

ПРОЦЕС ПРИПРЕМЕ И ДОНОШЕЊА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА– СТУДИЈА СЛУЧАЈА ЗА ГРАД БЕОГРАД

THE PROCESS OF PREPARING AND ADOPTING A ROAD SAFETY STRATEGY

Резиме: Стратегија безбедности саобраћаја није документ, већ процес. Од степена прихваћености ове идеје зависи квалитет израде стратегије, реално сагледавање постојећег стања и разумевање проблема безбедности саобраћаја, одмереност квантификованих циљева, реалност мера, усаглашавања и доношења документа стратегије, као и успешност спровођења. Успешна пракса у безбедности саобраћаја указује на значај постојања стратешког управљања безбедношћу саобраћаја, заснованог на подацима и науци, а које има јавно исказану јасну и искрену политичку подршку – печат демократски изабране власти. Процес припреме и доношења стратешких докумената – политике безбедности саобраћаја, стратегије и акционих планова јесте демонстрација успешног управљања системом безбедности саобраћаја. У овом процесу, од кључног је значаја да најважнији субјекти буду укључени већ у првим фазама припреме стратешких докумената. Стратешки документи ће бити квалитетнији и њихово спровођење успешније, ако су носиоци најважнијих овлашћења учествују у краирању најважнијих елемената стратегије безбедности саобраћаја. Град Београд је препознао значај и могућности стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и покренуо процес израде студије чији је циљ припрема предлога Стратегије безбедности саобраћаја на путевима и улицама града Београда, у периоду 2017-2020. Стратегија је базирана на подацима и науци, односно врло обимним истраживањима, прегледу стратешких докумената у свету, Србији и Београду. Урађена је детаљна анализа правног оквира, анализа институционалних капацитета, истраживања и анализа ставова и понашања значајних за безбедност саобраћаја, истраживање и анализа индикатора безбедности саобраћаја и анализа саобраћајних незгода и њихових последица. У свим активностима активно су учествовали представници најважнијих субјеката, што би требало да буде гаранција да је стање добро сагледано, проблеми добро дефинисани, циљеви добро одмерени, предложене оптималне контрамере и да ће сви бити посвећени достизању зацртаних циљева. Ово може бити добар пример за све друге локалне заједнице.

Кључне речи: стратегија, Град Београд, безбедност саобраћаја, процес

Abstract: Road Safety Strategy is not a document, but a process. The degree of acceptance of this idea depends on the quality of the strategy, the real understanding of the current situation and understanding the problems of traffic safety, the determination of quantified objectives, the reality of measures, harmonization and adoption of the strategy document, and the implementation success. Successful road safety practices point to the significance of the existence of a strategic traffic safety management based on data and science, which has publicly expressed clear and sincere political support - the seal of democratically elected authorities. The process of preparing and adopting strategic documents - traffic safety policy, strategies and action plans is demonstration of successful management of the traffic safety system. In this process, it is crucial that the most important entities are included in the first stages of the preparation of strategic documents. Strategic documents will be better and their implementation will be more successful if the holders of the most important competencies participate in the destruction of the most important elements of the road safety strategy. The City of Belgrade recognized the importance and capabilities of strategic road safety management and launched the process of developing a study aimed at preparing a proposal for a Road Safety Strategy on the roads and streets of the city of Belgrade in the period 2017-2020. The strategy is based on data and science, ie very extensive research, review of strategic documents in the world, Serbia and Belgrade. A detailed analysis of the legal framework, analysis of institutional capacities, research and analysis of attitudes and behavior relevant to traffic safety, research and analysis of traffic safety indicators and analyzes of traffic accidents and their consequences has been done. Representatives of the most important subjects were actively involved in all activities, which should be a guarantee that the situation is well understood, the problems well defined, the goals of well-measured, proposed optimal countermeasures, and that everyone will be committed to achieving the goals set. This can be a good example for all other local communities.

Keywords: strategy, City of Belgrade, road safety, process

1. УВОД

До раних 70-тих година, број настрадалих на путевима је непрекидно растао и достигао неочекиване размере у земљама са високим приходима. Седамдесетих година прошлог века, људи су, први пут, почели да реагују против смртних страдања у саобраћају (IFRC, 2007).

