

UDK: 656:352.07

KONCEPT I PROCEDURE IZRADE STRATEGIJE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA U LOKALNOJ ZAJEDNICI

THE CONCEPT AND PROCEDURES OF MAKING ROAD TRAFFIC SAFETY STRATEGY IN LOCAL COMMUNITY

Boris Antić¹, Dalibor Pešić², Milan Vujanović³ i Nenad Marković⁴

Rezime: Strategija bezbednosti saobraćaja predstavlja najvažniji dokument za lokalne zajednice, kada je reč o uspešnom upravljanju stanjem bezbednosti saobraćaja. Ipak, donosioci odluka u lokalnim zajednicama moraju biti upoznati sa procedurama koje moraju biti ispoštovane, kao i istraživanjima koja moraju biti sprovedena, kako bi strategija bezbednosti saobraćaja bila zasnovana na kvalitetnim i pouzdanim podacima, a uzimajući u obzir i procedure, bila formirana postupno, korak po korak. Imajući to u vidu, proces formiranja strategije bezbednosti saobraćaja je vrlo složen jer podrazumeva nekoliko kompleksnih koraka, počev od analize postojećeg stanja, pa sve do definisanja konkretnog plana aktivnosti sa procenama ostvarenih ušteda. Pored definisanja vizije i misije bezbednosti saobraćaja, ono što se očekuje od strategije bezbednosti saobraćaja je jasno definisanje ciljeva unapređenja bezbednosti saobraćaja po ključnim oblastima. U ovom radu biće prikazan koncept formiranja strategije bezbednosti saobraćaja na primeru nekoliko modela koji su primenjivani u Republici Srbiji, a koji se uz manje korekcije mogu uspešno primeniti u lokalnim zajednicama na prostoru Republike Srpske ili bilo kom drugom regionu.

Ključne riječi: Strategija bezbednosti saobraćaja, Lokalna zajednica, Procedure, Istraživanja, Donosioci odluka

Abstract: When it comes to successful road safety management in local communities, road traffic safety strategy presents the most important document. Nevertheless, decision makers in local communities have to be informed with gradually procedures which have to be done in making of road traffic safety strategy. This is significant because of quality and relevant data which have to be implemented in making of strategy, step by step. According to that, the process of making road traffic safety strategy is complex, because of several composite steps, starting from analysis of the current level of traffic safety, up to the defining of the action plan with estimation of savings. Besides, defined vision and mission in road safety it is expected that road traffic safety strategy clearly define goals in all key areas. In this paper will be presented concept of making road traffic safety strategy, based on several models which were applied in Republic of Serbia. These models could be with minor corrections successfully implement in local communities in Republic of Srpska or any other region.

Keywords: Road traffic safety strategy, Local Community, Procedures, Research, Decision makers

1. UVOD

Opšte je poznata i veoma često dokumentovana činjenica o nedopustivo velikom stradanju ljudi u saobraćajnim nezgodama. Ne prođe ni jedan dan, a da u svetu ne pogine više od tri hiljade ljudi, pri čemu između 45.000 i 115.000 ljudi svakodnevno biva povređeno (WHO, 2013). Pešaci, biciklisti i motociklisti kao ranjivi učesnici saobraćaja su najugroženiji i često u saobraćajnim nezgodama bivaju povređeni tako da postaju invalidi, što izaziva dodatne troškove kako za pojedince, tako i za društvo. Ono što posebno zabrinjava jeste podatak da je u saobraćaju najviše ugroženo mlado i društveno aktivno stanovništvo. Naime, kada se posmatra populacija od 5 do 44 godina, povrede u saobraćajnim nezgodama su jedan od tri

¹ MSc Nenad Marković, dipl. inženjer saobraćaja, asistent, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Vojvode Stepe 305, 11000 Beograd, Srbija, e-mail: b.antic@sf.bg.ac.rs

² dr Dalibor Pešić, dipl. inženjer saobraćaja, docent, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Vojvode Stepe 305, 11000 Beograd, Srbija, e-mail: d.pesic@sf.bg.ac.rs

³ dr Milan Vujanović, dipl. inženjer saobraćaja, redovni profesor, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Vojvode Stepe 305, 11000 Beograd, Srbija, e-mail: m.vujanovic@sf.bg.ac.rs

⁴ dr Boris Antić, dipl. inženjer saobraćaja, docent, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Vojvode Stepe 305, 11000 Beograd, Srbija, e-mail: b.antic@sf.bg.ac.rs

vodeća uzroka smrti. Iako je teško kvantifikovati sve troškove koje proizvode saobraćajne nezgode, procene su da ekonomski troškovi saobraćajnih nezgoda dostižu iznos od 500 milijardi američkih dolara, a nacionalne budžete saobraćajne nezgode opterećuju najčešće u nivou od 1% do 3% bruto nacionalnog dohodka (WHO, 2009).

