se dobila kompletnija slika potrebna je informacija o broju biciklista, njihovu prijednom putu iz godine u godinu da bi mogao da se prati trend stradanja ovih sudionika u prometu. Apsolutni pokazatelji, u ovom slučaju, nam ukazuju da ima oscilacija, ali temeljem njih ne možemo utvrditi radi li se o pozitivnom ili negativnom trendu.

U prometnim nezgodama s biciklima, od 2001. do 2015. godine najčešći su bili bočni sudari (53,6%), zatim sudari pri vožnji u istom smjeru (20,5%) (Tablica 1.14). U tim prometnim nezgodama najviše je osoba nastradalo u sudarima pri vožnji u istom smjeru (57%), jedan poginuli je pri vožnji u istom smjeru, a drugi pri sudaru cestovnog i željezničkog vozila (Grafikon 1.53. Raspodjela poginulih i nastradalih u prometnim nezgodama prema vidu prometne nezgode 2001. – 2015.).

Tablica 1.15. Raspodjela prometnih nezgoda s biciklima prema vidu, razdoblje 2011. - 2015. godina

Бочни судари	53,6%
Судари при вожњи у истом смеру	20,5%
Судари из супротних смерова	10,8%
Остале врсте незгода	4,5%
Обарање или гажење пешака	2,8%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	2,7%
Судари при упоредној вожњи	1,8%
Слетање возила са пута	1,0%
Удар возила у неки објект на путу	0,7%
Превртање возила на путу	0,6%
Слетање са коловоза и удар у објект поред пута	0,5%
Испадање - падање лица из возила у покрету	0,3%
Међусобни судар друмског и железничког возила	0,1%
Обарање или гажење стоке или других животиња	0,1%

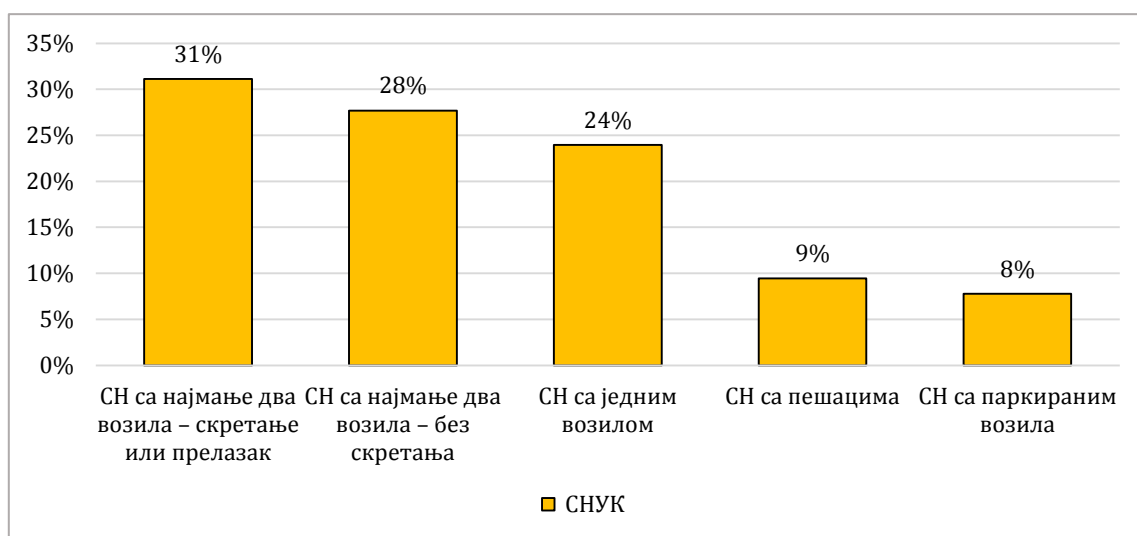


Grafikon 1.53. Raspodjela poginulih i nastradalih u prometnim nezgodama prema vidu prometne nezgode 2001. – 2015.

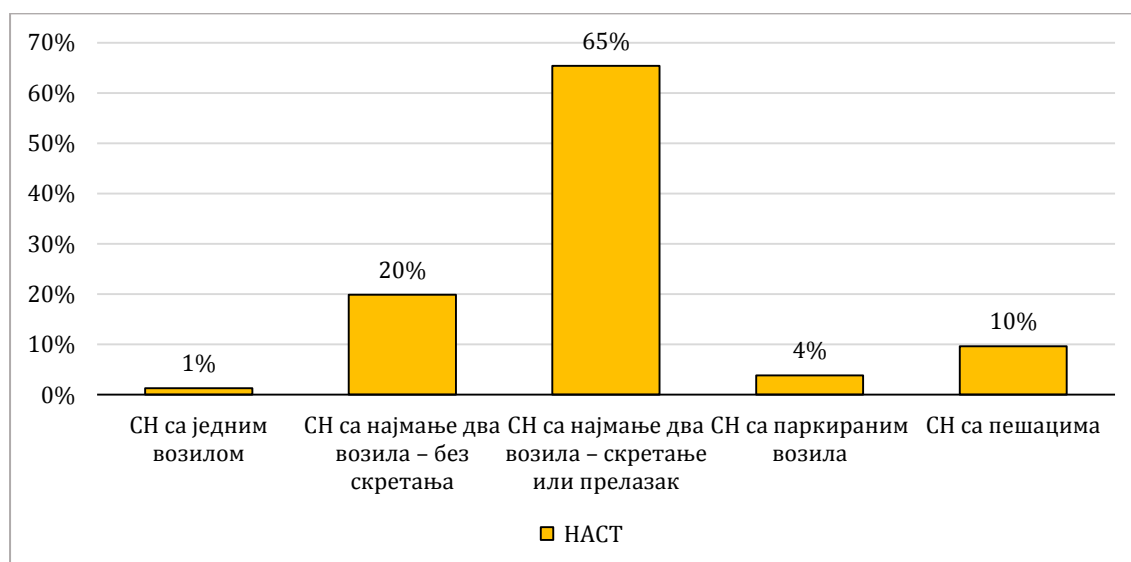
Raspodjelom prometnih nezgoda prema grupama tipova prometnih nezgoda u 2016. godini uočava se da je najviše prometnih nezgoda s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak (31%), zatim prometnih nezgoda s najmanje dva vozila bez skretanja (28%), i 24% prometnih nezgoda s jednim vozilom (Grafikon 1.54).

Analizom nastradalih prema grupama tipova (Grafikon 1.55), uočava se da je 65% nastradalih u prometnim nezgodama s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak, 25%

u prometnim nezgodama s najmanje dva vozila – bez skretanja.



Grafikon 1.54. Raspodjela prometnih nezgoda prema grupama tipova prometnih nezgoda



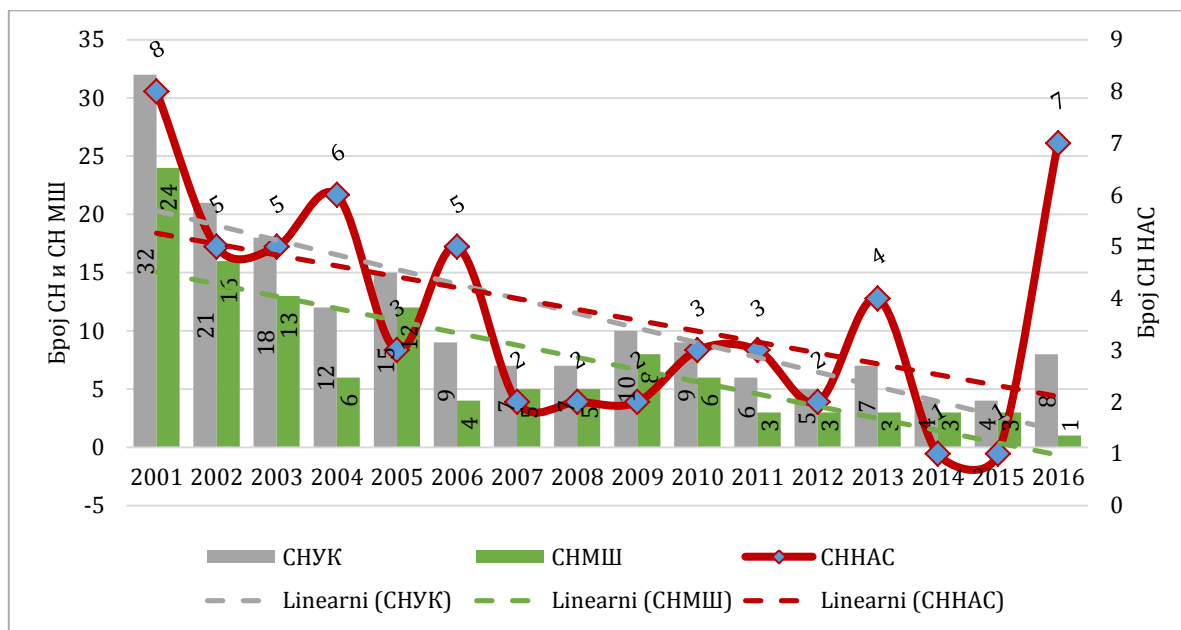
Grafikon 1.55. Raspodjela nastradalih prema grupama tipova prometnih nezgoda

Analizom prometnih nezgoda s biciklima zaključuje se da je dvoje poginulo od 2001. do 2016. godine, da nije uspostavljen opadajući trend nastradalih, već su izražene oscilacije. Također, do 2015. godine najviše su stradali pri bočnim sudarima, a od 2016. godine najviše nezgoda je pri skretanju ili prelasku.

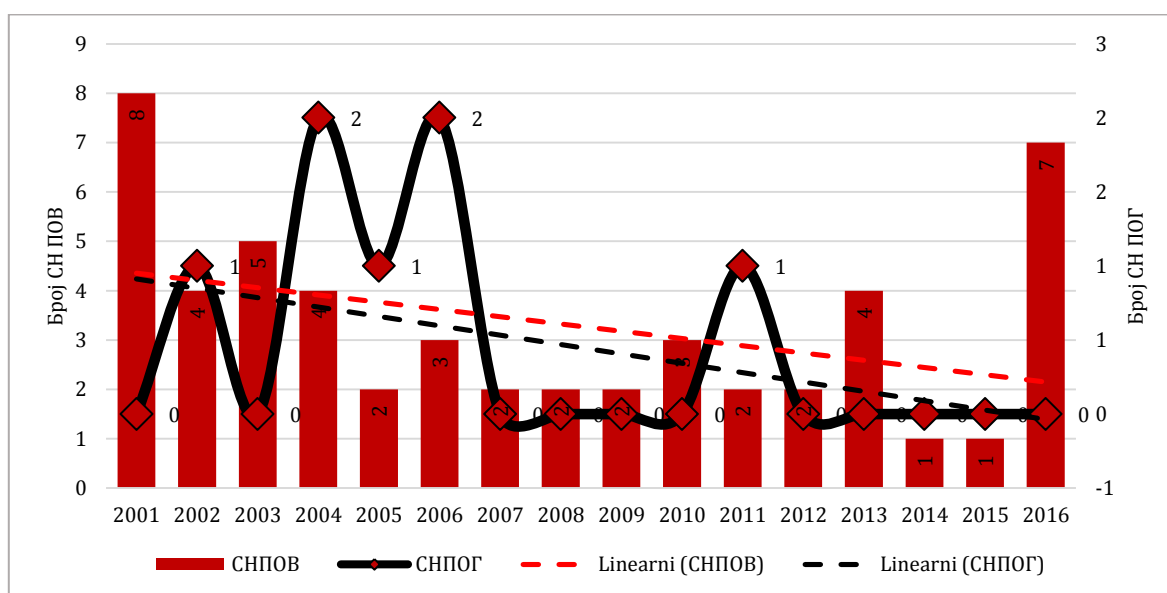
Imajući u vidu geografske karakteristike Subotice i zastupljenost ovog vida prijevoza, njegov ekološki značaj potrebno je poduzeti niz mjera za unaprjeđenje sigurnosti ove kategorije sudionika u prometu. Prije svega osigurati odgovarajuću infrastrukturu, stabilni sustav prometnog obrazovanja i odgoja posebnim osvrtom na bicikliste, zatim u okviru udruge biciklista organizirati akcije u cilju promicanja sigurnosti prometa biciklista.

1.12 ANALIZA PROMETNIH NEZGODA S TRAKTORIMA

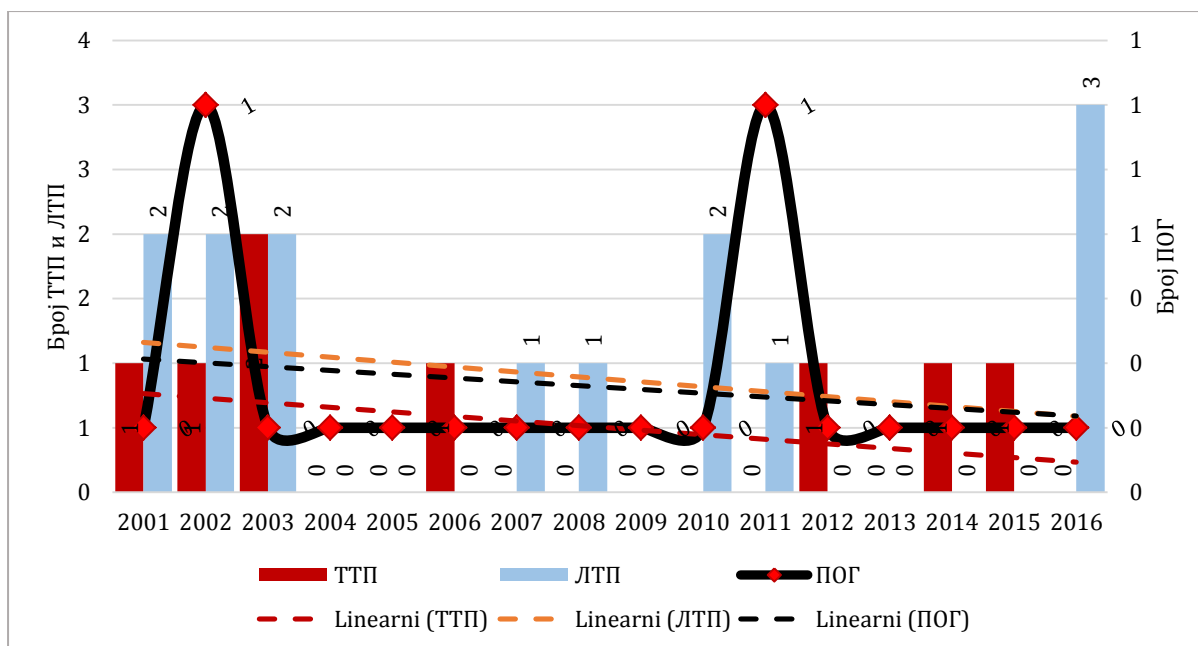
Na području Subotice, od 2001. do 2016. godine dogodilo se 59 prometnih nezgoda s traktorom s nastradalim osobama u kojima je nastradalo 24 osoba na traktoru. Ni kod ove kategorije sudionika u prometu nije uspostavljen opadajući trend kod prometnih nezgoda s nastradalima, ali jest kod prometnih nezgoda s materijalnom štetom (Grafikon 1.56, Grafikon 1.57, Grafikon 1.58).



Grafikon 1.56. Kretanje ukupnog broja prometnih nezgoda i broja prometnih nezgoda s nastradalim osobama sa sudjelovanjem traktora, u razdoblju 2001. – 2016.



Grafikon 1.57. Kretanje broja prometnih nezgoda s povrijeđenim i poginulim osobama sa sudjelovanjem traktora, u razdoblju 2001. – 2016.



Grafikon 1.58. Kretanje broja poginulih, teško povrijeđenih i lako povrijeđenih osoba u prometnim nezgodama s traktorima, u razdoblju 2001. – 2016.

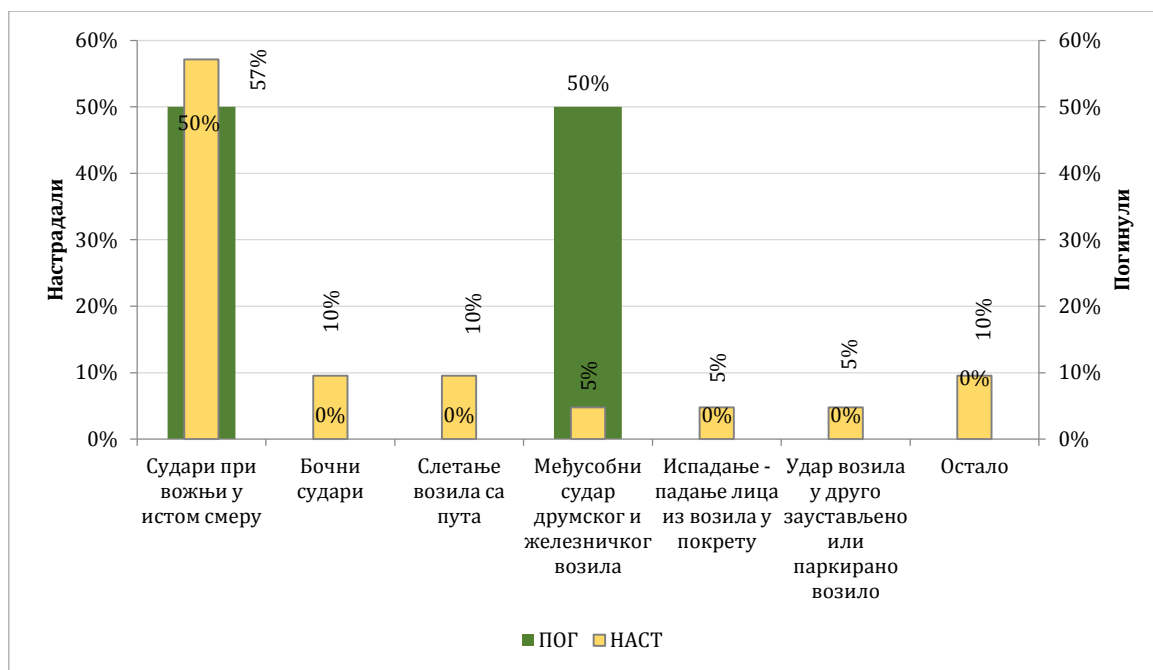
Tablica 1.16. Raspodjela prometnih nezgoda s traktorima prema vidu prometnih nezgoda, razdoblje 2011. - 2015. godine

Боčni судари	50,2%
Испадање - падање лица из возила у покрету	17,5%
Међусобни судар друмског и железничког возила	9,1%
Обарање или гажење пешака	6,9%
Обарање или гажење стоке или других животиња	6,3%
Остале врсте незгода	2,4%
Превртање возила на путу	2,1%
Слетање возила са пута	1,8%
Слетање са коловоза и удар у објекат поред пута	1,5%
Судари из супротних смерова	0,6%
Судари при вожњи у истом смеру	0,6%
Судари при упоредној вожњи	0,3%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	0,3%
Удар возила у неки објекат на путу	0,3%

Prometne nezgode s traktorima u Subotici, od 2001. do 2015. godine, karakteriziraju bočni sudari (50,2%), ispadanje vozila iz pokreta (17,5%), 9,1% su prometne nezgode pri međusobnom sudaru cestovnog i željezničkog vozila, 6,9% obaranje ili gaženje pješaka (Tablica 1.16).

Analizom posljedica prometnih nezgoda s traktorima prema vidu, razdoblje 2011. - 2015. godina (Grafikon 1.59) uočava se da je najviše nastradalih pri vožnji u istom smjeru (57%).

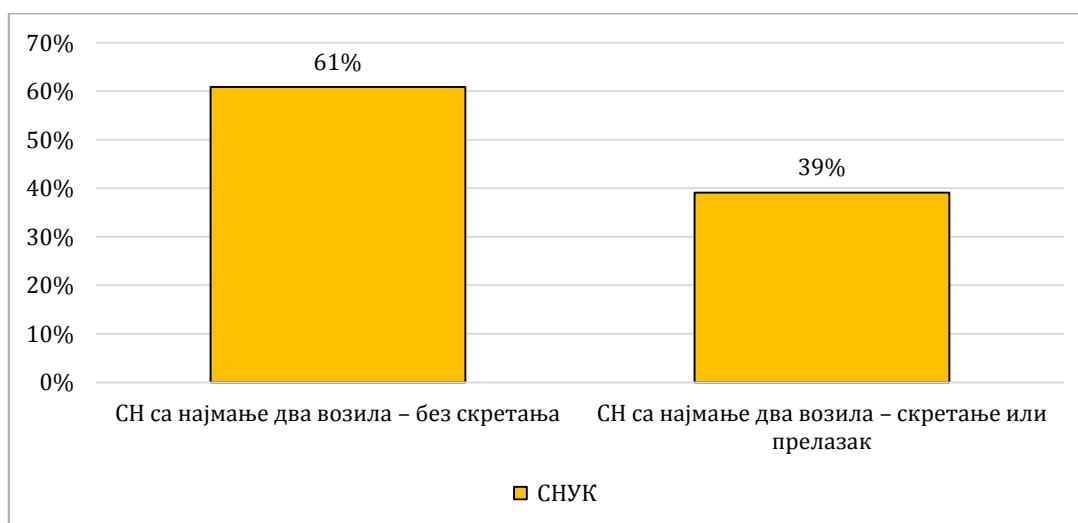
U 2016. godini, u prometnim nezgodama s traktorima karakteristične su prometne nezgode koje pripadaju tipu: „Prometne nezgode s najmanje dva vozila – bez skretanja“ (61%) i „Prometne nezgode s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak“ (39%) (Grafikon 1.60).



Grafikon 1.59. Raspodjela posljedica prometnih nezgoda s traktorima prema vidu, razdoblje 2011. - 2015. godina

Tablica 1.17. Raspodjela prometnih nezgoda prema grupi tipova PN, 2016.

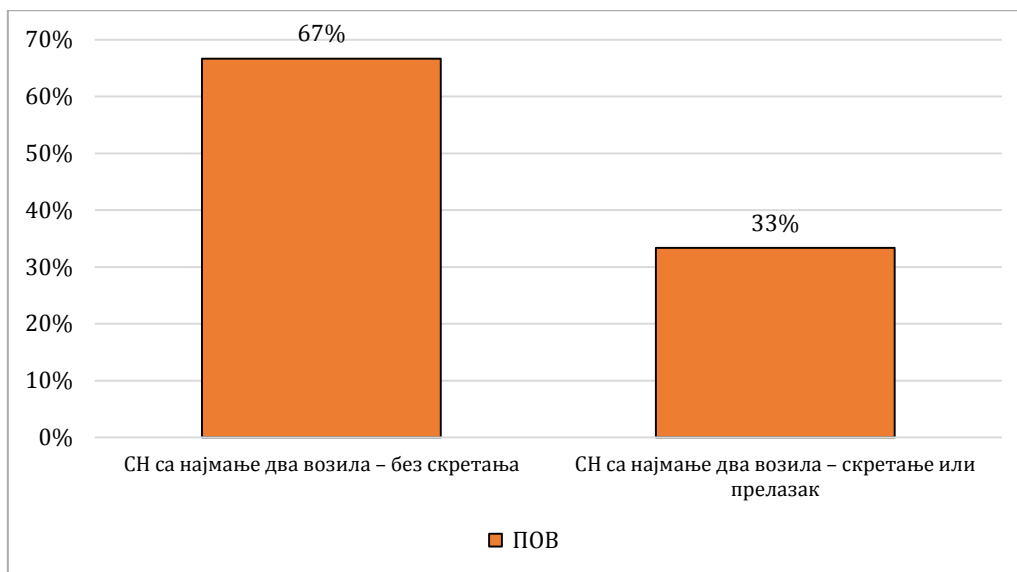
	PNPOV		PNMŠ		PNUK	
	n	%	n	%	n	%
PN s najmanje dva vozila – bez skretanja	10	52,6%	4	100,0%	14	60,9%
PN s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak	9	47,4%	0	0,0%	9	39,1%
Ukupno	19	100%	4	100%	23	100%



Grafikon 1.60. Raspodjela prometnih nezgoda prema grupi tipova PN, 2016.

Tablica 1.18. Raspodjela nastradalih prema grupi tipova PN, 2016.

	POG		TTP		LTP		POV		NAST	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
PN s najmanje dva vozila – bez skretanja	nema poginulih i TTP				4	66,7%	4	66,7%	4	66,7%
PN s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak					2	33,3%	2	33,3%	2	33,3%
Ukupno					6	100,0%	6	100,0%	6	100,0%



Grafikon 1.61. Raspodjela nastradalih prema grupi tipova PN, 2016.

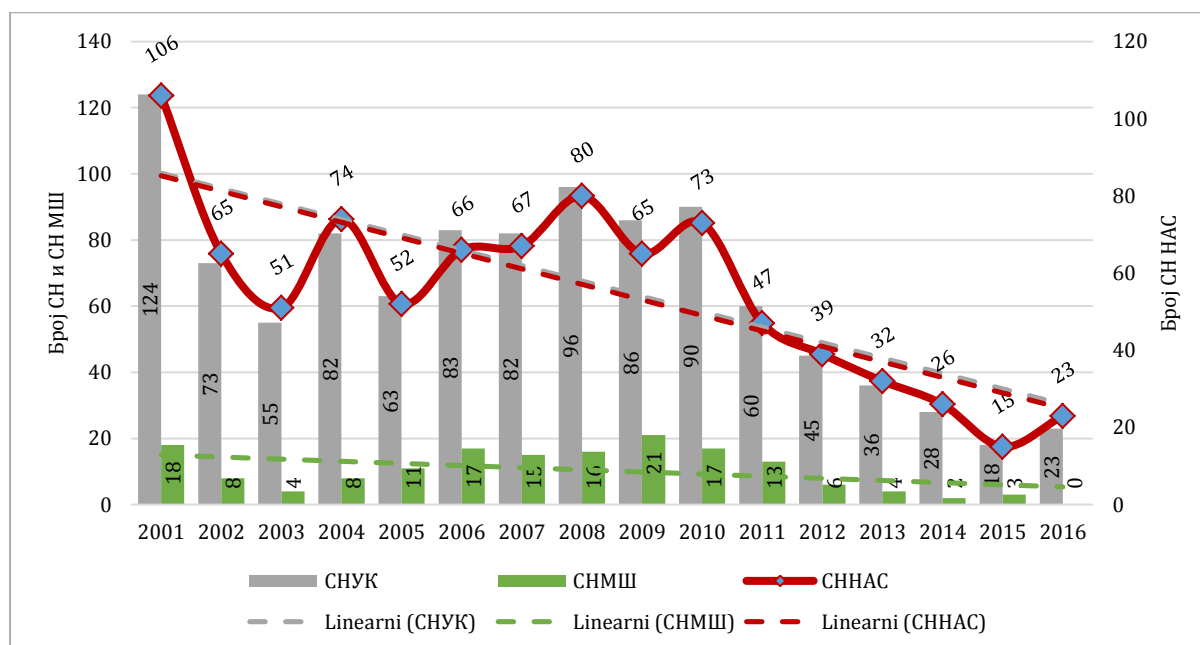
Raspodjela nastradalih prema grupi tipova prometnih nezgoda za 2016. godinu pošto nema poginulih u 2016. godini, jednaka je raspodjeli povrijeđenih (Tablica 1.18, Grafikon 1.61), odnosno 67% je povrijeđeno pri prometnim nezgodama s najmanje dva vozila – bez skretanja i 33% u prometnim nezgodama s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak.

Analizom prometnih nezgoda s traktorima zaključuje se da broj prometnih nezgoda, ali i nastradalih oscilira iz godine u godinu, da je 2016. godine broj nastradalih značajno porastao (za 600%). Karakteristični su bočni sudari, a stradanja su najčešća pri vožnji u istom smjeru.

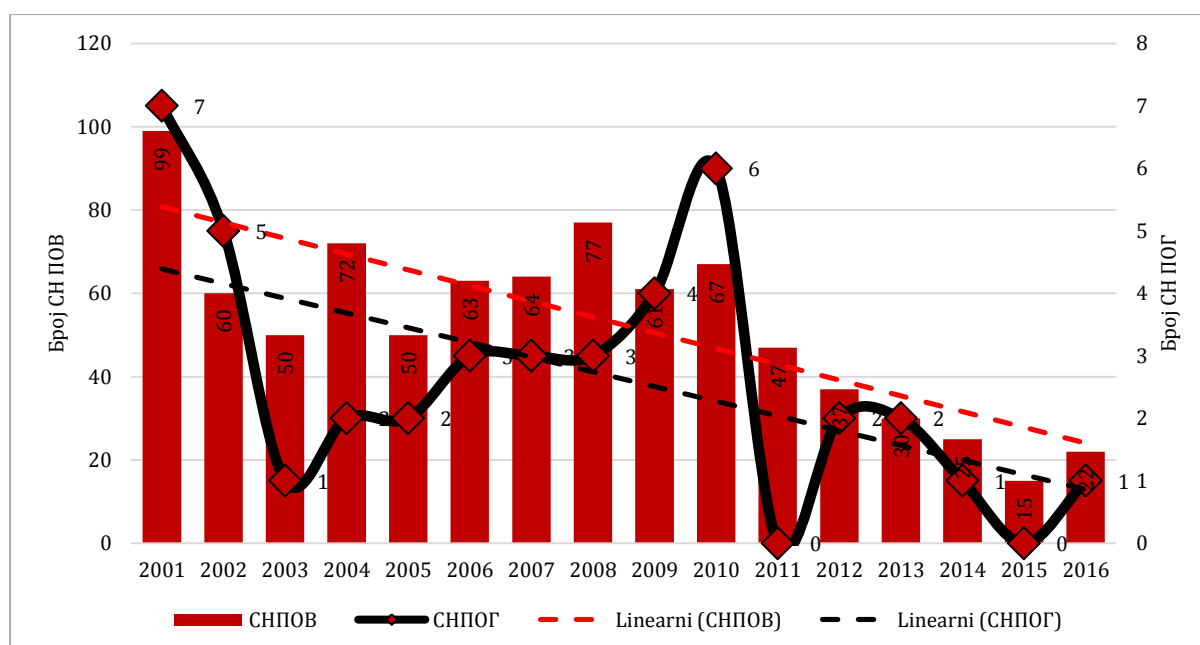
U cilju unaprjeđenja sigurnosti traktorista u prometu potrebno je educirati ih o značaju ispravnosti uređaja za pokazivanje smjera, osvjetljenje traktora, rotaciju, s posebnim osvrtom na skretanja u dvorišta ili na njive kako bi se izbjeglo nalijetanje na traktore (sudari pri vožnji u istom smjeru) i bočni sudari (pri uključivanju i isključivanju).

1.13 ANALIZA PROMETNIH NEZGODA S DVOKOTAČIMA

Za 16 godina u Subotici se dogodilo 42 prometne nezgode s poginulim osobama (Grafikon 1.62) u kojima su sudjelovali motocikli i mopedi, u njima je poginulo 43 osobe (Grafikon 1.64).



Grafikon 1.62. Kretanje ukupnog broja prometnih nezgoda s dvokotačima, u razdoblju 2001. – 2016.

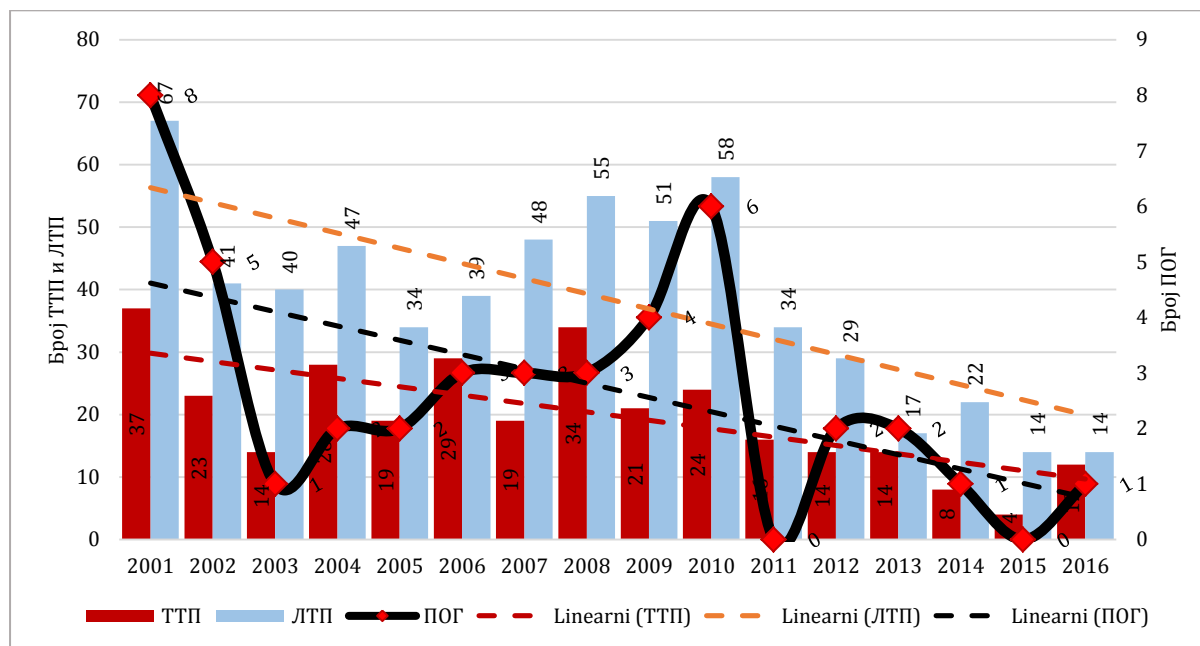


Grafikon 1.63. Kretanje broja prometnih nezgoda s povrijeđenim i poginulim osobama u prometnim nezgodama s dvokotačima, u razdoblju 2001. – 2016.

Broj prometnih nezgoda s materijalnom štetom je višestruko manji od broja prometnih

nezgoda s nastradalima, jer u prometnim nezgodama s dvokotačima najčešće dolazi do težih posljedica, jer su vozači/suvozači izloženi izravnom kontaktu s drugim vozilima ili predmetima i dolazi do brzog povrijeđivanja.

Broj osoba koje su zadobila lake tjelesne povrede u ovim nezgodama ima opadajući trend, međutim teške tjelesne povrede i smrtna stradanja nemaju uspostavljen trend (Grafikon 1.64).



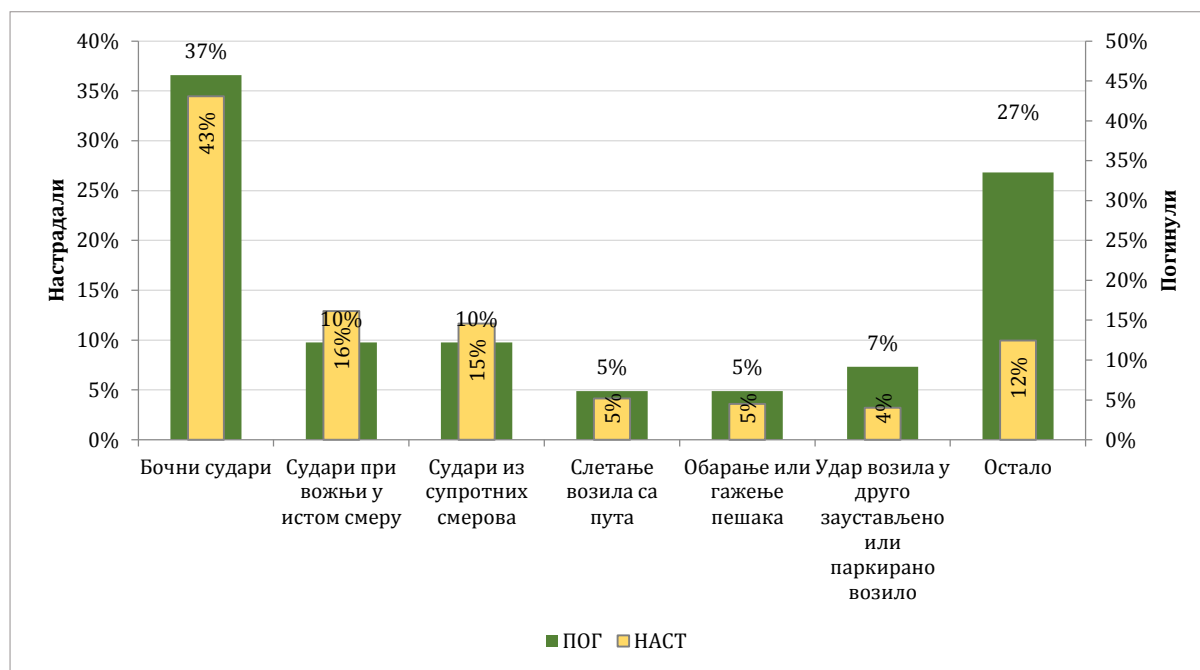
Grafikon 1.64. Kretanje broja poginulih, teško povrijeđenih i lako povrijeđenih osoba u prometnim nezgodama s dvokotačima, u razdoblju 2001. – 2016.

