

АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ПРОГРАМА ТРОШЕЊА СРЕДСТАВА

ВРЕМЕНСКА
АНАЛИЗА
2001-2013



БЕЗБЕДНОСТ
МЛАДИХ



БЕЗБЕДНОСТ
ДЕЦЕ



БЕЗБЕДНОСТ
ПЕШАКА



БЕЗБЕДНОСТ
БИЦИКЛИСТА



БЕЗБЕДНОСТ
ТРАКТОРИСТА



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

ИЗВЕШТАЈ О ОСНОВНИМ ПОКАЗАТЕЉИМА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

* ОПШТИНА ГОРЊИ МИЛАНОВАЦ *

Општина Горњи Милановац припада Моравичком округу. Укупна дужина путне мреже на територији Општине је 496 *km*.

Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту Савет за безбедност саобраћаја) формирано је 2011. године.

У извештају о основним показатељима стања безбедности саобраћаја за општину Горњи Милановац приказани су статистички подаци који се односе на период од 2001. до 2013. године.

У посматраном периоду догодило се 4.182 саобраћајних незгода (у даљем тексту СН) од којих је 81 СН са погинулим лицима, а 1.125 СН са повређеним лицима. У СН у општини Горњи Милановац погинуло је 98 лица, док је теже и лакше повређено 1.832 лица.

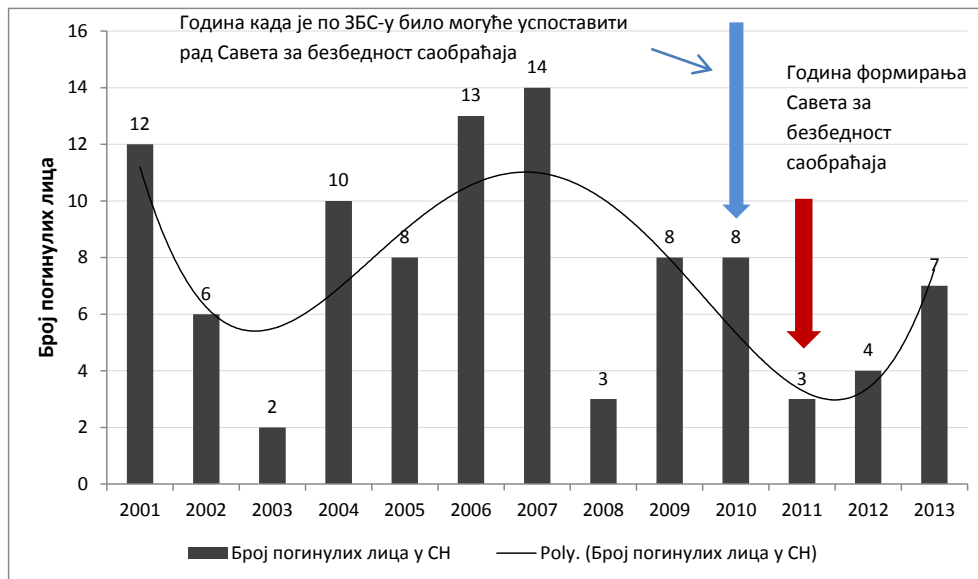


График 1. Број погинулих лица у СН у периоду од 2001. до 2013. године

Посматрајући расподелу укупног броја погинулих лица у СН у Горњем Милановцу по годинама, може се уочити да у периоду од 2001. до 2013. године (График бр. 1) није успостављен стабилан тренд смањења броја погинулих лица у СН. Највише погинулих лица било је у 2007. години (14). Након тога, у 2008. години, дошло је до наглог смањења броја погинулих лица (3 погинула лица у СН). Од 2009. године до краја посматраног периода број погинулих лица у СН осцилује по годинама (од 3 до 8 лица).

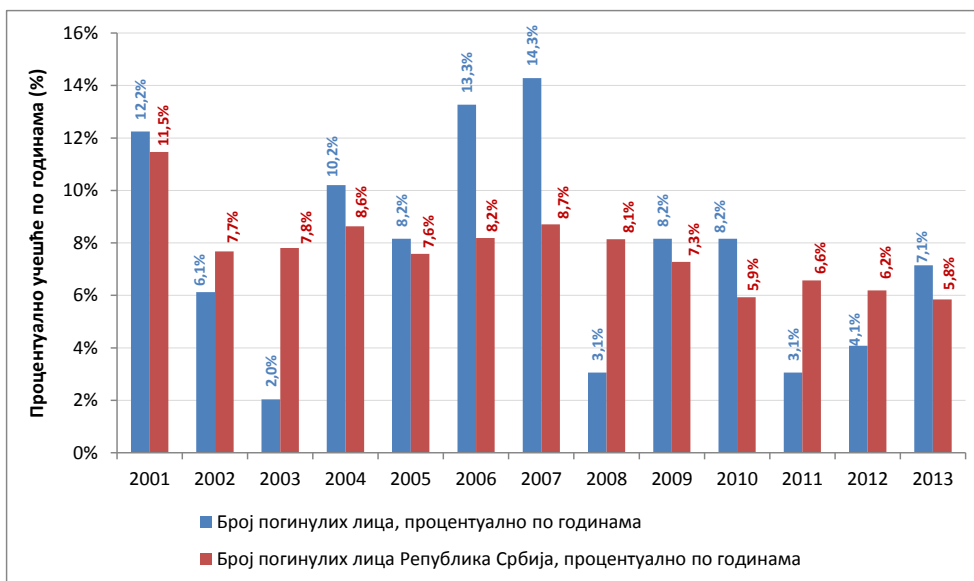


График 2. Упоредна анализа број погинулих лица у СН процентуално по годинама за општину Горњи Милановац и Републику Србију у периоду од 2001. до 2013. године

Упоредном анализом података о броју погинулих лица у СН у посматраном периоду за општину Горњи Милановац и Републику Србију, може се уочити да је у Републици, за разлику од општине Горњи Милановац, успостављен тренд пада броја погинулих лица. Тренд пада броја погинулих лица у СН у Републици је посебно приметан од 2008. године, што није случај и за општину Горњи Милановац, где број погинулих лица осцилује по годинама (График бр. 2).

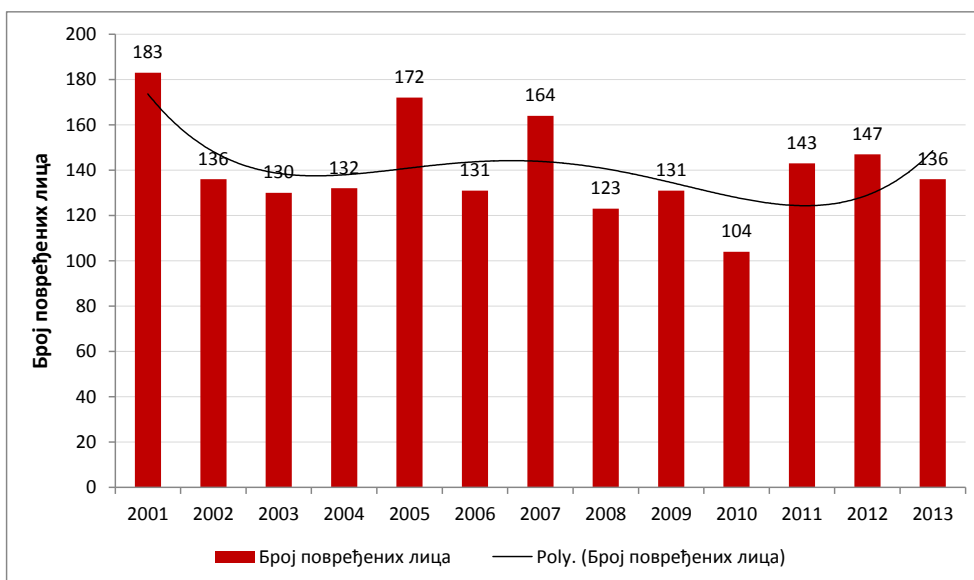


График 3. Број повређених лица у СН на територији општине Горњи Милановац, у периоду од 2001. до 2013. године

Посматрајући укупан број повређених лица у СН на територији општине Горњи Милановац по годинама (График бр. 3), може се уочити да није успостављен тренд смањења броја повређених лица, већ број повређених лица кроз године благо осцилује. Највише повређених лица у СН, у посматраном периоду, забележено је у 2001. години (183), а најмање у 2010. години (104).