Било је потребно више од 10 година да земље са високим приходима реагују и прихвате став да је могуће смањивати број настрадалих у незгодама, уз неометан развој саобраћаја, у корист друштвено-економском развоју. Такође је требало десетак година да стручњаци разумеју да већина жртава саобраћајних незгода страда због **четири главна фактора ризика**: неупотребе сигурносних појасева, прекорачења брзине, вожње под дејством алкохола и неупотребе заштитних кацага.

Страдање у саобраћају је, данас, прихваћено као **глобални проблем** и предузимају се активности да се успешне праксе из најразвијенијих земаља прилагоде и пренесу у неразвијене и земље у развоју (тзв. Глобално управљање безбедношћу саобраћаја). Наиме, искуства из најразвијенијих земаља су доказала да су страдања у саобраћају предвидива и да се могу спречити. Дакле, најразвијеније земље су развиле и примењују "вакцину" за ову "болест".

Најважнији заједнички именилац за све успешне праксе у безбедности саобраћаја је **стратешко управљање безбедношћу саобраћаја** које се темељи на науци, а има јасну, искрену и јавно исказану политичку подршку. Припрема и доношење стратешких докумената – политике, стратегије и акционих планова, је одличан начин да се ово демонстрира. Наиме, у припреми предлога стратешких докумената доминантно учествује наука, али их усвајају и дају има политички печат, званичне и демократски изабране институције – скупштина, влада, извршна тела локалних самоуправа, председник, премијер, градоначелник и сл.

У Београду се догађа око 35% свих незгода у Србији, око 18,2% свих погинулих (584 погинула у Београду, у односу на 3.204 погинулих у Србији, у периоду од 2011. до 2015. године), 21% тешко повређених и око 30% лакше повређених у Србији.

Проблем угрожености у саобраћају је веома сложен и у његовом решавању морају координирано да учествују бројни субјекти. Страдање у саобраћају је најпре **јавни здравствени проблем**, а затим друштвени, етички, хумани и **економски проблем заједнице**, јер у саобраћају велики број људи гине и бива повређен, а неки од њих остају трајни инвалиди. Такве последице значајно нарушавају здравље људи, разарају породице, стварају социјалне и хумане проблеме и, коначно, производе огромне друштвено-економске трошкове које плаћа привреда и друштво у целини. Зато је неопходно стратешки управљати безбедношћу саобраћаја и остварити трајно и одрживо смањивање страдања у саобраћају. Предуслов за то је:

- Јачање заштитног система (Унапређење капацитета и интегритета институција и појединаца, унапређење вертикалне и хоризонталне координације);
- Унапређивање знања, ставова и свести о безбедности саобраћаја;
- Унапређивање индикатора безбедности саобраћаја, који се односе на понашање у саобраћају;
- Анализа и праћење трендова у смањењу броја незгода, погинулих и повређених лица.

Град Београд је препознао значај и могућности стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и наручио израду студије чији је циљ припрема предлога Стратегије безбедности саобраћаја на путевима и улицама града Београда 2017-2020. Овај предлог треба да буде у складу са свим међународним документима, најбољом праксом, прописима Републике Србије и града Београда, државним стратешким и планским документима. С обзиром на велика очекивања и сложен процес припреме, предвиђено је да се предлог Стратегије базира на подацима. Зато су, у оквиру припреме предлога Стратегије, реализована свеобухватна истраживања безбедности саобраћаја у свету, у Србији и у Београду, детаљна анализа правног и планског оквира, анализа стратешких докумената (глобалних, европских, српских државних и београдских), анализа капацитета и интегритета појединаца и важних институција у Београду, истраживање и анализа ставова и понашања значајних за безбедност саобраћаја, истраживање и анализа индикатора безбедности саобраћаја и анализа саобраћајних незгода и њихових последица. Студија „Израда стратегије безбедности саобраћаја

Града Београда са акционим плановима за период 2017-2020 године“, сачињена је из 21 поглавља, а истраживање се може поделити у три фазе.

У првој фази су прикупљени и анализирани релевантни подаци и значајни документи, у циљу разумевања глобалних тенденција и искустава, односно ради разумевања стања у Србији и у Београду. На основу свеобухватне анализе, у другој фази су припремани и усаглашавани метод и најважнији елементи Стратегије и Акционих планова. У трећој фази су јавно представљени и унапређени предлози Стратегије и Акционих планова безбедности саобраћаја.