Tablica 1.19. Raspodjela prometnih nezgoda s dvokotačima prema vidu nezgode, 2001. - 2015. godina

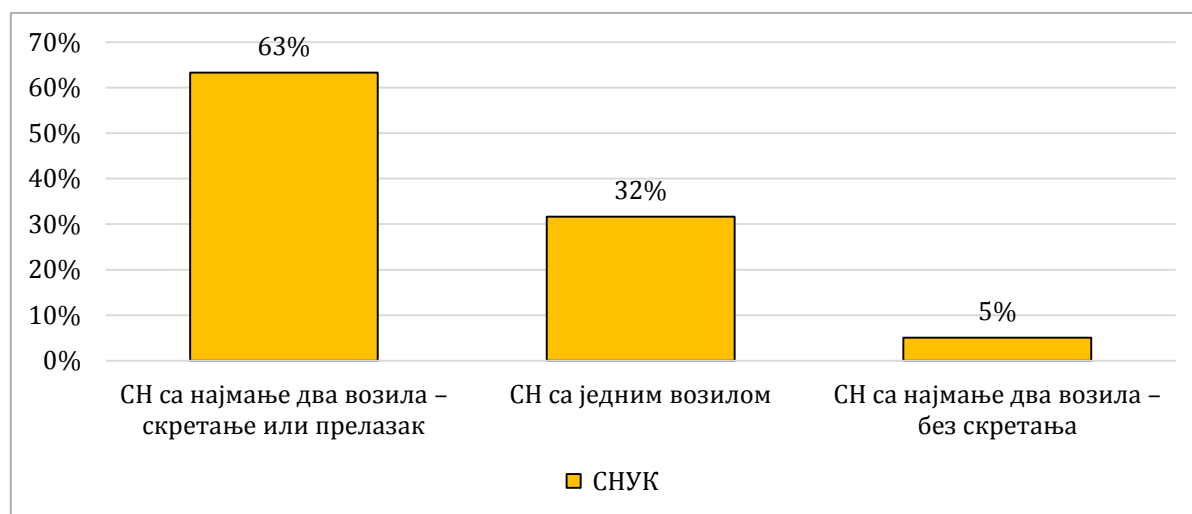
Бочни судари	43,1%
Судари при вожњи у истом смеру	16,2%
Судари из супротних смерова	14,6%
Слетање возила са пута	5,2%
Обарање или гажење пешака	4,5%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	4,0%
Остале врсте незгода	2,7%
Слетање са коловоза и удар у објекат поред пута	2,5%
Превртање возила на путу	2,4%
Испадање - падање лица из возила у покрету	1,6%
Удар возила у неки објекат на путу	1,4%
Судари при упоредној вожњи	1,3%
Обарање или гажење стоке или других животиња	0,3%
Међусобни судар друмског и железничког возила	0,2%

Bočni sudari su dominantni i kod dvokotača (Tablica 1.19), odnosno 43% prometnih nezgoda je bilo pri bočnim sudarima, 16,2% pri vožnji u istom smjeru i 14,6% pri

sudarima iz suprotnih smjerova. Analizom posljedica prometnih nezgoda s dvokotačima prema vidu nezgode uočava se da 43% nastradalo pri bočnim sudarima, a 37% poginulo.

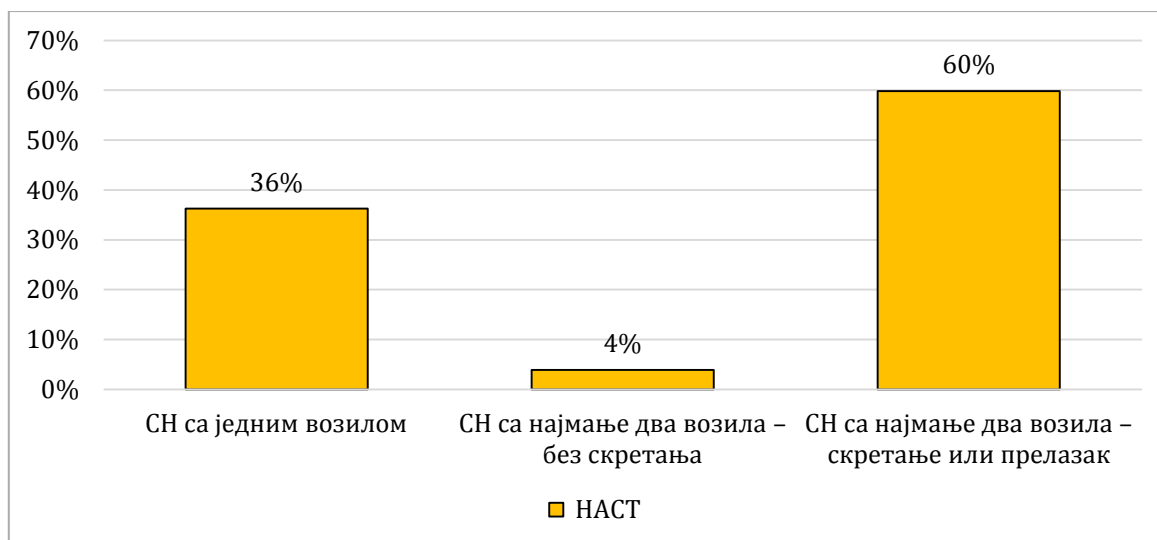


Grafikon 1.65. Raspodjela posljedica prometnih nezgoda s dvokotačima prema vidu nezgode, 2001. - 2015. godina



Grafikon 1.66. Raspodjela prometnih nezgoda prema grupi tipova PN, 2016.

Tijekom 2016. godine, 63% prometnih nezgoda s dvokotačima pripada grupi: prometnih nezgoda s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak, 32% prometnim nezgodama s jednim vozilom i 5% prometne nezgodama s najmanje dva vozila bez skretanja (Grafikon 1.66). Slična raspodjela je i kada su u pitanju posljedice prometnih nezgoda, odnosno nastradale osobe (Grafikon 1.67).



Grafikon 1.67. Raspodjela nastradalih prema grupi tipova PN, 2016.

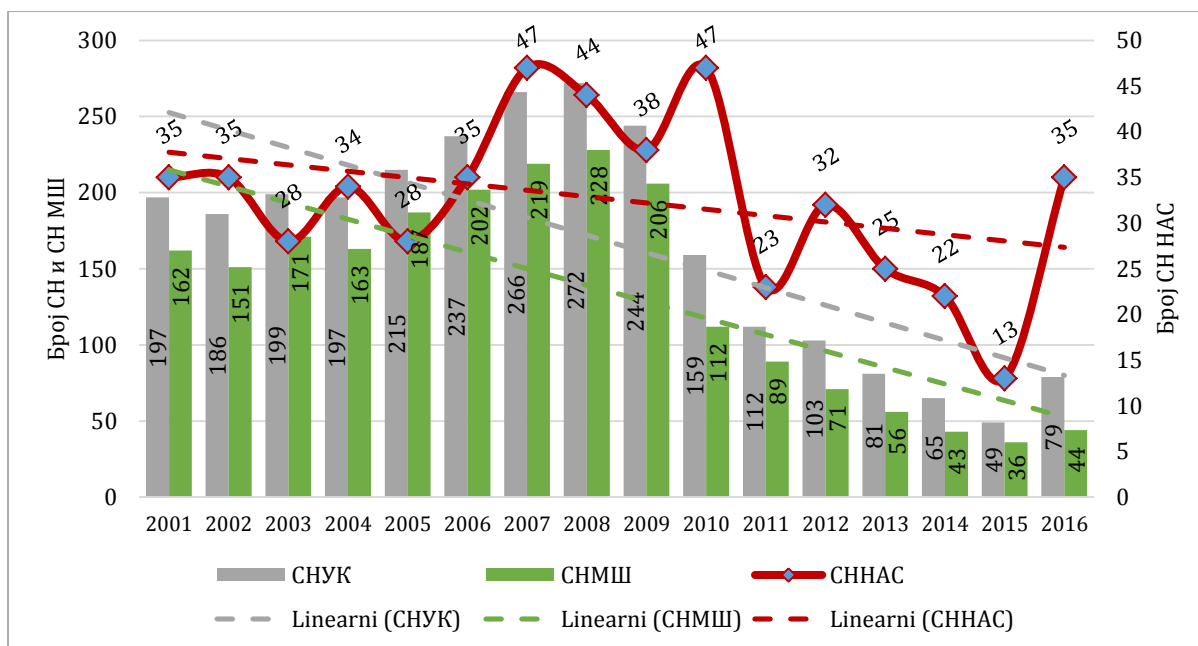
Analizom prometnih nezgoda s dvokotačima zaključuje se da je znatno više prometnih nezgoda s nastradalima nego s materijalnom štetom, pri čemu nije uspostavljen opadajući trend osoba s teškim tjelesnim povredama i smrtnim stradanjima. Karakteristično je stradanje pri bočnim sudarima, a od 2016. karakteristično je stradanje pri prometnim nezgodama s dva vozila pri skretanju ili prelasku.

U cilju unaprjeđenja sigurnosti dvokotača u prometu potrebno je poduzeti mjere u cilju stabilizacije i smanjenje broja poginulih i povrijeđenih. Realizirati edukacije o značaju uporabe zaštitne opreme, opasnostima prekoračenja brzine, opasnostima pri pretjecanju i sl.

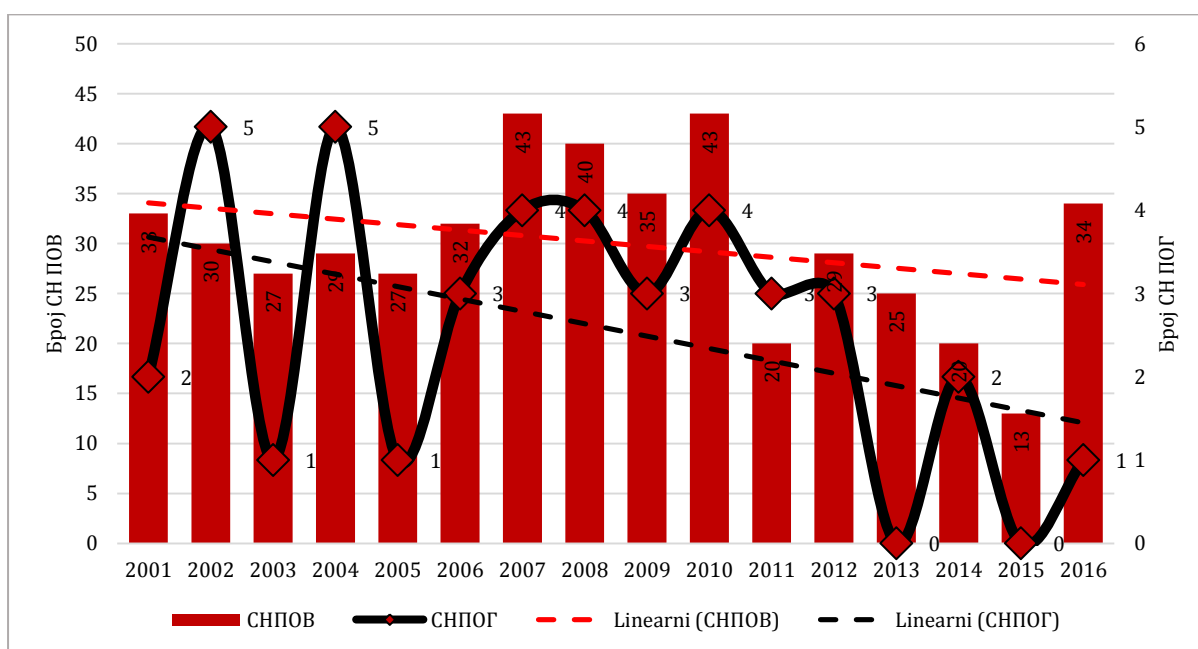
1.14 ANALIZA PROMETNIH NEZGODA S KOMERCIJALNIM VOZILIMA

Kommercijalna vozila su vozila koja su najzastupljenija u prometnom toku. Imajući u vidu karakteristike, odnosno konstrukciju kamiona i autobusa u prometnim nezgodama s ranjivim sudionicima u prometu, zadobivaju se teške posljedice. Prometne nezgode sa sudjelovanjem komercijalnih vozila imaju opadajući trend od 2008. do 2015. godine, međutim, dolazi do porasta 2016. godine za 60% (Grafikon 1.68).

U analiziranom razdoblju dogodila se 41 prometna nezgoda s poginulim osobama u kojima su sudjelovala komercijalna vozila. U promatranom razdoblju u komercijalnim vozilima je nastradalo 315 osoba (Grafikon 1.69, Grafikon 1.70.)

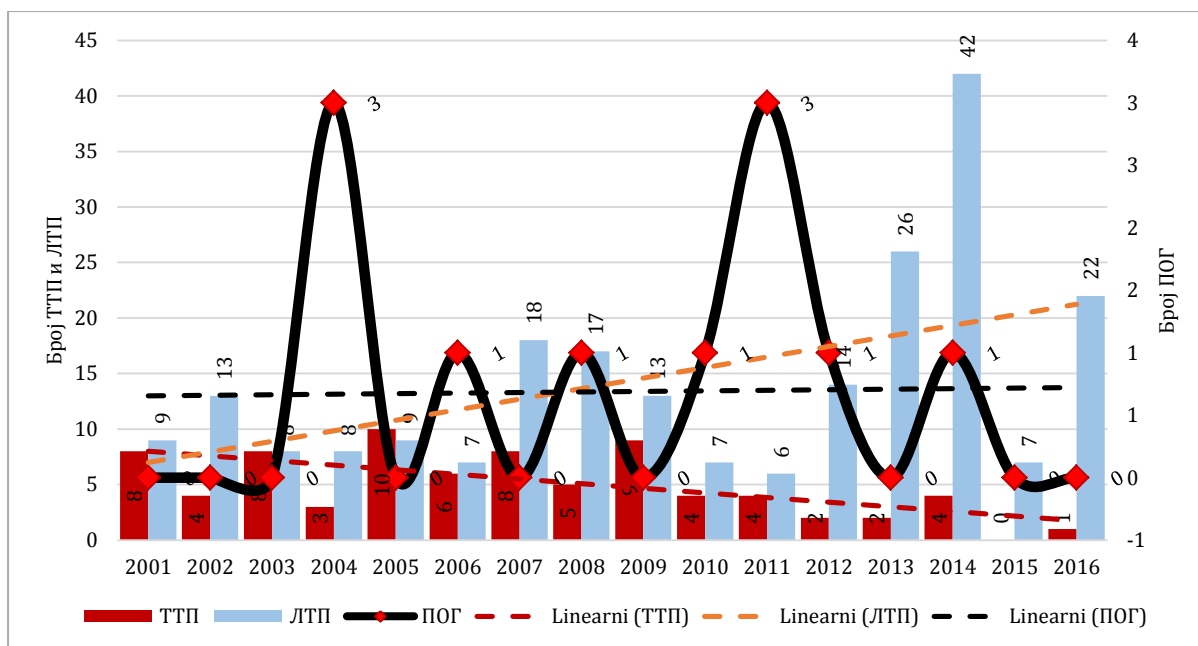


Grafikon 1.68. Kretanje broja prometnih nezgoda s komercijalnim vozilima, u razdoblju 2001. – 2016.



Grafikon 1.69. Kretanje broja prometnih nezgoda s povrijeđenim i poginulim osobama, sa sudjelovanjem komercijalnih vozila u razdoblju 2001. – 2016.

U prometnim nezgodama s komercijalnim vozilima 26% su bočni sudari, 22% sudari pri vožnji u istom smjeru, 19% udar vozila u drugo zaustavljeno ili parkirano vozilo (Tablica 1.20). 55% osoba je poginulo u prometnim nezgodama s komercijalnim vozilima uslijed obaranja ili gaženja pješaka, 18% je nastradalo pri slijetanju s kolnika i udaru u objekt pored ceste, 17% pri sudaru iz suprotnih smjerova, 16% pri obaranju ili gaženju pješaka, 15% pri bočnim sudarima (Grafikon 1.71).

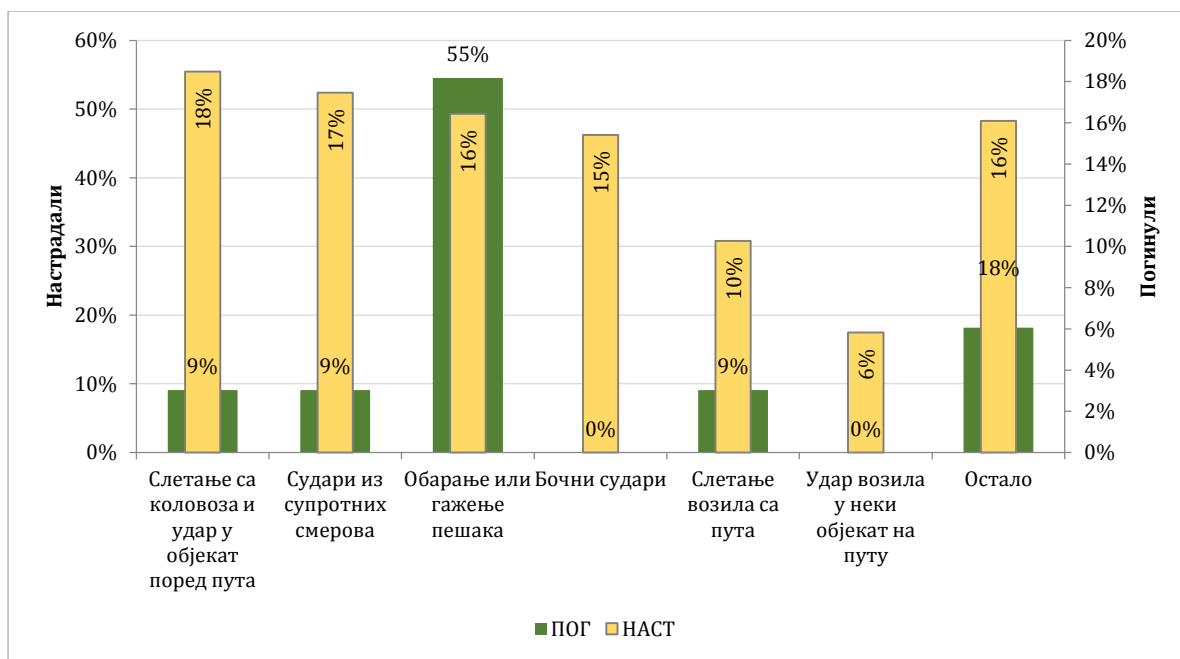


Grafikon 1.70. Kretanje broja poginulih, teško povrijeđenih i lako povrijeđenih osoba u prometnim nezgodama s komercijalnim vozilima, u razdoblju 2001. – 2016.

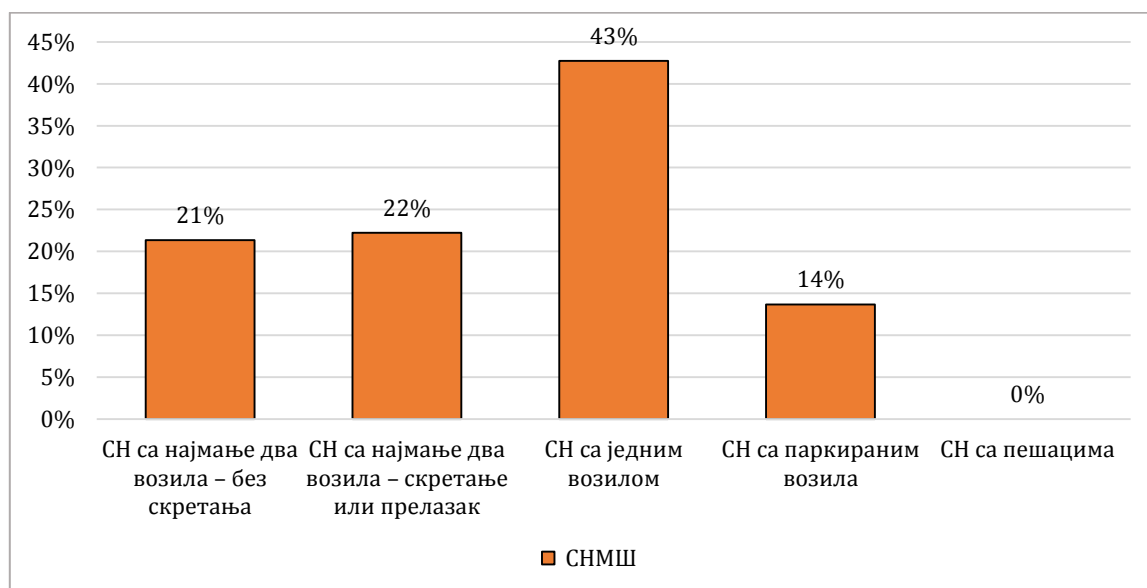
Tablica 1.20. Raspodjela prometnih nezgoda s komercijalnim vozilima prema vidu, razdoblje 2011. - 2015. godina

Бочни судари	26,0%
Судари при вожњи у истом смеру	21,9%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	19,4%
Судари из супротних смерова	12,4%
Удар возила у неки објекат на путу	6,8%
Судари при упоредној вожњи	3,5%
Слетање возила са пута	3,1%
Остале врсте незгода	2,5%
Обарање или гажење пешака	1,8%
Слетање са коловоза и удар у објекат поред пута	1,8%
Превртање возила на путу	0,4%
Испадање - падање лица из возила у покрету	0,2%
Обарање или гажење стоке или других животиња	0,1%
Међусобни судар друмског и железничког возила	0,1%

Komercijalna vozila su 2016. godine u prometnim nezgodama s materijalnom štetom sudjelovala u nezgodama koje pripadaju grupi tipa „Prometna nezgoda s jednim vozilom“ (43%). Prometne nezgode s jednim vozilom su karakteristične za prometne nezgode nastale uslijed umora vozača. U svijetu se do 50% prometnih nezgoda s komercijalnim vozilima događa zbog umora. Međutim, u Srbiji još uvijek nije dovoljno prepoznat utjecaj umora na sigurnost prometa, pa se ne ističe kao utjecajni faktor u ovim prometnim nezgodama, iako je možda „skriven“ iza ovih nezgoda. Karakteristike prometnih nezgoda nastalih uslijed umora vozača su teže posljedice, a ne materijalna šteta, ali imajući u vidu topografske karakteristike Subotice može se smatrati da je bar polovica ovih nezgoda nastala zbog umora vozača, a uslijed karakteristika terena i konstrukcije vozila završile su se materijalnom štetom (Grafikon 1.72).



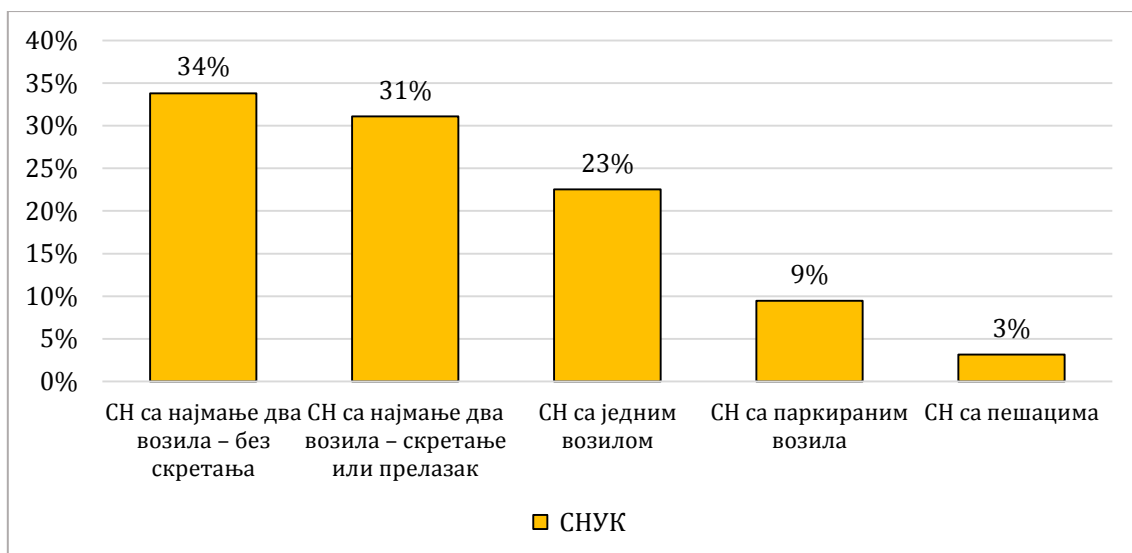
Grafikon 1.71. Raspodjela nastradalih u prometnim nezgodama s komercijalnim vozilima prema vidu nezgode, razdoblje 2011. - 2015. godina



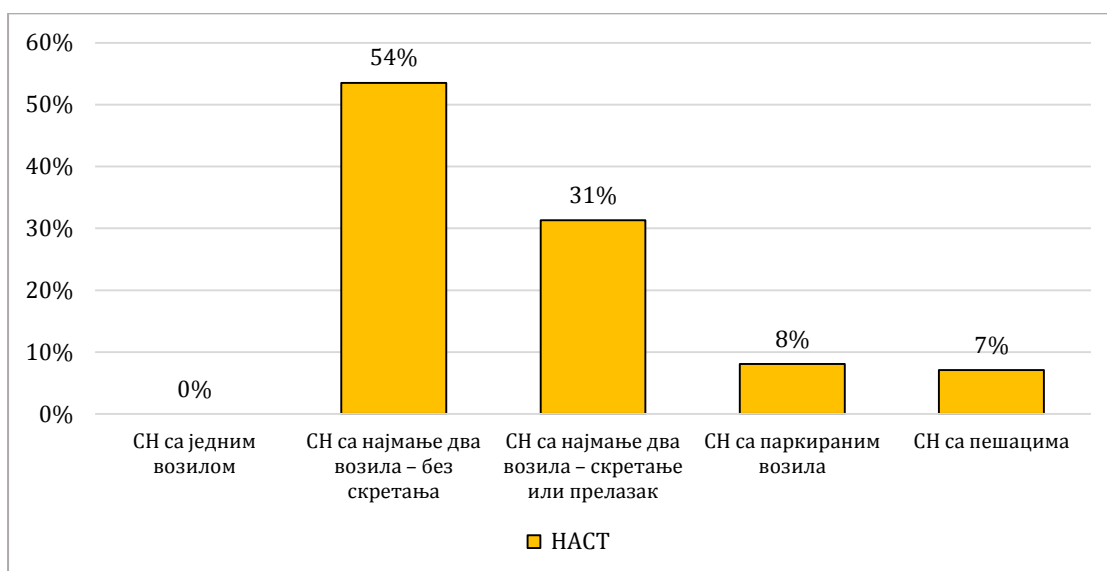
Grafikon 1.72. Raspodjela prometnih nezgoda s materijalnom štetom prema grupi tipova prometnih nezgoda, 2016.

U ukupnom broju prometnih nezgoda, raspodjela je drukčija, 34% nezgoda pripada grupi „Prometne nezgode s najmanje dva vozila – bez skretanja“, 31% grupi „Prometne nezgode s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak“, 23% „Prometne nezgode s jednim vozilom“, 9% prometne nezgode s parkiranim vozilom“ i 3% prometne nezgode s pješacima (Grafikon 1.73).

Analizom prometnih nezgoda u 2016. godini s nastradalima 54% nezgoda pripada tipu „Prometne nezgode s najmanje dva vozila – bez skretanja“, 31% grupi „Prometne nezgode s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak“ (Grafikon 1.74).



Grafikon 1.73. Raspodjela prometnih nezgoda prema grupi tipova prometnih nezgoda, 2016.



Grafikon 1.74. Raspodjela nastradalih prema grupi tipova prometnih nezgoda, 2016.

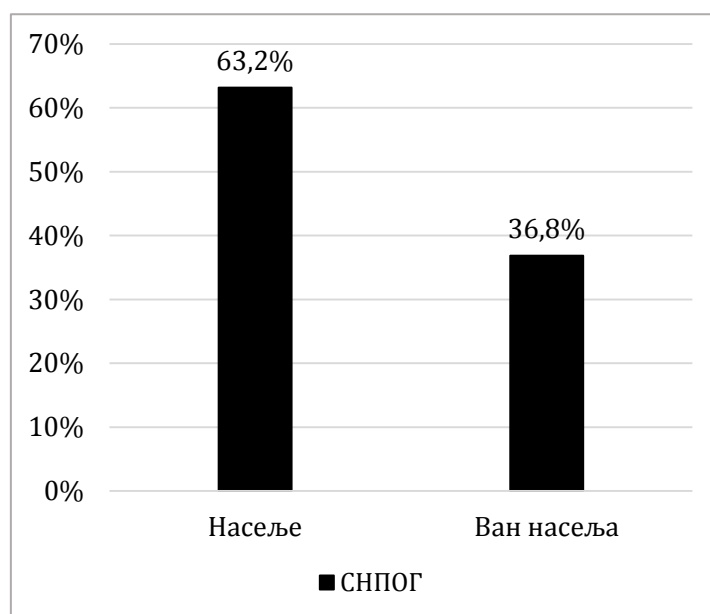
Analizom prometnih nezgoda s komercijalnim vozilima na području Subotice u razdoblju od 2001. do 2016. godine zaključuje se da imaju opadajući trend od 2008. do 2015. godine, međutim, dolazi do porasta 2016. godine za 60% što navodi na dodatne analize i utvrđivanje uzroka ovom stanju. Je li povećan udio ove kategorije u prometu? Ili postoji neki drugi uzrok, ili je to posljedica nerada u tom području.

Potrebno je uložiti dodatne napore kako bi se utvrdilo postojeće stanje u transportnim kompanijama, kao i uvjeti rada vozača kamiona i autobusa, stanje voznih parkova. Dakle, kao prva mjere predlaže se detaljno utvrđivanje postojećeg stanja, a nakon toga definiranje sustava mjera za unaprjeđenje sigurnosti prometa kada su u pitanju komercijalna vozila.

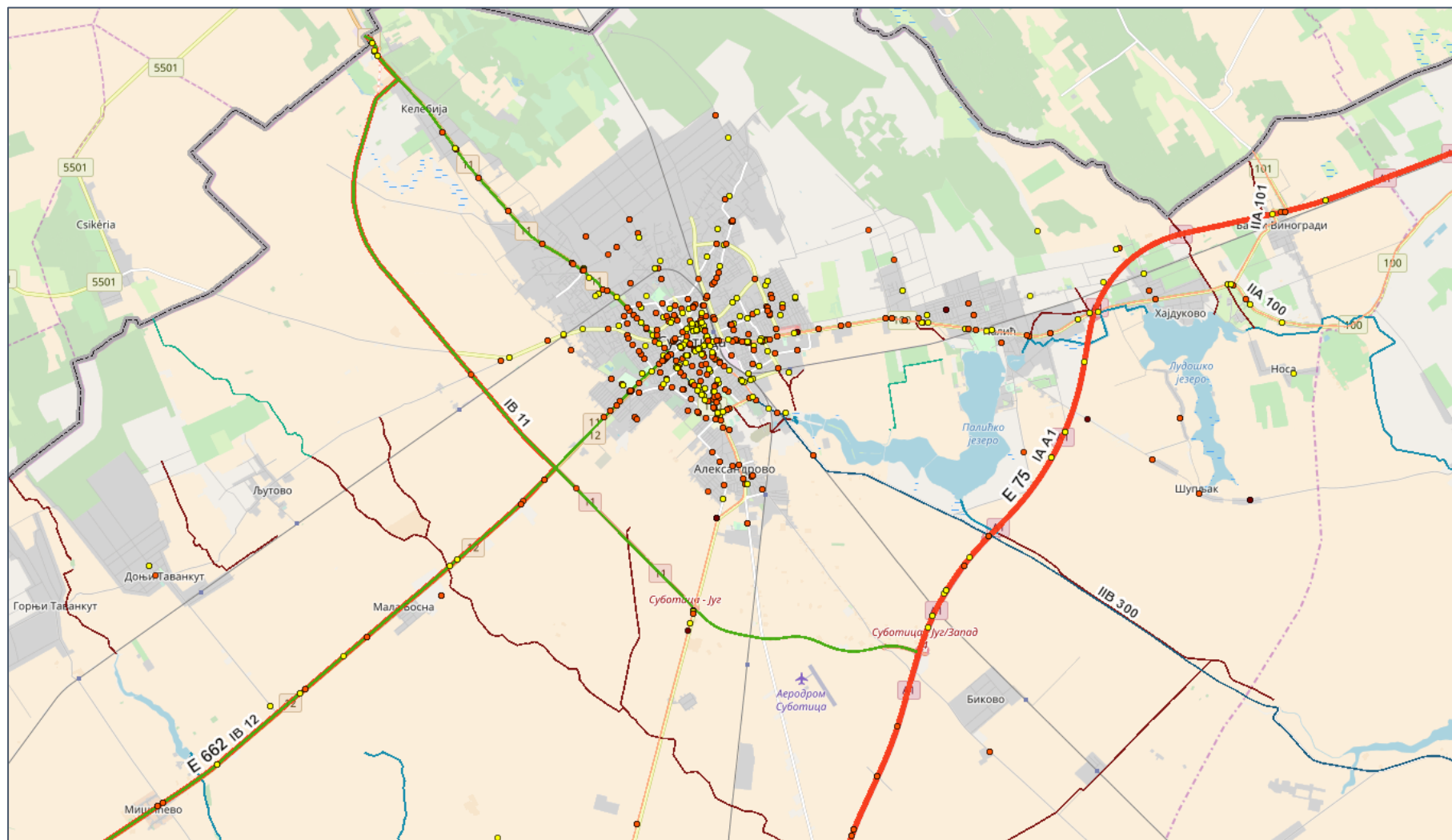
1.15 PROSTORNA ANALIZA PROMETNIH NEZGODA

Prostorna distribucija prometnih nezgoda na području grada Subotice, 2015. - 2016. godina prikazana je grafički (Slika 1.1). Prometne nezgode s materijalnom štetom su označene žutom bojom, prometne nezgode s povrijeđenim osobama crvenom bojom i crnom bojom prometne nezgode s poginulim osobama.