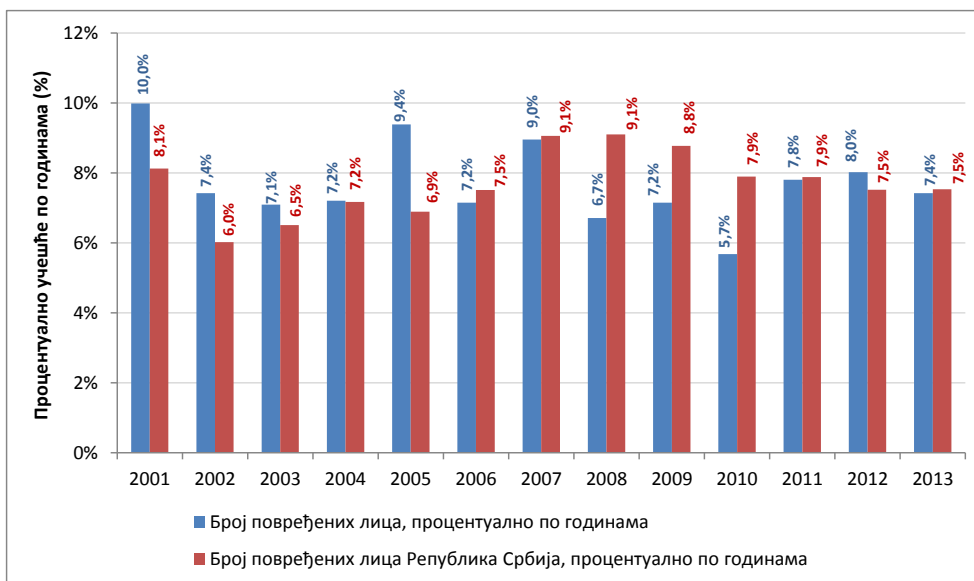


График 4. Упоредна анализа број повређених лица у СН, процентуално по годинама, за општину Горњи Милановац и Републику Србију у периоду од 2001. до 2013. године

Упоредном анализом података о броју повређених лица у СН на територији Општине и Републике Србије, може се уочити да је у Републици највећи број повређених лица у посматраном периоду био у 2007. и 2008. години, а након 2008. године је приметан благи пад броја повређених лица у СН (График бр. 4). Са друге стране, на територији Општине број повређених лица био је највећи у 2001. години, а даље број повређених лица кроз године осцилује.

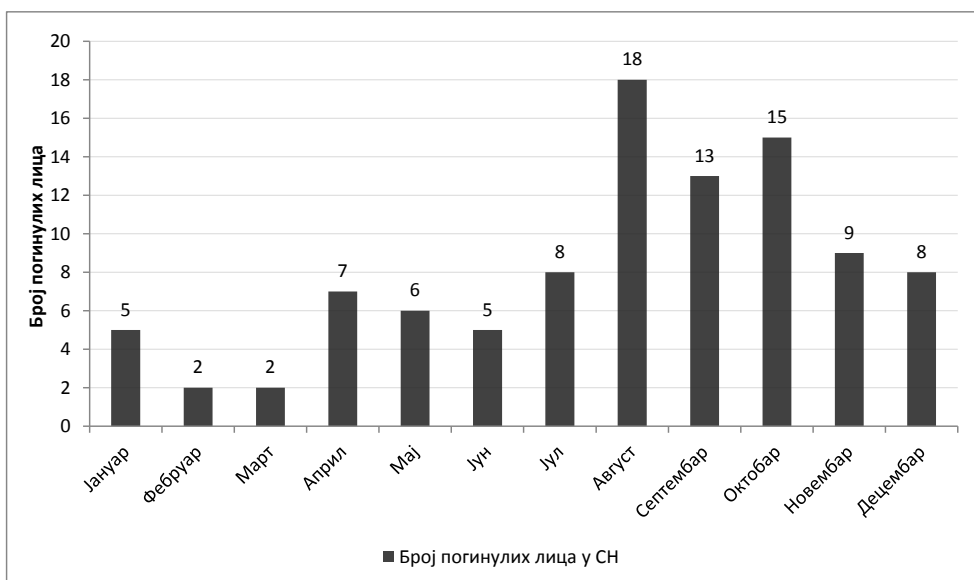


График 5. Број погинулих лица у СН, по месецима, у периоду од 2001. до 2013. године

На основу временске расподеле броја погинулих лица у СН, гледано по месецима у току године, може се закључити да је највећи број погинулих лица у саобраћајним незгодама, на територији Општине, био у августу (График бр. 5).

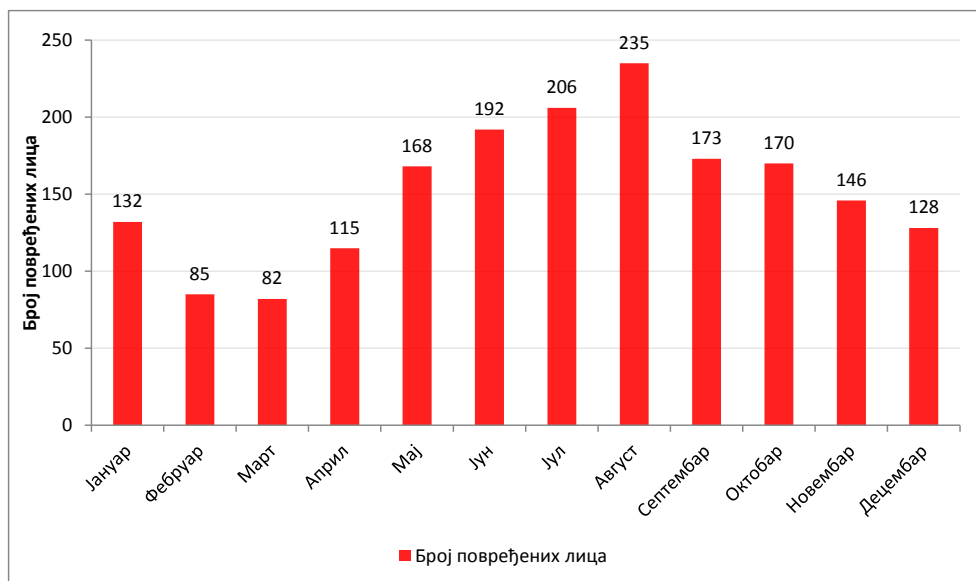


График 6. Број повређених лица у СН, по месецима, у периоду од 2001. до 2013. године

Највећи број повређених лица у СН на територији општине Горњи Милановац забележен је у августу и јулу, а најмањи у марту месецу. Овакви показатељи се могу тумачити мањом мобилношћу становништва у зимском периоду, односно повећаном активношћу становништва у летњим месецима (График бр. 6).

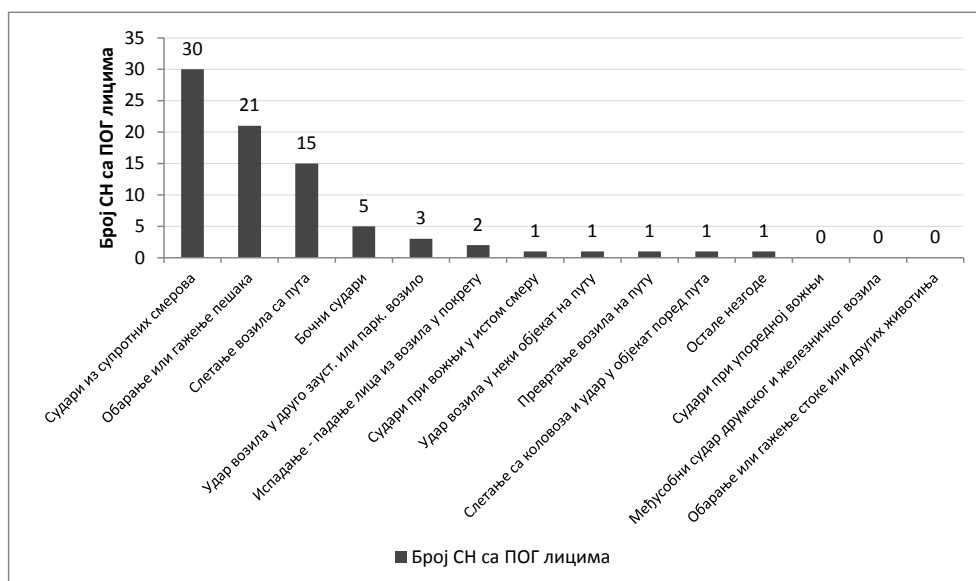


График 7. Број СН са погинулим лицима, по видовима СН, у периоду од 2001. до 2013. године

У односу на постојећу расподелу по видовима (врстама) саобраћајних незгода, најчешћи видови саобраћајних незгода са погинулим лицима су: **судари из супротних смерова, обарање или гажење пешака и слетања са коловоза** (График бр. 7).