Резултати истраживања су систематизовани у оквиру 21 поглавља студије. Студију прати и **5 (пет) прилога:**

1. Стратегија безбедности саобраћаја за Београд, у периоду од 2017. до 2020. године
2. Стратегија смањивања страдања деце у саобраћају у периоду од 2017. до 2020. године, за Београд,
3. Стратегија смањивања страдања мотоциклиста у периоду од 2017. до 2020. године, за Београд,
4. Акциони планови за превенцију саобраћајних незгода и њихових последица на територији 17 градских општина, са детаљним предлогом мера, у периоду од 2017. до 2020. године, за Београд,
5. План коришћења средстава намењених безбедности саобраћаја у Београду.

2. ЗНАЧАЈ И ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Доследно спровођење принципа стратешког управљања безбедношћу саобраћаја на свим нивоима, кључан је фактор постизања ефеката у смањивању броја саобраћајних незгода и њихових последица. Стратешко управљање захтева квалитетно праћење постојећег стања, дефинисање жељеног стања и координирано спровођење управљачких мера у циљу приближавања постојећег стања жељеном стању (Липовац, et al., 2014). Безбедност саобраћаја је компликована и комплексна област која обухвата велики број дисциплина, па је за решавање проблема неопходан свеобухватан и систематичан приступ (Yu, et al., 2013). У том смислу стратегија безбедности саобраћаја представља најзначајнији документ, будући да представља осмишљен и координисан скуп мера, усмерених на све елементе безбедности саобраћаја.

Стратешко планирање заузима већи део транспортног планирања на свим административним нивоима, од урбаног, и регионалног до националног и међународног нивоа (Kölbl, et al., 2008). Ефикасна стратегија безбедности саобраћаја представља највиши ниво управљања безбедношћу саобраћаја (Vujačić, et al., 2013). Сматра се да, уколико има стратегију безбедности саобраћаја, друштво поседује високу свест о безбедности саобраћаја, што је један од основних предуслова за унапређење ове области (Вујанић, et al., 2011).

Приликом доношења стратешких докумената, посебно је важно да у процесу израде, усвајања, имплементације и праћења ефекта, буде укључен велики број заинтересованих страна. На тај начин, не само да се обезбеђује већа свест о важности проблема безбедности саобраћаја, већ се осигурава спровођење мера и радњи које се налазе у стратешким документима. Међутим, најзначајнија подршка, јесте подршка највишег руководства власти и надлежних органа, како би управљање било успешно (Elvik, 2008).

Законом о безбедности саобраћаја на путевима из 2009. године, створени су услови за стратешко управљање безбедношћу саобраћаја у Србији, и то на републичком, покрајинском и локалном нивоу. Створене су боље институционалне претпоставке (тела за безбедност саобраћаја на националном и локалним нивоима, Агенција за безбедност саобраћаја) и уведена обавеза доношења националне и локалних стратегија безбедности саобраћаја.

У члану 11, ЗоБС-а¹ одређено је да је Влада Републике Србије доносилац националне стратегије безбедности саобраћаја, који су најважнији садржаји ове стратегије (постојеће стање, дугорочни и краткорочни циљеви, смернице, кључне области рада и рокови), на који период се односи стратегија (најмање 5 година) и до када се мора донети (до краја јуна у последњој години важења претходне стратегије). Законским дефинисањем стратешких документа усклађен је ниво управљања безбедношћу саобраћаја са праксом најразвијенијих земаља, а посебно са искуствима земаља Европске Уније. Од великог значаја на глобалном нивоу јесте доношење и спровођење међународних докумената безбедности саобраћаја (Липовац, 2010).

Стратегија безбедности саобраћаја Европске Уније и други документи Европске комисије представљају посебно важне документе којима се државе чланице обавезују на системско деловање у области безбедности саобраћаја. О значају ових документа говори и чињеница да ЕУ разматра увођење успешног стратешког управљања безбедношћу саобраћаја као један од услова за улазак у ЕУ. Дакле, државе кандидати за чланство у ЕУ би пре формалног уласка у ЕУ биле у обавези да донесу националну стратегију безбедности саобраћаја у складу са стратешким документима и циљевима ЕУ.

Поред доношења стратегије, Влада има задатак да обезбеди њено спровођење и разраду и донесе Национални план безбедности саобраћаја за период од најмање 1 године². Национални план садржи задатке, мере, одговорност, рокове и финансијска средства, а има за циљ да разради и конкретизује Стратегију безбедности саобраћаја. Национални планови са Стратегијом чине целину. Влада непрекидно прати спровођење Стратегије и, на основу сагледавања резултата и могућности, доноси Национални план и тако обезбеђује достизање дефинисаних циљева. Национални планови се доносе на период од најмање једне године, али када се систем управљања стабилизује, овај период може бити и две године.