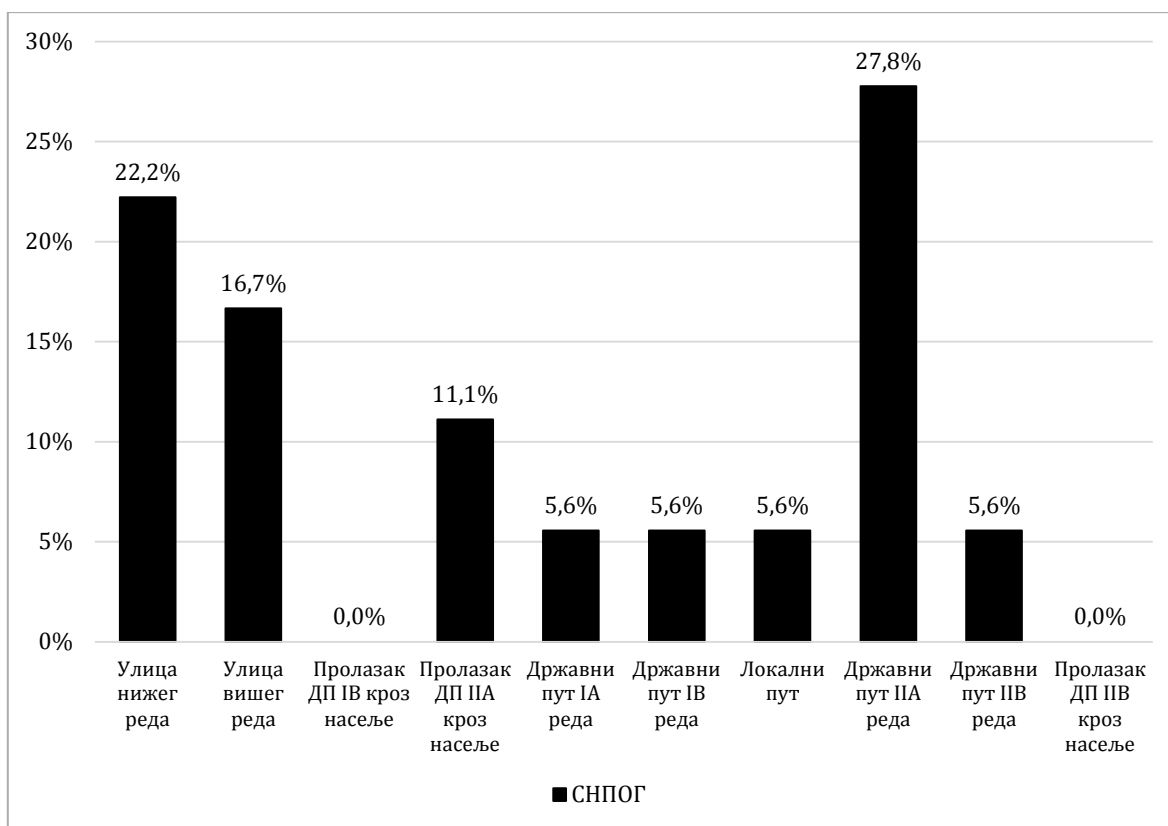
U promatranom vremenskom razdoblju, prometne nezgode s poginulim osobama događale su se kako na cestama u naselju (63,2%), tako i na cestama izvan naselja (36,8%). Na području grada Subotice i okolnih naselja (Bajmak, Bački Vinogradi, Bačko Dušanovo, Bikovo, Višnjevac, Gornji Tavankut, Donji Tavankut, Đurđin, Kelebija, Mirgeš, Mala Bosna, Mišićevo, Novi Žednik, Palić, Žednik, Hajdukovo, Čantavir i Šupljak) u 2015. i 2016. godini dogodilo se ukupno 12 prometnih nezgoda s poginulima, u kojima je 13 osoba izgubilo život. Karakteristično za ove nezgode jeste što se veći broj nezgoda dogodio u naselju (63,2%). Od prometnih nezgoda s poginulim osobama koje su se dogodile u naselju, 4 prometne nezgode su se dogodile u gradu Subotici, 2 u naselju Palić, po 1 prometna nezgoda u naseljima Šupljak, Novi Žednik i Čantavir. Najviše nezgoda se dogodilo na državnoj cesti IIA reda (Grafikon 1.76). Ova državna cesta je osim autoceste alternativna veza Subotice s Novim Sadom. Analizom raspodjele prometnih nezgoda s povrijeđenima uočava se da se najčešće događaju na ulicama nižeg reda (Grafikon 1.77).



Grafikon 1.75. Raspodjela prometnih nezgoda s poginulima prema lokaciji na kojoj se dogodila



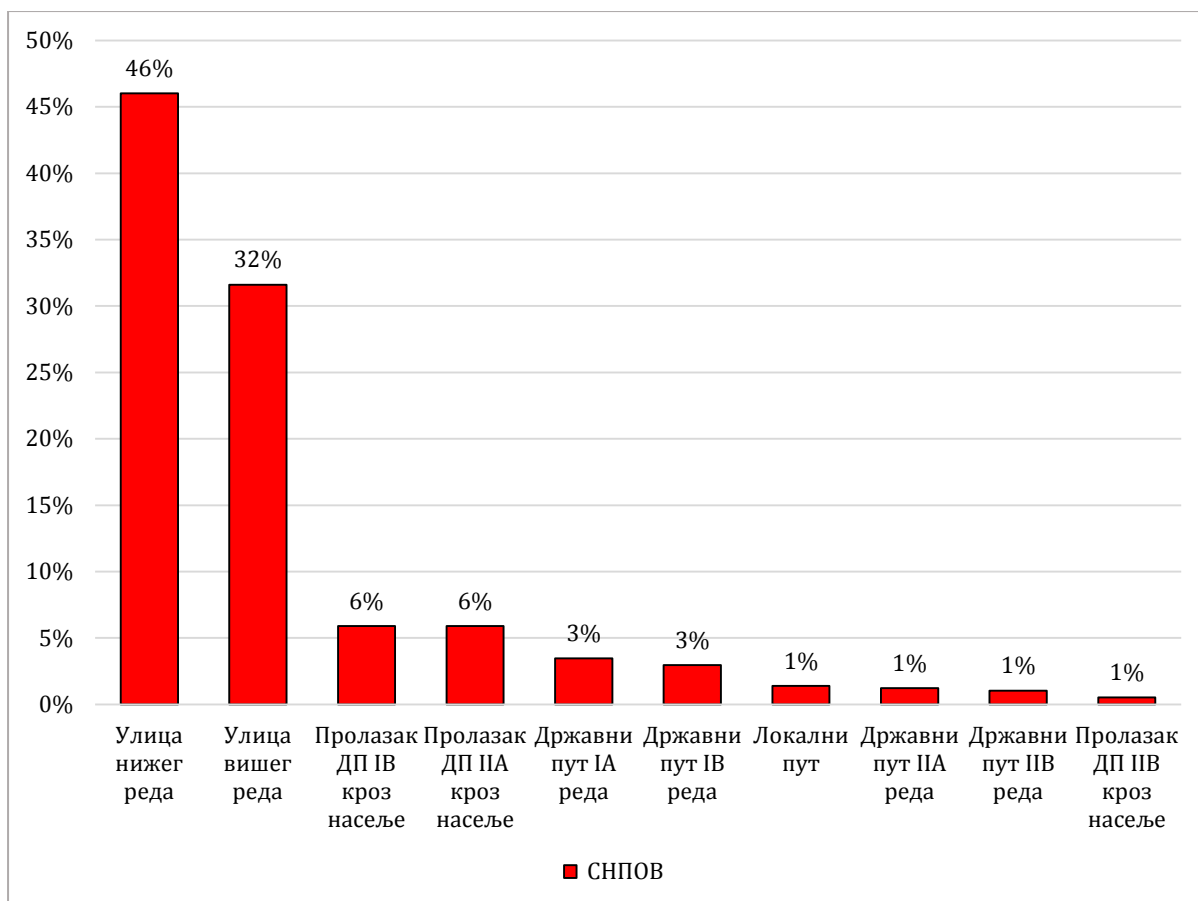
Slika 1.1. Prostorna distribucija prometnih nezgoda na području grada Subotice, 2015. - 2016. godina



Grafikon 1.76. Raspodjela prometnih nezgoda s poginulima prema kategoriji ceste na kojoj se dogodila



Slika 1.2. Prostorna distribucija prometnih nezgoda s poginulim osobama na području grada Subotice i okolnih naselja, 2015. - 2016. godina

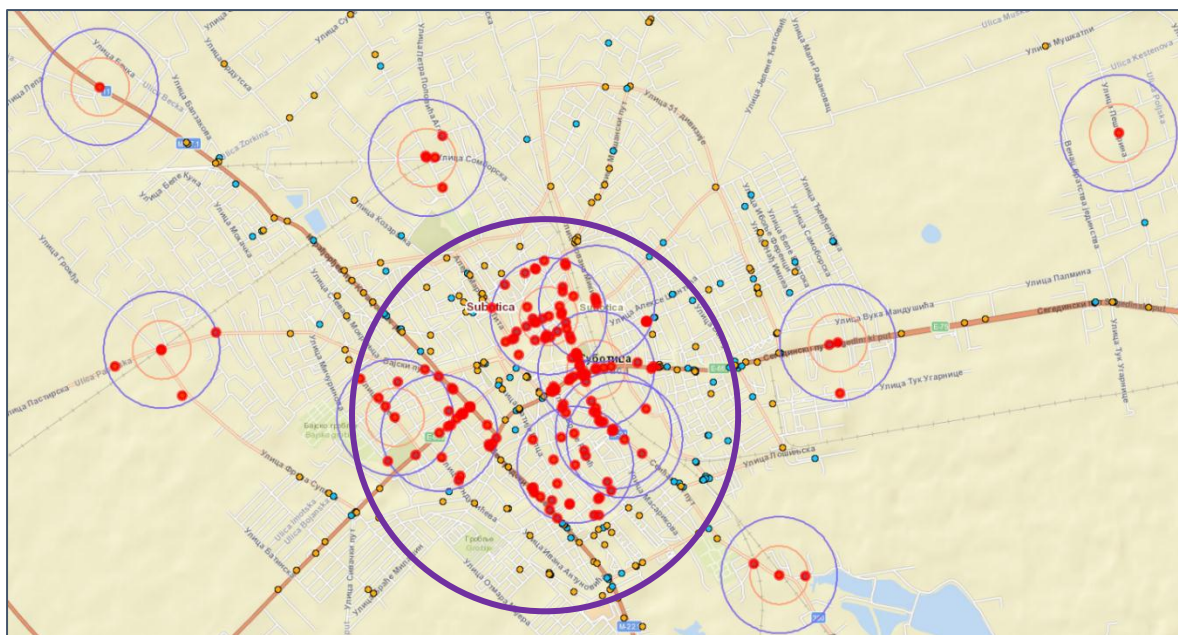


Grafikon 1.77. Raspodjela prometnih nezgoda s povrijeđenima prema kategoriji ceste na kojoj se dogodila

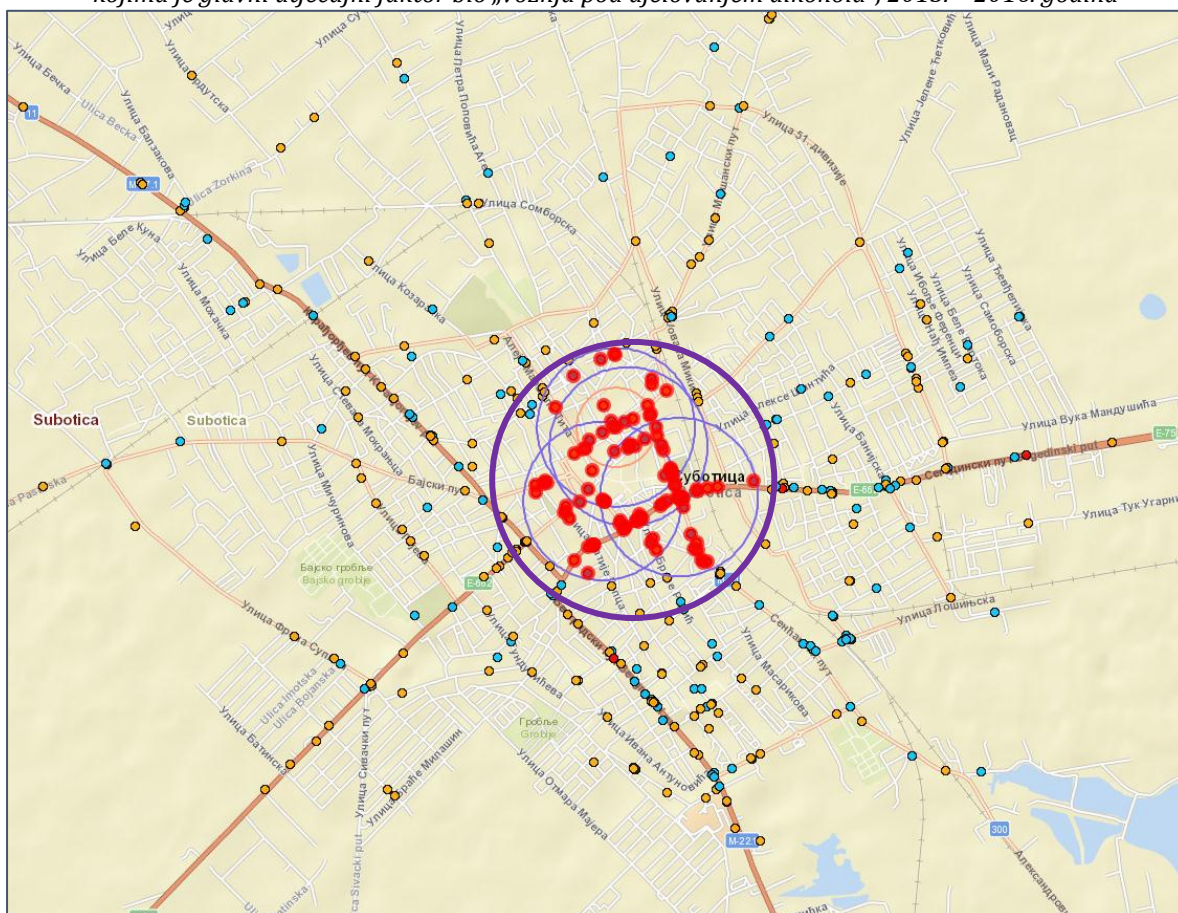
Prometne nezgode s poginulima se najčešće događaju na „bržim“ prometnicama, dok se s povrijeđenima događaju na ulicama nižeg ranga. Razlog za ovakve posljedice može biti brzina kretanja vozila. Imajući to u vidu potrebno je poduzeti odgovarajuće mjere za upravljanje brzinama, na lokacijama na kojima se javljaju prometne nezgode.

Prostorna distribucija mjesta nagomilavanja prometnih nezgoda na području grada Subotice u kojima je glavni utjecajni faktor bio „vožnja pod djelovanjem alkohola“ ukazuje da je najveća koncentracija ovih nezgoda u centralnoj gradskoj jezgri (Slika 1.3), gdje su karakteristične pojedine mikrolokacije kao mjesta značajnog nagomilavanja nezgoda. Razlog za njihovo nagomilavanje u centralnoj gradskoj jezgri se može naći u centrima atrakcije, odnosno posjetu objekata u kojima dolazi do konzumiranja alkohola ili u koja dolaze nakon konzumiranja alkohola. Kako bi se prevladao ovaj problem potrebno je educirati vozače o posljedicama vožnje pod utjecajem alkohola, ali i povećati kontrolu vozača od strane prometne policije i sankcionirati one koji upravljaju vozilom pod utjecajem alkohola.

Prema prostornoj distribuciji prometnih nezgoda s pješacima na području grada Subotice može se zaključiti da su se prometne nezgode s pješacima dogodile u centralnoj gradskoj zoni: Zmaj Jovina ulica, ulica Maksima Gorkog, Trg Lazara Nešića (i raskrižje ove dvije ulice), Park Ferenc Raichla, Strossmayerova ulica, ulica Sándora Petőfija, Matka Vukovića i druge (Slika 1.4).

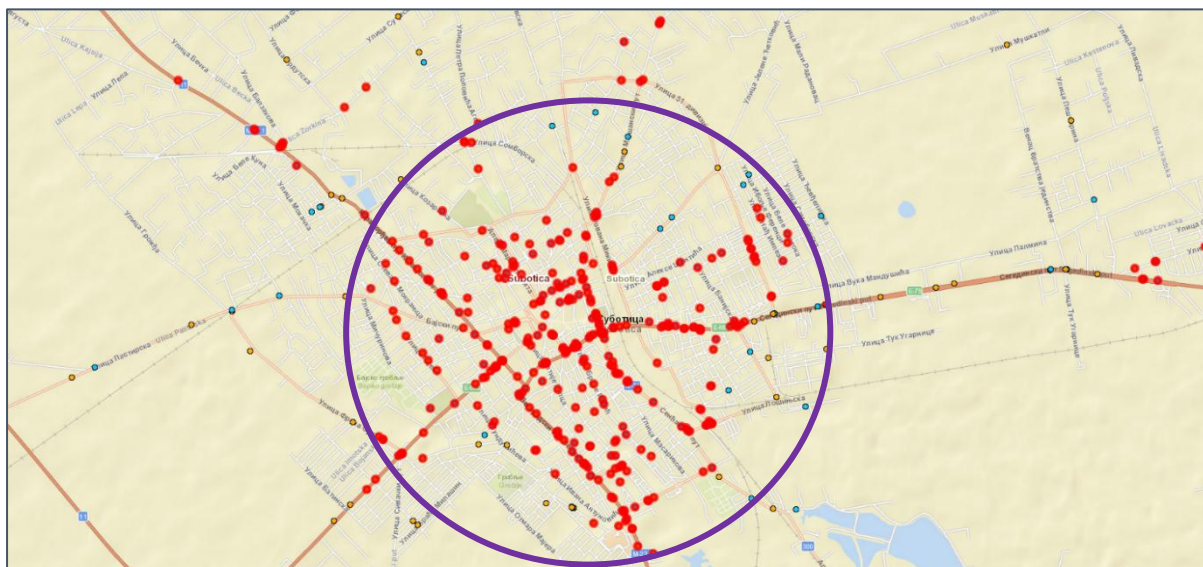


Slika 1.3 - Prostorna distribucija mjesta nagomilavanja prometnih nezgoda na području grada Subotice u kojima je glavni utjecajni faktor bio „vožnja pod djelovanjem alkohola“, 2015. – 2016. godina

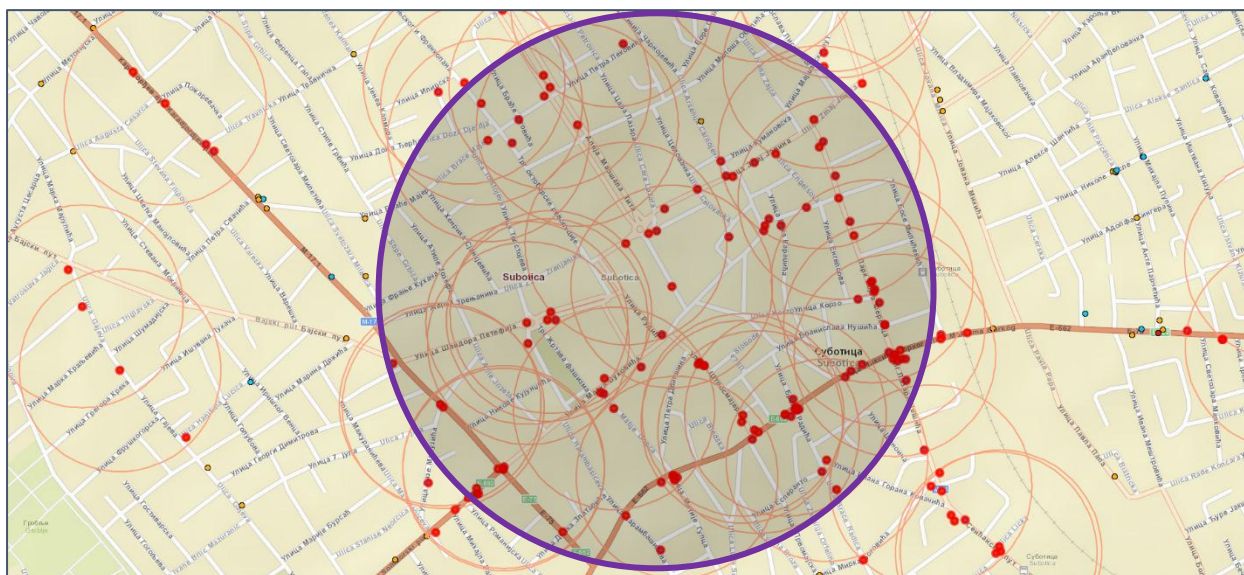


Slika 1.4 - Prostorna distribucija mjesta nagomilavanja prometnih nezgoda s pješacima na području grada Subotice, 2015. – 2016. godina

S obzirom na geografski položaj grada Subotice i karakteristike terena na kojem je grad pozicioniran, u odnosu na prosjek u Republici Srbiji, Subotica ima veći udio biciklističkog prometa. Imajući to u vidu dan je prikaz prometnih nezgoda sa sudjelovanjem biciklista na mapi grada (Slika 1.5, Slika 1.6). Detaljnijom analizom karakteristika mjesta na kojima su se dogodile prometne nezgode sa sudjelovanjem biciklista zaključuje se da se najveći broj ovih nezgoda dogodio u centru grada, na raskrižju ulica Trg Lazara Nešića i Maksima Gorkog. Značajno je napomenuti da na prilazima ovom raskrižju postoje izgrađene biciklističke staze i raskrižje je regulirano svjetlosnom prometnom signalizacijom (Slika 1.7).



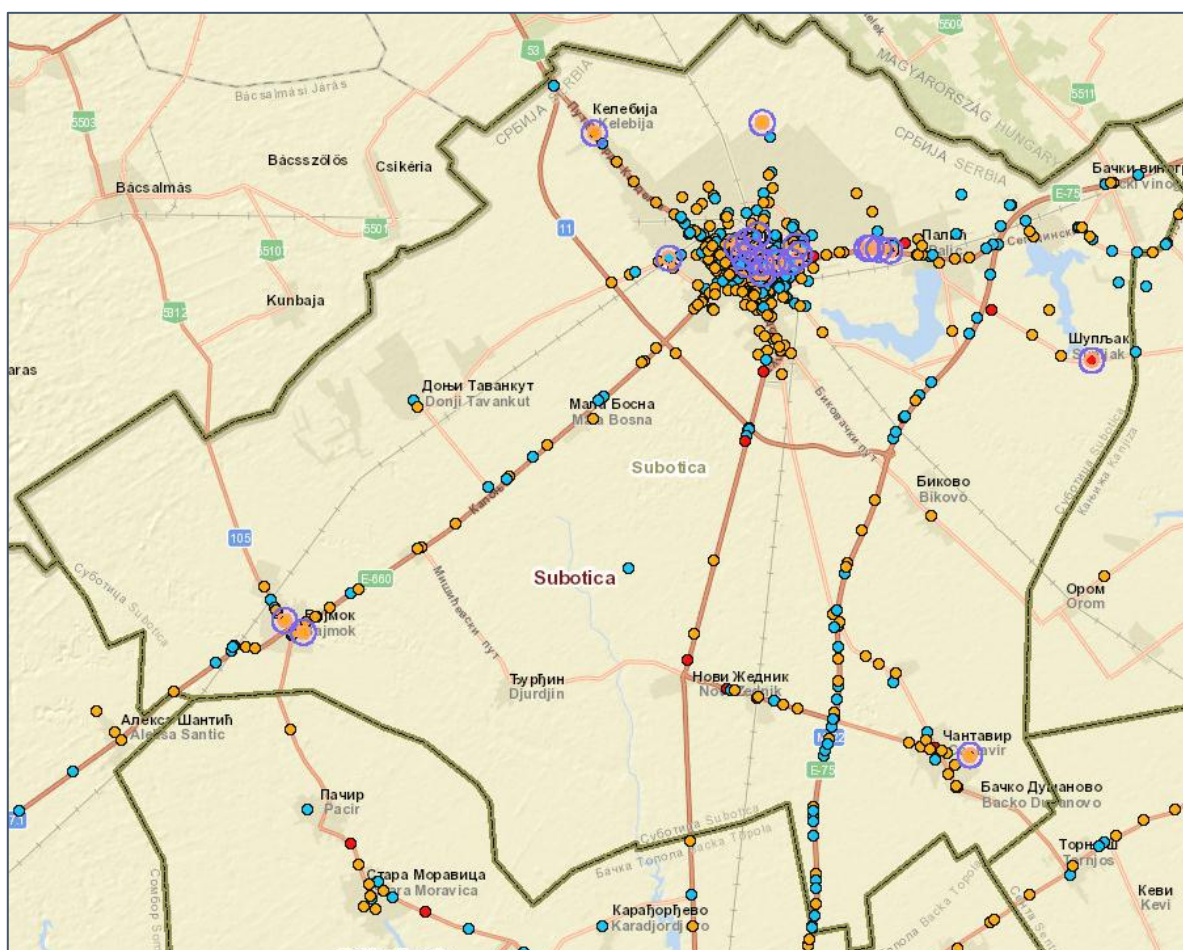
Slika 1.5 - Prostorna distribucija mjesta nagomilavanja prometnih nezgoda u kojima su sudjelovali biciklisti na području grada Subotice, 2015. – 2016. godina



Slika 1.6 - Prostorna distribucija mjesta nagomilavanja prometnih nezgoda u kojima su sudjelovali biciklisti na području grada Subotice, 2015. – 2016. godina



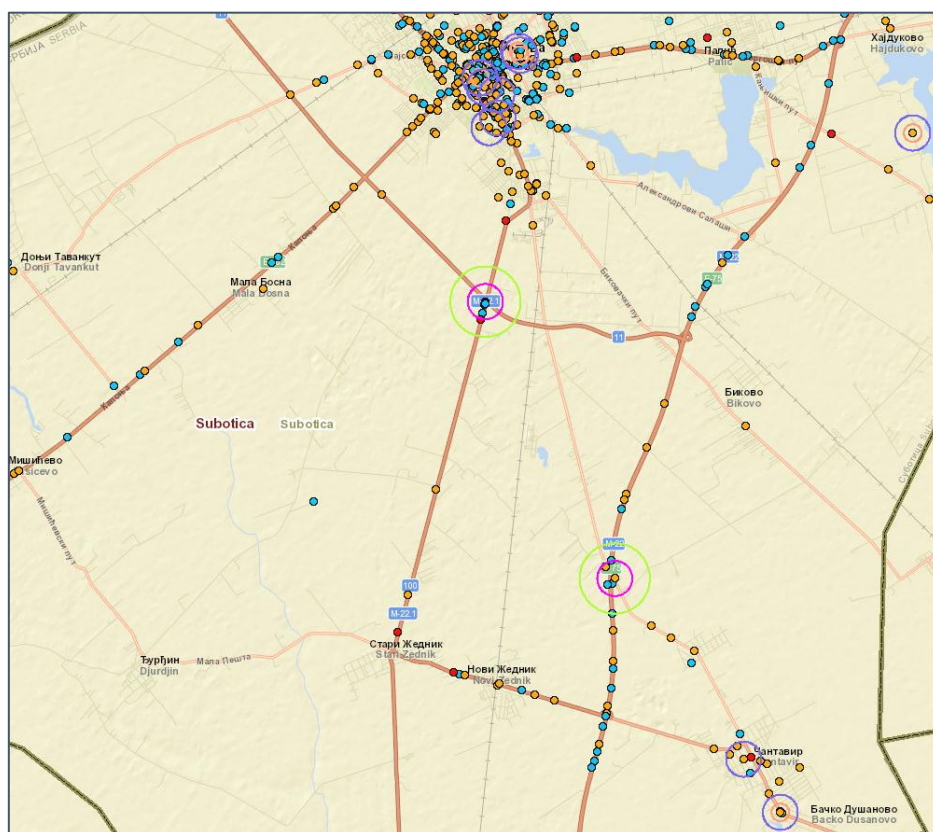
Slika 1.7 - Raskrižje ulica Trg Lazara Nešića – Maksima Gorkog u Subotici



Slika 1.8 - Prostorna distribucija mjesta nagomilavanja prometnih nezgoda u kojima su sudjelovali motociklisti na području grada Subotice i okolnih naselja, 2015. – 2016. godina

Nagomilavanje prometnih nezgoda s biciklistima osobito je izraženo duž sljedećih ulica: Maksima Gorkog od raskrižja s ulicom Pavla Papa do raskrižja s Karađorđevom cestom, Trg Lazara Nešića, Park Ferenc Raichla, Somborska cesta i raskrižje s Preradovićevom ulicom, prilazima kružnom toku u ulici Sándora Petőfija, Zmaj Jovinom ulicom, Aleja Maršala Tita, Senčanska cesta i drugim ulicama.

Prostorna distribucija prometnih nezgoda koje su se dogodile u razdoblju od 2015. godine do 2016. godine na području Subotice sa sudjelovanjem motociklista prikazana je grafički. Mjesta ovih nezgoda su predstavljena koncentričnim kružnicama ljubičaste boje (Slika 1.8). Kod ovih nezgoda karakteristično je da se većina dogodila u centralnoj zoni u gradu, zatim značajna mikrolokacija jest i Segedinska cesta koja povezuje Suboticu s Palićem. Ovdje je značajno napomenuti da je u pitanju četverotračna cesta s fizički odvojenim kolničkim trakama i s po dvije prometne trake u smjeru. Duž dionice ceste postoji i izgrađena biciklistička staza. Vidovi prometnih nezgoda s motociklistima na ovoj lokaciji bili su slijetanje s kolnika i udari u objekt pored ceste, sudari vozila u istom smjeru, obaranje ili gaženje pješaka, bočni sudari i neustupanje prava prvenstva prolaza. Kako bi se otklonio ovaj problem potrebno je detaljnije ispitati kako je došlo do ove nezgode, odnosno izvršiti dubinske analize prometnih nezgoda i utvrditi u kojoj mjeri je cesta imala doprinos, a u kojoj mjeri stavovi motociklista.



Slika 1.9 - Prostorna distribucija mjesta nagomilavanja prometnih nezgoda na području Subotice, nepropisno pretjecanje zbog kog je došlo do PN

Analizirajući prostornu distribuciju prometnih nezgoda na području Subotice s nepropisnim pretjecanjem kao vodećom pogreškom za nastanak prometne nezgode uočava se da, osim značajnog nagomilavanja prometnih nezgoda u kojima je kao pogreška utvrđeno nepropisno pretjecanje u centralnoj gradskoj zoni, ista postoje i na

cesti IIA reda broj 100, Subotica – Žednik – Bačka Topola, gdje su registrirane prometne nezgode s poginulim osobama (Slika 1.9).

Analizom prostorne raspodjele prometnih nezgoda utvrđena su mjesta na kojima se događaju prometne nezgode. Uporabom suvremenih alata za unaprjeđenje cestovne infrastrukture kao što je provjera sigurnosti prometa, prepoznata Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, značajno mogu smanjiti nedostaci u pogledu ceste kao čimbenika za nastanak prometne nezgode. Daljnjim radom na alatu koji se odnosi na upravljanje opasnim mjestima – crnim točkama moguće je za relativno kratko vremensko razdoblje i relativno mala ulaganja značajno pridonijeti unaprjeđenju sigurnosti pješaka i ostalih sudionika u prometu. Osim toga, potrebno je raditi na analizi stavova i ponašanja pješaka, biciklista, motociklista i ostalih vozača kako bi se utvrdilo postoje li propusti u njihovim stavovima koji dovode do rizičnog ponašanja koji utječu na nastanak prometnih nezgoda.

1.16 ZAKLJUČAK

Sagledavanjem stanja sigurnosti prometa temeljem prometnih nezgoda mogu se definirati ključni problemi sigurnosti prometa na području Subotice, a temeljem njih i plan aktivnosti za unaprjeđenje sigurnosti prometa u narednom razdoblju. Temeljem analize prometnih nezgoda u Subotici, od 2001. do 2016. godine izdvajaju se sljedeći zaključci i ključni problemi sigurnosti prometa:

- U analiziranom šesnaestogodišnjem razdoblju u Subotici se dogodilo 13.313 prometnih nezgoda u kojima je nastradalo 5.845 osoba, poginulo je 218 osoba i povrijeđeno 5.627, od kojih je 1.398 osoba zadobilo teške tjelesne povrede 4.229 osoba lake tjelesne povrede.
- Analizirajući kretanje broja poginulih, teško povrijeđenih i lako povrijeđenih osoba u prometnim nezgodama, u razdoblju 2001. –2016. zaključuje se da je samo kretanje broja poginulih u željenom smjeru, odnosno uspostavljen je opadajući trend.
- U Subotici je 5 puta manje osoba poginulo 2016. godine nego 2001. godine. Međutim, analizirajući povrijeđene osobe, rezultati su drukčiji, npr. osoba koje su zadobile teške tjelesne povrede, uočava se da je nakon par godina smanjenja, 2016. godine čak 32% više osoba zadobilo teške tjelesne povrede u odnosu na 2015. godinu.
- U prometnim nezgodama s teškim teretnim vozilima posebno su ugroženi pješaci.
- Analizom stradanja djece prema svojstvu sudjelovanja u prometu zaključuje se da je najveći broj djece smrtno stradao u prometnim nezgodama u svojstvu pješaka, a povrede najčešće dobivaju u svojstvu putnika u vozilu.
- U Subotici je od 2001. do 2016. godine poginuo jedan odjel mladih vozača u prometnim nezgodama. Upravo mladi vozači predstavljaju grupu sudionika u prometu kojoj treba posvetiti posebnu pozornost.
- Analizom stradanja odraslih osoba u prometnim nezgodama zaključuje se da najčešće stradaju u prometnim nezgodama s putničkim automobilima i motociklima/mopedima, kao i da nije uspostavljen opadajući trend nastradalih, a najizraženije su oscilacije kod najtežih posljedica.

- S obzirom na značajni broj prometnih nezgoda u kojima sudjeluju stariji sudionici, neophodno je obratiti pozornost na unaprjeđenje sigurnosti sudionika u prometu ove dobne kategorije.
- U Subotici su biciklisti stariji od 65 godina ugrožena kategorija sudionika u prometu.
- Temeljem raspodjele posljedica prometnih nezgoda u Subotici prema spolu u razdoblju od 2001. do 2016. godine, zaključuje se da je među poginulima četvrtina žena, a među povrijeđenima malo više od trećine (38%).
- Usporednom analizom vrijednosti za cijelu Srbiju i Suboticu, zaključuje se da u Subotici udio bicikala i mopeda u prometnim nezgodama dvostruko veći u odnosu na ostale dijelove Srbije.
- Temeljem raspodjele prometnih nezgoda prema mjesecima tijekom godine, zaključuje se da je razdoblje od svibnja do kraja studenog razdoblje s najvećim brojem prometnih nezgoda i tada treba pojačati preventivne i represivne aktivnosti u prometu.
- U analiziranom razdoblju petina prometnih nezgoda s poginulim osobama se dogodila subotom, a najmanje ponedjeljkom (11,2%), ostalim danima je približno jednaka raspodjela (oko 13%).
- Prometne nezgode s povrijeđenima su se javiše događale od četvrtka do subote (po oko 15%), a najmanje nedjeljom 12,9%.
- U priepodnevnim satima kao rizični sati za prometne nezgode izdvaja se jutro od 7 do 8 i od 9 do 10 ujutro što se može povezati s vremenom odlaska u školu i na posao.
- Najviše prometnih nezgoda s nastradalima se dogodilo utorkom oko 16 sati i subotom oko 14 sati.
- Temeljem vremenske raspodjele prometnih nezgoda zaključuje se da su u Subotici nesigurni ljetni mjeseci, da je pojačano stradanje u srpnju i kolovozu, a zatim u listopadu i studenom. Kao dan sa najviše nezgoda s poginulima se izdvaja subota.
- Temeljem vidovne raspodjele prometnih nezgoda može se zaključiti da je potrebno izvršiti detaljnu analizu stradanja pješaka (da li pretrčavaju kolnik s desne ili s lijeve strane, sustiže li ih vozilo, idu li u susret vozilu, prelaze li ulicu na pješačkom prelazi, izvan pješačkog prijelaza i sl.), kao i analizu bočnih sudara (jesu li bočni sudari na raskrižjima, na pristupima iz dvorišta, jesu li ta raskrižja pregledna, označena, jesu li pristupi legalni i sl.). Prema rezultatima dodatnih analiza definirati mjere za unaprjeđenje sigurnosti prometa odnosno smanjenje ovih vidova prometnih nezgoda.
- Analizom grupe utjecajnih faktora zaključuje se da posebnu pozornost treba usmjeriti na prevenciju prometnih nezgoda iz grupa „PN s najmanje dva vozila – skretanje ili prelazak“ i „PN s najmanje dva vozila – bez skretanja“, prije svega na prometne nezgode vozila koja se kreću istim putem iz suprotnog smjera i prometne nezgode pri sustizanju.
- Analizom grupa utjecajnih faktora, zaključuje se da su dominantni faktori koji su vezani za čovjeka, odnosno pogreške i propuste vozača. Rezultati se odnose na jednu godinu i to prvu godinu ovakvog načina evidentiranja prometnih nezgoda, pa ne treba biti isključiv. Potrebno je pratiti rezultate najmanje 5 godina i sagledati kako će se kretati, odnosno provjeriti jesu li doista dominantni samo utjecajni faktori koji se odnose na čovjeka.