Shvatajući veličinu globalnog tereta smrtnog stradanja u saobraćaju, 19. novembra 2009. godine, na prvoj ministarskoj konferenciji o bezbednosti saobraćaja, usvojena je "Moskovska deklaracija" koja je pozvala nadležne u Ujedinjenim nacijama da deceniju 2011 – 2020. proglase "Dekadom akcije za bezbednost saobraćaja" (WHO, 2009b).

2. marta 2010. godine, na 64. plenarnoj sednici Generalne skupštine Ujedinjenih nacija, pod tačkom 46, usvojena je Rezolucija 64/255 – Unapređenje bezbednosti saobraćaja na putevima (UN, 2010), kojom je između ostalog period od 2011 – 2020. godine proglašen "Decenijom akcije za bezbednost saobraćaja na putevima". Generalni sekretar Ujedinjenih nacija, Ban Ki Mun, pokrenuo je 11. maja 2011. godine "Deceniju akcije za bezbednost saobraćaja na putevima", pozivajući sve relevantne subjekte da preduzmu aktivnosti na smanjenju broja poginulih u saobraćaju, čime bi u periodu 2011 - 2020. moglo biti spašeno 5 miliona života (WHO, 2011a). Prethodna dva dokumenta, odnosno aktivnosti predstavljaju najznačajnije strateške korake u globalnom upravljanju stanjem bezbednosti saobraćaja i pokazuju značaj realizacije i usvajanja takvih, strateških dokumenata, na svim nivoima.

Uzimajući prethodno opisane činjenice, kao i značaj koji je na globalnom nivou dat strateškom unapređenju bezbednosti saobraćaja, aktivnosti na unapređenju bezbednosti saobraćaja moraju biti kvalitetne, permanentne i precizno definisane, a spremnost i predanost strateškom unapređenju bezbednosti saobraćaja se najpre pokazuje usvajanjem i poštovanjem zakonske regulative (Pešić i dr., 2012). Dakle, strategija bezbednosti saobraćaja mora pre svega biti definisana i zastupljena u Zakonu o bezbednosti saobraćaja, gde se precizno definišu obaveze i načini rada od nacionalnih do lokalnih nivoa. Naravno, moguće je osmisliti i definisati strategiju bezbednosti saobraćaja i bez postojanja normativne podrške, ali se tada mnogo teže može pratiti realizacija aktivnosti definisanih strategijom, odnosno ostvarenje zacrtanih ciljeva. Ipak, problem koji se može pojaviti jeste prihvatanje osmišljene strategije, odnosno aktivnosti koje je potrebno sprovesti od strane onih kojima je strategija namenjena. S obzirom na to, od posebnog značaja je da u proces formiranja, donošenja, sprovođenja, realizacije, a potom i praćenja efekata primenjenih mera koje proizilaze iz tih dokumenata, bude uključen i infiltriran što veći broj značajnih subjekata tzv. *stakeholders*, onih koji donose odluke tzv. *decision makers*, kao i najšira javnost. Na taj način, svest o značaju problema u bezbednosti saobraćaja se podiže na naučni, institucionalni, medijski i javni nivo, čime se osigurava sprovođenje mera i akcija, predviđenih tim strateškim dokumentom (SF Beogradu, 2015).

Imajući u vidu da je na teritoriji Republike Srbije do sada realizovano nekoliko strategija bezbednosti saobraćaja na različitim nivoima, u ovom radu će biti dat odgovor na pitanje šta je to sve potrebno uraditi kako bi se realizovala strategija bezbednosti saobraćaja, odnosno koje konceptualne aktivnosti i procedure je neophodno sprovesti kako bi proces izrade strategije bio zaokružen.