ЗоБС по први пут, предвиђа обавезу локалне самоуправе да донесе своју стратегију безбедности саобраћаја и годишњи план безбедности саобраћаја.

"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."

(чл. 13, ЗоБС-а)

Имајући у виду да је Стратегија начелни документ безбедности саобраћаја, градска и општинска већа задужена за послове саобраћаја би требало да имају улогу носиоца процеса припреме и усаглашавања предлога документа стратегије. Приликом израде стратегије.

С обзиром да је ово најважнији документ безбедности саобраћаја, градско/општинско већа задужено за послове саобраћаја би требало да буде носилац једног веома сложеног процеса припреме и усаглашавања предлога документа стратегије (Липовац, 2010). У овом процесу би требало да учествују најистакнутији домаћи и светски експерти за стратешко управљање безбедношћу саобраћаја, најугледније научно-образовне установе у Србији, најистакнутији појединци, као и широк спектар субјеката безбедности саобраћаја. Само када се постигне сагласност са носиоцима појединих мера и активности, усаглашени документ би требало усвојити у Скупштини града/општине. Стратегија безбедности саобраћаја треба да почива на свеобухватној студији стања безбедности саобраћаја, са уважавањем специфичности сваког града/општине. У оквиру овог, јединственог документа требало би уградити делове који се односе на поједине општине (Липовац, 2010).

¹ "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." (чл. 11, новог ЗоБС-а)

² "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.

3. ПРОЦЕС ПРИПРЕМЕ И ДОНОШЕЊА СТРАТЕГИЈЕ

Имајући у виду комплексност саобраћаја и безбедности саобраћаја, данас се безбедност саобраћаја суочава са великим изазовима, а први међу њима је да се пронађе одговарајући начин за дефинисање структуре и садржаја стратешких докумената у области безбедности саобраћаја. Животни циклус управљања безбедношћу саобраћаја, захтева приступ повратне спреге (Kölbl, et al., 2008), која омогућава поређење излазних резултата и планираних циљева. Наиме, циклус започиње анализом података са здравственог аспекта, затим дефинисањем проблема, идентификовањем фактора ризика и приоритета, дефинисање стратешких докумената и на крају је постављање циљева и праћење рада стратешких докумената. Међутим, успостављање система управљања безбедношћу саобраћаја представља континуирани процес (Bener, et al., 2003) који са једне стране подразумева постављање циљева, прикупљање и анализа података, идентификација мера, постављање приоритета, а са друге стране формирање, финансирање, имплементацију, праћење и евалуацију.

Светска искуства показују да су најбољи резултати у погледу стратешких докумената постижани код доносиоца који су поред квалитативних, дефинисали и квантитативне циљеве (Elvik, 1993). Такође, иста истраживања су показала да су резултати бољи уколико су циљеви амбициознији. У процесу припреме стратегије посебно је важан вертикални ток информација између Града и Општина, по принципу „одоздо на горе“ и „одозго на доле“ (Vujančić, et al., 2013).

3.1. Дефинисање постојећег стања

У првој фази, провереним научним методама, анализирани стање и тенденције у безбедности саобраћаја у свету, у ЕУ, у Србији и у Београду. Код анализе стања и тенденција у свету и у ЕУ примењен је метод литерарног прегледа, односно извршен је избор релевантне научне грађе која је анализирана. Анализа стања и тенденција је подељено у четири дела и то:

- Анализа међународних докумената о стратешком управљању у безбедности саобраћаја (Резолуција Уједињених Нација о безбедности саобраћаја, Глобални план деценије у безбедности саобраћаја 2010-2020, Стратегија безбедности саобраћаја у Европској Унији, Међународна стратегија безбедности саобраћаја на путевима)
- Анализа стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије и дефинисање обавезујућих елемената у изради и реализацији „стратегије Града Београда о безбедности саобраћаја 2017-2020“
- Анализа претходних и актуелних стратегија и акционих планова безбедности саобраћаја у пет одабраних релевантних градова Европске Уније (Копенхаген, Берлин, Лондон, Барселона, Даблин)
- Анализа досадашњих искустава у стратешком управљању безбедношћу саобраћаја у градовима Србије (Краљево, Пожаревац, Београд)