- Analizom prometnih nezgoda nastalih pod utjecajem alkohola i psihoaktivnih tvari zaključuje se da se sa povećanjem težine posljedica prometnih nezgoda raste i udio utjecajnog faktora „vožnja pod djelovanjem alkohola“.
- Analizom stradanja pješaka zaključuje se da je četvrtina pješaka nastradala svojom pogreškom, odnosno zbog vlastita propusta.
- Analizom prometnih nezgoda s biciklima zaključuje se da je dvoje poginulo od 2001. do 2016. godine, da nije uspostavljen opadajući trend nastradalih, već su izražene oscilacije. Također, do 2015. godine najviše su stradali pri bočnim sudarima, a od 2016. godine najviše nezgoda je pri skretanju ili prelasku.
- Broj prometnih nezgoda, ali i nastradalih s traktorima nema uspostavljen opadajući trend već oscilira iz godine u godinu, a 2016. godine broj nastradalih značajno porastao (za 600%).
- U prometnim nezgodama s traktorima karakteristični su bočni sudari, a stradanja su najčešća pri vožnji u istom smjeru.
- Analizom prometnih nezgoda s dvokotačima zaključuje se da je znatno više prometnih nezgoda s nastradalima nego s materijalnom štetom, pri čemu nije uspostavljen opadajući trend osoba s teškim tjelesnim povredama i smrtnim stradanjima.
- U prometnim nezgodama s dvokotačima karakteristično je stradanje pri bočnim sudarima, a od 2016. karakteristično je stradanje pri prometnim nezgodama s dva vozila pri skretanju ili prelasku.
- Analizom prometnih nezgoda s komercijalnim vozilima na području Subotice u razdoblju od 2001. do 2016. godine zaključuje se da imaju opadajući trend od 2008. do 2015. godine, međutim, dolazi do porasta 2016. godine za 60% što navodi na dodatne analize i utvrđivanje uzroka ovom stanju. Je li povećan udio ove kategorije u prometu? Ili postoji neki drugi uzrok, ili je to posljedica nerada u tom području.
- Potrebno je uložiti dodatne napore kako bi se utvrdilo postojeće stanje u transportnim kompanijama, kao i uvjeti rada vozača kamiona i autobusa, stanje voznih parkova.
- Prometne nezgode s poginulim osobama događale su se više na cestama u naselju (63,2%), nego na cestama izvan naselja (36,8%).
- Od prometnih nezgoda s poginulim osobama koje su se dogodile u naselju, 4 prometne nezgode su se dogodile u gradu Subotici, 2 u naselju Palić, po 1 prometna nezgoda u naseljima Šupljak, Novi Žednik i Čantavir.
- Najviše prometnih nezgoda se dogodilo na državnoj cesti IIA reda.
- Analizom raspodjele prometnih nezgoda s povrijeđenima uočava se da se najčešće događaju na ulicama nižeg reda.
- Prostorna distribucija mjesta nagomilavanja prometnih nezgoda na području grada Subotice u kojima je glavni utjecajni faktor bio „vožnja pod djelovanjem alkohola“ ukazuje da je najveća koncentracija ovih nezgoda u centralnoj gradskoj jezgri.
- Nagomilavanje prometnih nezgoda s biciklistima osobito je izraženo duž sljedećih ulica: Maksima Gorkog od raskrižja s ulicom Pavla Papa do raskrižja s Karađordevom cestom, Trg Lazara Nešića, Park Ferenc Raichla, Somborska cesta i raskrižja s Preradovićevom ulicom, prilazima kružnom toku u ulici Sándora Petőfija, Zmaj Jovinom ulicom, Aleja Maršala Tita, Senčanska cesta i drugim ulicama.

- U prometnim nezgodama s motociklistia većina se dogodila u centralnoj zoni u gradu, značajna mikrolokacija je i Segedinska cesta koja povezuje Suboticu s Palićem.

RIJEČ GRADONAČELNIKA



Poštovani građani Subotice,

u posljednjih 10 godina na cestama i ulicama Subotice poginule su 124 osobe, dok je 751 osoba teško povrijeđena, a više od 2500 lako povrijeđeno. Svake godine se u desetogodišnjem razdoblju u prosjeku događalo preko 2500 prometnih nezgoda. To se događa nama, a ne nekom drugom. Dakle, u jednoj legalnoj djelatnosti kao što je promet, stradaju naša djeca, rođaci, prijatelji, susjedi, naši sugrađani. Ove nezgode proizvode velike materijalne troškove, izazivaju patnje, socijalne, humane i ekonomske probleme svim sudionicima ovih nezgoda. Obitelji ostaju bez hranioca, roditelja, djece, a sve je veći broj invalida zbog povreda u prometu.

Prepoznavši veliki potencijal u strateškom upravljanju sigurnošću prometa, svi članovi Gradskog vijeća i članovi Skupštine su spremni podržati uspješnu realizaciju svih mjera unapređenja sigurnosti prometa u našem gradu, a osobito su spremni posvetiti se smanjivanju stradanja u prometu. Osobno ću se maksimalno posvetiti provedbi ove strategije, pratit ću realizaciju svih mjera i biti spreman odgovarati za postignute rezultate. Uvijek ću biti dobar primjer svim građanima, a osobito ću poštovati sve propise o sigurnosti prometa i suzdržavati se od činjenja prekršaja koji povećavaju rizike sudjelovanja u prometu. Zahtijevat ću od svih nositelja javnih dužnosti, od svih institucija, svih zaposlenih u javnom sektoru da se posvete dosljednoj provedbi mjera i aktivnosti koje su predviđene u ovoj strategiji, a osobito da budu dobar primjer svim sudionicima u prometu i svim građanima.

Postavili smo ambiciozni cilj, svjesni ozbiljnosti zadaće koja je ispred nas. Vjerujemo da ćemo ostvariti rezultat i građanima omogućiti sigurnije i učinkovitije kretanje. Namjeravamo djeci omogućiti sigurnije putovanje ka školi i od škole, pješacima starije dobi učiniti sigurnije kretanje pločnicima, ali i zaštititi sve ostale sudionike u prometu.

Pozivam sve građane Subotice na suradnju, a za kontakt možete koristiti tim koji sam formirao u cilju neprekidnog i sustavnoga rada na podizanju stanja sigurnosti na našim cestama i ulicama.

Gradonačelnik Grada Subotice, Bogdan Laban

Rukovoditelji projekta i autori	
Dr. Dragoslav Kukić (AMSS - CMV) i	Prof. dr. Krsto Lipovac (Prometni fakultet)
AUTORI - AMSS – Centar za motorna vozila:	
Petar Krasić	Milan Božić
Darko Petrović	Miloš Tučić
doc. dr. Dušan Mladenović	Nikola Galović
Mladen Marina	Uroš Božić
Nikolina Tasić	Jovan Mandić
dr. Dejan Jovanov	Bojan Tomić
Dragana Nojković	Nenad Džagić
AUTORI - Prometni fakultet:	
prof. dr. Boris Antić	Filip Filipović
prof. dr. Dalibor Pešić	Bojana Todosijević
doc. dr. Miladin Nešić	Milena Simić
Nenad Marković	Lazar Savković
Emir Smailović	Miljan Lazarević
Jelica Davidović	



AMSS – Centar za motorna vozila



Sveučilište u Beogradu
PROMETNI FAKULTET



SADRŽAJ

PREDGOVOR	4
1. Postojeće stanje sigurnosti prometa u Subotici.....	5
1.1 Zaštitni sustav – postojanje, kapacitet i integritet institucija	5
1.2 Analiza stavova sudionika u prometu o opasnostima i rizicima u prometu u Subotici	9
1.3 Indikatori sigurnosti prometa	14
1.4 Prometne nezgode i posljedice prometnih nezgoda	19
1.5 Stanje sigurnosti vozila na području grada Subotice	23
1.6 Troškovi prometnih nezgoda, poginulih i povrijeđenih osoba	24
1.7 Financiranje sigurnosti prometa	25
2. Okvir za donošenje strategije sigurnosti prometa grada Subotice	27
3. Željeno stanje u sigurnosti prometa.....	31
3.1 Ambicija, misija i vizija.....	31
3.2.1 Ojačati zaštitni sustav (unaprijediti kapacitet i integritet institucija i pojedinaca)	31
3.2.2 Unaprijediti vertikalnu i horizontalnu koordinaciju	32
3.2.3 Unaprjeđivati znanja, stavove i svijest o sigurnosti prometa.....	33
3.2.4 Unaprjeđivati indikatore sigurnosti prometa koji se odnose na ponašanje u prometu	33
3.2.5 Smanjivanje broja nezgoda, poginulih i povrijeđenih osoba.....	41
4. Definiranje ključnih područja rada na temelju definiranih problema i željenog stanja	44
4.1 Prvi stup – upravljanje sigurnošću prometa	45
5. Nositelji aktivnosti i odgovornosti.....	51
5.1 Skupština grada Subotice.....	51
5.2 Gradonačelnik	51
5.3 Gradsko vijeće	Pogreška! Knjižna oznaka nije definirana. 52
5.4 Gradsko vijeće za sigurnost prometa	52
5.5 Sektor za prometni inspekcijski nadzor.....	53
5.6 Odjel prometne policije PU Subotica	54
5.7 MUP – vatrogasna jedinica Subotica.....	54
5.8 Domovi zdravlja i bolnica	54
5.9 Visokoškolske ustanove	55
5.10 Transportne kompanije	55
5.11 Nevladine organizacije	55
5.12 Osiguravajuće kompanije	55



5.13 Sredstva javnog informiranja	56
5.14 Ured za mlade	56
5.15 Ostale institucije	56



PREDGOVOR

U prometnim nezgodama na cestama, u svijetu smrtno strada oko 1,24 milijuna ljudi godišnje, a oko 50 milijuna biva povrijeđeno, tako da je stradanje u prometu danas prihvaćeno kao **globalni problem**. Usprkos stalnom porastu broja vozila na cestama i sve većem broju sudionika u prometu, najrazvijenije zemlje su razvile odgovarajuće metode kojima se uspješno smanjuje ugroženost u prometu. S obzirom na to da se na globalnoj razini svakodnevno poduzimaju aktivnosti da se uspješne prakse najrazvijenijih zemalja prilagode i prenesu u nerazvijene i zemlje u razvoju. Najvažniji zajednički imenitelj za sve uspješne prakse u sigurnosti prometa je **strateško upravljanje sigurnošću prometa** koje se temelji na znanosti, a ima jasnu, iskrenu i javno iskazanu političku potporu.

Najbolji način da se osigura ambijent za uspješno i učinkovito upravljanje i dostizanje ciljeva u sigurnosti prometa je **postojanje i dosljedna provedba strateških dokumenata** (politika, strategija i strateških akcijskih planova). Strateškim dokumentima se osigurava politički prihvatljiv, stručan i dobro usmjeren utjecaj na najvažnije elemente prometnog sustava, pri čemu je **uspostavljanje zaštitnog sustava i dobre suradnje** između pojedinih elemenata u ovom sustavu ključ uspjeha predloženih mjera. Naime, samo uspostavljena suradnja između korisnika kojima promet služi da ostvare neke svoje potrebe, onih koji zarađuju od prometa i onih čija je zadaća da se brinu o prometu vodi ka sigurnom i održivom prometu. Prijedlog strategije koji je pripremila stručna radna skupina, a koji je temeljen na znanstvenim principima i rezultatima znanstvenih istraživanja, Vlada Republike Srbije je, kao službeni i obvezujući dokument usvojila „**Strategiju sigurnosti prometa na cestama 2015. - 2020.**“. Na taj način otvoren je put strateškom upravljanju sigurnošću prometa u Republici Srbiji.

Grad Subotica je prepoznao značaj i mogućnosti strateškog upravljanja sigurnošću prometa i naručio izradu prijedloga Strategije sigurnosti prometa na cestama i ulicama grada Subotice u razdoblju 2018. - 2020. Ovaj prijedlog je usklađen sa svim međunarodnim dokumentima, najboljom praksom, propisima Republike Srbije i grada Subotice, državnim strateškim i planskim dokumentima. U okviru pripreme prijedloga Strategije, realizirana su cjelovita istraživanja sigurnosti prometa u svijetu, u Srbiji i u Subotici, detaljna analiza pravnog i planskog okvira, analiza strateških dokumenata (na globalnoj, nacionalnoj i lokalnoj razini), analiza kapaciteta i integriteta pojedinaca i važnih institucija u Subotici, istraživanje i analiza stavova i ponašanja sudionika u prometu značajnih za sigurnost, istraživanje i analiza indikatora sigurnosti prometa, kao i analiza prometnih nezgoda s posljedicama.



1. POSTOJEĆE STANJE SIGURNOSTI PROMETA U SUBOTICI

Stradanje u prometu je prije svega **javni zdravstveni problem**, a zatim socijalni, etički, humani i **ekonomski problem zajednice**. Naime, u prometu veliki broj ljudi gine i biva povrijeđen, a neki od njih ostaju trajni invalidi. To značajno narušava zdravlje ljudi, razara obitelji, stvara socijalne i humane probleme. Konačno, velike društveno-ekonomske troškove prometnih nezgoda plaća gospodarstvo, što ometa ekonomski razvitak zajednice.

Postojeće stanje sigurnosti prometa u jednoj lokalnoj zajednici se može utvrditi temeljem detaljne analize:

1. Zaštitnog sustava
2. Stavova sudionika u prometu
3. Indikatora sigurnosti prometa
4. Prometnih nezgoda i posljedica prometnih nezgoda
5. Stanja voznog parka
6. Troškova prometnih nezgoda, poginulih i povrijeđenih osoba
7. Financiranja sigurnosti prometa.

1.1 ZAŠTITNI SUSTAV – POSTOJANJE, KAPACITET I INTEGRITET INSTITUCIJA

Institucionalni okvir čini osnovu za formiranje sustava sigurnosti prometa kako na nacionalnoj, tako i na razini lokalnih samouprava. Njime se postiže ostvarivanje svih neophodnih mjera i aktivnosti koje imaju za cilj smanjenje broja prometnih nezgoda, odnosno stradanja u prometu. Prvi korak ka formiranju sustava sigurnosti prometa na razini lokalne samouprave jest prepoznavanje institucija i organizacija koje funkcioniraju na razini lokalne samouprave, uočavanje potencijalnih nedostataka prema najboljoj praksi i sagledavanje vrste i razine interakcije između institucija u zajedničkom djelovanju na poslovima sigurnosti prometa.



Svaka institucija ili organizacija koja sudjeluje u funkcioniranju sustava sigurnosti prometa svojim poslovima i aktivnostima može pridonijeti unaprjeđenju sigurnosti prometa.

Ukoliko Vijeće za sigurnost prometa na području grada realizira pojedinu aktivnost ili kampanju usmjerenu ka ciljnim kategorijama sudionika u prometu, poželjno je u kampanju uključiti institucije čiji je djelokrug rada u danom području.

Subjekti na razini Republike Srbije koji su od značaja za sigurnost prometa, a koji su uspostavljeni Zakonom o sigurnosti prometa na cestama („Sl. glasnik RS“ br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13, 24/2018) su:

1. Tijelo za koordinaciju sigurnosti prometa na cestama,
2. Agencija za sigurnost prometa i
3. Lokalna tijela za sigurnost prometa.

Potencijalni čimbenici sustava sigurnosti prometa prepoznati na području grada Subotice su sljedeći subjekti:

1. Skupština grada Subotice;
2. Gradonačelnik Subotice;
3. Vijeće za sigurnost prometa grada Subotice;
4. Tajništvo Gradske uprave nadležno za promet;
5. Policijska uprava Subotica;
6. MUP – vatrogasna jedinica Subotica;
7. Hitna pomoć;
8. Javno poduzeće za gospodarenje cestama, urbanističko planiranje i stanovanje;
9. JKP „Čistoća i zelenilo“;
10. JP „Subotica-trans“;
11. JKP „Vodovod i kanalizacija“;
12. JKP „Parking“ Subotica;
13. Ustanove obrazovanja i odgoja na području grada Subotice;
14. Osnovni sud u Subotici;
15. Mediji na području grada Subotice;
16. Crveni križ Subotica;
17. Dom zdravlja Subotica;
18. Gradska udruga umirovljenika Subotice;
19. Udruga osoba s invaliditetom Subotice;
20. Turistička zajednica Subotice;
21. Ured za mlade Subotice;
22. Pravne osobe za vršenje tehničkih pregleda vozila na području grada Subotice;
23. Auto-škole koje funkcioniraju na području grada Subotice;
24. AMSS koji funkcionira na području grada Subotice;
25. Sportski klubovi.

Od aktivnosti koje su pokrenute u području sigurnosti prometa na području grada Subotice u prethodne 3 godine, najveći postotak pripadao je kategoriji **edukacije**, kao što su seminari, radionice, različite obuke i tečajevi (50%), zatim **kampanje** (33%), dok



je ostatak aktivnosti realiziran u vidu **izrade projektno – tehničke dokumentacije** u prometu (17%). Može se zaključiti da u strukturi poduzetih aktivnosti nedostaje realizacija istraživanja u području sigurnosti prometa, a koja može pridonijeti prepoznavanju ugroženih kategorija sudionika u prometu, lokacija koje zahtijevaju primjenu određenih tehničkih mjera, prostora za rad na prevenciji kako bi se sigurnost prometa podigla na znatno višu razinu nego što je trenutačno.

Kako bi neki sustav funkcionirao na učinkovit način i bio spreman odgovoriti na promjene koje mogu nastati kao posljedica vanjskih ili unutarnjih faktora, **poželjno je da subjekti imaju bolju komunikaciju**. Suradnja je ključni preduvjet da se sustavom učinkovito upravlja i iskoriste svi raspoloživi kapaciteti u dostizanju zadanih ciljeva, npr. suradnja između **prometne policije i JKP „Parking“ Subotica** prepoznata je u dijelu provedbe zajedničkih akcija sigurnosti prometa.

Ustanove predškolskog i osnovnoškolskog obrazovanja zauzimaju najvažnije mjesto, osim obitelji kao bazičnog okruženja, da djeca steknu odgovarajuća znanja, navike i formiraju stavove za sigurno sudjelovanje u prometu. U tom smislu, značajna je uloga i obrazovnih ustanova na području grada Subotice u sustavu sigurnosti prometa, kao generatora budućih sudionika u prometu. Suradnja organizacija u sustavu sigurnosti prometa grada Subotice i **obrazovnih ustanova** na području grada je na visokoj razini. Predstavnici analiziranih institucija smatraju da bi trebalo unaprijediti organizaciju i posvećenost članova Vijeća za sigurnost prometa prilikom sudjelovanja i organizacije promotivno-obrazovnih kampanja usmjerenih ka učenicima, jačanje suradnje obrazovnih ustanova i JP „Subotica – trans“, a osobito u dijelu izvođenja praktične nastave i predstojećeg dualnog obrazovanja.

Potrebno je unaprijediti sustav izvještavanja o lokacijama pojedinih prometnih nezgoda na koje se upućuju službe hitne medicinske pomoći od strane prometne policije. U pogledu suradnje JP „Subotica – trans“ s prometnom policijom identificirana je potreba **podnošenja prekršajnih prijava protiv vozača koji su parkirali vozila na stajalištima namijenjenim vozilima javnog gradskog prijevoza**. Potreba koju su pripadnici prometne policije prepoznali u pogledu rada na polju sigurnosti prometa u Subotici odnosi se na **edukaciju policijskih službenika o pravilnoj provedbi propisa iz područja sigurnosti prometa, kao i obuke prve pomoći za policijske službenike koji nemaju završenu obuku**. U pogledu suradnje prometne policije i JKP „Vodovod i kanalizacija“ dana je sugestija za redovitim informiranjem o radovima koje provodi ovo poduzeće u cilju preusmjeravanja i reguliranja prometa.



JKP „Vodovod i kanalizacija“ ukazalo je na potrebu **održavanja i kontrole ispravnosti protupožarnih hidranata i pružanje pomoći vatrogasnoj službi u edukaciji zaposlenih**. U pogledu suradnje vatrogasnih služba i prometne policije dan je prijedlog za zajedničku prezentaciju poslova prometne policije i vatrogasne službe građanima, uz sudjelovanje i samih građana, kao i provedbe edukacije o mjerama sprječavanja radnji koje prouzrokuju požare.

Anketirane institucije nisu zadovoljne suradnjom s institucijama na nacionalnoj razini i to: Ministarstvom građevinarstva prometa i infrastrukture, Agencijom za sigurnost prometa i JP „Putevi Srbije“. Zaključak je da je u Subotici međuinstitucionalna suradnja na zadovoljavajućoj razini, međutim, **potrebno je unaprijediti suradnju između lokalne i nacionalne razine djelovanja**. Potrebno raditi na kontinuiranom jačanju ovih subjekata u pogledu izvršavanja poslova iz djelokruga sigurnosti prometa. Posebna pažnja treba biti usmjerena ka vatrogasnoj službi i službi hitne medicinske pomoći u smislu jačanja kapaciteta i razine opremljenosti za reagiranje u situacijama nastanka prometnih nezgoda. **Temeljem provedene analize, za unaprjeđenje rada organizacija i institucija u sustavu sigurnosti prometa u Subotici neophodno je:**

- Jačanje suradnje između institucija i organizacija koje funkcioniraju u sustavu sigurnosti prometa u Subotici i ključnih institucija na republičkoj razini (Agencija za sigurnost prometa, JP „Putevi Srbije“, Ministarstvo nadležno za poslove prometa, itd.);
- Jasno prepoznavanje institucija i organizacija sigurnosti prometa na području Grada kao i njihove uloge u sustavu sigurnosti prometa u dokumentu Strategije i u akcijskom planu;
- Jasno prepoznavanje uloge Vijeća za sigurnost prometa i konkretizacija poslova i aktivnosti među svim članovima Vijeća;
- Uspostavljanje sustava gospodarenja sigurnošću prometa na lokalnu i donošenje odluka Vijeća temeljem podataka od značaja za sigurnost prometa grada Subotice;
- Jačanje kapaciteta i integriteta vatrogasne službe i službi hitne medicinske pomoći u Subotici, kako bi adekvatno odgovorili zahtjevima u pogledu reagiranja u slučajevima nastanka prometnih nezgoda;
- Jačanje suradnje subjekata sigurnosti prometa na lokalnu i Vijeća za sigurnost prometa kroz provedbu promotivnih i tematskih aktivnosti Vijeća (sigurnost mladih u prometu, djece, biciklista itd.);
- Stvaranje partnerstava između subjekata od značaja za sigurnost prometa u Subotici i društveno odgovornih kompanija, gdje bi se promicala sigurnost prometa i provodile kampanje usmjerene ka određenim kategorijama sudionika u prometu;
- Promicanje i pokretanje aktivnosti usmjerenih ka unaprjeđenju sigurnosti prometa (kampanje, tribine, edukacije) kod svih subjekata na području grada Subotice (izrada planova i programa aktivnosti, provedba aktivnosti);



- Sudjelovanje predstavnika zdravstvenih služba u radu Vijeća za sigurnost prometa na razini grada Subotice i dodatna edukacija građana o pružanju prve pomoći u situacijama kada dođe do prometne nezgode;
- Edukacija pripadnika službi JKP „Vodovod i kanalizacija“ za sigurnu izvedbu radova na prometnim površinama, pravilno označavanje radova, kao i informiranje sudionika u prometu o istim;
- Provedbu izvanrednih tehničkih pregleda vozila službi u sustavu sigurnosti prometa na području grada Subotice;
- Kontinuirana kontrola kvaliteta cesta i prometne signalizacije od strane poduzeća koja su zadužena za održavanje cesta.

1.2 ANALIZA STAVOVA SUDIONIKA U PROMETU O OPASNOSTIMA I RIZICIMA U PROMETU U SUBOTICI

Stavovi sudionika u prometu o opasnostima i rizicima su značajni čimbenik u analizi postojećeg stanja. Stavovi predstavljaju jednu od ključnih determinanti ponašanja u prometu. Naime, proces formiranja stavova, kao i mogućnosti za njihovu promjenu u funkciji su društvenog ambijenta u komu se pojedinci nalaze. Osim toga što stavovi variraju između pojedinaca, u velikoj mjeri ova varijabilnost je izražena i između područja u kojima pojedinci borave. Kako bi se ova varijabilnost sagledala, neophodno je u prvom redu utvrditi mjeru kojom se stavovi mogu adekvatno izmjeriti. Mjerenje društveno-kognitivnih faktora predstavlja jedan od najvećih izazova s kojima se istraživači susreću. Među najučinkovitijim metodama za mjerenje stavova ističe se tehnika samoprijavlivanja, koja se temelji na anketnom ispitivanju. Na temelju stavki kojima ispitanici daju svoje mišljenje, moguće je kvantificirati stavove.

Imajući prethodno navedeno u vidu, Agencija za sigurnost prometa (2017.) je provela cjelovito istraživanje stavova sudionika u prometu o opasnostima i rizicima u prometu na području Republike Srbije. Ovo istraživanje je provedeno na cjelokupnom području Republike Srbije, po policijskim upravama i to s ciljem da se temeljem dobivenih rezultata kvalitetnije isplaniraju buduće mjere i usmjere preventivne aktivnosti ka različitim kategorijama sudionika u prometu (kampanje, obuke, tribine i druge preventivne aktivnosti), a radi promjene stavova i unaprjeđenja znanja stanovništva o opasnostima u prometu.



Navedeno istraživanje je istraživalo stavove i prijavljena ponašanja vozača, motociklista i nemotoriziranih sudionika u prometu primjenom tzv. ESRA¹ metodologije. Rezultati prethodno navedenog istraživanja, posebno oni koji se odnose na područje grada Subotice su izdvojeni i sistematizirani u narednom dijelu ove Studije, prvenstveno kroz:

- utvrđivanje stavova sudionika o sigurnosti prometa u Subotici i njihove osobne percepcije ponašanja u prometu,
- utvrđivanje stavova po pitanju rizika kažnjavanja i visine kazna za pojedine prekršaje,
- utvrđivanje stavova i osobne percepcije prema drugim korisnicima i
- usporedba s prosječnim vrijednostima za Republiku Srbiju.

Za analizu stavova u Subotici korišten je uzorak od 450 sudionika u prometu, koji su činili 300 vozača putničkih automobila, 50 motociklista i 100 nemotoriziranih sudionika u prometu (pješaci, biciklisti i korisnici javnog prijevoza). Uzorak je stratificiran prema dobi i obuhvatio je tri dobne skupine: 18-34, 35-54, 55+.

Za utvrđivanje stavova na području Subotice primijenjen je težinski faktor veličine populacije. Uzorak je prikupljen u razdoblju od 01. 08. 2017. do 31. 08. 2017.

Anketiranje je provedeno „Online“. Upitnik je postavljen na internetskoj stranici općine, proslijeđen je skupinama u okviru društvenih mreža i distribuiran je na e-mail adrese putem servera za masovno slanje.

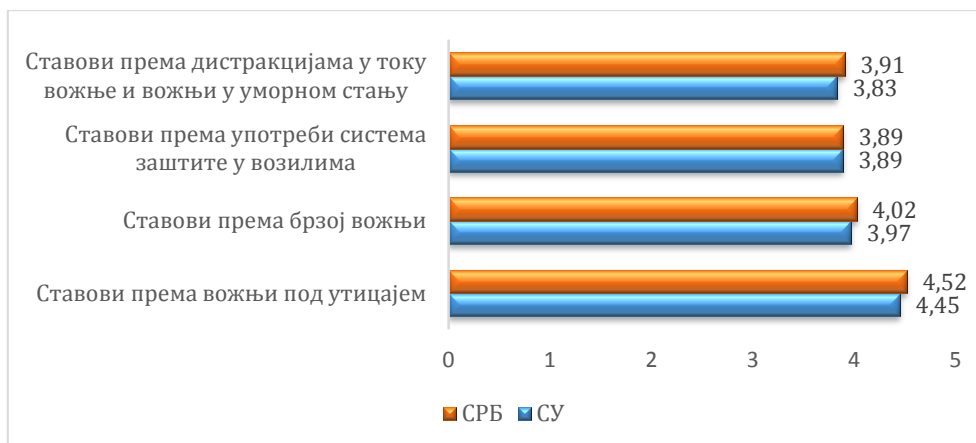
Kriterij za selekciju vozača putničkih automobila bila su pitanja koja se odnose na posjedovanje vozačke dozvole za putnički automobil i vožnju u prethodnih 12 mjeseci. Ukoliko je odgovor bio pozitivan ispitanik bi bio selektiran za skupinu vozač putničkih automobila. Za motocikliste je korišten isti kriterij, samo se odnosio na vožnju motocikla preko 50 cm³. Za nemotorizirane sudionike kriterij je bio da odgovor na pitanja obuhvati dominantno pješčenje, bicikl ili javni prijevoz. Temeljem prikupljenih podataka definirane su grupe stavova o brzini, vožnji pod djelovanjem alkohola, korištenju sigurnosnog pojasa, odvrćanje pažnje tijekom vožnje i umora. Poznavanjem stavova sudionika u prometu mogu se utvrditi razine njihove svijesti o sigurnosti prometa, samim tim i sklonosti prema nesigurnom ponašanju u prometu. Utvrđivanjem stavova različitih kategorija sudionika u prometu mogu se poduzeti odgovarajuće mjere za smanjenje stradanja u prometu, kao i smanjenje materijalnih i nematerijalnih troškova prometnih nezgoda.

¹ European Survey Of Road Users' Safety Attitudes – Istraživanje stavova sudionika u prometu o sigurnosti na europskoj razini.



Stavovi prema sigurnosti prometa su sistematizirani u četiri tematske cjeline:

- stavovi prema vožnji pod utjecajem (šest stavki);
- stavovi prema brznoj vožnji (šest stavki);
- stavovi prema sustavima zaštite putnika u vozilima (pet stavki);
- stavovi prema distrakciji tijekom vožnje i vožnji u umornom stanju (sedam stavki).



Grafikon 1. Stavovi prema sigurnosti prometa u Subotici i Srbiji

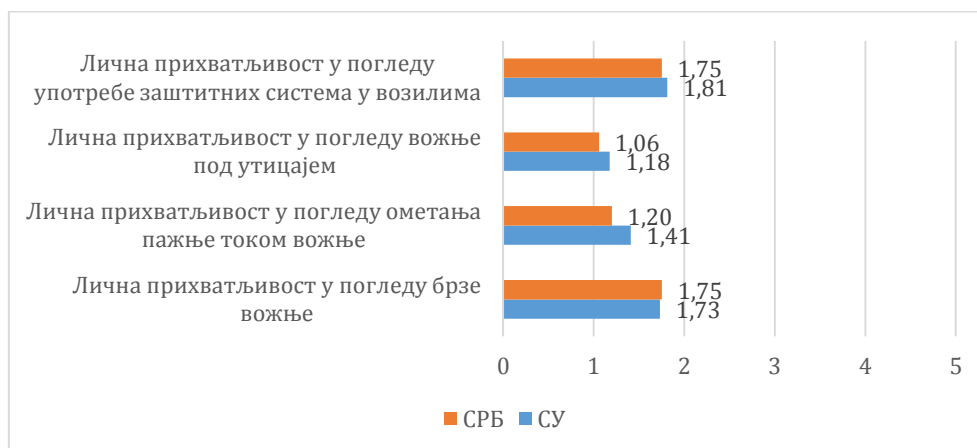
Temeljem prikazanih rezultata može se zaključiti da ispitanici iz Subotice i ispitanici na području Republike Srbije imaju povoljne stavove prema sigurnosti prometa, jer su sve vrijednosti veće od 3 (na skali od 0 do 5), međutim, nisu svi stavovi na željenoj razini. **Najlošije su razvijeni stavovi prema distrakciji i vožnji pod utjecajem umora** (Grafikon 1).

Pitanja koja se odnose na **osobnu prihvatljivost u pogledu ponašanja drugih vozača u prometu** su sistematizirana u četiri tematske cjeline:

- osobna prihvatljivost u pogledu vožnje pod utjecajem (tri stavke);
- osobna prihvatljivost u pogledu brze vožnje (četiri stavke);
- osobna prihvatljivost u pogledu uporabe zaštitnih sustava u vozilima (tri stavke);
- osobna prihvatljivost u pogledu ometanja pažnje tijekom vožnje (četiri stavke).



Izdvajaju se dvije skupine s visokom razinom osobne prihvatljivosti, a to su osobna prihvatljivost vožnje **pod utjecajem alkohola i ometanja pažnje tijekom uporabe mobilnog telefona tijekom vožnje i uslijed umora vozača** (Grafikon 2).



Grafikon 2. Ispitivanje osobne prihvatljivosti u pogledu ponašanja drugih vozača u prometu u Subotici i Srbiji

Percepcija rizika u pogledu korištenja pojedinih načina putovanja je nešto povoljnija u Subotici (6,384) nego u Republici Srbiji (6,142), a načini putovanja su definirani kroz 12 pitanja, a obuhvaćaju: pješaćenje, upravljanje biciklom, mopedom, motociklom, vozilom na hibridni ili električni pogon, putničkim automobilom, mini kombijem, teretnim vozilom ili sudjelovanje u svojstvu putnika u automobilu, u javnom prijevozu ili nekim drugim načinom putovanja.

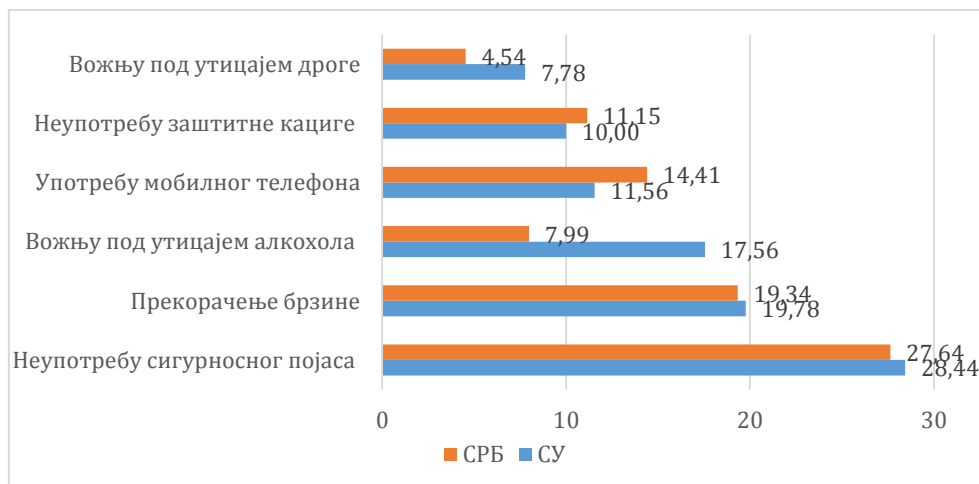
Percepcija rizika prometne prinude u Subotici (2,671) je približna nacionalnoj razini (2,679), a analizirana je kroz pitanja koja se odnose na percepciju vjerojatnosti kontrole od strane policije pri vožnji pod utjecajem alkohola, droge, neuporabe sigurnosnog pojasa, neuporabe zaštitne kacige i uporabe mobilnog telefona.