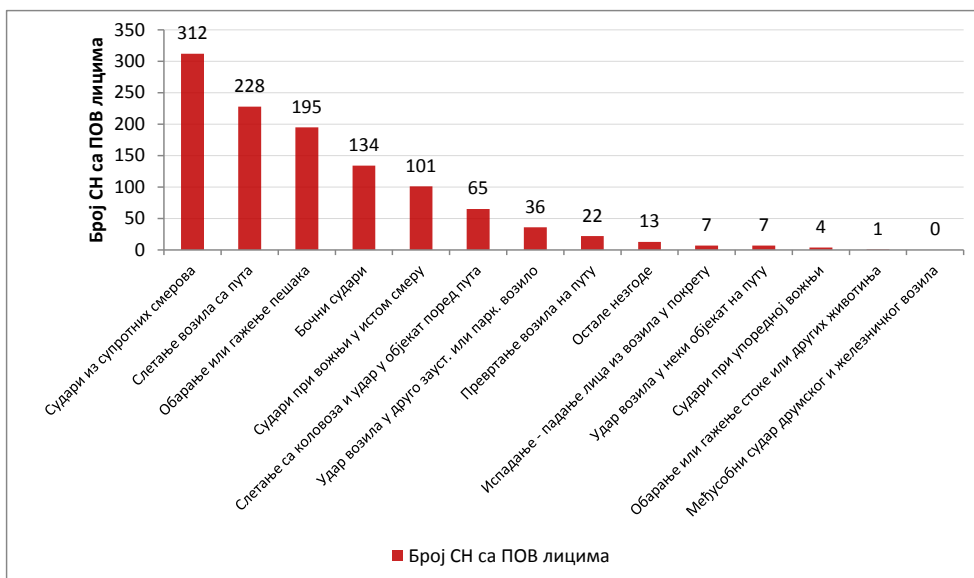


График 8. Број СН са повређеним лицима, по видовима СН, у периоду од 2001. до 2013. године

Најчешћи вид саобраћајних незгода са повређеним лицима су **судари из супротних смерова**. Осим тог, као најчешћи видови саобраћајних незгода издвојили су се још: **слетања возила са пута, обарање или гажење пешака и бочни судари** (График бр. 8).

ПЕШАЦИ

У посматраном периоду на територији општине Горњи Милановац погинуо је 21 пешак, што чини 21,4% од укупног броја погинулих лица у саобраћајним незгодама на територији Општине. У истом периоду повређено је 228 пешака што чини 12,4% од укупног броја повређених лица у саобраћајним незгодама.

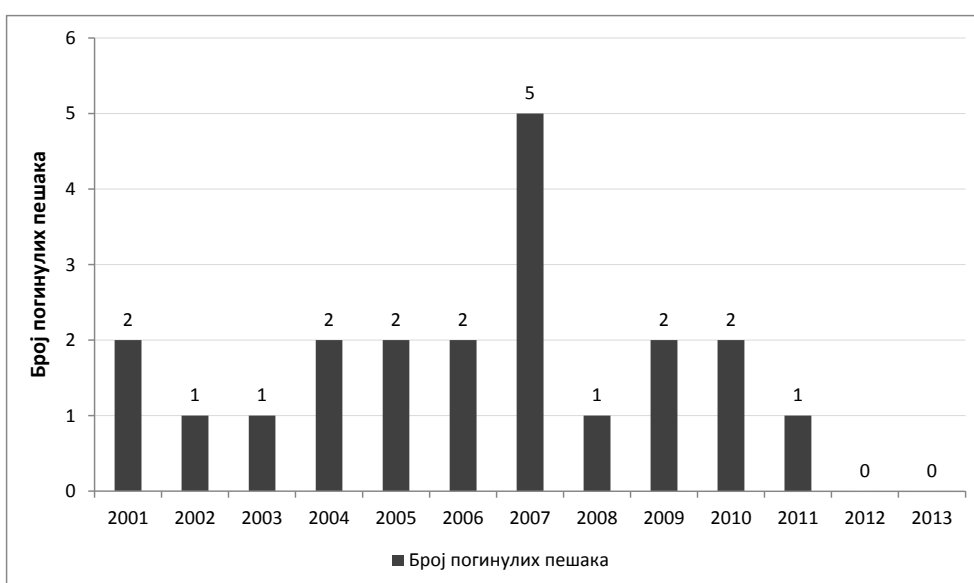


График 9. Расподела броја погинулих пешака у СН, по годинама, у периоду од 2001. до 2013. године

Посматрајући расподелу укупног броја погинулих пешака у саобраћајним незгодама по годинама, може се уочити да је од 2001. до 2011. године број погинулих пешака релативно уједначен (од 1 до 2 погинула пешака годишње), са изузетком 2007. године у којој је дошло до повећања броја погинулих пешака за 150% у односу на претходну годину (5 погинулих пешака). У последње две године посматраног периода није било погинулих пешака у СН у општини Горњи Милановац.

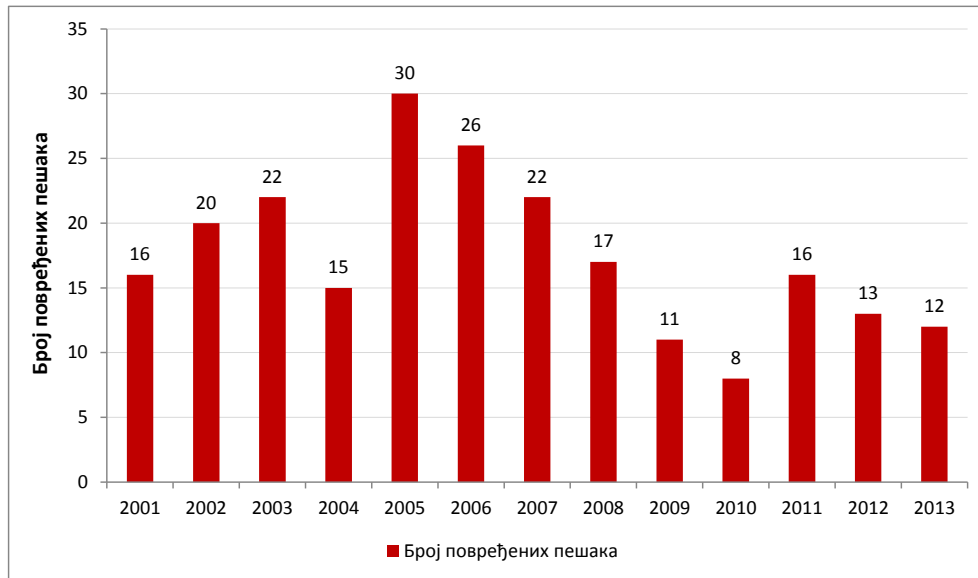


График 10. Расподела броја повређених пешака у СН, по годинама, у периоду од 2001. до 2013. године

На основу расподеле укупног броја повређених пешака по годинама, може се уочити да је до 2005. године постојао растући тренд броја повређених пешака, а од 2006. до 2010. године број повређених пешака је имао тренд смањења (График бр. 10). У 2011. години број повређених пешака се повећао за 50% у односу на претходну годину, а након 2011. години поново је успостављен тренд смањења броја повређених пешака.

БИЦИКЛИСТИ

На територији општине Горњи Милановац у анализираном периоду погинуо је 1, а повређено је 36 бициклиста.

У посматраном периоду погинуо је 1 бициклиста, у 2012. години (График бр. 11). Анализом расподеле укупног броја повређених бициклиста, може се закључити да није успостављен опадајући тренд броја повређених бициклиста у СН (График бр. 12). Највећи број повређених бициклиста био је у 2008. години (6). У 2009. години је повређен 1 бициклиста, а након 2009. године уочава се тренд раста броја повређених бициклиста.