2. MATERIJAL I METODE

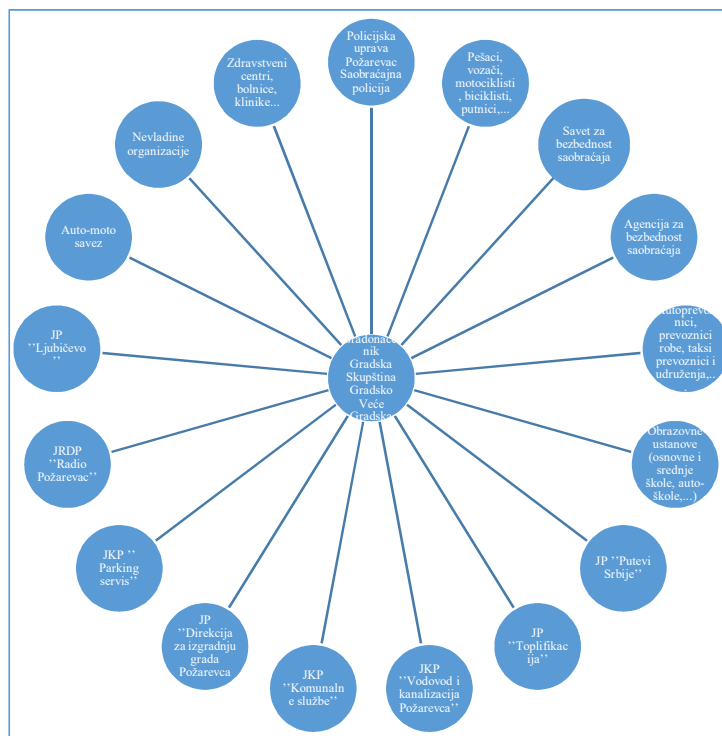
Osnovnu građu i metod za postavljanje koncepta i definisanje strateških aktivnosti, predstavljaju iskustva u radu na nekoliko strategija, počev od strategije bezbednosti saobraćaja JKP Vodovod i kanalizacija – Beograd, kao jedinog privrednog subjekta koji je u Srbiji usvojio ovakav dokument, preko gradskih strategija bezbednosti saobraćaja grada Beograda, grada Kraljeva i grada Požarevca, do nacionalne strategije Republike Srbije, pri čemu su u obzir uzeta i brojna međunarodna istraživanja u ovoj oblasti. U nastavku će biti dat koncept i sistematizovane aktivnosti na realizaciji strategije bezbednosti saobraćaja koji svoju primenu može imati i u lokalnim zajednicama.

3. TRANSFER ZNANJA

Nijedan ozbiljan naučni rad ne može se zamisliti bez kvalitetne analize istraživanja koja su u vezi analizirane teme već sprovedena, a koja se obično sistematizuju u uvodu, odnosno literarnom pregledu. Na taj način se koristeći iskustva najrazvijenijih zemalja pregledno vrši transfer znanja vezan za konkretne probleme

bezbednosti saobraćaja, primenjene naučne metode koje su dale najbolje rezultate u pogledu identifikacije problema, kao i mere čijom su primenom ostvareni najbolji efekti.

Kada je reč o literarnom pregledu, neophodno je da sadrži analizu najznačajnijih međunarodnih dokumenata u periodu od poslednjih 15 godina, uzimajući u obzir kako rezolucije, politike, projekte, preporuke, standarde u oblasti bezbednosti saobraćaja, tako i analizu konkretnih strategija bezbednosti saobraćaja (država, regija, gradova i sl.). Posebno su značajna međunarodna iskustva prezentovana u naučnim radovima objavljenim u renomiranim časopisima sa tzv. SCI liste, jer najčešće analiziraju konkretne probleme i daju konkretan predlog sanacije. Pored međunarodnih istraživanja, od izuzetnog značaja su i domaća istraživanja jer ponekad problemi u našim okvirima imaju svoje specifičnosti koje je potrebno uzeti u obzir. U literarnom pregledu neophodno je da budu predstavljeni najznačajniji podaci vezani za globalne i nacionalne trendove nastradalih u saobraćajnim nezgodama, kao i najvažniji uzroci nastanka saobraćajnih nezgoda (vožnja u alkoholisanom stanju, nepoštovanje ograničenja brzine, neadekvatna infrastruktura...). Pored toga, važno je izdvojiti načine ublažavanja posledica saobraćajnih nezgoda, kao što je povećanje efikasnosti pri sprovođenju medicinskih intervencija, edukacija o bezbednosti saobraćaja kroz školovanje, izgradnja "opraštajućih puteva" i sl. U naučnoj literaturi povezanoj sa strateškim upravljanjem bezbednošću saobraćaja jasno je naglašen značaj sistemskog pristupa, odnosno koordiniranog delovanja uticajnih subjekata (nadležno ministarstvo, policija, medicinske ustanove, građanstvo, sudstvo...), kao najvažnijeg elementa za uspešnu realizaciju ciljeva strategije bezbednosti saobraćaja. U tom pogledu, za pouzdan transfer znanja, ali i realizaciju i praćenje toka izrade strategije bezbednosti saobraćaja važno je formirati telo – forum sačinjen od najznačajnijih subjekata u konkretnoj lokalnoj zajednici.