U pogledu odnosa prema kažnjavanju, odgovori su kodirani koristeći binarni tip varijable, gdje vrijednost „**da**“ označava da su kazne za određeno ponašanje suviše velike, a odgovor „**ne**“ obrnuto. Osim toga, ispitanicima je ostavljena mogućnost da ne daju odgovor na ovo pitanje ukoliko nemaju dovoljno jasno mišljenje u ovom pogledu. S obzirom na to da je varijabla binarna, umjesto prosječnog skora **u analizi je korištena proporcija odgovora „da“ na ponuđeno pitanje, odnosno postotak ispitanika koji se slažu da su kazne za dana ponašanja velike.**

Temeljem analize stavova ispitanika o visini kazne za šest promatranih prekršaja, zaključuje se da ispitanici u Subotici imaju značajno lošije stavove o visini kazni za vožnju pod utjecajem alkohola i pod utjecajem droge u odnosu na prosjek za Republiku Srbiju.



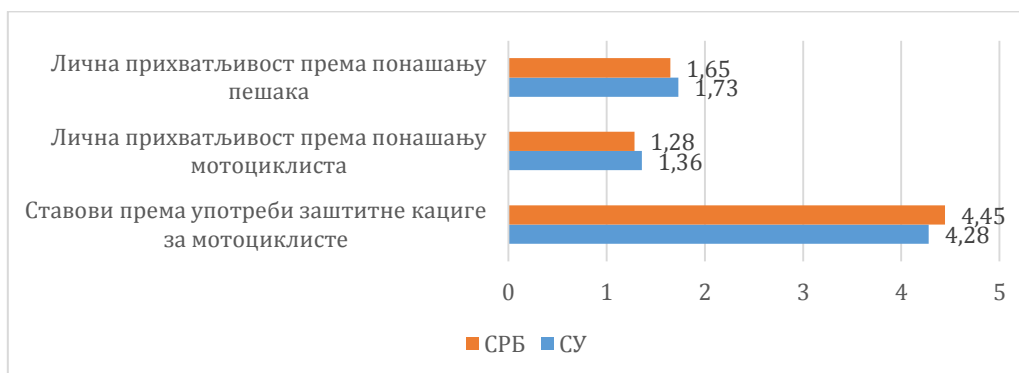
Sukladno ovim rezultatima potrebno je poduzeti mjere za unaprjeđenje stavova sudionika u prometu po pitanju vožnje pod utjecajem (Grafikon 3).



Grafikon 3. Stavovi ispitanika o visini kazni za određene prekršaje

Odnos prema drugim kategorijama sudionika je ispitan temeljem stavova prema uporabi zaštitne kacige za motocikliste i osobne prihvatljivosti u pogledu ponašanja motociklista i pješaka. Odnos prema drugim kategorijama sudionika u prometu je za sve tri promatrane varijable ispod prosjeka za Republiku Srbiju (Grafikon 4). Veća je razlika s republičkim prosjekom kada je u pitanju osobna prihvatljivost prema ponašanju motociklista, nego prema ponašanju pješaka.

Analizom odnosa sudionika u prometu prema drugim korisnicima utvrđeno je da su stavovi najlošiji prema ponašanju motociklista, odnosno da je potrebno mjere usmjeriti ka **unaprjeđenju stavova po pitanju sigurnosti motociklista u prometu**.



Grafikon 4. Odnos prema drugim kategorijama sudionika u prometu u Subotici i Srbiji

Temeljem **cjelovite analize stavova sudionika u prometu o opasnostima i rizicima u prometu u Subotici**, izdvajaju se sljedeća područja na koje treba usmjeriti aktivnosti za podizanje svijesti sudionika u prometu:

- vožnja pod utjecajem (alkohola, droge i umora),
- distrakcija vozača uslijed uporabe mobilnog telefona i
- ponašanje motociklista u prometu.



1.3 INDIKATORI SIGURNOSTI PROMETA

Indikatori sigurnosti prometa predstavljaju mjeru u kojoj ne figuriraju direktni pokazatelji sigurnosti prometa (prometne nezgode i njihove posljedice), ali su u jakoj su svezi s nastankom prometnih nezgoda i posljedica.

Na nacionalnoj razini mjerenje indikatora se provodilo svake godine od 2013. godine i to u organizaciji Agencije za sigurnost prometa. U 2013. godini je definirana nacionalna metodologija mjerenja indikatora sigurnosti prometa i provedeno prvo – jesensko mjerenje, a u godinama nakon 2013. godine mjerenje je vršeno dva puta godišnje – tzv. proljetno i jesensko mjerenje i konačno, u 2017. godini, provedeno je „samo“ jesensko mjerenje. Sveučilište u Beogradu - Prometni fakultet je za potrebe Agencije za sigurnost prometa realizirao izradu nacionalne metodologije i proveo sva dosadašnja mjerenja indikatora sigurnosti prometa na nacionalnoj razini, po policijskim upravama. Mjerenje indikatora sigurnosti prometa je vršeno:

- u naselju,
- izvan naselja i
- na autocesti

i odnose se na:

- uporabu zaštitnih sustava (sigurnosni pojasevi, dječji sustavi zaštite, zaštitne kacige),
- uporabu dnevnih svjetala,
- uporabu mobilnog telefona,
- vožnju pod utjecajem alkohola,
- zdravstveno zbrinjavanje,
- ponašanje pješaka i
- brzine.

Koristeći prethodno navedene podatke, u nastavku su detaljno analizirani indikatori sigurnosti prometa koji se odnose na Suboticu i analizirani su temeljem raspoloživih podataka za 2013., 2014., 2015., 2016. i 2017. godinu. Također, ovi podatci su uspoređeni s podacima za Republiku Srbiju. Nacionalnom metodologijom za mjerenje indikatora sigurnosti prometa iz 2013. godine, definirane su klase vrijednosti indikatora, kojima je pridružena odgovarajuća boja (pet klasa vrijednosti). Boje u klasama su definirane tako da crna boja označava najlošiju klasu, a zelena najbolju klasu s aspekta sigurnosti prometa.

Analizom **uporabe sigurnosnog pojasa** od strane vozača kao ciljna skupina izdvajaju se **vozači autobusa i teških teretnih vozila** s veoma niskom stopom uporabe sigurnosnog pojasa (manje od trećine vozača koristi sigurnosni pojas). Također, i kada je riječ o uporabi sigurnosnog pojasa kod **suvozača** ovih kategorija vozila rezultati su izrazito niski.

Imajući u vidu položaj Subotice, odnosno blizinu granice Republike Srbije i podatak da je samo **18% vozača teretnih vozila**, prema istraživanju iz 2017. godine, koristilo



sigurnosni pojas kao i da je izrazito visoka uporaba mobilnog telefona (24%) potrebno je poduzeti **sistemske mjere** za unaprjeđenje sigurnosti prometa na promatranom području. Budući da najveći broj vozača vrši, zapravo, tranzit kroz promatrano područje, mjere se moraju rješavati i na nacionalnoj razini. Potrebno je djelovati na svijest spomenute kategorije sudionika u prometu, jer iako su u „jačem“ vozilu, moraju koristiti sustave zaštite, kako bi se zaštitili u prometu. Temeljem rezultata potrebno je realizirati kampanje za unaprjeđenje uporabe sigurnosnog pojasa, edukacije u okviru transportnih kompanija, ali i uspostaviti stabilni sustav prometnog obrazovanja i odgoja.

Temeljem analize zaštitnih sustava u Subotici i usporednom analizom s Republikom Srbijom, zaključuje se da su u prethodnom razdoblju uloženi napor za unaprjeđenje sigurnosti djece do 3 godine u prometu, u svojstvu putnika, ali da je u narednom razdoblju potrebno **poduzeti mjere i za unaprjeđenje sigurnosti djece 4-12 godina u prometu u svojstvu putnika**. Svakako treba pomoći da se nastavi pozitivni trend kod djece do 3 godine kroz podjelu dječjih sjedala na razini lokalne zajednice.

Veoma niska **uporaba sigurnosnog pojasa je na zadnjem sjedalu** u putničkom automobilu, kao posljedica nedostatka znanja (mnogi nisu upoznati da je obvezna uporaba sigurnosnog pojasa na zadnjem sjedalu) i svijesti o značaju uporabe sustava zaštite u putničkim automobilima. Temeljem prikazanih podataka zaključuje se da su potrebne hitne mjere u cilju podizanja svijesti putnika o značaju uporabe sigurnosnog pojasa na zadnjem sjedalu, ali i podsjećanje da je Zakonom o sigurnosti prometa obvezna uporaba sigurnosnog pojasa na zadnjem sjedalu.

Neophodno je poduzeti mjere za *unaprjeđenje znanja, stavova i ponašanja putnika na zadnjem sjedalu u putničkim automobilima*, jer je razina uporabe sigurnosnog pojasa veoma niska, a njen rast je veoma spor.

Velike oscilacije indikatora koji se odnosi na **uporabu zaštitnih kaciga kod vozača i suvozača mopeda**, u naselju i izvan naselja, ukazuju na potrebne mjere za unaprjeđenje znanja, stavova i ponašanja ove kategorije sudionika u prometu.

Temeljem analiziranih **indikatora koji se odnose na uporabu zaštitnih sustava** izdvajaju se sljedeće **ciljne skupine** na koje hitno treba usmjeriti mjere:

1. Djeca kao putnici u putničkim automobilima; **2.** Putnici na zadnjem sjedalu; **3.** Vozači i suvozači u teretnim vozilima i autobusima i **4.** Korisnici mopeda.

Imajući u vidu da postoji razlika između postojećeg i željenog stanja kod **uporabe dnevnih svjetala**, koja nije velika, odgovarajućim informativnim mjerama se ovaj indikator može dovesti do željenog stanja.

Uporaba mobilnog telefona je izrazito visoka kod svih kategorija vozila i ima pozitivni trend. Imajući u vidu da se nalazimo u eri ekspanzije uređaja za komunikaciju i sve veću potrebu za uporabom ovih sredstava kod ljudi, a samim tim i kod vozača potrebno je sustavno urediti ovo područje. Imajući u vidu starost voznog parka, potrebno je projektirati rješenja koja će se moći jednostavno, jeftino i sigurno ugrađivati u vozila i omogućiti sigurnu komunikaciju vozača. Temeljem analiziranih indikatora koji se odnose



na uporabu mobilnih telefona kao ciljne skupine na koje hitno treba usmjeriti mjere izdvajaju se **vozači putničkih automobila, teretnih vozila i autobusa**.

Nisu utvrđene značajne razlike u vrijednostima indikatora koji se odnose na **zdravstveno zbrinjavanje** za Suboticu i Republiku Srbiju, međutim, temeljem analiziranih indikatora zaključuje se da treba raditi na unaprijeđenju **vremena odziva hitne medicinske pomoći**.

Analizom **ponašanja pješaka** utvrđeno je da su najlošije vrijednosti indikatora postotak pješaka kojima je **uporabom uređaja ometena pažnja, pri prelasku pješačkog prijelaza**. U cilju unaprijeđenja stanja sigurnosti pješaka u prometu potrebno je unaprijediti stavove pješaka po pitanju uporabe uređaja kojima je ometana pažnja pri prelasku pješačkog prijelaza.

Analizom **indikatora koji se odnose na brzinu** u Subotici, može se zaključiti da su najveći problem **vozači motocikla**, jer imaju visoku prosječnu brzinu na svim promatranim kategorijama prometnica, kroz cijelo promatrano razdoblje. Također, imaju visok 85-ti percentil brzine, koji ima opadajući trend izvan naselja i na autocesti, međutim blag rastući trend u naselju. Kako bi se unaprijedila sigurnost ove kategorije sudionika u prometu potrebno je realizirati kampanje o značaju uporabe zaštitnih sustava, kao i posljedicama prekoračenja brzine i edukativne seminare.

Osim motociklista, kao ciljna skupina temeljem indikatora koji se odnose na brzine izdvajaju se **putnički automobili u naselju i na autocesti**. U naselju indikatori koji se odnose na brzinu putničkih automobila se uglavnom ne mijenjaju godinama unatrag (prosječna brzina, 85-ti percentil brzine, % prekoračenja brzine i prosječna brzina vozila koja su prekoračila ograničenje brzine) i pripadaju klasi „veoma niska vrijednost indikatora sigurnosti prometa“, temeljem toga potrebno je poduzeti sustavne mjere kako bi se unaprijedilo stanje sigurnosti prometa ove kategorije sudionika. Temeljem analiziranih **indikatora brzina** kao ciljne skupine se posebno izdvajaju **motociklisti i vozači putničkih automobila**.

STRATEGIJA SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA GRADA SUBOTICE ZA RAZDOBLJE OD 2018. DO 2020. GODINE

Tablica 1. Vrijednosti indikatora sigurnosti prometa u Subotici i Srbiji u naselju, izvan naselja i na autocesti po godinama mjerenja

Indikatori		NASELJE										IZVAN NASELJA										AUTOCESTA									
		2013.		2014.		2015.		2016.		2017.		2013.		2014.		2015.		2016.		2017.		2013.		2014.		2015.		2016.		2017.	
		SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB
Putnički automobili i dostava vozila do 3,5t	% uporabe sigurnosnog pojasa od strane VOZAČA	70,3	64,7	76,6	66,2	77,1	69,7	87,1	74,3	88,7	75,3	75,3	71,9	79,4	73,4	79,2	77,9	82,9	76,9	92,5	79,4	88,7	80,6	84,2	83,8	79,5	83,3	85,3	85,4	90,2	82,8
	% uporabe sigurnosnog pojasa od strane SUVOZAČA	63,8	61	72,5	60,6	77,5	64,6	76,6	69,2	82,8	67,5	68,1	67,8	75,8	71,7	81,7	72,9	81,5	72,8	84,3	72,9	82,8	74,6	81,2	79,8	82	78,1	86,4	79,6	80,0	76,9
	% uporabe sigurnosnog pojasa na prednjem sjedalu	67,1	63,1	75,3	64,3	77,2	68,2	82,4	72,3	86,3	72,7	72,4	70,1	78,3	72,6	80,1	75,3	82,3	76,7	89,3	76,7	86,0	77,9	82,9	82,2	80,5	81,5	85,7	83,1	86	80,4
	% uporabe sigurnosnog pojasa na ZADNjem SJEDALU	1,0	2,2	3,0	2,8	16,7	5,7	22,8	8,8	13,1	10,5	2,1	2,2	6,2	3,1	19,6	7,6	18,6	8,8	14,9	10,8	24,9	7,7	18,6	8,3	28,1	13,6	32,8	16,7	17,0	15,3
	% uporabe zaštitnih sustava za djecu do 3 god.	53,8	31,2	58,8	34,1	85,7	43,7	77,1	38,1	70	43,1	52	28,8	53,8	33,5	71,0	39,2	80,0	36,9	80,6	45,3	71,4	45,9	43,8	47,1	78,6	58,8	78,7	56,3	72,5	66,9
	% uporabe zaštitnih sustava za djecu od 4 do 12 god.	5,3	7,2	21,8	8,4	30,4	12,4	26,2	15,8	22,6	23,1	26	4,9	9,0	7,6	51,7	13,6	32,3	15,3	20,6	23,4	12,5	13,6	18,0	16,9	35,2	28,8	38,7	27,6	34,4	49,2
	% uporabe zaštitnih sustava za djecu do 12 god.	17,8	17,8	37,1	12,2	57,2	25,8	52,3	24,7	45,9	32,6	39,0	15,6	25,5	16,1	58,4	23,0	56,2	24,9	49,2	33,6	44,2	28,4	27,7	28,2	47,5	43,6	60,6	41,0	55,6	58,3
	% uporabe DRL	-	-	94,9	95,8	96,5	96,9	-	-	92,7	95,2	-	-	93,2	95,4	97,2	-	-	90,5	95,8	-	-	92,9	97,2	91,8	96,7	-	-	93,7	98,7	-
	% uporabe mobilnog telefona	-	-	7,0	4,1	7,3	5,5	5,8	5,5	8,0	5,4	-	-	4,8	3,7	8,7	5,0	7,6	4,8	10,5	5,6	-	-	1,0	3,2	1,5	5,2	5,5	4,6	11,8	6,4
Teška teretna vozila	% uporabe sigurnosnog pojasa od strane VOZAČA	17,8	16,1	30,3	32,5	36,0	35,0	21,8	20,0	34,0	36,4	27,5	25,7	33,1	34,5	39,6	43,0	20,0	25,2	22,0	37,0	44,0	33,4	41,2	43,6	52,6	44,9	23,5	28,4	18,0	53,2
	% uporabe sigurnosnog pojasa od strane SUVOZAČA	17,1	9,4	12,1	15,9	29,4	22,0	9,2	7,5	10	14,8	16,7	11,7	14,0	20,0	36,7	30,7	10,0	9,5	36,7	20,9	13,3	12,9	38,1	25,3	25,0	31,3	12,5	12,7	16,7	26,3
	% uporabe sigurnosnog pojasa na prednjem sjedalu	17,7	14,3	27,0	28,8	34,5	32,0	15,8	14,0	25,0	28,4	25,0	22,5	27,8	31,4	39,0	40,6	15,4	17,7	27,5	31,3	32,5	29,4	40,7	40,3	50,0	42,1	18,3	20,8	17,5	43,0
	% uporabe DRL	-	-	93,4	93,3	98,2	94,9	-	-	94	95,9	-	-	96,7	96,9	97,0	96,9	-	-	98	96,7	-	-	85,7	97,2	97,4	97,2	-	-	98	99,6
	% uporabe mobilnog telefona	-	-	2,0	3,1	6,3	7,6	11,3	6,3	10	9,6	-	-	2,9	4,9	10,4	9,3	7,1	6,9	22,0	9,9	-	-	3,4	4,5	21,1	12,8	6,1	7,5	24,0	13,6
Autobusi	% uporabe sigurnosnog pojasa od strane VOZAČA	-	-	1,3	4,2	4,8	5,1	10,5	4,7	24	8,9	-	-	2,3	6,7	11,8	12,9	10,3	5,6	32,0	11,2	-	-	22,2	11,5	7,7	18,3	8,1	7,0	20,0	17,5
	% uporabe sigurnosnog pojasa od strane SUVOZAČA	-	-	0,0	6,2	33,3	9,4	2,5	1,1	3,3	2,6	-	-	5,4	0,0	50,0	13,4	2,5	1,2	6,7	4,7	-	-	4,3	3,7	0,0	11,1	3,3	1,9	10,0	8,6
	% uporabe sigurnosnog pojasa na prednjem sjedalu	-	-	1,2	4,4	6,2	5,3	6,6	3,0	16,3	6,2	-	-	2,2	6,5	13,9	13,0	6,5	3,4	22,5	8,5	-	-	15,3	9,5	6,3	16,6	5,8	4,5	16,3	14,0
	% uporabe DRL	-	-	97,4	95,7	100	96,1	-	-	98	94,7	-	-	97,7	97,3	100	97,1	-	-	96,0	94,0	-	-	86,1	95,2	100	95,4	-	-	100	98,8
	% uporabe mobilnog telefona	-	-	4,0	0	4,8	8,5	4,8	3,8	4,0	6,5	-	-	0	3,5	2,9	6,4	7,9	4,1	8,0	5,2	-	-	5,6	4,1	0,0	8,0	10,6	4,2	10	3,3
Mopedisti	% uporabe zaštitne kacige kod VOZAČA	87,0	85,0	86,7	71,3	75,0	75,8	67,6	79,2	73,3	65,6	93,9	83,3	62,9	74,8	94,4	70,8	75,4	81,2	80,0	73,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	% uporabe zaštitne kacige kod PUTNIKA	-	-	33,3	64,8	100	58,2	65,6	73,8	66,7	55,5	-	-	50,0	63,6	100	48,3	66,7	74,8	70,0	61,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	% uporabe DRL	-	-	85,3	90,3	100	86,1	-	-	46,7	83,9	-	-	65,7	89,2	88,9	83,8	-	-	83,3	88,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Motociklisti	% uporabe zaštitne kacige kod VOZAČA	100	91,7	89,6	87,8	56,3	87,5	81,1	88,3	80,0	83,9	100	94,1	81,3	94,4	83,3	88,9	86,8	90,0	86,7	89	100	99,6	100	99,4	100	100	98,4	99,8	96,7	99,7
	% uporabe zaštitne kacige kod PUTNIKA	-	-	75,0	82,7	-	63,6	75,0	83,7	73,3	78,8	-	-	25,0	83,8	0	75,5	83,3	84,8	83,3	82,3	-	-	100	96,3	100	100	98,3	99,8	96,7	99,7
	% uporabe DRL	-	-	93,8	95,8	100	93	-	-	83,3	92,2	-	-	93,8	98,6	75,0	91,0	-	-	90,0	94,1	-	-	100	98,8	100	100	-	-	100	100
	% uporabe zaštitne kacige kod MOPEDISTA I MOTOCIKLISTA	92,0	88,1	87,8	77,4	69,2	80,2	74,6	83,6	76,7	74,4	96,8	88,4	70,0	86,3	90,0	77,9	81,2	85,6	83,3	81,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alkohol	% vozača u prometnom toku koji upravljaju vozilom pod utjecajem alkohola	1,44	1,08	-	-	1,24	0,75	0,88	0,67	0,4	0,54	1,36	0,84	-	-	1,84	0,75	1,01	0,75	0,6	0,52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zdravstveno zbrinjavanje	aktivacijsko vrijeme (min)	-	-	-	-	1,24	1,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	reakcijsko vrijeme (min)	-	-	-	-	8,06	8,45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	vrijeme prehospitalne intervencije (min)	-	-	-	-	25,26	25,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ukupno vrijeme prehospitalne intervencije (min)	-	-	-	-	34,56	34,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	prosječno vrijeme odziva HMP (min)	-	-	-	-	9,30	9,57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ponašanje pješaka	% pješaka koji prelaze semaforiziran pješački prijelaz na „crveno svjetlo“	-	-	-	-	-	-	6,4	22,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	% pješaka koji nepropisno prolaze kolnik izvan označenog pješačkog prijelaza	-	-	-	-	-	-	9,4	30,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	% pješaka kojima je uporabom uređaja ometena pažnja, pri prelasku pješačkog prijelaza	-	-	-	-	-	-	11,6	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	% djece-pješaka osnovnoškolske dobi koji nepropisno prelaze kolnik izvan označenog pješačkog prijelaza u zoni škole	-	-	-	-	-	-	18,0	31,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tablica 2. Vrijednost indikatora sigurnosti prometa u svezi brzine u Subotici i Srbiji, po godinama (Naselje, Izvan naselja, Autocesta)

Kat. vozila	INDIKATOR	NASELJE								VAN NASELJA								AUTOCESTA							
		2014.		2015.		2016.		2017.		2014.		2015.		2016.		2017.		2014.		2015.		2016.		2017.	
		SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB	SU	SRB
Pumski automobili i dostavna vozila do 3,5t	Prosječna brzina	53,9	53,4	56,6	51,4	52,7	52,0	53,1	50,8	72,4	78,4	77,4	76,3	77,8	75,9	80,5	75,7	120,5	119,1	119,2	119,4	118,1	116,1	114,6	112,1
	85-ti percentil	62,0	64,0	69,0	62,0	59,0	62,0	60,0	60,0	84,0	92,0	87,0	89,0	86,0	88,0	89,9	87,0	137,0	137,0	138,0	139,0	131,0	133,0	127,0	128,0
	Standardno odstupanje	9,1	11,1	10,8	10,8	6,9	10,5	6,3	9,8	13,3	15,2	8,7	14,6	8,1	13,5	8,3	12,8	18,8	19,3	19,2	19,6	13,6	17,5	12,4	15,9
	% prekoračenja brzine za najmanje 0 km/h	61,9	56,3	69,5	51,0	59,7	53,8	63,1	49,4	24,3	39,7	35,2	34,5	36,0	34,2	50,0	32,9	45,5	45,1	44,4	46,7	37,1	36,9	28,9	28,2
	% prekoračenja brzine za najmanje 10 km/h	19,5	21,6	27,7	17,4	11,8	17,9	12,8	14,5	7,5	16,5	9,5	13,3	5,6	11,5	12,2	10,5	27,3	26,1	25,4	27,3	16,0	18,5	10,8	11,3
	Prosječna brzina vozila koja su prekoračila ograničenje brzine	58,9	60,4	61,3	59,6	57,0	59,3	56,9	58,4	89,6	92,3	87,1	91,6	86,2	90,1	87,2	89,3	136,3	135,8	135,8	135,8	132,1	133,7	129,9	130,8
Teška teretna vozila	Prosječna brzina	49,7	47,7	49,5	46,6	48,2	46,8	47,3	46,2	66,8	67,4	67,8	66,8	72,1	67,6	74,5	67,4	85,3	83,7	83,3	83,7	83,2	83,7	85,9	83,9
	85-ti percentil	56,0	57,0	55,7	56,0	53,0	55,0	51,0	54,0	78,0	77,5	76,0	77,5	78,0	78,0	80,0	78,0	90,0	90,0	90,0	90,0	89,0	90,0	95,0	92,0
	Standardno odstupanje	6,6	9,2	5,6	9,2	4,4	8,2	4,0	8,1	10,1	10,2	8,7	10,4	5,8	9,8	4,7	10,4	8,3	8,8	8,0	8,3	6,1	7,2	8,2	7,8
	% prekoračenja brzine za najmanje 0 km/h	40,0	35,7	45,9	32,0	30,8	30,9	18,7	28,2	34,7	37,7	41,4	36,0	65,1	39,6	81,7	42,3	13,0	10,9	9,0	12,3	13,0	12,9	33,3	20,2
	% prekoračenja brzine za najmanje 10 km/h	8,0	7,8	3,4	6,3	0,2	4,3	0,0	3,9	7,3	9,2	8,6	9,0	7,3	8,3	12,3	8,6	4,0	3,4	0,0	1,8	0,6	1,2	2,0	1,2
	Prosječna brzina vozila koja su prekoračila ograničenje brzine	55,9	57,1	54,3	56,7	53,4	55,7	52,9	55,7	77,4	77,4	76,0	77,5	75,5	76,9	75,9	76,9	97,5	98,9	94,4	95,6	93,8	94,4	95,6	94,6
Autobusu	Prosječna brzina	47,6	48,9	49,3	47,2	47,6	47,6	47,8	47,1	64,3	72,0	70,8	71,0	70,6	71,6	73,0	70,3	95,9	96,1	96,7	95,7	85,4	88,6	85,4	90,6
	85-ti percentil	56,7	57,5	56,0	56,5	53,0	55,0	52,0	54,0	80,0	84,0	79,0	83,5	78,0	80,0	81,0	80,0	105,0	104,0	102,0	103,5	93,0	98,0	93,0	100,0
	Standardno odstupanje	8,8	9,1	6,4	9,6	3,9	7,7	4,2	7,6	13,4	12,4	8,3	12,0	7,1	9,1	7,0	10,1	10,7	8,6	7,2	8,5	6,6	8,1	6,9	8,6
	% prekoračenja brzine za najmanje 0 km/h	40,0	40,3	40,0	34,7	24,7	31,5	22,7	29,8	14,0	26,5	12,0	21,6	10,7	13,7	15,7	12,8	33,0	26,2	29,0	27,0	0,0	8,2	1,3	14,8
	% prekoračenja brzine za najmanje 10 km/h	4,0	9,6	4,0	8,5	0,0	5,1	0,3	4,4	2,0	4,8	2,0	4,3	0,0	0,8	0,0	1,0	6,0	3,2	0,0	2,3	0,0	0,1	0,0	0,0
	Prosječna brzina vozila koja su prekoračila ograničenje brzine	55,6	57,4	55,6	57,5	53,0	55,9	53,5	55,6	84,9	86,4	85,1	86,8	82,7	84,3	83,4	84,3	106,6	105,5	102,9	104,8	0,0	103,4	103,3	103,4
Motocikli	Prosječna brzina	64,4	59,5	63,0	57,4	61,9	60,0	69,0	58,5	88,6	87,5	99,2	86,6	80,2	87,7	83,1	85,5	122,8	114,2	124,1	114,4	116,7	127,9	116,6	124,9
	85-ti percentil	81,0	75,0	80,0	73,0	73,0	72,0	80,0	71,0	105,0	106,5	130,9	104,5	90,0	100,0	93,0	98,0	145,0	135,0	144,7	136,0	133,8	147,0	133,9	147,0
	Standardno odstupanje	12,6	16,5	13,1	15,1	10,0	12,9	11,2	12,6	17,0	19,9	33,0	19,4	9,8	15,8	9,9	15,0	22,4	21,9	20,6	21,5	18,6	18,5	18,5	20,5
	% prekoračenja brzine za najmanje 0 km/h	86,0	69,6	77,0	65,3	86,7	76,7	98,3	72,7	77,0	66,3	64,0	61,1	45,8	65,3	63,3	62,6	49,0	38,6	48,0	40,4	38,8	65,6	43,3	61,5
	% prekoračenja brzine za najmanje 10 km/h	56,0	42,0	56,0	37,4	50,0	41,2	75,0	38,8	44,0	39,5	52,0	37,1	12,0	35,0	31,7	32,7	35,0	20,3	33,0	21,7	19,4	43,3	23,3	39,8
	Prosječna brzina vozila koja su prekoračila ograničenje brzine	67,2	66,9	67,9	65,5	64,1	64,4	69,3	63,7	95,2	97,6	117,1	97,9	88,1	95,4	89,0	93,6	141,4	134,7	141,2	134,5	135,3	138,0	133,7	137,8
Mopedi	Prosječna brzina	43,4	41,5	43,2	41,8	41,5	43,3	38,4	42,2	43,9	44,0	45,8	45,9	42,5	44,4	42,3	44,6								
	85-ti percentil	52,0	51,5	50,9	51,5	47,5	50,0	45,0	50,0	50,0	52,0	55,9	55,0	48,0	51,0	47,0	52,0								
	Standardno odstupanje	8,4	11,1	9,2	9,0	5,3	7,5	5,2	8,3	7,2	9,5	8,7	9,5	4,8	7,2	5,0	8,1								
	% prekoračenja brzine za najmanje 0 km/h	19,0	18,3	15,0	17,4	5,6	14,4	0,0	14,5	13,0	19,0	29,0	29,4	3,9	16,7	5,0	21,8								
	% prekoračenja brzine za najmanje 10 km/h	4,0	5,5	4,0	2,1	0,0	2,2	0,0	2,5	0,0	3,9	4,0	6,2	0,0	2,7	0,0	3,5								
	Prosječna brzina vozila koja su prekoračila ograničenje brzine	55,9	58,0	57,8	55,6	52,0	56,0	0,0	55,9	53,8	56,6	56,2	57,0	52,7	56,1	53,7	55,8								

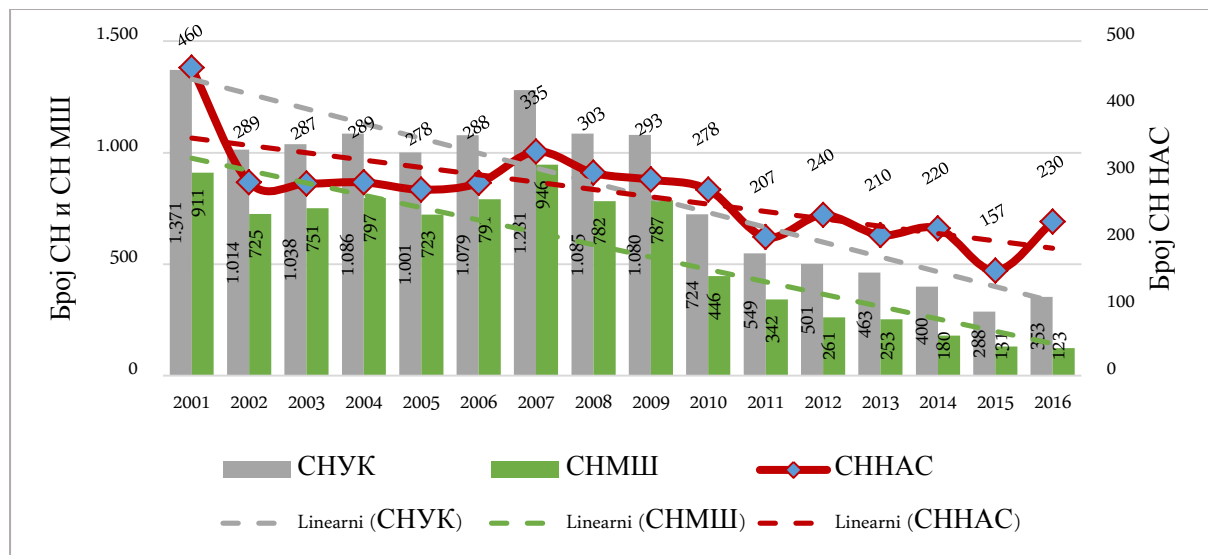


Unaprjeđenje vrijednosti indikatora sigurnosti prometa moguće je ostvariti realizacijom sljedećih mjera:

- Organiziranje i periodična provedba edukacija definiranih kategorija sudionika u prometu, prema izdvojenim područjima;
- Realizacija kampanja usmjerenih prema ciljnim skupinama;
- Preispitivanje postojećih ograničenja brzina, prije svega u naselju;
- Izrada plana tehničke regulacije prometa za značajne objekte u naselju;
- Uređivanje sustava prometnog obrazovanja i odgoja;
- Koordiniranim aktivnostima lokalnih institucija;

1.4 PROMETNE NEZGODE I POSLJEDICE PROMETNIH NEZGODA

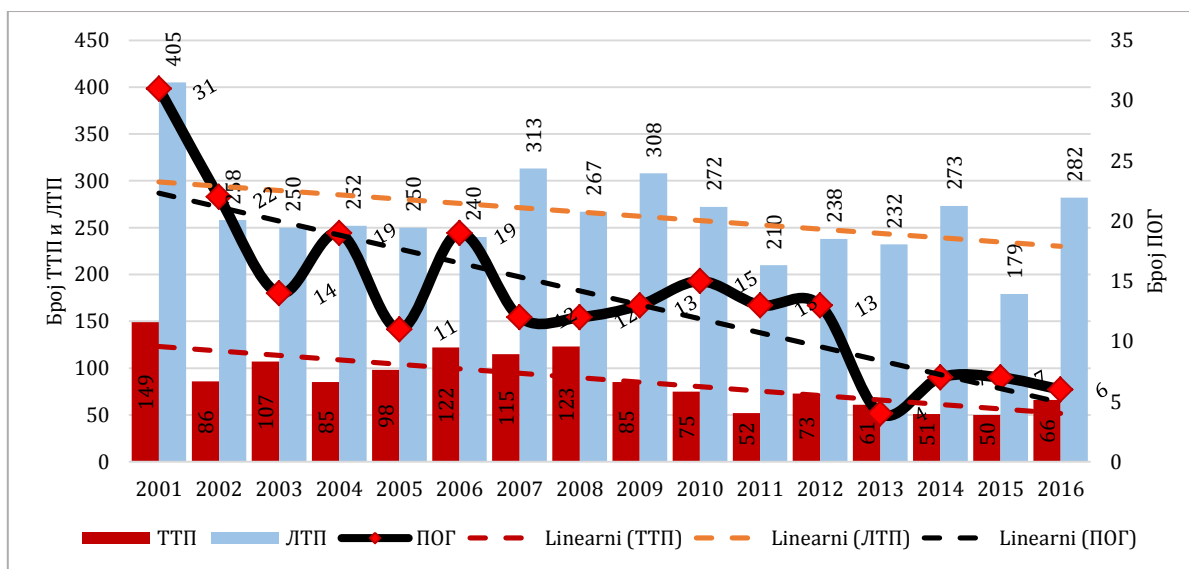
Sagledavanjem stanja sigurnosti prometa temeljem prometnih nezgoda mogu se definirati ključni problemi sigurnosti prometa na području Subotice, a temeljem njih i plan aktivnosti za unaprjeđenje sigurnosti prometa u narednom razdoblju. Temeljem analize prometnih nezgoda u Subotici, od 2001. do 2016. godine u analiziranom šesnaestogodišnjem razdoblju u Subotici se dogodilo 13.313 prometnih nezgoda u kojima je nastradalo 5.845 osoba, poginulo je 218 osoba i povrijeđeno 5.627, od kojih je 1.398 osoba zadobilo teške tjelesne povrede 4.229 osoba lake tjelesne povrede (Grafikon 5, Grafikon 6).