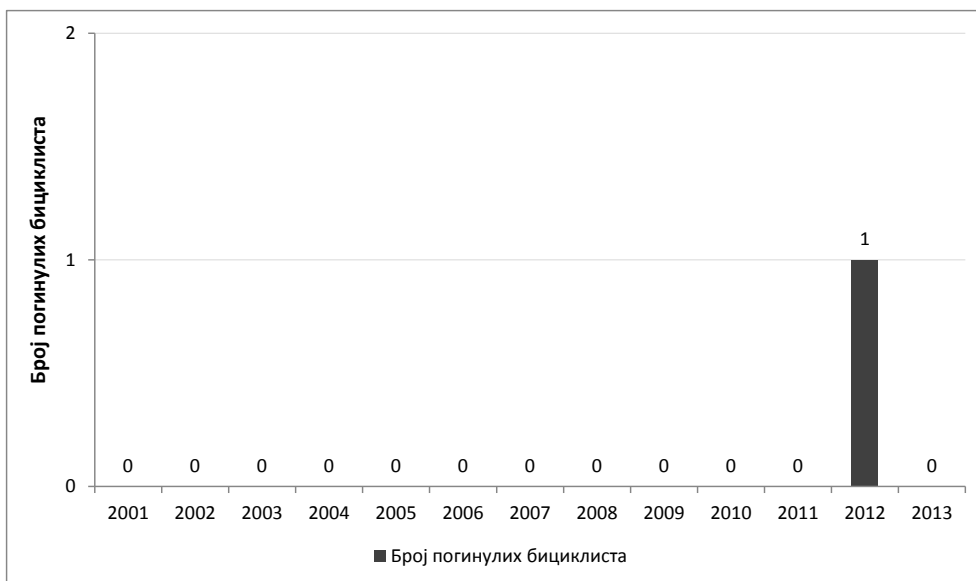


График 11. Број погинулих бициклиста у СН у периоду од 2001. до 2013. године

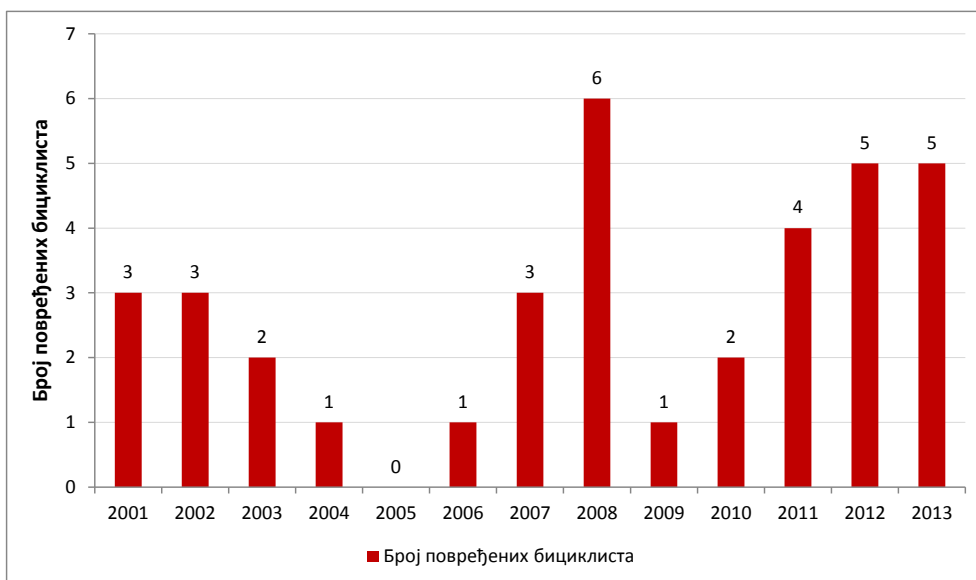


График 12. Број повређених бициклиста у СН у периоду од 2001. до 2013. године

ДЕЦА

У периоду од 2001. до 2013. године на територији општине Горњи Милановац погинуло је двоје деце у саобраћајним незгодама, а повређено је 147. Имајући у виду да број повређене деце чини 8% од укупног броја повређених лица у СН, долази се до закључка да је у Општини потребно посветити пажњу унапређењу безбедности деце у саобраћају.

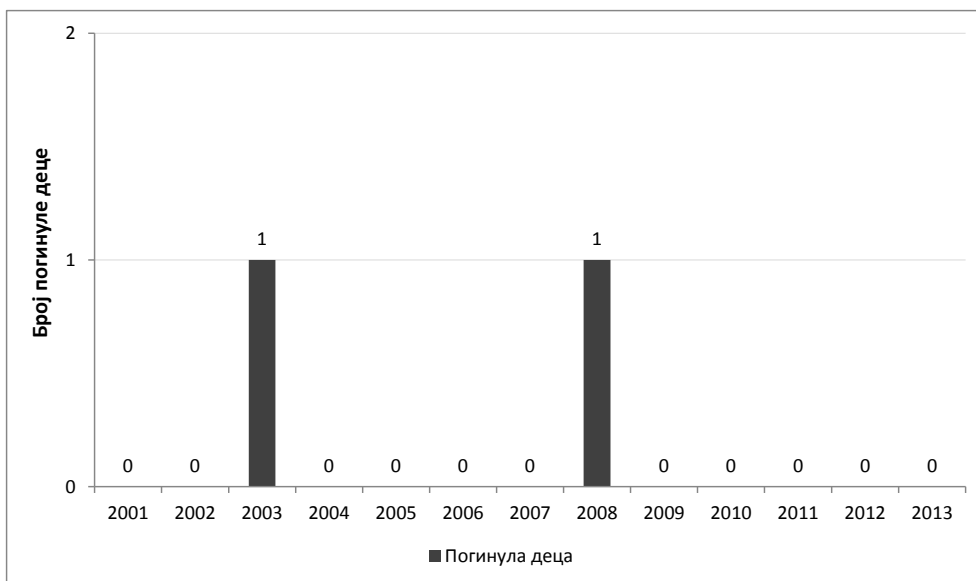


График 13. Број погинуле деце у СН у периоду од 2001. до 2013. године

На територији општине Горњи Милановац погинуло је по једно дете у 2003. и 2008 (График бр. 13). години. У осталим годинама посматраног периода није било погинуле деце у СН, што је свакако добар показатељ стања безбедности деце у саобраћају, који се одговарајућим мерама и акцијама мора одржати дугорочно.

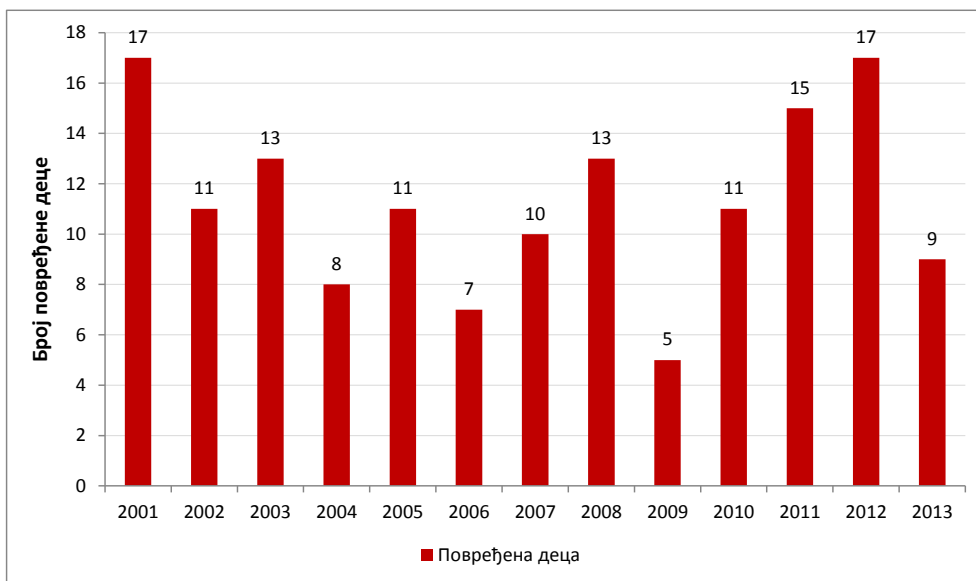


График 14. Број повређене деце у СН у периоду од 2001. до 2013. године

Посматрајући расподелу укупног броја повређене деце у СН по годинама (График бр. 14), може се уочити да у посматраном периоду није успостављен опадајући тренд броја повређене деце, већ број повређене деце кроз године осцилује. Највише повређене деце у СН било је у 2001. и 2012. години (по 17), а најмање деце било је повређено у 2009. години (5). Од 2010. године се може уочити тренд раста броја повређене деце, који је трајао до 2012. године (повређено 17 деце). У 2013. години је дошло до смањења броја повређене деце (повређено 9 деце).

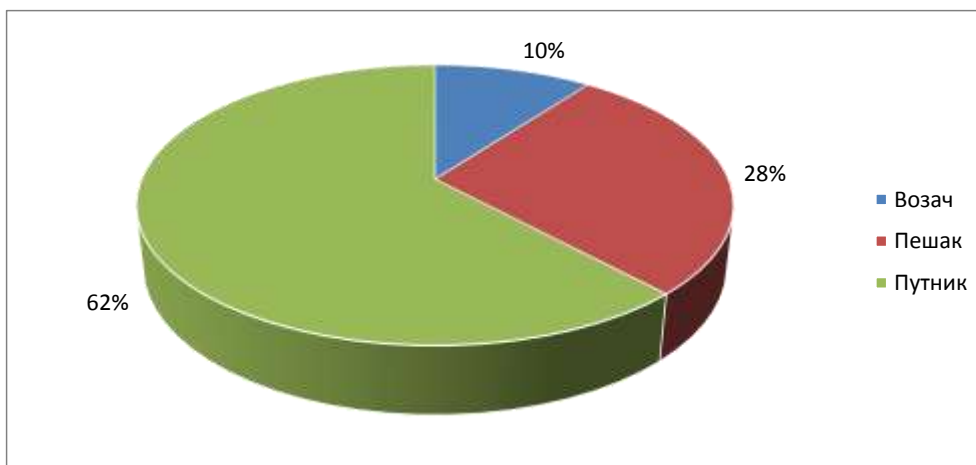


График 15. Својство повређене деце у СН у периоду од 2001. до 2013. године

На основу анализе Графика бр. 15, може се уочити да деца у СН најчешће бивају повређена као путници у возилу (62%). Као пешаци, деца бивају повређена у 28% случајева, а као возачи (углавном деца-бициклисти) у 10% случајева. Приказани резултати (График 15) указују да се, у циљу унапређења безбедности деце у саобраћају, посебне мере морају усмерити у циљу едукације и промене свести становништва о значају употребе система заштите за децу у возилима (ауто седишта за децу и др.) и ка безбедности деце-пешака (техничко-регулативне мере, кампање, унапређење саобраћајног васпитања и образовања).

МЛАДИ

На територији општине Горњи Милановац, у периоду од 2001. до 2013. године, у саобраћајним незгодама погинула су 23 лица старости од 15 до 30 година. Број погинулих младих у СН чини 23,5% од укупног броја погинулих лица у СН. У истом периоду у саобраћајним незгодама повређено је 650 младих у саобраћају. Број повређених младих у СН чини 35,5% од укупног броја повређених лица у СН.