Slika 1. Subjekti zainteresovani za bezbednost saobraćaja – primer grada Požarevca (SF Beograd, 2015)

Nakon formiranja foruma, neophodno je periodično organizovati sastanke na kojima bi se zainteresovanim subjektima prenosila najvažnija znanja, ali i sprovodile aktivnosti vezane za analize u konkretnoj lokalnoj zajednici, jer su upravo ti subjekti najbolje upoznati sa konkretnim problemima. Takođe, na forumima je moguće diskutovati o prezentovanim metodima i merama koje bi u lokalnoj zajednici mogle dati najbolje efekte. Neke od tema koje je pored svakog od poglavlja koja će naknadno biti obrađena u radu potrebno prezentovati i prodiskutovati na sastancima su:

- Izgradnja zaštitnog sistema u bezbednosti saobraćaja
- Faktori rizika povređivanja u saobraćaju
- Indikatori bezbednosti saobraćaja

- Procedure za unapređenje bezbednosti puta
- SWOT i PESTEL analiza itd

Imajući u vidu da transfer znanja nije samo jednosmeran proces, od izvršioca ka naručiocu, već i obrnuto, neophodno je analizirati odluke koje su na prostoru lokalne zajednice na snazi, a koje su vezane za saobraćaj. Na taj način istraživački tim zadužen za realizaciju strategije ima mogućnost da sagleda ko donosi odluke, ko je nadležan za konkretne probleme (infrastruktura, režim, parkiranje i sl.), šta je regulisano, a šta ne u oblasti saobraćaja i sl. Na taj način se praktično analizira organizaciona struktura i sprovodi analiza institucionalnih kapaciteta konkretne lokalne zajednice, a što je neophodno za kasnije definisanje aktivnosti, nosioca aktivnosti, pratećih subjekata itd.

4. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

Poznato je da u procesu upravljanja bezbednošću saobraćaja početni korak predstavlja analiza postojećeg stanja. Naime, da bi se mogla sagledati veličina konkretnog problema, kao i suština odakle potiču problemi u bezbednosti saobraćaja neophodno je sprovesti nekoliko analiza.

4.1. Analiza saobraćajnih nezgoda

Iako reaktivna, odnosno metoda koja „čeka“ nastanak saobraćajnih nezgoda kako bi se mogla sprovesti istraživanja, analiza saobraćajnih nezgoda je i dalje nezaobilazan korak u analizi stanja konkretnog područja koji na objektivna način pokazuje veličinu problema ugroženosti u saobraćajnim nezgodama, kao i specifičnosti stradanja u konkretnoj lokalnoj zajednici. S obzirom na to, neophodno je detaljno analizirati baze podataka o saobraćajnim nezgodama za dovoljno dug vremenski period (najčešće pet godina), kao i druge raspoložive podatke o saobraćajnim nezgodama. Rezultati analize saobraćajnih nezgoda bi trebalo da daju odgovore i ukažu na:

- Vremensku raspodelu saobraćajnih nezgoda (mesec, dan, čas)
- Prostornu raspodelu saobraćajnih nezgoda (karakteristike puta i lokacija)
- Veličinu posledica – zastupljenost nezgoda sa poginulim i povređenim
- Svojstvo ugroženih učesnika saobraćaju (vozač, pešak, putnik)
- Tipologiju saobraćajnih nezgoda (vrste, način nastanka)
- Uzroke saobraćajnih nezgoda
- Mesta povećane ugroženosti – „crne tačke“
- Ostale važne specifičnosti