Grafikon 5. Kretanje ukupnog broja prometnih nezgoda i broja prometnih nezgoda sa nastradalim osobama, u razdoblju 2001. – 2016.



Analizirajući kretanje broja poginulih, teško povrijeđenih i lako povrijeđenih osoba u prometnim nezgodama, u razdoblju 2001. – 2016. zaključuje se da je samo broj poginulih u opadanju. Naime, u Subotici je 5 puta manje osoba poginulo 2016. godine nego 2001. godine. Međutim, analizirajući povrijeđene osobe, rezultati su drugačiji, npr. osobe koje su zadobile teške tjelesne povrede, uočava se da je nakon par godina smanjenja, 2016. godine u odnosu na 2015. čak 32% više osoba povrijeđeno.



Grafikon 6. Kretanje broja poginulih, teško povrijeđenih i lako povrijeđenih osoba u prometnim nezgodama, u razdoblju 2001. – 2016.

Analizom stradanja djece prema svojstvu sudjelovanja u prometu zaključuje se da je najveći broj djece smrtno stradao u prometnim nezgodama u svojstvu pješaka (50%), a povrede najčešće dobivaju u svojstvu putnika u vozilu (42%). U Subotici je od 2001. do 2016. godine poginuo jedan odjel mladih vozača (30) u prometnim nezgodama. Upravo mladi vozači predstavljaju skupinu sudionika u prometu kojoj treba posvetiti posebnu pozornost. Analizom stradanja odraslih osoba u prometnim nezgodama zaključuje se da najčešće stradaju u prometnim nezgodama s putničkim automobilima (55%), kao i da nije uspostavljen opadajući trend nastradalih, a najizraženije su oscilacije kod najtežih posljedica. U Subotici su stariji od 65 godina veoma ugrožena kategorija sudionika u prometu u svojstvu biciklista. Osim toga što su kao biciklisti ranjivi sudionici, odnosno tijelom izravno izloženi udarnim silama, problem im stvaraju lošije zdravstveno stanje, krhke kosti i sl.

Temeljem raspodjele posljedica prometnih nezgoda u Subotici prema spolu u razdoblju od 2001. do 2016. godine, zaključuje se da je među poginulima četvrtina žena, a među povrijeđenima malo više od trećine (38%), što ukazuje da su muškarci znatno rizičnija kategorija sudionika u prometu od žena.



Usporednom analizom vrijednosti za cijelu Srbiju i Suboticu zaključuje se da u Subotici sudjelovanje bicikala i mopeda u prometnim nezgodama dvostruko veće u odnosu na ostale dijelove Srbije.

Temeljem raspodjele prometnih nezgoda prema mjesecima tijekom godine, zaključuje se da je razdoblje od svibnja do kraja studenog razdoblje s najvećim brojem prometnih nezgoda i tada treba pojačati preventivne i represivne aktivnosti u prometu. U analiziranom razdoblju petina prometnih nezgoda s poginulim osobama se dogodila subotom, a najmanje ponedjeljkom (11,2%), ostalim danima je približno jednaka raspodjela (oko 13%). Prometne nezgode s povrijeđenima su se najviše događale od četvrtka do subote (po oko 15%), a najmanje nedjeljom 12,9%.

U prijedpodnevnim satima kao rizični sati za prometne nezgode izdvajaju se jutro od 7 do 8 i od 9 do 10 ujutro što se može povezati s vremenom odlaska u školu i na posao. Najviše prometnih nezgoda s nastradalima se dogodilo utorkom oko 16 sati i subotom oko 14 sati. Temeljem vremenske raspodjele prometnih nezgoda, zaključuje se da su u Subotici nesigurni ljetni mjeseci, da je pojačano stradanje u srpnju i kolovozu, a zatim u listopadu i studenom. Kao dan s najviše nezgoda s poginulima se izdvaja subota.

Temeljem vidovne raspodjele prometnih nezgoda može se zaključiti da je potrebno izvršiti detaljnu analizu stradanja pješaka (pretrčavaju li kolnik s desne ili s lijeve strane, sustiže li ih vozilo, idu li u susret vozilu, prelaze li ulicu na pješačkom prijelazu, izvan pješačkog prijelaza i sl.), kao i analizu bočnih sudara (jesu li bočni sudari na raskrižjima, na pristupima iz dvorišta, jesu li ta raskrižja pregledna, označena, jesu li pristupi legalni i sl.). Prema rezultatima dodatnih analiza definirati mjere za unaprjeđenje sigurnosti prometa odnosno smanjenje ovih vidova prometnih nezgoda.

Analizom skupina utjecajnih faktora zaključuje se da su dominantni faktori koji su vezani za čovjeka, odnosno pogreške i propuste vozača. Potrebno je pratiti rezultate, najmanje 5 godina i sagledati kako će se kretati, odnosno provjeriti jesu li doista dominantni samo utjecajni faktori koji se odnose na čovjeka.

Analizom prometnih nezgoda nastalih pod utjecajem alkohola i psihoaktivnih tvari, zaključuje se da povećanjem težine posljedica prometnih nezgoda raste i sudjelovanje utjecajnog faktora „vožnja pod djelovanjem alkohola“

Analizom stradanja pješaka zaključuje se da je četvrtina pješaka nastradala svojom pogreškom, odnosno zbog vlastitog propusta i da najviše stradaju u prometnim nezgodama s teškim teretnim vozilima.

Analizom prometnih nezgoda s biciklima zaključuje se da je dvoje poginulo od 2001. do 2016. godine, da nije uspostavljen opadajući trend nastradalih, već su izražene oscilacije. Također, do 2015. godine najviše su stradali pri bočnim sudarima, a od 2016. godine najviše nezgoda je pri skretanju ili prelasku.



Analizom prometnih nezgoda s dvokotačima zaključuje se da je znatno više prometnih nezgoda sa nastradalima nego s materijalnom štetom, pri čemu nije uspostavljen opadajući trend osoba s teškim tjelesnim povredama i smrtnim stradanjima. U prometnim nezgodama s dvokotačima karakteristično je stradanje pri bočnim sudarima, a od 2016. karakteristično je stradanje pri prometnim nezgodama s dva vozila pri skretanju ili prelasku.

Broj prometnih nezgoda, ali i nastradalih s traktorima nema uspostavljen opadajući trend već oscilira iz godine u godinu, a 2016. godine broj nastradalih značajno porastao (za 600%). U prometnim nezgodama s traktorima karakteristični su bočni sudari, a stradanja su najčešća pri vožnji u istom smjeru.

Analizom prometnih nezgoda s komercijalnim vozilima na području Subotice u razdoblju od 2001. do 2016. godine zaključuje se da imaju opadajući trend od 2008. do 2015. godine, međutim, dolazi do porasta 2016. godine za 60% što navodi na dodatne analize i utvrđivanje uzroka ovom stanju. Je li povećano sudjelovanje ove kategorije u prometu? Ili postoji neki drugi uzrok, ili je to posljedica nerada u tom području. Potrebno je uložiti dodatne napore kako bi se utvrdilo postojeće stanje u transportnim kompanijama, kao i uvjeti rada vozača kamiona i autobusa, stanje voznih parkova.

Prometne nezgode s poginulim osobama događale su se više na cestama u naselju (63,2%), nego na cestama izvan naselja (36,8%). Od prometnih nezgoda s poginulim osobama koje su se dogodile u naselju, 4 prometne nezgode su se dogodile u gradu Subotici, 2 u naselju Palić, po 1 prometna nezgoda u naseljima Šupljak, Novi Žednik i Čantavir. Najviše prometnih nezgoda se dogodilo na državnoj cesti IIA reda.

Analizom raspodjele prometnih nezgoda s povrijeđenima uočava se da se najčešće događaju na ulicama nižeg reda. Prostorna distribucija mjesta nagomilavanja prometnih nezgoda na području grada Subotice u kojima je glavni utjecajni faktor bio „vožnja pod djelovanje, alkohola“ ukazuje da je najveća koncentracija ovih nezgoda u centralnoj gradskoj jezgri.

Nagomilavanje prometnih nezgoda s biciklistima osobito je izraženo duž sljedećih ulica: Maksima Gorkog od raskrižja s ulicom Pavla Papa do raskrižja s Karađorđevom cestom, Trg Lazara Nešića, Park Ferenc Raichla, Somborska cesta i raskrižje s Preradovićevom ulicom, prilazima kružnom toku u Ulici Sándora Petőfija, Zmaj Jovinom ulicom, Aleja Maršala Tita, Senćanska cesta i drugim ulicama.

U prometnim nezgodama s motociklistima većina se dogodila u centralnoj zoni u gradu, značajna mikrolokacija je i Segedinska cesta koja povezuje Suboticu s Palićem.



1.5 STANJE SIGURNOSTI VOZILA NA PODRUČJU GRADA SUBOTICE

Godina proizvodnje vozila jedna je od karakteristika koja značajno utječe na stupanj njegove tehničke ispravnosti. Prosječna starost svih vozila na području grada Subotice je 16,39 godina, dok je usporedbe radi, prosječna starost vozila u Republici Srbiji u 2016. godini bila 16,6 godina. Može se zaključiti da prema ovom pokazatelju Subotica ne odstupa značajno od vrijednosti koja važi za cjelokupnu područje Republike Srbije.

Kada je riječ o gradu Subotici, stupanj motorizacije, koji iznosi 293 putnička automobila na 1.000 stanovnika, veći je od stupnja motorizacije koji vrijedi na razini Republike Srbije. Grad Subotica ne spada u kategoriju gradova u Republici Srbiji koji imaju najniži stupanj motorizacije.

U strukturi registriranih vozila najzastupljenija su putnička vozila (81,50%), zatim slijede teretna vozila (7,88%) i priključna vozila (5%).

Kada je riječ o kontroli rada tehničkih pregleda, imajući u vidu podatke o broju prijedloga za oduzimanje ovlaštenja, može se zaključiti da je intenziviran rad prometne policije u 2016. godini u odnosu na prethodnu godinu. U 2015. godini je temeljem svakog trećeg prijedloga za oduzimanje ovlaštenja doneseno Rješenje o oduzimanju ovlaštenja, a u 2016. godini je Rješenje doneseno temeljem svakog drugog prijedloga.

Ovaj podatak ukazuje na to da je bilo znatno više nepravilnosti u radu pravnih osoba ovlaštenih za vršenje tehničkih pregleda u 2015. godini. Zabrinjavajući je podatak da je za 31 pravnu osobu ovlaštenu za vršenje tehničkih pregleda vozila čak za 29 donesen prijedlog za oduzimanje ovlaštenja, što čini 94%, i potrebno je primijeniti određene mjere kako bi pravne osobe poslovale sukladno propisima.

S obzirom na to da su tri kategorije kod kojih je postojao određeni postotak neispravnih vozila (autobusi, teretna vozila i priključna vozila) usko vezana za transportni proces, neophodno je primijeniti određene mjere u transportnim poduzećima na području policijske uprave Subotica, kako bi se poboljšala tehnička ispravnost ovih kategorija vozila.

U posljednjem izvješću Europskog vijeća za sigurnost prometa koji se odnosi na unaprjeđenje sigurnosti vozila, pod nazivom „*Nakon godina neaktivnosti – vrijeme je za napredak u sigurnosti vozila*”², prepoznate su najvažnije smjernice za unaprjeđenje sigurnosti vozila u Europi. Imajući u vidu obveze Republike Srbije, koje se odnose na potpunu implementaciju zakonodavstva EU prije pristupanja EU, ove smjernice bi se mogle shvatiti kao vodilja u radu u ovom području svih ključnih subjekata koji rade na unaprjeđenju ovog sustava. Važan segment jesu proizvođači vozila, gdje se novoproducirana vozila svakako podvrgavaju standardima ECE i moraju odgovarati jednoobraznim uvjetima o homologaciji vozila, dijelova i opreme. Bez obzira na to, a

² „After years of inaction – it's time for progress on vehicle safety”, European Transport Safety Council, Brussels, 2017.



uzimajući u obzir možda najstariji vozni park u Europi, Republika Srbija zajedno sa svojim lokalnim samoupravama, moraju učiniti dodatni napor kako bi unaprijedili sigurnost prometa u dijelu motornih vozila.

Ključni propis koji uređuje ovo područje na razini EU jest Uredba Europskog parlamenta i Vijeća br. 661/2009 o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila. U Republici Srbiji, ovo područje uređuje se Zakonom o sigurnosti prometa na cestama („Sl. glasnik RS“, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon i 9/2016 - odluka US) i Pravilnikom o podjeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uvjetima za vozila u prometu na cestama („Sl. glasnik RS“, br. 40/2012, 102/2012, 19/2013, 41/2013, 102/2014, 41/2015, 78/2015, 111/2015, 14/2016, 108/2016, 7/2017 - ispr. i 63/2017).

Kada je riječ o tehničkim pregledima, Republika Srbija još nema usvojen podzakonski akt koji bi regulirao ovo područje, već je ista regulirana spomenutim Zakonom.

Moguće je izvesti generalni zaključak da Republika Srbija svakako treba slijediti praksu i primjer vodećih zemalja EU kada je riječ o sigurnosti vozila. Da bi to postigle i lokalne samouprave, one trebaju raditi na podizanju standarda, odnosno platežne moći građana kako bi se utjecalo na obnavljanje voznog parka putničkih i komercijalnih vozila. Konkretno, u Subotici, za poboljšanje sigurnosti prometa kada je riječ o vozilu kao faktoru za nastanak prometnih nezgoda, poželjno je primijeniti sljedeće mjere:

- Omogućavanje subvencija za kupnju novih vozila kako bi se pospješilo obnavljanje voznog parka putničkih vozila i utjecalo na smanjenje prosječne starosti vozila u prometu;
- Pojačana kontrola gospodarskih subjekata koji se bave prodajom rezervnih dijelova za motorna vozila, od strane tržišne inspekcije;
- Pojačana kontrola vozila koja se uvoze kao rabljena;
- Edukacija vozača o važnosti provjere tehničke ispravnosti vozila;
- Pojačana izvanredna kontrola tehničke ispravnosti vozila u prometu na cestama;
- Pojačana kontrola opremljenosti i rada tehničkih pregleda vozila;
- Omogućavanje subvencija za kupnju zaštitnih sustava za djecu – sigurnosnih sjedala u vozilima;
- Kampanje usmjerene ka biciklistima i motociklistima i njihovom sigurnom sudjelovanju u prometu (edukacija, natjecanja, podjela kaciga biciklistima i motociklistima, itd.);
- Promicanje društvene aktivnosti u sustavu sigurnosti prometa od strane proizvođača vozila i opreme za vozila, itd.

1.6 TROŠKOVI PROMETNIH NEZGODA, POGINULIH I POVRIJEĐENIH OSOBA

Još uvijek u Srbiji nije razvijena metodologija za izračunavanje ukupnih društveno-ekonomskih troškova prometnih nezgoda niti je opće prihvaćena bilo koja metodologija



do sada razvijena u svijetu. Metodologije koje su primjenjivane u drugim državama se bitno razlikuju. U ovisnosti o modelu za procjenu, ukupni društveno-ekonomski troškovi po nastradaloj osobi se kreću od: **266 358** (Republika Srpska, 2012) do **3 652 265 €/POG** (Novi Zeland, 2014), odnosno od **10 623** do **664 098 €/TTP** i od **354** do **64 208 €/LTP**.

Troškovi nastradalih u Novom Zelandu (2014) su: \$3 981 700/POG, \$724 000/TTP i \$70 000/LTP³ (<http://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Research/Documents/Social-Cost-of-Road-Crashes-and-Injuries-June-2014-update.pdf>, posjet 21. 10. 2016.)

Troškovi po nastradaloj osobi u Velikoj Britaniji su: 1 783 556 funti/POG, 200 422 funte/TTP i 15 450 funti/LTP⁴ (<https://www.gov.uk/government/publications/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2015>, posjet 21. 10. 2016.)

Troškovi po nastradaloj osobi u Njemačkoj (2005) su: 1 018 064,51 €/POG, 105 476,98 €/TTP i 4 304,70 €/LTP (http://www.ectri.org/YRS11/Documents/Final%20website/Session%202/YRS11_Session2_KranzBAST.pdf, posjet 21. 10. 2016.)

Troškovi po nastradaloj osobi u Republici Srpskoj su procijenjeni na 266.358 €/POG, 10 623 €/TTP i 354 €/LTP (*Troškovi prometnih nezgoda u Republici Srpskoj*, Ekonomski institut, Banja Luka, 2012.).

Na području Grada Subotice u razdoblju od 2001. do 2016. godine ukupno se dogodilo 13.313 prometnih nezgoda u kojima je evidentirano 5.845 nastradalih (poginulih ili povrijeđenih) osoba. Ukupni društveno-ekonomski troškovi nastradalih osoba, u ovom 16-godišnjem razdoblju se procjenjuju na oko **74,4 milijuna eura** (prema metodologiji iz Republike Srpske) do **2 milijarde eura** (prema metodologiji iz Novog Zelanda), i to:

- Troškovi za **218 poginulih lica** su od **58,1 milijun** do 798,6 milijuna eura,
- Troškovi za **1.398 teško povrijeđenih osoba** (TTP) su od **14,8 milijuna** do 931,1 milijuna eura i
- Troškovi za **4.229 lako povrijeđenih osoba** (LTP) su od **1,5 milijuna** do 272,3 milijuna eura.

Dakle, **godišnji troškovi** koji su izdvajani samo **za nastradale** u prometnim nezgodama bili su **od 74,4 do 2.002 milijuna eura**, u ovisnosti o primijenjenoj metodologiji. Ukoliko se ovim troškovima dodaju i ostali troškovi prometnih nezgoda, onda su ove vrijednosti još veće, što predstavlja veoma veliko opterećenje građanima i gospodarstvu Subotice.

1.7 FINANCIRANJE SIGURNOSTI PROMETA

Sredstva neophodna za **redoviti rad institucija** (izgradnja i održavanje objekata, nabava opreme i sredstava za rad, plaće zaposlenih, režijski troškovi i sl.) se financira iz **proračuna Republike** ili iz **proračuna grada**.

³1 dolar oko 0,92 eura

⁴1 funta oko 1,12 eura



Izgradnja i održavanje **infrastrukture** financira se iz **proračuna** grada (gradske ulice i lokalne ceste), odnosno iz proračuna na razini Republike (izgradnja i održavanje državnih cesta).

Konkretno **mjere i aktivnosti** koje Grad realizira u cilju unaprjeđenja sigurnosti prometa, prvenstveno se financiraju iz namjenskih sredstava i proračuna grada. U Subotici se uspješno provodi koncept da „**nesigurni financiraju sigurnost**“. Naime, 30% vrijednosti kazni za prometne prekršaje na području Subotice čine osnovni dio namjenskih sredstava koje grad koristi za realiziranje mjera iz godišnjih programa sigurnosti prometa. Nije razvijen koncept javnog privatnog partnerstva, niti donatorstva za potrebe unaprjeđenja sigurnosti prometa.



2. OKVIR ZA DONOŠENJE STRATEGIJE SIGURNOSTI PROMETA GRADA SUBOTICE

Osnovu za donošenje strategije sigurnosti prometa Grada Subotice čine međunarodni i državni dokumenti, propisi, strategije i planski dokumenti. Kao najvažniji međunarodni dokumenti mogu se istaknuti:

- *Rezolucije Ujedinjenih naroda o globalnoj sigurnosti prometa⁵,*
- *Globalni plan sigurnosti prometa 2011. - 2020.⁶,*
- *Međunarodna strategija sigurnosti prometa⁷,*
- *Moskovska deklaracija o sigurnosti prometa⁸,*
- *Brazilska deklaracija o sigurnosti prometa⁹,*
- *Direktiva EU koje se odnose na sigurnost infrastrukture¹⁰,*
- *Politika sigurnosti prometa u EU (EU Road Safety Policy) i*
- *drugi strateški dokumenti i planovi EU u području sigurnosti prometa¹¹ itd.*

Najvažniji nacionalni dokumenti značajni za pripremu i donošenje lokalne strategije sigurnosti prometa u Subotici su:

- *Zakon o sigurnosti prometa na cestama (ZoBs)¹²,*
- *Zakon o planiranju i izgradnji¹³,*
- *Strategija razvoja željezničkog, cestovnog, vodnog, zračnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. godine¹⁴,*
- *Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju između europskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane i Republike Srbije,*
- *Strategija sigurnosti prometa na cestama Republike Srbije 2015. – 2020. je utvrdila nacionalne ciljeve sigurnosti prometa koji su okvir za definiranje lokalnih ciljeva,*
- *Akcijski plan sigurnosti prometa u Srbiji.*

⁵ Resolutions on improving global road safety, adopted by the General Assembly: 57/309 of 22 May 2003, 58/9 of 5 November 2003, 58/289 of 14 April 2004, 60/5 of 26 October 2005, 62/244 of 31 March 2008, 64/255 of 2 March 2010 and 66/260 of 19 April 2012, 68/269 of April 2014.

⁶ Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, WHO and UN Road Safety Collaboration

⁷ International Road Safety Strategy, PRI, 2000.

⁸ Moscow Declaration, First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action, Moscow, 19-20 November 2009.

⁹ Brasilia Declaration, Second Global High-level Conference on Road Safety: Time for Results, Brasilia, 18-19 November 2015

¹⁰ Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management, OJ L 319, 29.11.2008, p. 59–67, <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32008L0096:EN:NOT> (posjet 25. 12. 2017.)

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/policy_en (posjet 26.12.2017)

¹² „Službeni glasnik RS”, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - US i 55/14

¹³ „Službeni glasnik Republike Srbije”, br.72/2009, 81/2009-ispravak, 64/2010 – odluka US, 24/2011, 121/2012, 42/2013 – odluka US, 50/2013 – odluka US, 98/2013 – odluka US, 132/2014 i 145/2014

¹⁴ Temeljem članka 45. stavak 1. Zakona o Vladi („Službeni glasnik Republike Srbije”, br. 55/05, 75/05 – ispravak i 101/07



Члан 11.

"... Влада доноси Националну стратегију безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: Национална стратегија).
Национална стратегија садржи најзначајнија обележја постојећег стања безбедности саобраћаја, дугорочне и краткорочне циљеве, смернице, кључне области рада и рокове за доношење одговарајућег Националног плана.
Националну стратегију предлаже Тело за координацију за период од најмање пет година, до краја јуна у последњој години важења Националне стратегије.

Члан 12.

На основу Националне стратегије, на предлог Тела за координацију, Влада доноси Национални план безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: Национални план), за период од најмање једне године.
Национални план садржи нарочито: задатке, мере по приоритетима, одговорне субјекте, рокове и финансијска средства у кључним областима рада.

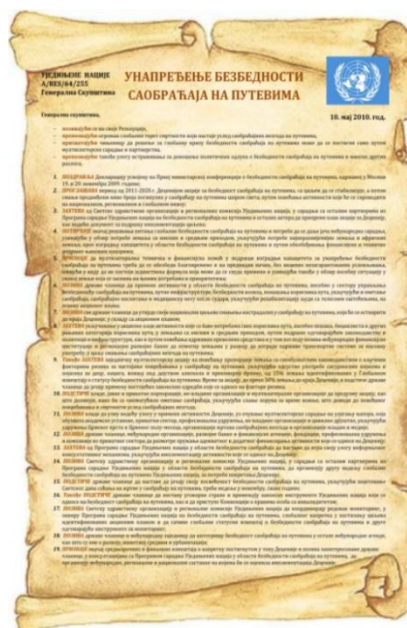
Члан 13.

Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Националним планом..."

Закон о безбедности саобраћаја на путевима
„Сл. Гласник РС“, бр.41/09, 53/10, 101/11,32/13,55/14



Слика 1.1 Усвојен и publiciran документ националне стратегије.



Слика 1.2 Резолуција UN којом је одређено Десетљеће акције за сигурност prometa.



U Strategiji sigurnosti prometa na cestama Republike Srbije 2015. - 2020. definirani su polazni elementi za lokalne strategije sigurnosti prometa:

Ambicija	Smanjiti smrtnosti i rizik od teških povreda na razinu najuspješnijih država Europske unije.
Misija	Postojan i djelotvoran sustav sigurnosti cestovnog prometa.
Vizija	Cestovni promet bez poginulih, sa znatno smanjenim brojem povrijeđenih i znatno smanjenim troškovima prometnih nezgoda.
Ciljevi	<p>Donošenje strategije treba da omogući izgradnju održivog i djelotvornog sustava upravljanja sigurnošću prometa do 2020. godine koji će omogućiti u pogledu posljedica prometnih nezgoda:</p> <ul style="list-style-type: none"> • da u prometu nema poginule djece od 2020. godine, • da se prepolove: godišnji broj poginulih, broj teško povrijeđene djece, broj teško povrijeđenih osoba u 2020. godini, u odnosu na 2011. godinu i • da se prepolove ukupni, godišnji društveno-ekonomski troškovi prometnih nezgoda u 2020. godini, u odnosu na 2011. godinu. <p>Nacionalna strategija je usvojila i definirala ciljeve u pogledu indikatora sigurnosti prometa tako da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • % uporabe sigurnosnog pojasa od strane vozača, kao i % uporabe sigurnosnog pojasa na prednjim sjedalima 2020. godine bude 95%; • % uporabe sigurnosnog pojasa na zadnjim sjedalima 2020. godine bude 85%; • % uporabe zaštitnih sustava za djecu 2020. godine bude 96%; • % uporabe zaštitnih kaciga za motocikliste i mopediste 2020. godine bude 99%; • % prekoračenja brzine putničkih automobila u naselju, izvan naselja i autocesti koji je veći za 10 km/h od dopuštene brzine bude 2020. do 4,9%; • % vozača pod djelovanjem alkohola kako u naselju, tako i izvan naselja bude 2020. godine do 0,1%;

Lokalni okviri za donošenje Strategije sigurnosti prometa grada Subotice:

- *Statut Grada* u komu je opisana uloga Skupštine grada Subotice u sigurnosti prometa, Uloga Gradskog vijeća u sigurnosti prometa, Uloga gradonačelnika u



sigurnosti prometa, Uloga Gradske uprave u sigurnosti prometa („Službeni list Općine Subotica“, br. 26/2008, 27/2008 i „Službeni list Grada Subotice“, br. 46/2011 i 15/2013.),

- Odluka o donošenju Plana postavljanja oglasnih objekata i reklamnih oznaka na području Grada Subotice („Službeni list Grada Subotice“, br. 19/10),
- Odluka o pješačkim zonama i vođenju teretnog prometa kroz naseljena mjesta na području Grada Subotice,
- Odluka o razvrstavanju općinskih cesta i ulica („Službeni list Grada Subotice“, br. 46/2011, 56/2012 i 7/2014),
- Odluka o određivanju smjerova pružanja državnih cesta prvog i drugog reda koji prolaze kroz naseljena mjesta na području Grada Subotice („Službeni list Grada Subotice“, br. 44/2016 od 29. 09. 2016. godine),
- Odluka o općinskim cestama, ulicama i nerazvrstanim cestama („Službeni list Grada Subotice“, br. 6/2017, 9/2017 – ispravak i 21/2017),
- Odluka o javnom gradskom i prigradskom prijevozu putnika na području grada Subotice („Službeni list Grada Subotice“, br. 12/2015),
- Rješenje o određivanju autobusnih stajališta na području Grada Subotice u javnom gradskom i prigradskom prijevozu putnika („Službeni list grada Subotice“, br. 24/2016 od 18. 04. 2016. godine),
- Odluka o taksi prijevozu („Službeni list Grada Subotice“, br. 38/2015 od 12. 11. 2015. godine),
- Odluka o javnim parkiralištima („Službeni list Grada Subotice“, br. 60/2011 i 7/2014).



3. ŽELJENO STANJE U SIGURNOSTI PROMETA

Željeno stanje predstavlja jedan od tri elementa sustava upravljanja sigurnošću prometa u Subotici (postojeće stanje, željeno stanje i upravljačke mjere) i ono se definira preko Ambicije, Misije, Vizije i Ciljeva.

3.1 AMBICIJA, MISIJA I VIZIJA

AMBICIJA

Kreirati prometni sustav koji uspješno omogućava građanima obavljanje svih životnih funkcija na siguran i lak način bez negativnih učinaka.

MISIJA

Subotica – najsigurniji grad u pogledu prometa u Srbiji.

VIZIJA

Subotica - bez poginulih i invalidnih osoba.

3.2 CILJEVI

3.2.1 OJAČATI ZAŠTITNI SUSTAV (UNAPRIJEDITI KAPACITET I INTEGRITET INSTITUCIJA I POJEDINACA)

Opći cilj je jačanje zaštitnog sustava kroz jačanje kapaciteta i integriteta svih subjekata sigurnosti prometa i unaprjeđenje njihove međusobne komunikacije, kooperacije i koordinacije.

U cilju jačanja zaštitnog sustava u Subotici, neophodno je u razdoblju do 2020. godine konstantno unaprjeđivati strukturu i autoritet gradskog Vijeća za sigurnost prometa.



Gradsko vijeće za sigurnost prometa mora dobiti jaču političku, stručnu, znanstvenu, administrativnu i medijsku potporu koja će omogućiti planiranje i realizaciju svih mjera i aktivnosti iz ove strategije. Važno je uspostaviti sustavno stručno usavršavanje odgojitelja, učitelja, nastavnika, novinara, prometne policije, zaposlenih u upravi grada i drugih nositelja poslova sigurnosti prometa.

Iako posjeduju znanja iz području sigurnosti prometa, članovi Gradskog vijeća za sigurnost prometa će nastaviti usavršavanje na seminarima i konferencijama u cilju stjecanja novih znanja. Sveučilište mora nastaviti s transferom znanja u području sigurnosti prometa, u prvom redu širenjem znanja i iskustava zemalja koje postižu najbolje rezultate u sigurnosti prometa.

Šira Primjena automatskih sustava kontrole ojačat će kapacitet i integritet prometne policije, a što će se odraziti na povećanje subjektivnog rizika sudionika u prometu i bolje poštovanje propisa u prometu.

Značajni napredak u evidentiranju podataka o prometu i prometnim nezgodama, ostvaren primjenom CADAS protokola bit će nastavljen što će za posljedicu imati kvalitetnije praćenje stanja sigurnosti prometa, stavova i indikatora o sigurnosti prometa, a time i konkretnije planirane mjere za smanjenje ugroženosti u prometu.

Udruge građana koja se bave unaprjeđenjem sigurnosti prometa je potrebno i dalje podržavati kako bi se stvorio sustav onih koji mogu rasteretiti javne službe i pridonijeti većem broju realiziranih projekata u sigurnosti prometa. Veoma važna aktivnost bit će i redovito praćenje provođenja strategije i njena evaluacija, kako bi se korigirale aktivnosti na ostvarivanju ciljeva.

3.2.2 UNAPRIJEDITI VERTIKALNU I HORIZONTALNU KOORDINACIJU

Koordinacija, kooperacija i komunikacija mora biti uspostavljena između svih značajnih subjekata za realizaciju aktivnosti u sigurnosti prometa, a osobito između: Ministarstava (MGSI, MPNTR, MUP, pravde, zdravstva, itd.), Agencije za sigurnost prometa, Gradskog vijeća za sigurnost prometa i javnih poduzeća. Pri tomu će na vrhu upravljačkog sustava biti gradonačelnik i Skupština grada.



3.2.3 UNAPRJEĐIVATI ZNANJA, STAVOVE I SVIJEST O SIGURNOSTI PROMETA

Povećati svijest o značaju sigurnog sudjelovanja i ponašanja u prometu zasnovanog na unaprijeđenoj razini znanja, kao i razvijenim i utemeljenim pozitivnim stavovima u sigurnosti prometa. Među ostalim, a uzimajući prethodno u obzir u Subotici bi do 2020. godine bilo neophodno:

- Unaprijediti stavove sudionika u prometu po pitanju podržavanja vožnje pod utjecajem alkohola, sa 17,5% na 7,5%
- Unaprijediti stavove sudionika u prometu po pitanju odobravanja vožnje pod utjecajem droge, sa 7,8% na 4,5%
- Unaprijediti stavove djece predškolskog i osnovnoškolskog u pogledu sigurnog sudjelovanja u prometu;
- Povećati postotak građana o značaju uporabe zaštitne kacige sa 4,2 na 5.

3.2.4 UNAPRJEĐIVATI INDIKATORE SIGURNOSTI PROMETA KOJI SE ODOSE NA PONAŠANJE U PROMETU

Permanentno unaprijeđivati razinu indikatora sigurnosti prometa koji se odnose na ponašanje u prometu, tako što će se u kontinuitetu pratiti i unaprijeđivati stanje na godišnjoj razini.

Tablica 3.1. – Ciljevi u pogledu indikatora sigurnosti prometa u Subotici

r/b	Naziv indikatora SP	Vrijednost za grad Suboticu 2017. godina			Cilj za Suboticu u 2020. godini	Nacionalni cilj, Srbija 2020. godine
1.	% uporabe kaciga	80	86,7		99	99
2.	% uporabe s/p od strane vozača	88,7	92,5	90,2	95	95
3.	% uporabe s/p na prednjim sjedalima	86,3/89,3/86			95	95
4.	% uporabe s/p na zadnjim sjedalima	13,1/14,9/17			85	85
5.	% uporabe zaštitnih sustava za djecu	22,6/20,6/34,4			96	96
6.	% prekoračenja brzine putničkih automobila za preko 10 km/h u naselju	12,8			4,9	4,9
7.	% prekoračenja brzine putničkih automobila za preko 10 km/h van naselja	12,2			4,9	4,9
8.	% prekoračenja brzine putničkih automobila za preko 10 km/h autocesta	10,8			4,9	4,9
9.	% vozača pod utjecajem alkohola, u naselju	0,4			0,05	0,10
10.	% vozača pod utjecajem alkohola, izvan naselja	0,6			0,05	0,10

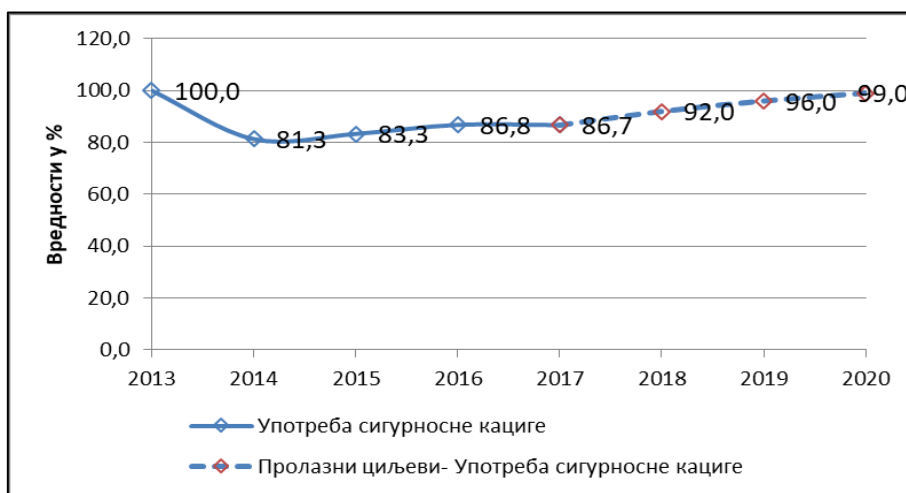


Indikatori sigurnosti prometu, a osobito uporaba zaštitnih sustava su u jakoj korelacijskoj svezi s posljedicama prometnih nezgoda, a osobito s brojem poginulih u prometu. Iz tih razloga najrazvijenije zemlje strateške ciljeve opredjeljuju kako u odnosu na posljedice (broj poginulih, broj povrijeđenih, broj nezgoda), tako i u odnosu na indikatore uporabe zaštitnih sustava u prometu, indikatore u svezi brzine, indikatore u svezi vožnje pod utjecajem alkohola i sl.