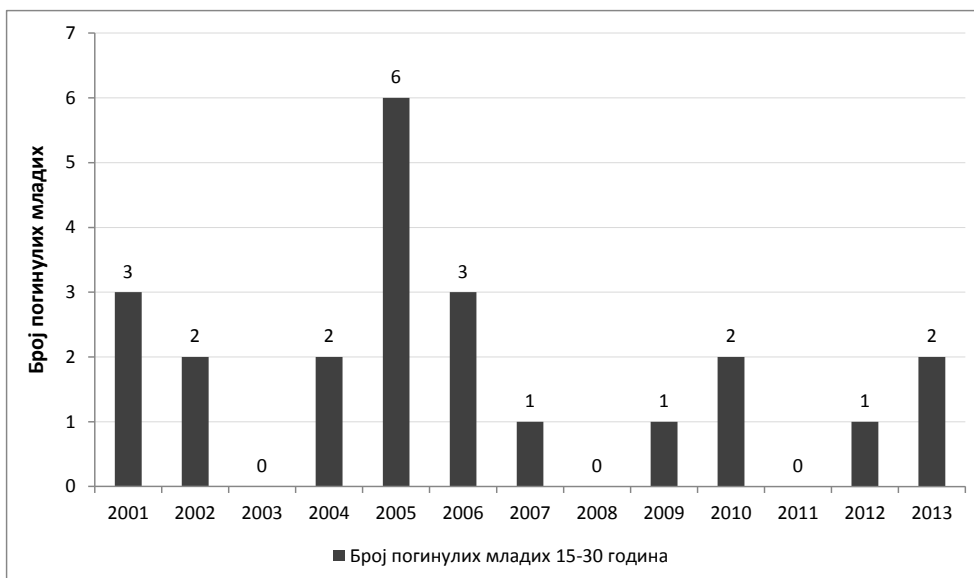


График 16. Број погинулих младих у СР у периоду од 2001. до 2013. године

Посматрајући расподелу укупног броја погинулих младих у СР по годинама (График бр. 16), може се уочити да је највише младих погинуло у 2005. години (6), док у 2003, 2008. и 2011. години није било погинулих младих у саобраћајним незгодама. У осталим годинама посматраног периода смртно је страдало од 1 до 3 млада учесника у саобраћају.

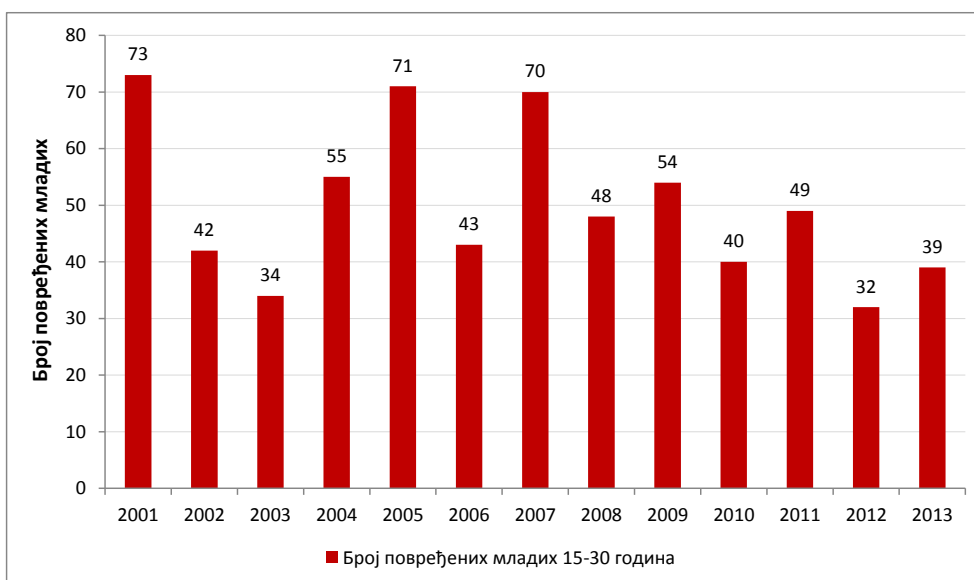


График 17. Број повређених младих у СР у периоду од 2001. до 2013. године

Анализом расподеле укупног броја повређених младих у СР по годинама, може се уочити да је након 2005. године успостављен тренд смањења броја повређених младих у СР, али осцилујућег карактера. Највећи број повређених младих у саобраћају (График бр. 17) забележен је у 2001. години (73), а најмање младих било је повређено у 2012. години (32).

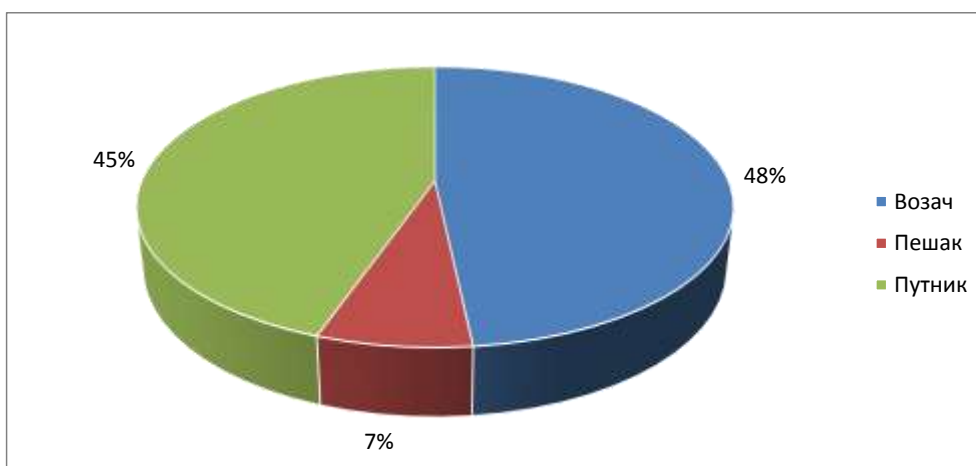


График 18. Својство повређених младих у СН у периоду од 2001. до 2013. године

На територији општине Горњи Милановац, млади у саобраћају најчешће бивају повређени у својству возача и путника (48% и 45%, респективно), а најмање у својству пешака (7%). Приказани резултати указују на потребу промене ставова и понашања младих учесника у саобраћају. Због тога највећи број активности треба усмерити ка побољшању едукације и знања о опасностима којима су изложени као возачи и путници.

ТРАКТОРИ

У саобраћајним незгодама у којима су учествовали трактори погинуло је 10, док је повређено 58 лица.

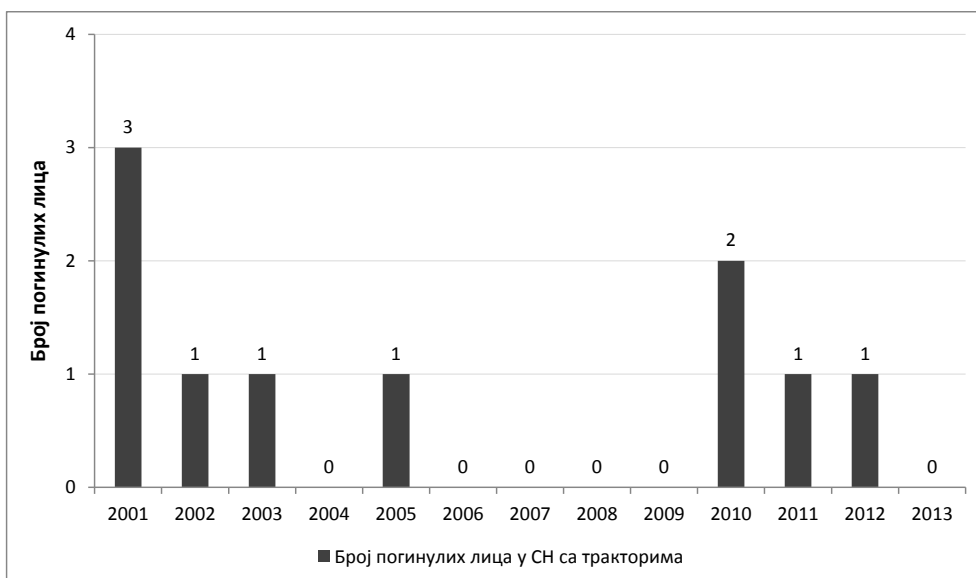


График 19. Број погинулих лица у СН са тракторима у периоду од 2001. до 2013. године

У посматраном периоду највише погинулих лица у СН са тракторима било је у 2001. години (3). У 2004. години, у периоду од 2006. до 2009 .године и у 2013. години није било погинулих лица у СН са тракторима (График бр. 19).