Posebno je važno detaljno sagledati saobraćajne nezgode sa teško povređenim i poginulim licima i s obzirom na relativno mali uzorak ovakvih nezgoda u lokalnim zajednicama, proučiti dnevne izveštaje o ovim saobraćajnim nezgodama koji nose daleko više informacija od zvaničnih baza podataka. Na taj način se detaljnije sagledava način na koji nastaju najteže saobraćajne nezgode, odnosno kakve su okolnosti bile u vreme nastanka saobraćajne nezgode. Poželjno je geo-pozicionirati nezgode sa poginulim i povređenim i kreirati odgovarajuće mape lokacija na kojima je ugroženost učesnika u saobraćaju povećana. GIS alati pružaju velike mogućnosti prikaza kako lokacija, tako i specifičnosti za svaku od unetih saobraćajnih nezgoda.

4.2. Analiza indikatora bezbednosti saobraćaja

U poslednje vreme se u naučno istraživačkim krugovima veliki značaj posvećuje indikatorima bezbednosti saobraćaja, jer je pokazana jaka korelativna veza između posledica saobraćajnih nezgoda i indikatora bezbednosti saobraćaja. Indikatori bezbednosti saobraćaja predstavljaju značajan iskorak u nauci bezbednosti saobraćaja i služe za ocenu, praćenje i definisanje željenog stanja u bezbednosti saobraćaja. Poseban značaj indikatora u bezbednosti saobraćaja ogleda se u praćenju učinka, definisanju i uspostavljanju trendova, predviđanju problema, oceni političkog uticaja, poređenju itd. (Pešić i Antić, 2012). Na taj način, nije potrebno „čekati“ nastanak saobraćajnih nezgoda i poznavati njihovu istoriju, već je stanje na konkretnom području moguće oceniti i analizom indikatora bezbednosti saobraćaja. Metodologija utvrđivanja indikatora bezbednosti saobraćaja je preobimna da bi se uklopila u ovaj rad, ali je važno navesti da je potrebno voditi računa da se merenje sprovodi kako na lokacijama u naselju, tako i na lokacijama van

naselja, kao i da uzorak bude zadovoljavajući. Najčešće korišćeni indikatori u pogledu upotrebe zaštitnih sistema su prikazani u Tabeli 1.

Pored indikatora upotrebe zaštitnih sistema, u upotrebi su i indikatori vezani za brzinu koji se odnose na: srednju vrednost brzine, standardno odstupanje, % vozača koji prekoračuju brzinu, % vozača koji prekoračuju brzinu za više od 10 km/h, % возача који прекорачују брзину за више од 10 km/h, 85 percentil brzine kretanja vozila i prosečnu brzinu vozila koja su prekoračila ograničenje brzine.

Tabela 1. Indikatori bezbednosti saobraćaja – zaštitni sistemi

Indikator	
Sigurnosni pojas	% korišćenja vozača putničkih automobila i dostavnih vozila do 3,5t
	% korišćenja suvozača putničkih automobila i dostavnih vozila do 3,5t
	% korišćenja na prednjem sedištu u putničkim automobilima i dostavnim vozilima do 3,5t
	% korišćenja na zadnjem sedištu u putničkim automobilima i dostavnim vozilima do 3,5t
	% korišćenja vozača vozila preko 3,5t
	% korišćenja suvozača vozila preko 3,5t
	% korišćenja na prednjem sedištu u vozilima preko 3,5t
Zaštitna kaciga	% korišćenja biciklista
	% korišćenja mopedista
	% korišćenja motociklista
	% korišćenja mopedista i motociklista
Zaštitni sistemi za decu	% korišćenja deca do 3 godine
	% korišćenja deca od 4 do 12 godine
	% korišćenja ukupno deca do 12 godine

Konačno u saradnji sa pripradnicima saobraćajne policije moguće je utvrditi indikator % vozača u saobraćajnom toku pod uticajem alkohola.