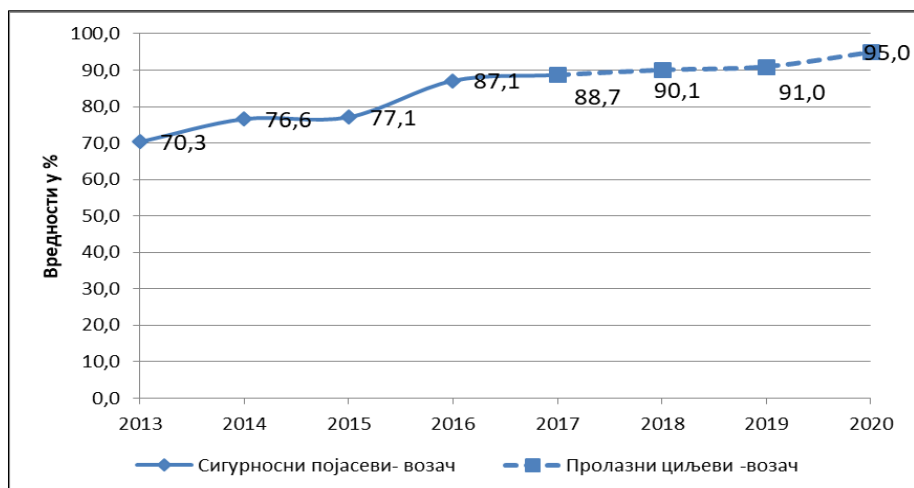
U cilju praćenja realizacije definiranih ciljeva strategije, neophodno je periodično, a najmanje jednom godišnje, analizirati ostvaruju li se predviđeni ciljevi. U tu svrhu planirani su tzv. prolazni ciljevi do konačnih ciljeva za 2020. godinu, prema sljedećim dijagramima.



Dijagram 3.1. – Prolazni ciljevi uporabe zaštitne kacige u naselju



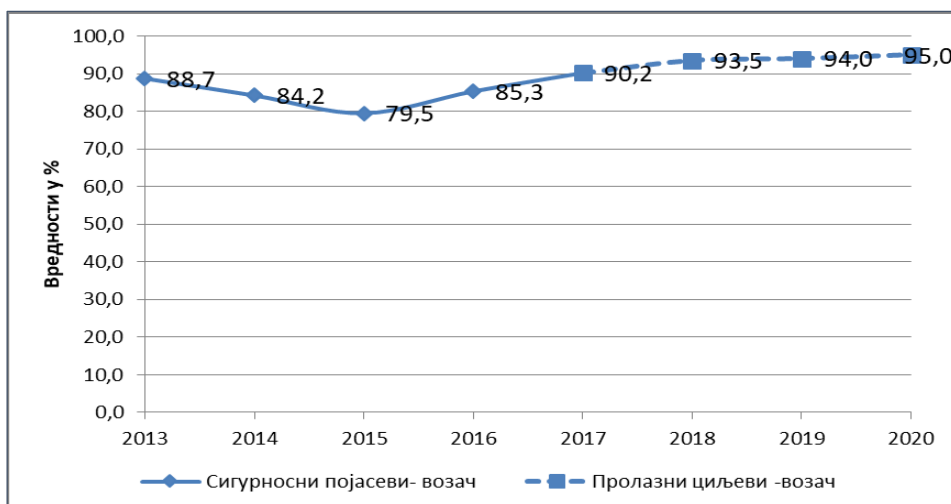
Dijagram 3.2. – Prolazni ciljevi uporabe zaštitne kacige izvan naselja



Dijagram 3.3. - Prolazni ciljevi uporabe sigurnosnog pojasa od strane vozača u naselju



Dijagram 3.4. - Prolazni ciljevi uporabe sigurnosnog pojasa od strane vozača izvan naselja



Dijagram 3.5. - Prolazni ciljevi uporabe sigurnosnog pojasa od strane vozača na autocesti



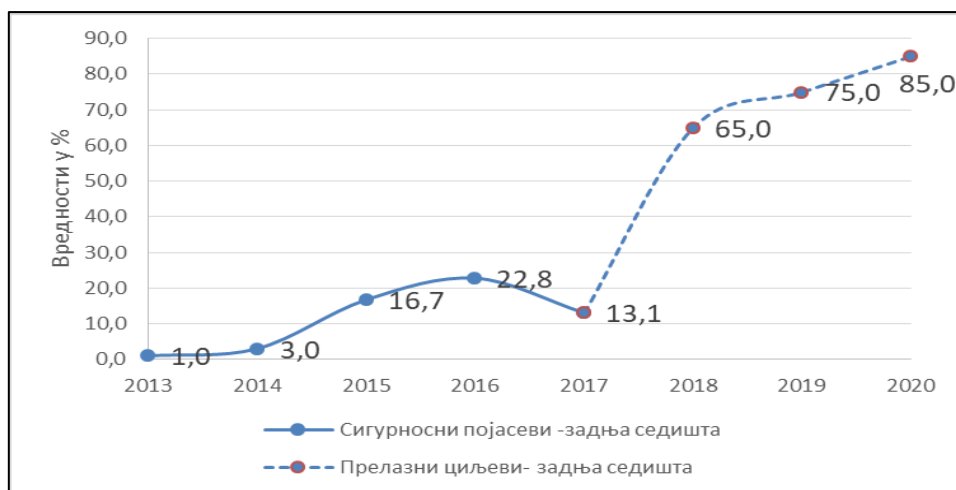
Dijagram 3.6. – Prolazni ciljevi uporabe sigurnosnog pojasa na prednjim sjedalima u naselju



Dijagram 3.7. – Prolazni ciljevi uporabe sigurnosnog pojasa na prednjim sjedalima izvan naselja



Dijagram 3.8. – Prolazni ciljevi uporabe sigurnosnog pojasa na prednjim sjedalima na autocesti



Dijagram 3.9. – Prolazni ciljevi uporabe sigurnosnog pojasa na zadnjim sjedalima u naselju



Dijagram 3.10. – Prolazni ciljevi uporabe sigurnosnog pojasa na zadnjim sjedalima izvan naselja



Dijagram 3.11. – Prolazni ciljevi uporabe sigurnosnog pojasa na zadnjim sjedalima na autocesti



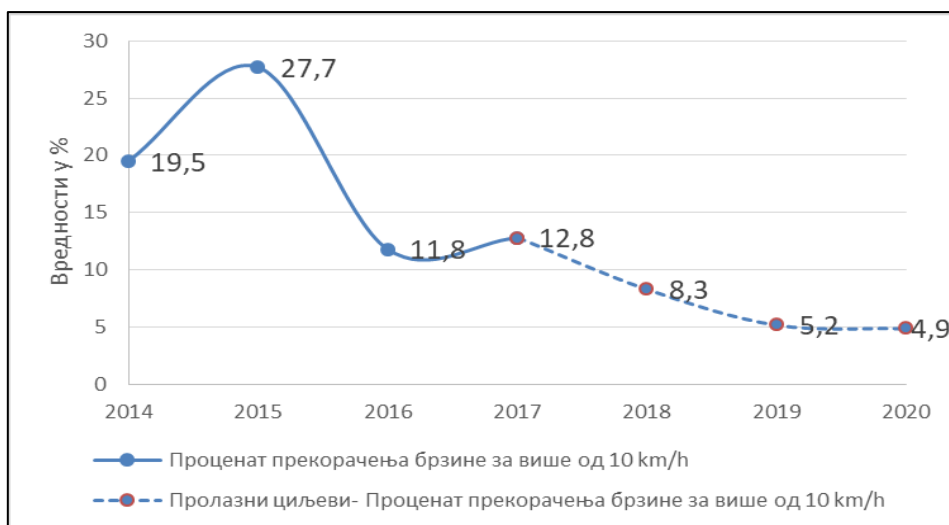
Dijagram 3.12. – Prolazni ciljevi uporabe zaštitnih sustava za djecu u naselju



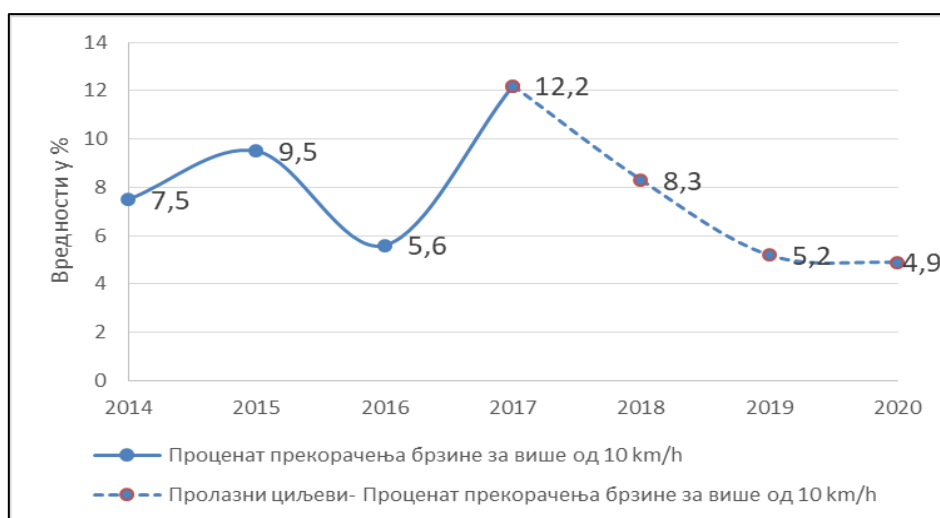
Dijagram 3.13. – Prolazni ciljevi uporabe zaštitnih sustava za djecu izvan naselja



Dijagram 3.14. – Prolazni ciljevi uporabe zaštitnih sustava za djecu na autocesti



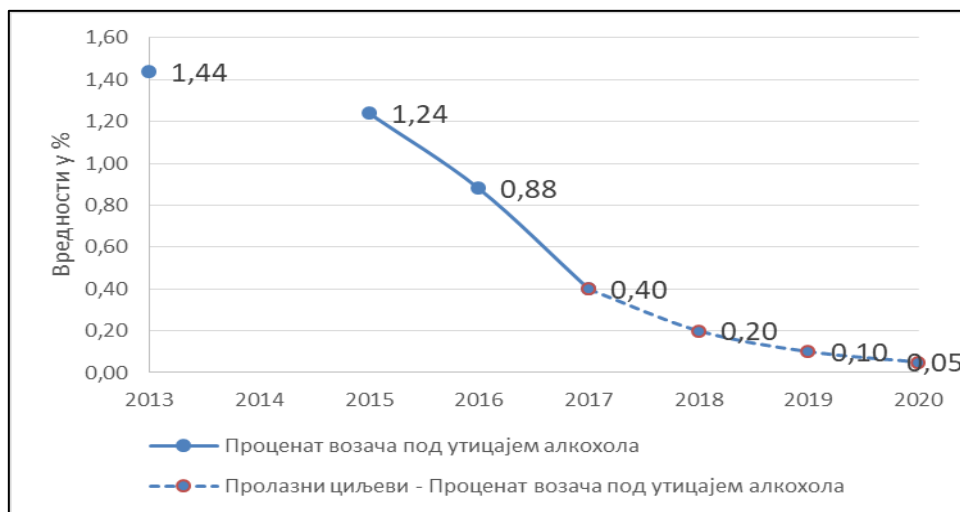
Dijagram 3.15. – Prolazni ciljevi - prekoračenje brzine za više od 10 km/h u naselju



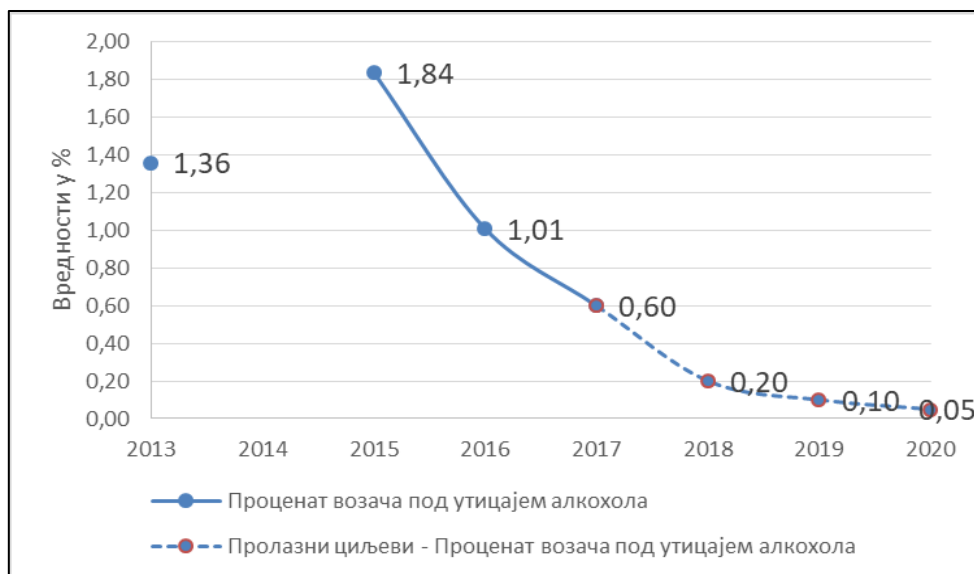
Dijagram 3.16. – Prolazni ciljevi - prekoračenje brzine
za više od 10 km/h izvan naselja



Dijagram 3.17.. – Prolazni ciljevi - prekoračenje brzine
za više od 10 km/h na autocesti



Dijagram 3.18. – Prolazni ciljevi – vozači pod utjecajem alkohola (naselje)

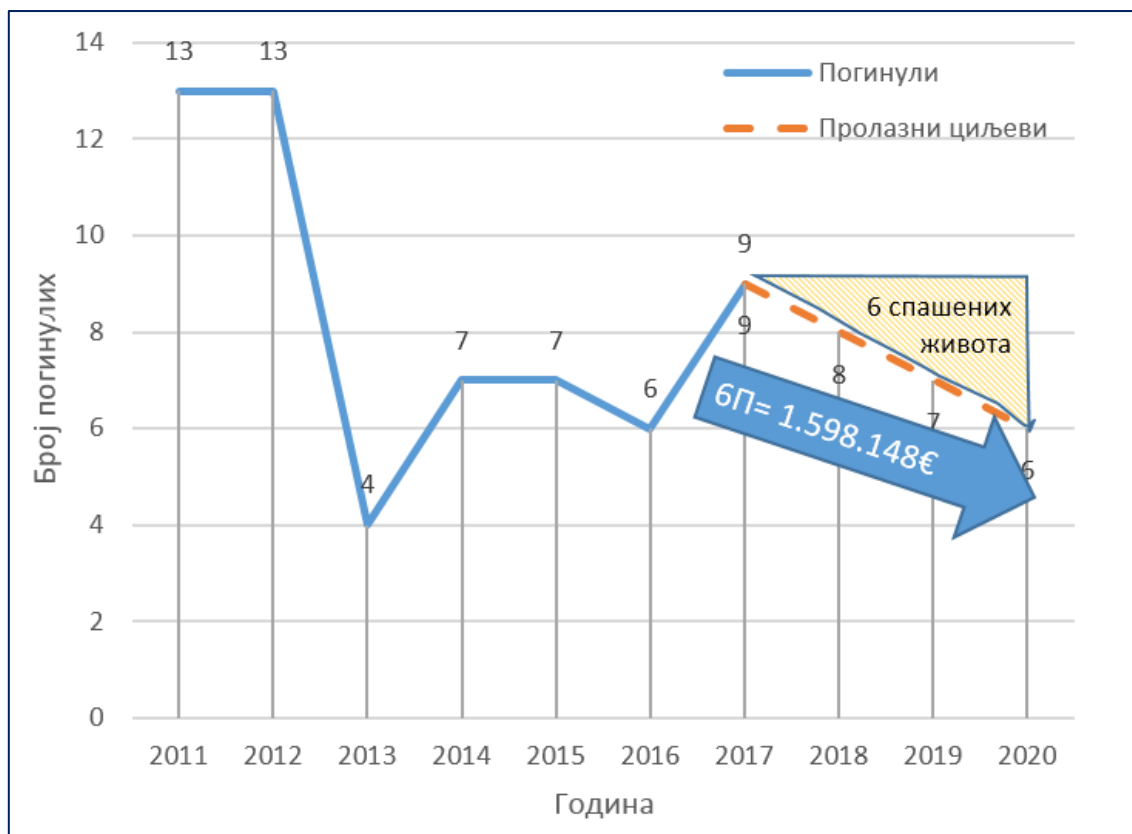


Dijagram 3.19. – Prolazni ciljevi – vozači pod utjecajem alkohola (izvan naselja)



3.2.5 SMANJIVANJE BROJA NEZGODA, POGINULIH I POVRIJEĐENIH OSOBA

Ostvarivanjem prethodno definiranih ciljeva uspostaviti će se kontinuiran trend u smanjivanju broja nezgoda, poginulih i povrijeđenih osoba.

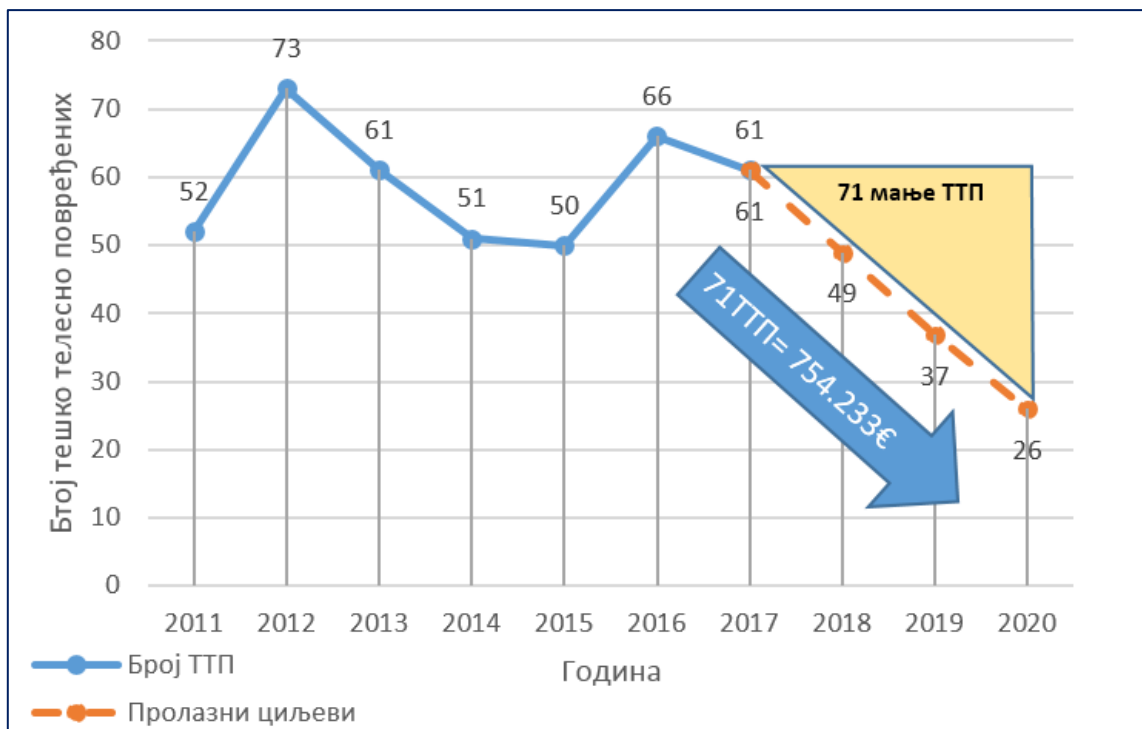


Dijagram 3.20. – Prolazni ciljevi u pogledu smanjivanja broja poginulih

Smanjenje posljedica stradanja ljudi u prometu u vidu poginulih, teško povrijeđenih i lako povrijeđenih osoba predstavlja pokazatelj koji na najočigledniji način pokazuje uspješnost kreiranog zaštitnog sustava u sigurnosti prometa.

S obzirom na to, u razdoblju do 2020. godine u Subotici bi trebalo:

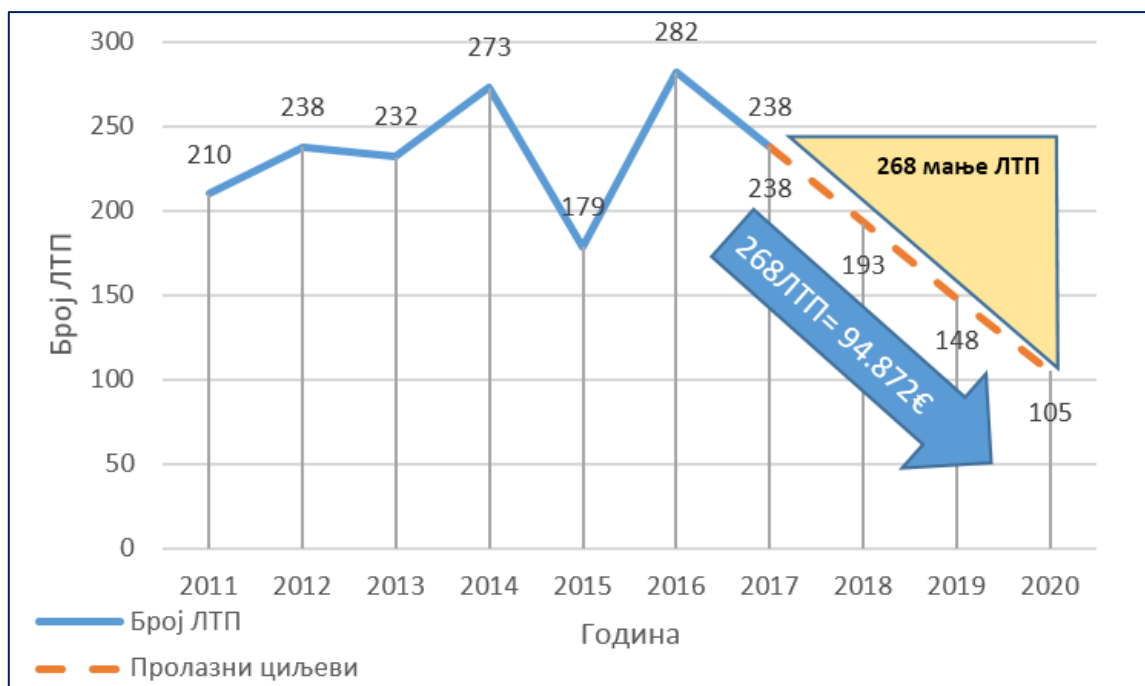
- Smanjiti broj poginulih osoba u prometu, tako da u 2020. **broj poginulih bude upola manji – 6**, nego u 2011. godini (13). Na taj način bilo bi spašeno **6 života**, što odgovara materijalnim uštedama od najmanje **1,6 milijuna eura**, u odnosu na postojeće stanje 2017. godine.
- Smanjiti broj teško povrijeđenih osoba u prometu, tako da **2020. bude 26 teško povrijeđenih**, što je 50% manje u odnosu na 52 teško povrijeđenih u 2011. godini. Tako će se **spriječiti 71 tešku povredu** i ostvariti uštede od najmanje **754,2 tisuće eura**, u odnosu na postojeće stanje 2017. godine.



Dijagram 3.21. – Prolazni ciljevi u pogledu smanjivanja broja teško povrijeđenih

- Smanjiti broj lako povrijeđenih osoba u prometu, tako da u **2020. godini bude 50% manje lako povrijeđenih osoba (105)** u odnosu na 2011. godinu (210). Na taj način bi se smanjio broj osoba koje su lako povrijeđene za **268** i ostvarile uštede od najmanje **94,8 tisuća eura**, u odnosu na postojeće stanje 2017. godine.

Uzimajući u obzir prethodno definirane ciljeve u pogledu smanjenja broja nastradalih u Subotici, ukupne materijalne uštede koje bi se postigle iznosile bi najmanje **2,45 milijuna eura**. Na ovaj način neutrošena sredstva bi se mogla uložiti u daljnje unaprjeđenje sigurnosti prometa, što bi dovelo do novih ušteda i ulaganje u poboljšanje kvalitete života u Subotici.



Dijagram 3.22. – Prolazni ciljevi u pogledu smanjivanja broja lako povrijeđenih



4. DEFINIRANJE KLJUČNIH PODRUČJU RADA TEMELJEM DEFINIRANIH PROBLEMA I ŽELJENOG STANJA

Ključna područja rada u sigurnosti prometa na području Grada Subotice su:

Organizacija i upravljanje sigurnošću prometa – Strateško upravljanje sigurnošću prometa temeljeno na razvijenom zaštitnom sustavu koji podrazumijeva jačanje postojećih i izgradnju novih kapaciteta sigurnosti prometa, odnosno nositelja aktivnosti.

Sigurnije ceste i kretanje – Predstavlja višedimenzionalni pristup koji podrazumijeva angažiranje i suradnju većeg broja različitih subjekata. Učinkovito gospodarenje sigurnošću cestovnom infrastrukturom podrazumijeva provedbu odgovarajućih procedura sanacija opasnih mjesta i reviziju budućih projekata.

Sigurnija vozila – Unaprjeđenje sigurnosnih elemenata vozila u pogledu aktivne i pasivne sigurnosti.

Sigurniji sudionici u prometu – Unaprjeđenje stavova, znanja i ponašanja sudionika u prometu primjenom edukacija, obuka ali i represivnih mjera. Unaprjeđenje ranjivih kategorija sudionika u prometu.

Djelovanje nakon prometne nezgode – Obuka o pružanju prve pomoći, ublažavanje posljedica, koordiniranje hitnih služba i sprječavanje sekundarnih prometnih nezgoda, utvrđivanja načina povređivanja.





4.1 PRVI STUP – UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU PROMETA

Radi dostizanja ciljeva strategije Grad Subotica će na prvom mjestu raditi na **izgradnji i jačanju kapaciteta i integriteta svih institucija** značajnih za sigurnost prometa. Osobito značajno je unaprijediti i njihovu **posvećenost i rad** na unaprjeđenju sigurnosti prometa. Ključne aktivnosti u okviru ovog stupa su:

- Jasno prepoznavanje institucija i organizacija sigurnosti prometa na području Grada kao i njihove uloge u sustavu sigurnosti prometa u dokumentu Strategije i u akcijskom planu.
- Jasno prepoznavanje uloge Vijeća za sigurnosti prometa i konkretizacija poslova i aktivnosti među svim članovima Vijeća.
- Uspostavljanje sustava upravljanja sigurnošću prometa na lokalnu i donošenje odluka Vijeća temeljem podataka od značaja za sigurnost prometa grada Subotice.
- Jačanje kapaciteta i integriteta vatrogasne službe i službi hitne medicinske pomoći u Subotici, kako bi adekvatno odgovorili zahtjevima u pogledu reagiranja u slučajevima nastanka prometnih nezgoda;
- Promicanje i pokretanje aktivnosti usmjerenih ka unaprjeđenju sigurnosti prometa (kampanje, tribine, edukacije) kod svih subjekata na području grada Subotice (izrada planova i programa aktivnosti, provedba aktivnosti);
- Jačanje suradnje između institucija i organizacija koje funkcioniraju u sustavu sigurnosti prometa u Subotici i ključnih institucija na republičkoj razini (Agencija za sigurnost prometa, JP „Putevi Srbije“, Ministarstvo nadležno za poslove prometa, itd.);
- Jačanje suradnje subjekata sigurnosti prometa na lokalnu i Vijeća za sigurnost prometa kroz provedbu promotivnih i tematskih aktivnosti Vijeća (sigurnost mladih u prometu, djece, biciklista itd.);
- Stvaranje partnerstava između subjekata od značaja za sigurnost prometa u Subotici i društveno odgovornih kompanija, gdje bi se promicala sigurnost prometa i provodile kampanje usmjerene ka određenim kategorijama sudionika u prometu.
- Mogućnost opredjeljenja bar jedne osobe koja bi provodila odluke i prijedloge Vijeća za sigurnost prometa, jer prema dosadašnjem iskustvu osoba koja je zaposlena u Gradskoj upravi nema mogućnosti u potpunosti se posvetiti poslovima sigurnosti prometa uz ostala zaduženja;
- Dodatna edukacija građana o pružanju prve pomoći u situacijama kada dođe do prometne nezgode;
- Sudjelovanje predstavnika zdravstvenih službi u radu Vijeća za sigurnost prometa na razini grada Subotice;
- Edukacija pripadnika službi JKP „Vodovod i kanalizacija“ za sigurnu izvedbu radova na prometnim površinama, pravilno označavanje radova, kao i informiranje sudionika u prometu o istim;
- Provedbu izvanrednih tehničkih pregleda vozila službi u sustavu sigurnosti prometa na području grada Subotice;



- Kontinuirana kontrola kvaliteta cesta i prometne signalizacije od strane poduzeća koja su zadužena za održavanje cesta;
- Pojačana kontrola prekoračenja dopuštene brzine kretanja i kontrola vozača pod djelovanjem alkohola od strane prometne policije, itd.
- ...

4.2 DRUGI STUP – SIGURNIJE CESTE I KRETANJA

Unaprjeđenje sigurnosti cesta i ulica Grad Subotice će realizirati kroz pripremu, realizaciju i praćenje aktivnosti na održavanju postojećih prometnih infrastrukturnih objekata za koje je grad nadležan, ali i pripremu prijedloga unaprjeđenja, kao i praćenje realizacije unaprjeđenja prometnih infrastrukturnih objekata u nadležnosti Republike Srbije. Ključna područja u svezi ovog stupa su:

- Put ne smije biti uzrok prometne nezgode; Put bi trebao spriječiti nastanak nezgode;
- U slučaju nezgode, put bi trebao spriječiti ili ublažiti nastanak posljedica;
- Kvalitetu izvedbe radova je potrebno kontrolirati i održavati na razini koja će jamčiti sigurno kretanje;
- Izgradnja pločnika na državnim cestama koje prolaze kroz naselje;
- Priprema, realizacija i praćenje prijedloga aktivnosti na održavanju postojećih prometnih infrastrukturnih objekata;
- Priprema prijedloga unaprjeđenja prometne infrastrukture za koju je nadležan Grad i Republika i slanje odgovarajućih zahtjeva;
- Praćenje realizacije zahtjeva koje je Općina uputila gradu ili Republici i urgencija za ispunjenje zahtjeva;
- Istraživanje i identifikacija „crnih točaka“ i opasnih mjesta na cestama i ulicama na području Grada Subotice;
- Izrada Projekata za sanaciju opasnih mjesta;
- Kontroliranje i upravljanje priključcima nerazvrstanih cesta na ulice i državne ceste;
- Kontrola i suzbijanje neplanske izgradnje objekata u zoni cestovne infrastrukture;
- Analiziranje i praćenje potreba pješaka i biciklista na području grada;
- Biciklistima se u gradu Subotici treba posvetiti posebna pozornost kada je u pitanju njihova sigurnost u prometu;
- Poboljšanju sigurnosti prometa biciklista u gradu Subotici mogu pridonijeti:
 - projekti kao što su mapiranje rizika na mreži biciklističkih ruta (cesta sa intenzivnim biciklističkim prometom, biciklističkih traka i staza za bicikliste);
 - ispitivanje stavova biciklista o opasnostima i rizicima u prometu;
 - edukacija vozača motornih vozila o ugroženosti biciklista u prometu.



- Izrada plana aktivnosti unaprjeđenja infrastrukture namijenjene kretanju pješaka i biciklista uz državne ceste odnosno na mjestima križanja ranjivih sudionika i državnih cesta;
- Izrada plana realizacije unaprjeđenja infrastrukture namijenjene kretanju pješaka na ostalom dijelu cestovne mreže;
- Smirivanje motornog prometa na mjestima križanja s ranjivim sudionicima u prometu;
- Suradnja s državnim tijelima zaduženim za održavanje državnih cesta (ministarstvom nadležnim za poslove prometa, JP Putevi Srbije, Agencijom za sigurnost prometa);
- Obuka dovoljnog broja kadrova koji će biti nositelji procedura unaprjeđenja sigurnosti cesta;
- Planiranje i praćenje dinamike realizacije procedura unaprjeđenja sigurnosti ceste;
- Funkcioniranje i koordinacija aktivnosti Vijeća za sigurnost prometa;
- Politička, finansijska i tehnička potpora Vijeću za sigurnost prometa;
- Pravodobna razmjena podataka o prometnim nezgodama između subjekata zaduženih za održavanje cesta;
- Koordiniranje i planiranje aktivnosti unaprjeđenja sigurnosti ceste prema trenutnom stanju infrastrukture;
- Priprema godišnjeg izvješća o provedenim mjerama u svezi primjene procedura unaprjeđenja sigurnosti cesta;
- Uspostavljanje redovitih procedura (nakon nastanka prometne nezgode) provjere sigurnosti postojeće cestovne mreže;
- Uspostavljanje procedura revizije projekta rekonstrukcije, privremene regulacije prometa i dr. na području grada;
- ...

4.3 TREĆI STUP – SIGURNIJA VOZILA

U cilju unaprjeđenja sigurnosnih svojstava vozila u prometa potrebno je uspostaviti redovita istraživanja karakteristika vozila, provoditi kampanje za unaprjeđenje sigurnosnih svojstava vozila, a prije svega u pogledu tehničke ispravnosti. Osobito je važno:

- Omogućavanje subvencija za kupnju novih vozila kako bi se pospješilo obnavljanje voznog parka putničkih vozila i utjecalo na smanjenje prosječne starosti vozila u prometu;
- Pojačana kontrola gospodarskih subjekata koji se bave prodajom rezervnih dijelova za motorna vozila, od strane tržišne inspekcije;
- Pojačana kontrola vozila koja se uvoze kao rabljena;
- Edukacija vozača o važnosti provjere tehničke ispravnosti vozila;



- Pojačana izvanredna kontrola tehničke ispravnosti vozila u prometu na cestama;
- Pojačana kontrola opremljenosti i rada tehničkih pregleda vozila;
- Omogućavanje subvencija za kupnju zaštitnih sustava za djecu – sigurnosnih sjedala u vozilima;
- Kampanje usmjerene ka biciklistima i motociklistima i njihovu sigurnom sudjelovanju u prometu, odnosno o značaju uporabe zaštitne opreme (edukacija, natjecanja, podjela kaciga biciklistima i motociklistima itd.);
- Promicanje društvene aktivnosti u sustavu sigurnosti prometa od strane proizvođača vozila i opreme za vozila, itd.
- ...