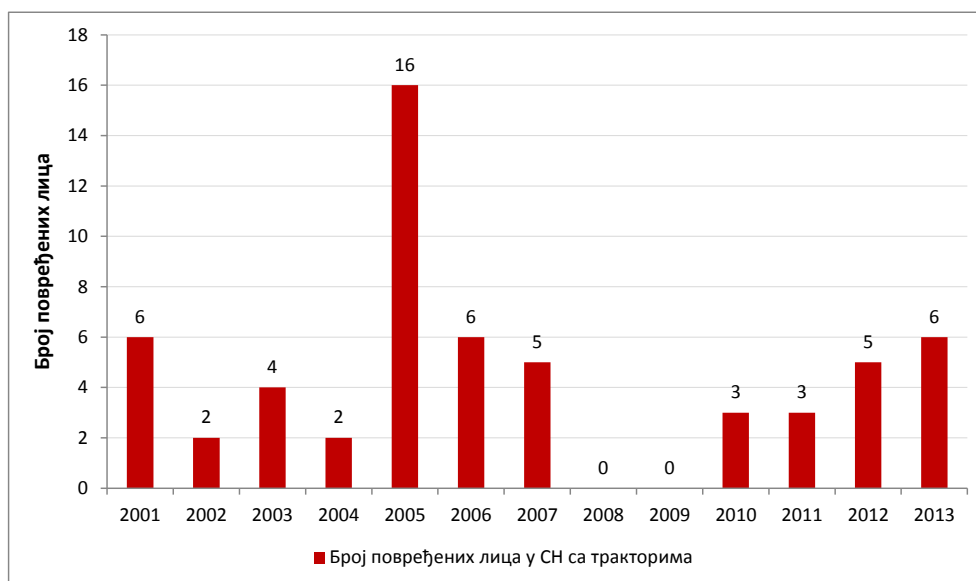


График 20. Број повређених лица у СН са тракторима у периоду од 2001. до 2013. године

У посматраном периоду од 2001. године до 2013. године број повређених лица у СН са тракторима осцилује по годинама у опсегу од 0 до 6 повређених лица, са изузетком 2005. године у којој је било повређено 16 лица. Од 2011. године може се уочити тренд раста броја повређених лица у СН са тракторима.

На основу анализе основних показатеља стања безбедности саобраћаја за територију општине Горњи Милановац, у периоду од 2001. до 2013. године, можемо издвојити следеће:

Најважније чињенице о стању безбедности саобраћаја на територији општине Горњи Милановац:

- Догодило се укупно 4.182 саобраћајних незгода, од којих је 81 саобраћајних незгода са погинулим, а 1.125 са повређеним лицима.
- У саобраћајним незгодама погинуло је 98 лица, док је теже и лакше повређено 1.832 лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја погинулих лица.
- Није успостављен опадајући тренд броја повређених лица.
- Највише погинулих лица у СН било је у августу.
- Највећи број повређених лица забележен је у августу и јулу, а најмањи у марту.
- Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима припада врстама судари из супротних смерова, обарање или гажење пешака и слетања са коловоза.
- Највише саобраћајних незгода са повређеним лицима припада врстама судари из супротних смерова, слетања возила са пута, обарање или гажење пешака

и бочни судари.

- У саобраћајним незгодама погинуло је двоје деце, а повређено 147 деце.
- Није успостављен тренд смањења броја повређене деце у СН.
- Деца у саобраћајним незгодама најчешће бивају повређена као путници у возилу (62%), затим као пешаци (28%) и као возачи (10%).
- **Млади у саобраћајним незгодама чине 23,5% од свих погинулих лица, односно 35,5% од укупног броја повређених лица у СН.**
- Млади у саобраћају најчешће бивају повређени у својству возача (48%), затим у својству путника у возилу (45%), а најмање у својству пешака (7%).
- **Пешаци чине 21,4% од укупног броја погинулих лица у СН.**
- Бициклисти чине 1% од укупног броја погинулих лица.
- У саобраћајним незгодама у којима су учествовали трактори погинуло је 10,2% од укупног броја погинулих лица.
- **Од укупног броја погинулих лица у СН, скоро ½ чине млади и пешаци заједно.**
- Недостатак едукације усмерене ка најмлађој категорији учесника у саобраћају и ка младим учесницима у саобраћају.
- Неприлагођеност путне инфраструктуре рањивим категоријама учесника у саобраћају.
- Веома низак ниво употребе сигурносних појасева возача у насељу (67,5%) у путничким аутомобилима и лаким теретним возилима¹.
- Процент употребе заштитних кацага возача мотоцикала је на ниском нивоу у насељу (75%).
- Процент возача под утицајем алкохола у саобраћајном току у насељу износи 1,37% (средњи ниво).

На основу анализе основних показатеља стања безбедности саобраћаја на територији општине Горњи Милановац, стање безбедности саобраћаја није на задовољавајућем нивоу. Основни разлог томе јесте чињеница да за већину посматраних категорија учесника у саобраћају није успостављен тренд смањења броја и последица саобраћајних незгода. Број погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама може се смањити добро организованим радом и спровођењем осмишљених и координираних мера.

С обзиром на најчешће врсте најтежих саобраћајних незгода, **судари из супротних смерова, обарање или гажење пешака и слетања са коловоза**, потребно је утврдити које су деонице пута где се најчешће догађају саобраћајне незгоде код којих долази до ових судара и који је узрок томе, а затим предузети адекватне мере за унапређење безбедности саобраћаја на овим локацијама.

На деоницама где се догађају **судари из супротних смерова** изградити разделна острва између коловозних трака, поставити адекватну саобраћајну сигнализацију, појачати присуство саобраћајне полиције и контролу саобраћајних прописа и сл. На локацијама

¹ Агенција за безбедност саобраћаја прикупља податке о индикаторима безбедности саобраћаја на нивоу полицијских управа.

где су највећа страдања пешака (**обарање или гажење пешака**) предузети одговарајуће техничко-регулативне и грађевинске мере у циљу заштите пешака и смиривања саобраћаја, односно смањивања брзина кретања возила. Потребно је редовно спроводити кампање, усмерене ка возачима и пешацима, у циљу унапређења безбедности пешака у саобраћају. Неопходно је, такође, промовисати употребу светло-одбојних прслука од стране пешака на неосветљеним деоницама путева и сл. На деоницама где долази до **слетања возила са пута** уредити заштитни појас поред пута тако да последице "излетања" возила са пута буду што мање. Уклонити из заштитног појаса непомичне физичке препреке у која би возила могла ударити након слетања са пута, поставити адекватну саобраћајну сигнализацију која би возачима на време скренула пажњу да наилазе на опасну деоницу пута, појачати присуство саобраћајне полиције и контролу поштовања прописа на овим локацијама и сл.

Због великог броја повређених младих лица у саобраћајним незгодама, односно лица старости од 15 до 30 година у својству возача и путника, потребно је усмерити рад ка едукацији младих учесника у саобраћају, посебно оних који тек треба да полажу возачки испит. Теме којима је потребно посветити највише пажње су: значај коришћења сигурносног појаса у возилу, ризична понашања младих приликом управљања моторним возилом, опасности вожње под утицајем алкохола и других психоактивних супстанци, опасности због превелике брзине кретања и однос према рањивим категоријама учесника у саобраћају - пешацима, бициклистима, а пре свега деци.

Имајући у виду велику заступљеност погинулих у саобраћајним незгодама са учешћем трактора у укупном броју погинулих лица у СН, потребно је посебну пажњу усмерити ка решавању овог проблема. Неопходно је промовисати безбедно учешће трактора у саобраћају, а посебно кроз унапређење едукације возача трактора у погледу поштовања саобраћајних прописа и безбеднијег понашања у саобраћају (унапређење техничке исправности трактора, употреба ротационих светала и сл.) Неопходно је, такође, предузимати мере ради спречавања наношења блата на коловоз, посебно у зони прикључака некатегорисаних путева на изграђену путну мрежу. На локацијама где је велико учешће трактора у саобраћају, поставити адекватну саобраћајну сигнализацију у циљу обавештавања осталих учесника у саобраћају о повећаном присуству трактора на путу.

Посебну пажњу потребно је посветити едукацији најмлађих учесника у саобраћају, односно едукацији њихових родитеља, имајући у виду да деца следе модел понашања родитеља у саобраћају.

Предлог општих мера на територији општине Горњи Милановац

- **Унапређење путне инфраструктуре** (санација црних тачака; изградња разделних острва између коловозних трака на путевима већег ранга где долази до судара из супротних смерова; уређење заштитног појаса поред пута на локацијама где долази до слетања возила са пута; постављање нове

саобраћајне сигнализације и опреме-физичке препреке, у циљу смањивања брзина кретања возила и сл.).

- **Заштита деце у саобраћају** (редовно спровођење активности у циљу едукације и промене свести становништва о значају употребе система заштите за децу у возилима (ауто седишта за децу и др.); уређење "зона школа" и постављање друге саобраћајне сигнализације и опреме у циљу унапређења безбедности деце-пешака; спровођење кампања за безбедно учествовање деце у саобраћају; пружање подршке унапређењу саобраћајног васпитања и образовања).
- **Заштита младих у саобраћају** (редовно спровођење активности усмерених ка едукацији младих учесника у саобраћају, посебно оних који тек треба да полагају возачки испит).
- **Заштита пешака у саобраћају** (редовно спровођење кампања у циљу унапређења безбедности пешака у саобраћају; постављање додатне саобраћајне сигнализације и опреме у циљу заштите пешака – ограничити брзине кретања возила, поставити заштитне ограде, физичке препреке на коловозу, посебно у зонама атракција: пијаце, тржни центри, зоне школа; додатно осветљавање пешачких прелаза; уређење "зона школа"; уређење "зона 30" и "зона успореног саобраћаја" и сл).
- **Смањење броја саобраћајних незгода са учешћем трактора** (редовно и интензивно спровођење активности у циљу едукација возача трактора у погледу поштовања саобраћајних прописа и безбеднијег понашања у саобраћају; предузимање активности у циљу унапређења техничке исправности трактора; предузимање мера ради спречавања nanoшења блата на коловоз; предузимање мера у погледу обавештавања осталих учесника у саобраћају о повећаном присуству трактора на путевима).
- **Промена понашања учесника у саобраћају** (редовно спровођење превентивно-промотивних активности - кампања и акција усмерених ка унапређењу безбедности саобраћаја).
- **Спровођење поштовања прописа у саобраћају** (већа присила од стране саобраћајне полиције на локацијама које су се издвојиле као небезбедне, а посебно контрола поштовања ограничења брзине, конзумирање алкохола, употреба сигурносних појасева у возилу; контрола прописа који се односе на пешаке; постављање система за видеонадзор саобраћаја; постављање опреме за детекцију саобраћајних прекршаја итд.).