4.3. Analiza stavova građana

Kako bi se stanje bezbednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici sveobuhvatno sagledalo, pored objektivnih pokazatelja vezanih za posledice saobraćajnih nezgoda i indikatore bezbednosti saobraćaja, neophodna je analiza subjektivnih stavova učesnika u saobraćaju. Naime, postoje lokacije na kojima se događa mali broj nezgoda, ali je frekvencija opasnih situacija – skoro nezgoda velika, a sa druge strane važno je poznavati kakav je odnos učesnika u saobraćaju prema bezbednosti saobraćaja. U tu svrhu neophodno je sprovesti anketno istraživanje kojim bi bili obuhvaćeni vozači (automobila), motociklisti i nemotorizovani učesnici u saobraćaju. Jedan od najsveobuhvatnijih metoda za analizu stavova građana jeste SARTRE-4, a dobijene rezultate za konkretnu lokalnu zajednicu potrebno je uporediti sa rezultatima na nacionalnom nivou i zemljama EU.

4.4. Terensko istraživanje

Sva prethodna istraživanja ukazaće na stanje bezbednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici. Međutim, prava slika funkcionisanja saobraćaja, kao i slika o lokacijama na kojima je došlo do nastanka saobraćajnih nezgoda sa najtežim posledicama može biti stvorena samo izlaskom na teren i neposrednim uočavanjem problema koji nisu vidljivi u analiziranim dokumentima. U tu svrhu analiziranu lokalnu zajednicu, odnosno konkretnu teritorijalnu celinu je potrebno razdvojiti na nekoliko manjih celina, a često je primenjivan i princip u kome su korišćeni ulazno-izlazni pravci kao celine.

5. KLJUČNI PROBLEMI I DEFINISANJE AKCIONOG PLANA

Prethodno sprovedene analize ukazaće na aktuelne probleme bezbednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici a sprovedena SWOT analiza će doprineti da se sagledaju prednosti, nedostaci, mogućnosti i pretnje subjekata nadležnih za unapređenje bezbednosti saobraćaja. Ključne probleme je potrebno sistematizovati i klasifikovati na one koji se odnose na izgradnju zaštitnog sistema, vozače, ranjive učesnike i infrastrukturu. U skladu sa uočenim problemima, sastavni deo strategije predstavlja izrada akcionog plana za period za koji se realizuje strategija. Akcioni plan bi trebalo da sistematizovano predstavi najznačajnije rezultate sprovedenih istraživanja i da istakne kako ostvariti poboljšanje nivoa bezbednosti saobraćaja saglasno definisanim ciljevima. Planovi aktivnosti sadrže konkretnu aktivnost, akciju, odnosno meru, nosioca aktivnosti, ostale učesnike u sprovođenju aktivnosti, ciljni datum ostvarivanja aktivnosti, kao i procenjene troškove za sprovođenje aktivnosti, što sve može biti prikazano u tzv. master tabeli (Slika 2).

PLAN AKTIVNOSTI				
AKTIVNOST	NOSILAC	OSTALI UČESNICI	CILJNI DATUM	PROCENJENI TROŠKOVI

Slika 2. Elementi master tabele plana aktivnosti

Konačno u okviru akcionog plana neophodno je prikazati procenu očekivanih efekata primene akcionog plana, kako bi se mogle sprovoditi cost/benefit analize i pokazati veličina ostvarenih ušteda. Efekte primene elemenata strategije bezbednosti saobraćaja, odnosno aktivnosti definisanih akcionim planom, moguće je prepoznati i uočiti odmah po realizaciji prvih aktivnosti. Za ove potrebe neophodna je ekonomska kvantifikacija posledica saobraćajnih nezgoda, a često se koristi model PIARC ili modeli koji su sprovedjeni u konkretnom regionu, kao što je to slučaj sa Republikom Srpskom.

U cilju jednostavnijeg sagledavanja uspešnosti sprovođenja akcionog plana, ostvarene koristi se mogu podeliti i posmatrati u tri nivoa:

I nivo – promena ponašanja učesnika u saobraćaju od nebezbednog ka bezbednom

II nivo – smanjenje broja i smanjenje posledica saobraćajnih nezgoda

III nivo – ostvarene uštede usled smanjenja broja stradalih u saobraćaju

Tabela 2. Primer očekivanih koristi – nivo III (uštede u milionima dinara)

INDIKATOR	2015/ 2013	2016/ 2013	2017/ 2013	2018/ 2013	2019/ 2013	2020/ 2013	UKUPNO
Broj poginulih u saobraćajnim nezgodama	52,4	52,4	104,8	104,8	157,1	157,1	628,5
Broj povređenih u saobraćajnim nezgodama	67,6	100,3	126,1	151,3	176	192,1	813,4
UKUPNO	120	152,7	230,8	256,1	333,1	349,2	1.441,9