4.4 ČETVRTI STUP – SIGURNIJI SUDIONICI U PROMETU

Istraživanjem stavova i ponašanja u prometu omogućava se praćenje učinaka primijenjenih programa sigurnosti prometa. Pozornost treba posvetiti koordiniranim aktivnostima u okviru kampanja namijenjenim unaprjeđenju sigurnosti prometa i prometno-policijske prinude, čime bi se unaprijedilo ponašanje, stavovi i znanje, odnosno poštovanje i prihvaćanje propisa od strane sudionika u prometu. Kao ključne područja u okviru ovog stupa, predlaže se sljedeće:

- Izgradnja i promjena svijesti, stavova, ponašanja, razine znanja i vještina sudionika u prometu (edukacija);
- Promjena ponašanja uslijed prisile;
- Uklanjanje (privremeno ili trajno) nepodobnih sudionika u prometu;
- Unaprjeđenje sigurnosti djece (u svojstvu pješaka i putnika);
- Unaprjeđenje znanja, stavova i ponašanja vozača traktora, s posebnim naglaskom na uporabu rotacijskoga svjetla, ispravnosti svjetlosnih uređaja;
- Izgradnja poligona kako za obuku u autoškolama, tako i za obuku djece u osnovnim školama;
- Iskoristiti priliku da uvođenje uniformi u školama u pogledu unaprjeđenja SP djece;
- Suradnja sa školama;
- Koordinirano planiranje aktivnosti;
- Suradnja gradskih tijela i predstavnika auto-škola, poslodavaca koji imaju veći broj vozača profesionalaca;
- Učvršćivanje suradnje gradskih vlasti s Agencijom za sigurnost prometa, Prometnom policijom, predstavnicima auto-škola;
- Uspostavljanje kontinuiranog sustava edukacije:
 - Edukacija predškolaca o sigurnosti prometa
 - Edukacija djece osnovnoškolske dobi o sigurnosti prometa
 - Edukacija srednjoškolaca o sigurnosti prometa
 - Vršnjačka edukacija o sigurnosti prometa među osnovcima i srednjoškolcima
 - Edukacija roditelja o sigurnosti prometa
 - Edukacija učitelja i odgojitelja
 - Edukacija biciklista o sigurnosti prometa



- Edukacija pješaka o sigurnosti prometa
 - Edukacija mopedista i motociklista o sigurnosti prometa
 - Edukacija vozača traktora i radnih strojeva o sigurnosti prometa
 - Edukacija profesionalnih vozača i rukovoditelja transportnih kompanija;
- Represivne mjere prema pješacima, biciklistima i vozača u pogledu poštovanja propisa, prelazaka kolnika, ustupanja prednosti ranjivim sudionicima u prometu;
- Efektivna realizacija Strategije sigurnosti prometa i Akcijskog plana;
- Praćenje provođenja Strategije i Akcijskog plana sigurnosti prometa i priprema godišnjih izvješća po broju i strukturi rizičnih vozača, najčešćim prekršajima, rizičnim ponašanjima, ciljevima za naredno razdoblje;
- Posebna pozornost u Gradu Subotici treba se usmjeriti na aktivnosti za podizanje svijesti sudionika u prometu i to za:
 - vožnju pod utjecajem (alkohola, droge i umora),
 - distrakciju vozača uslijed uporabe mobilnog telefona i
 - ponašanje motociklista u prometu.
- ...



4.5 PETI STUP – POSTUPANJE NAKON PROMETNE NEZGODE

Organiziranje združenih vježbi i drugih vidova stručnog usavršavanja i unaprjeđenja koordiniranja rada interventnih službi (službe hitne pomoći, prometne policije, sektora za izvanredne situacije i drugih) ima za cilj skratiti vrijeme odziva, odnosno unaprijediti razinu pružanja hitne medicinske pomoći i rehabilitacije nakon prometne nezgode.

Kako bi bilo unaprjeđeno djelovanje nakon nastanka nezgode u cilju smanjenja posljedica, neophodno je:

- Sprječavanje „sekundarnih” – novih nezgoda;
- Spašavanje života – ublažavanje posljedica;
- Utvrđivanje uzroka povređivanja u cilju definiranja i primjene mjera;
- Utvrđivanje odgovornosti i sankcioniranje onih koji su uzrokovali nezgodu odnosno posljedice;
- Otklanjanje i ublažavanje posljedica prometnih nezgoda;
- Koordiniranje hitnih službi;
- Obuka o pružanju prve pomoći i simulacija prometne nezgode;
- Unaprjeđenje vremena odziva hitne medicinske pomoći;
- Unaprjeđenje vremena odziva vatrogasne jedinice;
- ...



5. NOSITELJI AKTIVNOSTI I ODGOVORNOSTI

Kroz ključne području djelovanja navedene su aktivnosti koje se provode sukladno nadležnostima i odgovornostima, definiranim u odgovarajućim normativnim aktima. Najvažniji nositelji aktivnosti u sustavu unaprjeđenja sigurnosti prometa u Subotici su: Skupština grada Subotice, gradonačelnik, Gradsko vijeće, Vijeće za sigurnost prometa, Gradska uprava – Sektor za prometni inspekcijski nadzor, Odjel prometna policije, Vatrogasna jedinica, domovi zdravlja i bolnica, visokoškolske ustanove, transportne kompanije, nevladine organizacije, osiguravajuće kompanije, sredstva javnog informiranja, Ured za mlade i ostale institucije.

5.1 SKUPŠTINA GRADA SUBOTICE

Skupština grada ima važnu ulogu po pitanju sigurnosti prometa, s obzirom na to da usvaja sve strateške dokumente vezane za upravljanje prometom u gradu, a samim tim i upravljanjem sigurnošću prometa. Skupština grada donosi strategiju i godišnji plan sigurnosti prometa na cestama sukladno Nacionalnoj strategiji i Nacionalnim planu i uređuje ambijent za uspješnu provedbu.

5.2 GRADONAČELNIK

U cilju dosljednog provođenja ove strategije i akcijskog plana, gradonačelnik će vršiti sve poslove koji su mu zakonom i drugim propisima povjereni. Osobito je odgovoran da imenuje stručne članove Vijeća za sigurnost prometa, definira njihove obveze i odgovornosti i stvori uvjete za učinkovit rad Vijeća. Skrbiti će se da se osiguraju dovoljna sredstva i drugi resursi za uspješnu provedbu ove Strategije i Akcijskog plana sigurnosti prometa.

Gradonačelnik će redovito tražiti i analizirati izvješća o mjerama i akcijama u cilju unaprjeđenja sigurnosti prometa, o postignutim rezultatima i problemima koji postoje u realizaciji pojedinih aktivnosti. Gradonačelnik će redovito, makar dva puta godišnje, pripremati izvješća za Gradsko vijeće i za Gradsku skupštinu o stanju i problemima sigurnosti prometa, odnosno o realizaciji ove strategije.

U situacijama kada uoči da se pojedine mjere iz Strategije ne provode ili se ne provode sukladno Strategiji i Akcijskom planu, poduzimat će mjere iz svoje nadležnosti, u cilju rješavanja nastalih problema i vraćanja na dosljednu provedbu strategije.



5.3 GRADSKO VIJEĆE

Gradsko vijeće će, sukladno svojim propisanim ovlaštenjima, pratiti i podržavati realizaciju strategije. Posebno će, na svojim sjednicama, analizirati stanje sigurnosti prometa i provedbu Strategije sigurnosti prometa. Temeljem stalnog praćenja stanja i problema u provedbi Strategije Sigurnosti prometa, Gradsko vijeće će dva puta godišnje pripremati izvješće Skupštini grada.

Svi članovi Gradskog vijeća će u okviru svojih nadležnosti biti posvećeni realizaciji Strategije sigurnosti prometa, podržavati rad Vijeća za sigurnost prometa, poticati druge subjekte da se angažiraju i raditi na unaprjeđenju horizontalne, kao i vertikalne koordinacije.

5.4 GRADSKO VIJEĆE ZA SIGURNOST PROMETA

Gradsko vijeće za sigurnost prometa je odgovorno redovito pratiti stanje o sigurnosti prometa, i to:

- stanje kapaciteta i posvećenost pojedinih institucija provođenju Strategije sigurnosti prometa,
- stavove i svijest sudionika u prometu o problemima sigurnosti prometa,
- ponašanje sudionika u prometu,
- dubinsku analizu prometnih nezgoda s poginulim na cestama i ulicama Subotice,
- analizu svih prometnih nezgoda prometnih nezgoda, a osobito prometnih nezgoda s nastradalim osobama,
- realiziraju li se aktivnosti predviđene Strategijom sigurnosti prometa i akcijskim planom, kao i godišnjim programom rada za sigurnost prometa.

Vijeće za sigurnost prometa će najmanje dva puta godišnje izvještavati gradonačelnika o stanju i problemima i predlagati osvježavanje mjera i aktivnosti.

Vijeće će, sukladno propisima i najboljoj praksi, pripremati prijedlog godišnjih Programa rada u sigurnosti prometa. Programi rada trebaju biti usmjereni na jačanje svih subjekata u sigurnosti prometa, a osobito na rad na unaprjeđenju prometnog obrazovanja i odgoja, na sigurnost ranjivih sudionika u prometu (pješačka, biciklista, motociklista, djece i starijih sudionika u prometu), na promjenu svijesti i ponašanja u prometu i na druge mjere koje osiguravaju održivo unaprjeđenje sigurnosti prometa.



U cilju ispunjenja svojih obveza Vijeće za sigurnost prometa će se sastajati redovito, najmanje jedanput tijekom 14 dana. Na svojim sjednicama će redovito analizirati aktualno stanje sigurnosti prometa, temeljem svježih podataka, stručno razmatrati probleme, osobito se brinuti da pravodobno pokrene inicijative za pojedine mjere i aktivnosti koje su predviđene Programom rada. Osim toga, Vijeće će pratiti realizaciju mjera i njihove učinke i o tome izvještavati gradonačelnika i Gradsko vijeće. Periodično će, najmanje jednom mjesečno, organizirati javne sjednice, na kojima će predstavnici medija i građani moći postavljati pitanja članovima Vijeća i drugim odgovornim osobama za stanje sigurnosti prometa.

Gradsko vijeće za sigurnost prometa, će, po potrebi, u svoj rad uključivati i stručnjake i druge osobe koje mogu pomoći u unaprjeđenju rada Vijeća i unaprjeđenju sigurnosti prometa u Subotici.

Svojim radom i posvećenošću, Gradsko vijeće će stalno unaprjeđivati horizontalnu i vertikalnu koordinaciju u području sigurnosti prometa.

5.5 SEKTOR ZA PROMETNI INSPEKCIJSKI NADZOR

Vrši inspekcijski nadzor nad lokalnim prijevozom, odnosno nad prijevozom putnika u gradskom prometu, što podrazumijeva prijevoz putnika na području grada, kao i prijevoz između naseljenih mjesta na području grada, tramvajima, trolejbusima i autobusima; izvanlinijskim prijevozom putnika; linijskim i izvanlinijskim prijevozom stvari; prijevozom za vlastite potrebe osoba i stvari i taksi prijevozom. Osim toga, vrši inspekcijski nadzor nad održavanjem i zaštitom općinskih i državnih cesta koji su u nadležnosti Subotice. Obavlja upravno-pravne poslove u području komunalnog i prometnog inspekcijskog nadzora. Izrađuje zahtjeve za pokretanje prekršajnog postupka, prijave za gospodarske presteupe, kaznene prijave, prijave Sudu časti, žalbe na rješenja Prekršajnog suda, odgovori na tužbe, razmatra žalbe izjavljene na odluke koje donose inspektori u prvostupanjskom postupku i daje instrukcije za postupanje prvostupanjskog tijela po žalbi.



5.6 ODJEL PROMETNE POLICIJE PU SUBOTICA

Prometna policija će, sukladno propisima, u suradnji s Upravom prometne policije u sjedalu, sukladno Strategiji sigurnosti prometa na cestama Republike Srbije i Strategiji sigurnosti prometa grada Subotice, raditi na unaprijeđenju sigurnosti prometa.

Prometna policija će vršiti neposrednu kontrolu i interventno reguliranje prometa, upravno-pravne poslove sigurnosti prometa iz svoje nadležnosti, inspekcijsko-tehničke poslove iz svoje nadležnosti, očevidne prometnih nezgoda, evidentiranje prometnih nezgoda, itd. Odjel prometne policije, odnosno Policijska uprava Subotica će izvještavati javnost, a osobito gradonačelnika i Vijeće za sigurnost prometa o aktualnom stanju i problemima sigurnosti prometa, podržavat će prometno obrazovanje i odgoj u predškolskim ustanovama i osnovnim školama, osigurat će dosljedno poštovanje propisa o sigurnosti prometa, a osobito će raditi na otkrivanju, evidentiranju i sankcioniranju prekršaja u prometu.

Starješine prometne policije će aktivno sudjelovati u radu Vijeća za sigurnost prometa, podržavati rad drugih subjekata, ažurno i cjelovito izvještavati članove Vijeća o aktualnim događajima i uočenim problemima u prometu, sudjelovati u pripremi i realizaciji programa, odnosno Strategije i Akcijskog plana sigurnosti prometa.

5.7 MUP – VATROGASNA JEDINICA SUBOTICA

Vatrogasna jedinica Subotice daje svoj doprinos u okviru posljednjeg stupa aktivnosti definiranog u okviru Desetljeća akcija za sigurnost prometa, odnosno zbrinjavanju nakon prometnih nezgoda. Vrijeme odziva, opremljenost i stručnost pripadnika vatrogasne jedinice su osnovni indikatori uspješnosti zbrinjavanja na licu mjesta prometne nezgode.

5.8 DOMOVI ZDRAVLJA I BOLNICA

Osigurava i provodi zdravstvenu zaštitu od interesa za građane na području grada, sukladno zakonu; zaduženi su za međusektorsku suradnju, koordiniranje, poticanje, organiziranje i usmjeravanje provođenja djelatnosti u području javnog zdravstva na području grada, kao i za promicanje zdravlja i provedbu mjera za očuvanje i unaprijeđenje zdravlja, sprječavanje i suzbijanje bolesti i faktora rizika.



5.9 VISOKOŠKOLSKKE USTANOVE

Visokoškolske ustanove su odgovorne za školovanje visoko stručnih i obrazovanih profesionalaca. Odgovorne su za razvitak i primjenu najnovijih znanstvenih dostignuća, transfer znanja i tehnologija, realizaciju stručnih i znanstvenih studija i projekata i promicanje rezultata tih istraživanja.

Predstavnici visokoškolskih ustanova na kojima se izučava sigurnost prometa će biti uključeni u tijela za koordinaciju poslova sigurnosti prometa na općinskoj razini i gradskog Vijeće za sigurnost prometa.

5.10 TRANSPORTNE KOMPANIJE

Transportne kompanije su odgovorne da svoj vozni park i osoblje bude na visokoj razini sigurnosti prometa, što podrazumijeva tehnički ispravna vozila, transport organiziran sukladno pravilima struke i normativima, visoko obučene i posvećene vozače profesionalce.

5.11 NEVLADINE ORGANIZACIJE

Nevladine organizacije i udruge su odgovorne za uočavanje, kritiku i isticanje nepravilnosti u sustavu sigurnosti prometa. Osim toga, odgovorni su da povjerene poslove obavljaju savjesno i posvećeno i sukladno predviđenim rokovima.

5.12 OSIGURAVAJUĆE KOMPANIJE

Osiguranja su izravno pogođena isplatama šteta nastalim u prometnim nezgodama. Interes osiguravajućih kompanija je da ulažu u sigurnost prometa kako bi temeljem veće sigurnosti i samim tim većih ukupnih premija, a manjeg broja šteta za isplatu ostvarivali veću dobit. Zbog toga će osiguranja, osim već zakonom propisanog dijela za izdvajanje za sigurnost prometa (postavljanje kamera), izdvajati dodatni novac od premija u svrhu sudjelovanja u financiranju kampanja u sigurnosti prometa, financiranju znanstveno-istraživačkih projekata unaprjeđenja sigurnosti prometa, a osobito sigurnosti vozila i dr.



5.13 SREDSTVA JAVNOG INFORMIRANJA

Sredstva javnog informiranja, odnosno mediji su odgovorni za informiranje građana u pogledu sigurnog sudjelovanja u prometu i obavješćavanju o posljedicama nesigurnog ponašanja u prometu. Također, imaju iznimno važnu ulogu u promjeni svijesti i ponašanja sudionika u prometu i u kreiranju javnog mnijenja. S obzirom na rasprostranjenost i dostupnost omogućavaju primjenu preventivno-promidžbenih mjera prema najširoj populaciji.

5.14 URED ZA MLADE

Ured za mlade u suradnji s udrugama osigurava stvaranje uvjeta za aktivno i kvalitetno provođenje slobodnog vremena mladih, njegovanje zdravih i sigurnih stilova života, provedbu društveno odgovornih kampanja iz području ekologije, sigurnosti, solidarnosti, zdravlja mladih. Posebno područje kojem posvećuju pozornost je sigurno sudjelovanje mladih u prometu.

5.15 OSTALE INSTITUCIJE

Vijeće za sigurnost prometa će analizirati kapacitet i rad svih subjekata značajnih za sigurnost prometa i poticati njihovu posvećenost i rad na unaprjeđenju sigurnosti prometa. Osobito će se inzistirati na unaprjeđenju prometnog obrazovanja i odgoja u predškolskim ustanovama i osnovnim školama. Gradske vlasti će raditi na unaprjeđenju koordinacije, povećanju posvećenosti i zajedničkom radu u sigurnosti prometa, prema stručno osmišljenim i usuglašenim godišnjim programima rada.

Republika Srbija
Sjeverno-bački okrug
Grad Subotica



AKCIJSKI PLAN ZA PROVEDBU STRATEGIJE SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA GRADA SUBOTICE ZA RAZDOBLJE 2018. - 2020. GODINE



AKCIJSKI PLAN ZA PROVEDBU STRATEGIJE SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA NA PODRUČJU GRADA SUBOTICE ZA RAZDOBLJE OD 2018. DO 2020. GODINE

STUP 1. UČINKOVITIJ E UPRAVLJANJE SIGURN OŠĆU PROMETA																																															
Cilj 1. Strateško upravljanje u sigurnosti prometa i uspostavljanje baze podataka																																															
Aktivnost: IZRADA (PISANJE) STRATEGIJE I AKCIJSKOG PLANA SIGURNOSTI PROMETA																																															
Vremenska crta												2018.												2019.												2020.											
Razdoblje za realizaciju																																															
Nositelj aktivnosti												Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa																																			
Suradnja												Subjekti sigurnosti prometa na lokalnoj razini																																			
Indikatori uspješnosti												Usvojena Strategija i Akcijski plan																																			
Izvor financiranja												Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje)																																			
Iznos												780.000,00 (već opredijeljen iznos od strane Vijeća za sigurnost prometa za 2018. god., potpisan Ugovor)																																			
Aktivnost: IMPLEMENTACIJA STRATEGIJE I AKCIJSKOG PLANA U RAZDOBLJU 2018. – 2020.																																															
Vremenska crta												2018.												2019.												2020.											
Razdoblje za realizaciju																																															
Nositelj aktivnosti												Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa																																			
Suradnja												Subjekti sigurnosti prometa na lokalnoj razini																																			
Indikatori uspješnosti												Broj subjekata sigurnosti prometa koji je upoznat sa strategijom/akcijskim planom																																			
Izvor financiranja												Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje)																																			
Iznos												Planirana sredstva sukladno Akcijskom planu za realizaciju Strategije																																			
Aktivnost: PROMOVIRANJE RADA VIJEĆA ZA SIGURNOST PROMETA PUTEM MEDIJA (TELEVIZIJA, RADIO, INTERNET, DRUŠTVENE MREŽE)																																															
Vremenska crta												2018.												2019.												2020.											
Razdoblje za realizaciju																																															
Nositelj aktivnosti												Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa																																			
Suradnja												Mediji na području grada Subotice																																			
Indikatori uspješnosti												Broj danih intervjua u medijima, izrađena internetska adresa Vijeća i promocija na društvenim mrežama																																			
Izvor financiranja												Mediji na području grada Subotice																																			
Iznos												Financirano kroz vidove društvene odgovornosti medija u Subotici/500.000,00																																			
Cilj 2. Upravljanje sigurnošću prometa temeljem podataka – najbolja europska praksa																																															

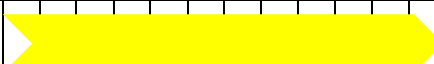
Aktivnost: USPOSTAVLJANJE BAZE PODATAKA OD ZNAČAJA ZA SIGURNOST PROMETA ZA LOKALNU SAMOUPRAVU – GRAD SUBOTICU SUKLADNO NAJBOLJOJ EUROPSKOJ PRAKSI																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Vremenska crta												2018.												2019.												2020.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Razdoblje za realizaciju																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										

[illegible]

Aktivnost: IZRADA PLANOVA TEHNIČKOG REGULIRANJA PROMETA ZA NASELJENA MJESTA NA PODRUČJU GRADA SUBOTICE																																																
Vremenska crta	2018.												2019.												2020.																							
Razdoblje za realizaciju	<div></div>																																															
Nositelj aktivnosti	Lokalni upravitelj ceste (lokalna samouprava)																																															
Suradnja	MGSI, JPPS, Prometna policija																																															
Indikatori uspješnosti	Planovi tehničkog reguliranja prometa izrađeni za sva naseljena mjesta na području grada Subotice																																															
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje) i proračun grada Subotice																																															
Iznos	7.419.200,00 (2018. godina: 4.419.200,00 (bez PDV); 2019. godina: 1.500.000,00; 2020. godina: 1.500.000,00)																																															
Aktivnost: PRIPREMA LOKALNOG UPRAVITELJA CESTE ZA PRIMJENU ALATA REVIZIJE I PROVJERE SIGURNOSTI CESTE																																																
Vremenska crta	2018.												2019.												2020.																							
Razdoblje za realizaciju	<div></div>												<div></div>												<div></div>																							
Nositelj aktivnosti	Lokalni upravitelj ceste (lokalna samouprava)																																															
Suradnja	ABS, MGSI, JPPS, Prometna policija																																															
Indikatori uspješnosti	Provedena priprema Upravitelja ceste u vidu realiziranih dvodnevni obuka																																															
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje)																																															
Iznos	100.000,00																																															
Aktivnost: PROVEDBA REVIZIJE I PROVJERE SIGURNOSTI PROMETA SUKLADNO PROGRAMU POSLOVANJA UPRAVITELJA CESTE																																																
Vremenska crta	2018.												2019.												2020.																							
Razdoblje za realizaciju	<div></div>												<div></div>												<div></div>																							
Nositelj aktivnosti	Lokalni upravitelj ceste (lokalna samouprava)																																															
Suradnja	ABS, MGSI, JPPS, Prometna policija																																															
Indikatori uspješnosti	Broj kilometara cesta na kojima je provedena provjera																																															
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje)																																															
Iznos	500.000,00																																															
Aktivnost: IZRADA ANALIZA PROCJENA DOPRINOSA PUTA PROMETNOJ NEZGODI S NAJTEŽIM POSLJEDICAMA																																																
Vremenska crta	2018.												2019.												2020.																							
Razdoblje za realizaciju	<div></div>												<div></div>												<div></div>																							

Nositelj aktivnosti	Lokalni upravitelj ceste (lokalna samouprava)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Suradnja	ABS, MGSI, JPPS, Prometna policija																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Indikatori uspješnosti	Urađena izvješća povjerenstva o doprinosu ceste prometnoj nezgodi za sve prometne nezgode s najtežim posljedicama (aktivnost postaje sustavna i realizira se svake godine)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Iznos	750.000,00																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Aktivnost: IZRADA PROJEKTA MAPIRANJA RIZIKA NA LOKALNOJ CESTOVNOJ MREŽI SUKLADNO ZAKONU I NAJBOLJOJ EUROPSKOJ PRAKSI																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Vremenska crta	2018.										2019.										2020.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Razdoblje za realizaciju																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					

[illegible]

Aktivnost: IZRADA STUDIJE ZA USPOSTAVLJANJE SUSTAVA ZA AUTOMATSKO BROJANJE PROMETA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
Vremenska crta	2018.	2019.	2020.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
Razdoblje za realizaciju																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	</

[illegible]

STUP 3. SIGURNIJA VOZILA




Cilj 1. Unaprjeđenje sustava kontrole tehničke ispravnosti vozila i rada radionica za tahografe

Aktivnost: STRUČNO USAVRŠAVANJE KONTROLORA TEHNIČKIH PREGLEDA			
Vremenska crta	2018.	2019.	2020.
Razdoblje za realizaciju			
Nositelj aktivnosti	Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa		
Suradnja	Agencija za sigurnost prometa, Tehnički pregledi na području grada Subotice, Prometna policija		
Indikatori uspješnosti	Obučeno 100 % kontrolora tehničkih pregleda		
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje) i pravne osobe (tehnički pregledi) na području grada Subotice		
Iznos	50.000,00		

Aktivnost: UNAPRJEĐENJE ZNANJA TEHNIČARA U RADIONICAMA ZA TAHOGRAFE			
Vremenska crta	2018.	2019.	2020.
Razdoblje za realizaciju			
Nositelj aktivnosti	Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa		
Suradnja	Agencija za sigurnost prometa, Radionice za tahografe na području grada Subotice, Prometna policija, Odjel prometne policije u Novom Sadu		
Indikatori uspješnosti	Seminari organizirani za najmanje 50% tehničara		
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje) i pravne osobe (radionice za tahografe) na području grada Subotice		
Iznos	50.000,00		

Cilj 2. Povećanje tehničke ispravnosti vozila i provedba edukacije vozača s aspekta sigurnosti vozila

Aktivnost: PROVEDBA KAMPANJE EDUKACIJE VOZAČA S ASPEKTA POVEĆANJA SIGURNOSTI VOZILA			
Vremenska crta	2018.	2019.	2020.
Razdoblje za realizaciju			
Nositelj aktivnosti	Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa		
Suradnja	Tehnički pregledi na području grada Subotice, Mediji na području grada Subotice, Prometna policija grada Subotice		
Indikatori uspješnosti	Kampanja provedena		
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje)		
Iznos	400.000,00		

Aktivnost: POJAČANA KONTROLA OPREMLJENOSTI I RADA TEHNIČKIH PREGLEDA VOZILA																																															
Vremenska crta												2018.												2019.												2020.											
Razdoblje za realizaciju																																															
Nositelj aktivnosti												MUP																																			
Suradnja												Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa																																			
Indikatori uspješnosti												Provedena kontrola na 100 % tehničkih pregleda																																			
Izvor financiranja												MUP																																			
Iznos												Aktivnost se realizira u okviru predviđenih proračunskih sredstava MUP																																			
Aktivnost: POKRETANJE DRUŠTVENIH AKTIVNOSTI USMJERENIH NA SIGURNOST VOZILA - PARTNERSTVO LOKALNE SAMOUPRAVE I GOSPODARSTVA																																															
Vremenska crta												2018.												2019.												2020.											
Razdoblje za realizaciju																																															
Nositelj aktivnosti												Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa																																			
Suradnja												Proizvođači vozila i opreme za vozila																																			
Indikatori uspješnosti												Provedene kampanje sigurnosti vozila od strane proizvođača vozila i opreme za vozila																																			
Izvor financiranja												Gospodarski subjekti																																			
Iznos												0,00																																			
Aktivnost: POJAČANA KONTROLA GOSPODARSKIH SUBJEKATA KOJI SE BAVE PRODAJOM REZERVNIH DIJELOVA ZA MOTORNA VOZILA																																															
Vremenska crta												2018.												2019.												2020.											
Razdoblje za realizaciju																																															
Nositelj aktivnosti												MTTT – tržišna inspekcija																																			
Suradnja												Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa																																			
Indikatori uspješnosti												Broj kontroliranih gospodarskih subjekata																																			
Izvor financiranja												MTTT																																			
Iznos												Aktivnost se realizira u okviru predviđenih proračunskih sredstava MTTT																																			

Aktivnost: POJAČANA IZVANREDNA KONTROLA TEHNIČKE ISPRAVNOSTI VOZILA U PROMETU NA CESTAMA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Vremenska crta	2018.												2019.												2020.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Razdoblje za realizaciju																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								

STUP 3.	Ukupni proračun	500.000,00 din
----------------	------------------------	-----------------------

STUP 4. SIGURNIJI SUDIONICI U PROMETU



Cilj 1. Unaprjeđenje razine znanja i osposobljenosti vozača motornih vozila

Aktivnost: UNAPRJEĐENJE KONTROLE KVALITETE RADA AUTOŠKOLA


Vremenska crta	2018.												2019.												2020.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Razdoblje za realizaciju																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													

Cilj 2. Unaprjeđenje sigurnosti ranjivih kategorija sudionika u prometu

Aktivnost: AKTIVNOSTI USMJERENE KA UNAPRJEĐENJU SIGURNOSTI DJECE (AKCIJE, KAMPANJE, BROŠURE, OSTALI PROMOTIVNI MATERIJALI)




Vremenska crta	2018.	2019.	2020.									
Razdoblje za realizaciju												
Nositelj aktivnosti	Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa											
Suradnja	Predškolske i školske ustanove, Mediji na području grada Subotice, Prometna policija grada Subotice, Infrastruktura željeznice, ostali zainteresirani subjekti											
Indikatori uspješnosti	Broj realiziranih aktivnosti. Broj djece koja su sudjelovala u aktivnostima											
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje), ostali subjekti											
Iznos	3.000.000,00 (1.600.000,00 opredijeljeno u 2018. godini)											

Aktivnost: IZGRADNJA I UREĐENJE POLIGONA ZA SIGURNO SUDJELOVANJE DJECE OSNOVNOŠKOLSKE DOBI U PROMETU

Vremenska crta	2018.												2019.												2020.																	
Razdoblje za realizaciju																																										
Nositelj aktivnosti	Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa																																									
Suradnja	Predškolske i školske ustanove, Prometna policija grada Subotice, ostali zainteresirani subjekti																																									
Indikatori uspješnosti	Izgrađen i uređen poligon																																									
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje) i ostali izvori financiranja																																									
Iznos	300.000,00																																									

Aktivnost: AKTIVNOSTI USMJERENE KA MLADIM I NEISKUSNIM VOZAČIMA

Vremenska crta	2018.										2019.										2020.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
Razdoblje za realizaciju																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						

Suradnja	Predškolske ustanove na području grada Subotice, Agencija za sigurnost prometa, MPNTR																								
Indikatori uspješnosti	Edukacija provedena za 100% planiranih odgojitelja																								
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje)																								
Iznos:	100.000,00																								
Aktivnost: PROVEDBA OBUKE ZA UČITELJE I NASTAVNIKE U OSNOVNIM ŠKOLAMA																									
Vremenska crta	2018.										2019.							2020.							
Razdoblje za realizaciju																									
Nositelj aktivnosti	Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa																								
Suradnja	Osnovne škole na području grada Subotice, Agencija za sigurnost prometa, MPNTR																								
Indikatori uspješnosti	Obuka provedena na 100% planiranog nastavnog osoblja																								
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje)																								
Iznos	100.000,00																								
Aktivnost: UNAPRJEĐIVANJE VJEŠTINA, ZNANJA UČENIKA U SREDNJIM ŠKOLAMA I MOTIVIRANJE ZA ZDRAVE ŽIVOTNE STILOVE I SIGURNO ŽIVLJENJE KROZ VRŠNJAČKU EDUKACIJU U SREDNJIM ŠKOLAMA																									
Vremenska crta	2018.										2019.							2020.							
Razdoblje za realizaciju																									
Nositelj aktivnosti	Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa																								
Suradnja	Srednje škole na području grada Subotice, Agencija za sigurnost prometa																								
Indikatori uspješnosti	Provedena obuka vršnjačke edukacije za učenike srednjih škola koji će realizirati obuku u gradu Subotici.																								
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prometne prekršaje)																								
Iznos	100.000,00																								
Cilj 4. Unaprjeđenje sigurnosti prometa ostalih sudionika u prometu																									
Aktivnost: KAMPANJA ZA PODIZANJE SVIJEŠTI O RIZICIMA KOJE NOSI PREKORAČENJE BRZINE ZA SUDJELOVANJE U PROMETU																									
Vremenska crta	2018.										2019.							2020.							
Razdoblje za realizaciju																									
Nositelj aktivnosti	Lokalna samouprava – Vijeće za sigurnost prometa																								
Suradnja	Prom. policija Subotica, Odjel suda u Subotici, Agencija za sigurnost prometa, ostali zainteresirani sub.																								
Indikatori uspješnosti	Kampanja realizirana i izmjeren učinak kampanje																								
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje)																								

[illegible]

STUP 5. DJELOVANJE NAKON PROMETNE NEZGODE

Cilj 1. Koordinacija hitnih službi na LM SN i sprječavanje nastanka sekundarnih prometnih nezgoda

Aktivnost: STVARANJE UVJETA ZA UNAPRJEĐENJE KOORDINIRANOG DJELOVANJA HITNIH SLUŽBA NA MJESTU PROMETNE NEZGODE (SHMP, PROM. POL., VATROGASNA JEDINICA)

Vremenska crta	2018.	2019.	2020.
Razdoblje za realizaciju			
Nositelj aktivnosti	Služba hitne medicinske pomoći (SHMP) grada Subotice		
Suradnja	Prometna policija, Vatrogasna jedinica, Mediji		
Indikatori uspješnosti	Provedba zajedničke vježbe svih hitnih služba na području grada Subotice		
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje), proračun grada Subotice, donacija i sl.		
Iznos	100.000,00		

Cilj 2. Skraćenje vremena od polaska ekipe (ekipa) hitne službe do dolaska na lice mjesta prometne nezgode

Aktivnost: OBUKA VOZAČA VOZILA HITNIH SLUŽBA ZA POSTUPANJE SUKLADNO PROCEDURAMA KOJE ĆE PROPISATI DRŽAVA

Vremenska crta	2018.	2019.	2020.
Razdoblje za realizaciju			
Nositelj aktivnosti	Služba hitne medicinske pomoći, Prometna policija, Vatrogasna jedinica		
Suradnja	Služba hitne medicinske pomoći, Prometna policija, Vatrogasna jedinica		
Indikatori uspješnosti	100% planiranih obučeni vozača		
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje), proračun grada Subotice, donacija i sl.		
Iznos	200.000,00		

Aktivnost: USPOSTAVLJANJE SUSTAVA GPS PRAĆENJA VOZILA HITNIH SLUŽBA IZ DISPEČERSKOG CENTRA

Vremenska crta	2018.	2019.	2020.
Razdoblje za realizaciju			
Nositelj aktivnosti	Služba hitne medicinske pomoći, Prometna policija, Vatrogasna jedinica		
Suradnja	Služba hitne medicinske pomoći, Prometna policija, Vatrogasna jedinica		
Indikatori uspješnosti	100% vozila i dispečerskih centara opremljenih za GPS praćenje vozila		
Izvor financiranja	Lokalna samouprava (novčane kazne za prom. prekršaje), proračun grada Subotice, donacija i sl.		
Iznos	400.000,00		

Aktivnost: POJAČANA KONTROLA I SANKCIONIRANJE VOZAČA KOJI NE ISPUNJAVAJU PROPISANE OBVEZE PREMA VOZILIMA HITNIH SLUŽBA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Vremenska crta	2018.													2019.													2020.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Razdoblje za realizaciju																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		

STUP 5.	Ukupni proračun	2.300.000,00 din
----------------	------------------------	-------------------------

Ukupni okvirni proračun STUPOVI OD 1 DO 5	43.729.200,00 din
--	--------------------------