АНАЛИЗА "ПРОГРАМА КОРИШЋЕЊА СРЕДСТАВА ЗА ФИНАНСИРАЊЕ УНАПРЕЂЕЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ГОРЊИ МИЛАНОВАЦ"

Општинска управа општине Горњи Милановац има формирану Комисију за безбедност саобраћаја на путевима. До датума сачињавања овог извештаја, Агенцији су достављени програми коришћења средстава за унапређење безбедности саобраћаја за период од 2010. до 2014. године (у даљем тексту: годишњи програми), а извештаји о реализованим активностима су достављени за 2010, 2011. и 2012. годину.

Табела 1. Приказ средстава за унапређење безбедности саобраћаја општине Горњи Милановац

Година	Приходована средства (Извештај Управе за трезор)	Процењена средства (Процена Савета за безбедност саобраћаја)	Пренета средства из претходне године	Планирана средства	Реализована средства**
2009	606.957,00	/	/	/	Недоступно
2010	8.606.706,00	/	/	/	Недоступно
2011	8.423.481,00	/	/	/	Недоступно
2012	9.210.193,00	/	/	/	Недоступно
2013	9.786.755,00	/	/	/	Недоступно
2014	10.355.688,00	/	/	/	Недоступно
2015	3.300.573,00*	/	/	/	Недоступно

* Подаци су доступни за прва 4 месеца 2015. године

** Подаци нису били доступни Агенцији до сачињавања овог извештаја

У Табели бр. 1, су разврстана средства према следећим категоријама:

- Приходована средства по годинама према извештају Управе за трезор - 30% од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје начињене на подручју општине Горњи Милановац.
- Процена средстава за дату годину која се врши на почетку године, а током године се коригује ако се врши ребаланс буџета.
- Пренета средства из претходне године према извештају савета, као средства која су пренета у наредну годину, иако су планирана програмом да се утроше за претходну годину.
- Планирана средства за дату годину која представљају збир процењених средстава за дату годину и пренетих средстава из претходне године.
- Реализована средства која су стварно утрошена према планираним активностима, а за које до сачињавања овог документа Агенција није имала податке.

На основу података из Табеле бр. 1, у периоду од 2009. године до петог месеца 2015. године на подручју општине Горњи Милановац укупно је приходовано 50.290.353,00 РСД од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје.

У Табели бр. 2, дат је преглед планираних активности у годишњим програмима на подручју општине Горњи Милановац.

Табела 2. Планирана средстава за унапређење безбедности саобраћаја у општини Горњи Милановац

Год.	Активност	Износ
2010	Изградња и поправка саобраћајне инфраструктуре	50%
	Поправка семафора на раскрсници улица Таковске, Кнеза Александра и Војводе Мишића и раскрсници улица Милоша Великог и Војводе Милана	2,50%
	Допуна семафора сигнализацијом за пешаке на раскрсници улице Војводе Мишића и Железничке	
	Постављање звучних сигнала на свим семафорима у Горњем Милановцу као испомоћ слабовидима и слепима	
2011	Набавка и постављање знакова обавештења	165.000,00
	Обележавање паркинг простора и тротоара заштитним стубићима код Дома културе	50.622,00
	Постављање заштитних стубића на тротоару у Железничкој улици	345.150,00
	Постављање заштитне ограде у области школе	249.000,00
	Постављање успоривача саобраћаја - шуштећих трака у Таковској улици и на почетку 1300 каплара са маркерима и израдом елабората	280.000,00
	Постављање заштитне ограде у улици 17 НОУ Дивизије	250.000,00
	Израда пројекта за регулисање раскрсница улица Војводе Мишића и Железничке и Крагујевачке и Кнеза Александра као и пројекат тротоара	400.000,00
	Изградња тротоара у Крагујевачкој улици	760.282,00
	Санирање насталих штета на клизиштима по месним заједницама	800.000,00
	Куповина ризле за санирање насталих штета на путевима	775.000,00
	Постављање вертикалне сигнализације	800.000,00
	Израда пројекта саобраћајне сигнализације	107.400,00
	Крпљење локалних и некатегорисаних путева	1.497.600,00
	Набавка једног путничког возила и једног мотоцикла од 125 cm ³	1.000.000,00
2012	Средства за поправљање саобраћајне инфраструктуре	7.000.000,00
	Средства за остале намене	2.000.000,00
2013	Средства за поправљање саобраћајне инфраструктуре	7.000.000,00
	Средства за остале намене	2.000.000,00
2014	За регулисање инфраструктуре Дома здравља у Горњем Милановцу	5.750.000,00
	Техничко опремање и видео надзор	2.000.000,00
	Унапређење безбедности улица код школа у градском подручју у складу са извештајем МУП-а	1.000.000,00
	Унапређење безбедности путева код школа ван градског подручја у складу са извештајем МУП-а	1.000.000,00
	Унапређење саобраћајног образовања и васпитања деце предшколског узраста и узраста првог разреда основне школе	250.000,00

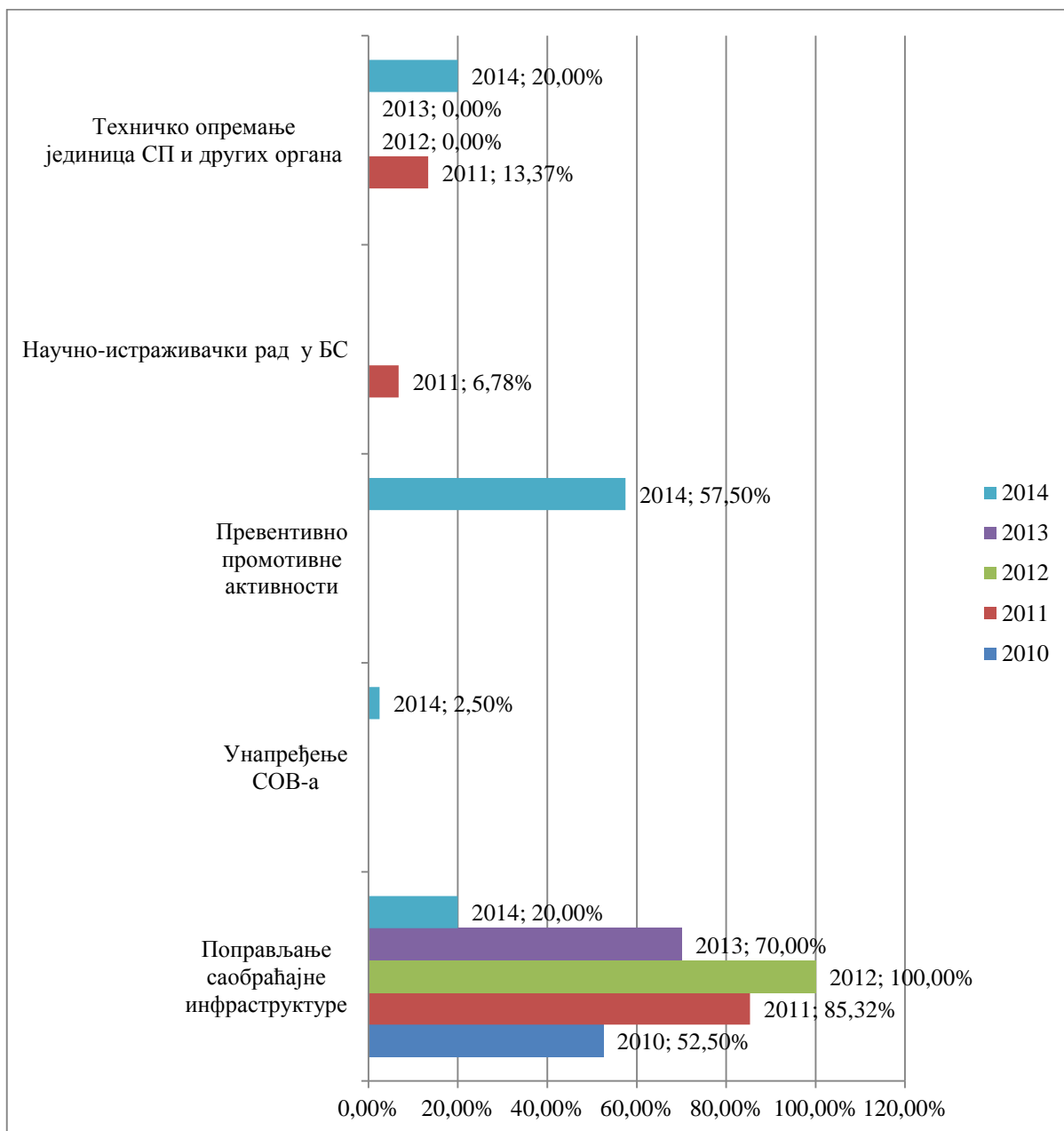


График 21. Процентуална расподела планираних средстава из годишњих програма на подручју општине Горњи Милановац у периоду 2011-2014. године

Према подацима са графика 21, може се закључити да је расподела планираних средстава за унапређење безбедности саобраћаја у посматраном периоду значајно различита током сваке године.