6. KONCEPT STRATEGIJE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Sva prethodno sprovedena istraživanja, analize, rezultati do kojih se došlo predstavljaju polaznu osnovu za definisanje „krovnog dokumenta“ – strategije bezbednosti saobraćaja. Koncept strategije se predlaže na osnovu svih sprovedenih analiza i najčešće se sastoji od sledećih elemenata:

- **UVOD**
- **STANJE I TENDENCIJE U BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA**
 - Bezbednost saobraćaja kao globalni problem
 - Stanje zaštitnog sistema bezbednosti saobraćaja
 - Stavovi o rizicima u saobraćaju
 - Ponašanja u saobraćaju – indikatori bezbednosti saobraćaja
 - Saobraćajne nezgode i nastradala lica
- **FINANSIJSKI ASPEKTI BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA**
 - Direktni i indirektni troškovi saobraćajnih nezgoda
 - Modeli finansiranja bezbednosti saobraćaja
- **KLJUČNI PROBLEMI I BUDUĆI IZAZOVI**
 - Ključni problemi bezbednosti saobraćaja
 - Budući izazovi bezbednosti saobraćaja
- **PRINCIPI**
 - Održiva bezbednost saobraćaja
 - Bezbednost saobraćaja zasnovana na nauci
 - Jačanje profesionalizma u bezbednosti saobraćaja
 - Transfer znanja i poređenje sa najboljima
 - Odgovornost svih subjekata pre i posle saobraćajne nezgode
 - Samoobjašnjavajući putevi
 - Opraštajući putevi i okolina

- Upravljanje ka rezultatima, zasnovano na podacima
- Kooperacija i koordinacija
- **ŽELJENO STANJE**
 - Ambicija
 - Misija
 - Vizija
 - Ciljevi
- **NOSIOCI AKTIVNOSTI**
- **CILJNE GRUPE I KAKO IM PRIĆI**

Učesnici u saobraćaju (deca, pešaci, biciklisti, motociklisti, nesavesni vozači, stara lica, novi vozači, vožnja pod uticajem, prekoračenje brzine, komercijalna vozila,...), donosioci odluka i dr.

- **PRAĆENJE, IZVEŠTAVANJE, UNAPREĐIVANJE**

7. ZAKLJUČAK

Strateško upravljanje pokazalo je da se u svim oblastima u kojima se primenjuje ostvaruju pozitivni i dugotrajni rezultati. Imajući to u vidu, kao i globalni problem ugroženosti u saobraćajnim nezgodama, strategije bezbednosti saobraćaja su postale osnov za plansko ostvarivanje unapređenja u bezbednosti saobraćaja, kroz manji broj saobraćajnih nezgoda, manji broj posledica saobraćajnih nezgoda, bezbednije ponašanje učesnika u saobraćaju, itd. Iskustva pokazuju da je transfer znanja u interaktivnom smislu između lokalne zajednice i istraživačkog tima početni korak kojim se sa jedne strane ka lokalnoj zajednici prenose iskustva najrazvijenijih zemalja, a sa druge strane od lokalne zajednice ka istraživačkom timu podaci vezani za subjekte nadležne za saobraćaj i specifičnosti funkcionisanja saobraćaja. Pored toga, kako bi ciljevi strategije bezbednosti saobraćaja bili dovoljno inspirativni, ali i održivi, neophodno je sprovesti detaljnu i kvalitetnu analizu postojećeg stanja iz koje proizilaze precizno definisani problemi bezbednosti saobraćaja, odnosno ključne oblasti rada strategije bezbednosti saobraćaja.

Zaključak koji se nameće je da najvažniji faktor predstavlja institucionalno jačanje, jer je to osnov za formiranje i kasniju realizaciju strategije bezbednosti saobraćaja. Neophodno je u proces izrade strategije uključiti sve značajne subjekte i permanentno održavati konsultacije i razmene iskustava tokom rada na projektu. Na taj način stvara se povoljna sredina za prihvatanje i sprovođenje aktivnosti predviđenih strategijom, čime se obezbeđuje da strategija bezbednosti saobraćaja bude prihvaćena i održiva. Koncept formiranja strategije bezbednosti saobraćaja i opisane procedure, predstavljaju dobar primer za lokalne zajednice, a posebno za najznačajnije subjekte (*stakeholders*) i donosiocce odluka (*decision makers*), jer je donošenje ovakvog strateškog dokumenta preduslov za uspešno upravljanje stanjem bezbednosti saobraćaja. Na kraju treba istaći i to da razvoj bezbednog i funkcionalnog saobraćaja doprinosi razvoju konkretne lokalne zajednice u svakom pogledu, a posebno imajući u vidu značajna sredstva ostvarena uštedama zbog manjeg stradanja u saobraćaju.