Код планираних средстава за поправљање саобраћајне инфраструктуре на подручју општине Горњи Милановац, удео планираних средстава се кретао од 20% (2010) до 100% (2012).

Удео планираних средстава за унапређење СОВ-а био је планиран само у току 2014. године у износу од 2,50%, а удео превентивно-промотивне активности планираних у току исте године износио је 57,50%.

За научно-истраживачки рад планирано је 6,78% средстава у току 2011. године, док је за техничко опремање јединица саобраћајне полиције и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја удео планираних средстава кретао од 13,37% (2011) до 20% (2014).

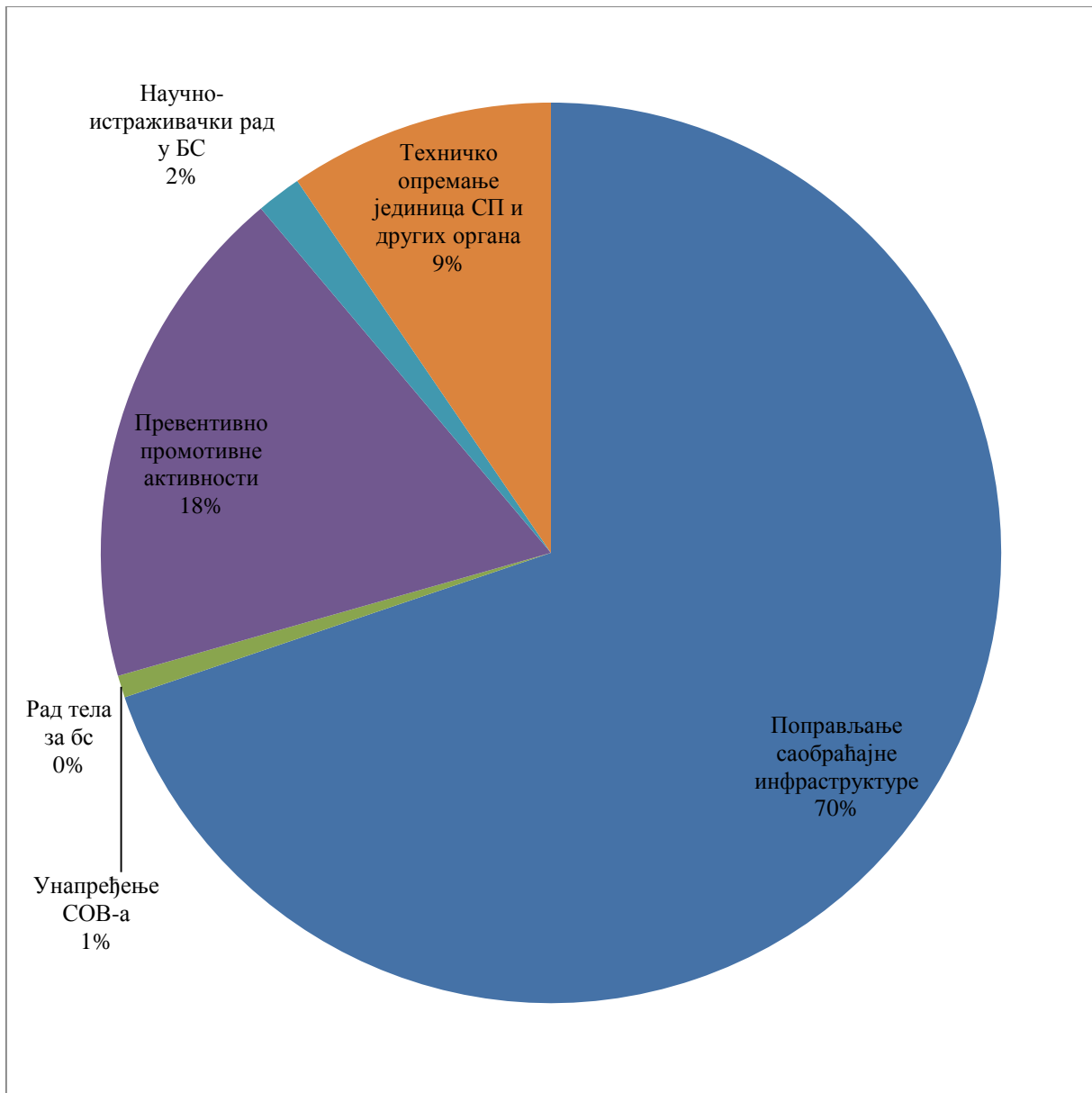


График 22. Приближна процентуална расподела средстава из годишњих Програма општина Горњи Милановац за период од 2011. до 2014. године

На основу сумираних вредности из годишњих Програма за период од 2011. до 2014. године, општина Горњи Милановац је приближно планирао средства према следећој расподели:

- 70% средстава за поправљање саобраћајне инфраструктуре,
- 9% средстава за техничко опремање јединица саобраћајне полиције и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја,
- 18% средстава за превентивно-промотивне активности,
- 2% средстава за научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја,
- 1% средстава за унапређење СОВ-а.

На основу приказаних резултата, може се закључити да је општина Горњи Милановац највећи део средстава планирала за поправљање саобраћајне инфраструктуре. Како у време израде овог документа нисмо располагали са свим годишњим програмима и извештајима о реализацији планираних средстава, то из расположиве документације није јасно шта је од планираних активности и у ком обиму реализовано. Из тог разлога, на основу расположиве документације, није могуће дати прецизнији предлог будућих активности.

Закључак

Да би се могле квалитетно сагледати и унапредити активности за унапређење безбедности саобраћаја које су наведене у годишњим програмима, неопходно је да нам се доставе детаљни извештаји о реализацији планираних средстава по годинама са тачно наведеним активностима и вредностима које су биле издвојене за њихову реализацију.

На основу достављених детаљних извештаја о реализацији планираних средстава по годинама, могуће је закључити да ли су средства реализована у складу са одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима и да ли су усмерена ка решавању проблема који доводе до смртог страдања у саобраћајним незгодама.

Анализа података о саобраћајним незгодама показује да су пешаци најугроженија категорија учесника у саобраћају, док анализа достављених годишњих програма указује да пешаци нису препознати као најугроженија категорија и да најчешће планиране активности нису биле усмерене ка њиховој заштити. С обзиром на овако утврђене чињенице о страдању пешака, будуће активности треба планирати у функцији унапређења њихове безбедности (изградња тротоара на деоницама где пешаци страдају, уређење зона, едукација, кампање и др.).

Подаци о индикаторима који се односе на коришћење сигурносног појаса и безбедносног седишта за децу говоре да је проценат њихове употребе на веома ниском нивоу, што указује на неопходност спровођења активности усмерених ка повећању њихове употребе. Из достављених годишњих програма не може се препознати да су спровођене активности биле усмерене на подизање свести о значају употребе заштитних система.

Анализа саобраћајних незгода по виду настанка указује на проблем судара из супротних смерова, обарања или гажења пешака и слетања са коловоза. Из достављених годишњих програма није могуће препознати да ли су и које су активности спровођене са циљем промене понашања возача. У том смислу неопходно је сагледати конкретне извештаје о реализованим активностима, па на основу тога анализирати и планирати активности како ка возачима, тако и ка путницима.

У годишњем програму за 2014. годину су препознате планиране активности усмерене ка безбедности деце у саобраћају (СОВ), али се из расположиве документације не може закључити о којим конкретним акцијама се ради и који су постигнути ефекти у циљу

унапређења безбедности саобраћаја, па је неопходно у будућем периоду и овом сегменту значајно више активности посветити.

На основу достављених годишњих програма, не препознају се активности усмерене ка младима, иако се ове категорија издваја као угрожена. Да би се могле планирати активности у наредном периоду неопходно је да се сагледа да ли је и шта је рађено са овом циљном групом учесника у саобраћају, а што на основу доступних годишњих програма и извештаја није могуће утврдити.

Како бисмо у наредном периоду успоставили опадајући тренд у погледу смртног страдања у саобраћајним незгодама и како бисмо успоставили стабилан систем безбедности саобраћаја, неопходно је да средства намењена за унапређење безбедности саобраћаја буду усмерена ка примени мера чији ће ефекти дати највећи допринос унапређењу постојећег стања.