8. LITERATURA

- [1]. Antić, B., D. Pešić, K. Lipovac, D. Jovanović (2014): IMPLEMENTATION OF THE ISO 39001 – PREREQUISITE FOR SUCCESSFUL TRAFFIC SAFETY MANAGEMENT, International Conference "Global issues and trends in traffic safety in SEETO (South East Europe Transport Observatory) region", Proceedings pp. 143-152, ISBN 978-9940-575-10-6, Budva 2014.
- [2]. Pešić, D., B. Antić, M. Vujanić, M. Božović (2012): PROCEDURE IN ROAD SAFETY STRATEGY FORMATION, International Conference "Global issues and trends in traffic safety in SEETO (South East Europe Transport Observatory) region", Proceedings, pp. 129-136, ISBN 978-9940-575-10-6, Budva 2012.
- [3]. Pešić, D., Vujanić, M., Lipovac, K. and Antic, B. (2011). An Integrated Method Of Identifying And Ranking Danger Spots For Pedestrians On Microlocation, Transport 27(1), pp.47-57
- [4]. Saobraćajni fakultet u Beogradu (2011). PROJEKAT STRATEGIJA BEOGRADA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA 2011-2015, Gradska uprava grada Beograda - Sekretarijat za saobraćaj, Saobraćajni fakultet, Beograd 2011.
- [5]. Saobraćajni fakultet u Beogradu (2014). PROJEKAT - IZRADA PREDLOGA STRATEGIJE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA I ANALIZA STANJA BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA I ULICAMA GRADA KRALJEVA ZA PERIOD 2013. DO 2020. GODINE, Grad Kraljevo, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Beograd 2014.

- [6]. Saobraćajni fakultet u Beogradu (2015). PROJEKAT - STRATEGIJA BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA GRADA POŽAREVCA ZA PERIOD 2014. DO 2020. GODINE, Grad Požarevac, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Beograd 2015.
- [7]. UN (2010) Resolution A/RES/64/255, дана 10.03.2011. интернет адреса: <http://www.un.org/en/ga/64/resolutions.shtml>
- [8]. Vujanić, M., Pešić, D., Antić, B i Nešić, M. (2011). proces formiranja strategije bezbednosti saobraćaja – primer grada Beograda. VI stručni seminar "bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici", zbornik radova, Divčibare, str.81-88.
- [9]. Vujanić, M., K. Lipovac, D. Jovanović, D. Pešić, B. Antić (2013): "BOTTOM-UP" AND "TOP-DOWN" APPROACH FOR DEFINING ROAD SAFETY STRATEGY - CASE STUDY: CITY OF BELGRADE, IJTTE Vol. 3(2), pp. 185-203, ISSN 2217-544X (print), ISSN 2217-5652 (online), DOI 10.7708/2217-544X.
- [10]. World Bank Group. (2008). Preparing a national transport strategy: Suggestions for Government Agencies in Developing Countries. Transport Sector Board. Washington DC
- [11]. World Health Organization (WHO). (2009). Global status report on road safety: Time for action.
- [12]. WHO (2009) Global Status Report on Road Safety, дана 18.03.2012. интернет адреса: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/index.html
- [13]. WHO (2009) First Global Ministerial Conference on road safety, дана 10.03.2011. интернет адреса: http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html
- [14]. WHO (2011) Decade of Action for Road Safety 2011-2020, дана 15.06.2011. интернет адреса: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/decade_booklet/en/index.html
- [15]. WHO (2011) Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, дана 14.09.2011. интернет адреса: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html
- [16]. World Health Organization, FIA foundation and World Bank. (2010). A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners
- [17]. WHO (2013) Global Status Report on Road Safety, дана 18.05.2015. интернет адреса: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/en/index.html