Приликом анализе стања у Србији и у Београду, прикупљени су подаци из постојећих база података које води МУП и Агенција за безбедност саобраћаја, анализирана су најважнија досадашња истраживања и вршена додатна истраживања ставова о ризицима у саобраћају и индикатора безбедности саобраћаја. Анализа стања безбедности саобраћаја у Београду, обухватила је следеће:

- Анализа надлежности најважнијих институција / субјеката безбедности саобраћаја
- Анализа ставова о ризицима у саобраћају
- Анализа индикатора безбедности саобраћаја у вези заштитних система
- Анализа индикатора безбедности саобраћаја у вези брзине
- Анализа саобраћајних незгода на територији београдских општина у периоду од 2011. до 2015. године

У циљу свеобухватног сагледавања могућности управљања безбедношћу саобраћаја вршена је SWOT анализа у којој су учествовали представници града, градских институција, представници градских општина и други одабрани стручњаци који су допринели бољем разумевању стања и проблема безбедности саобраћаја у Београду.

На основу појединачних истраживања стања у општинама, теренских истраживања и стручних расправа са представницима градских општина, детаљније су сагледани **проблеми безбедности саобраћаја по општинама**, али и капацитети и спремност појединих општина да реализују акционе планове.

3.2. Дефинисање жељеног стања

Када су усаглашени ставови у вези најважнијих проблема и сагледане могућности за решавање ових проблема, приступило се дефинисању жељеног (циљног) стања. Имајући у виду обавезујуће смернице из националне Стратегије безбедности саобраћаја, односно стање и потенцијале Београда, дефинисани су амбиција, мисија, визија и циљеви безбедности саобраћаја. На основу детаљне анализе ставова, индикатора и саобраћајних незгода, дефинисани су и амбициозни, али достижни циљеви у погледу индикатора безбедности саобраћаја (одабрани су они индикатори са највећом корелативношћу са последицама саобраћајних незгода, односно индикатори који најбоље одређују постојеће стање) и у погледу последица саобраћајних незгода (погинула лица, погинула деца, тешко повређена лица, укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода).

На основу упоредне анализе постојећег стања и усаглашених ставова о жељеном стању, дефинисане су кључне области рада, тако да обухватају све најважније активности које треба да допринесу достизању циљева из стратегије.

Кључне области рада у безбедности саобраћаја на територији Града Београда су:

- **Организација и управљање безбедношћу саобраћаја** – Стратешко управљање безбедношћу саобраћаја засновано на развијеном заштитном систему који подразумева јачање постојећих и изградњу нових капацитета безбедности саобраћаја, односно носилаца активности.
- **Безбеднији путеви и кретање** – Представља вишедимензионални приступ који подразумева ангажовање и сарадњу већег броја различитих субјеката. Ефикасно управљање безбедношћу путном инфраструктуром подразумева спровођење одговарајућих процедура санација опасних места и ревизију будућих пројеката.
- **Безбеднија возила** – Унапређење безбедносних елемената возила у погледу активне и пасивне безбедности.
- **Безбеднији учесници у саобраћају** – Унапређење ставова, знања и понашања учесника у саобраћају применом едукација, обука али и репресивних мера. Унапређење рањивих категорија учесника у саобраћају
- **Деловање након саобраћајне незгоде** - Обука о пружању прве помоћи, ублажавање последица, координација хитних служби и спречавање секундарних саобраћајних незгода, утврђивања начина повређивања.

Као најважнији носиоци препознати су:

1. Скупштина града Београда;
2. Градоначелник града Београда;
3. Градско веће града Београда;
4. Савет за безбедност саобраћаја Града Београда
5. Градска управа града Београда, са својим организационим јединицама

Поред ових пет, важни носиоци активности су и: Градске општине; МУП - Полицијска управа за град Београд - Управа саобраћајне полиције; Тело за координацију послова безбедности саобраћаја; Комунална полиција; Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима; Јавна комунална предузећа: ЈКП „Београд пут“; ЈКП „Паркинг сервис“ и ЈКП „Јавно осветљење“, ГСП и др; Привредна комора Београда; Предшколске установе, основне и средње школе; Универзитет и друге високошколске установе; Транспортне компаније; Превозници у систему јавног градског превоза путника; Невладине организације; Осигуравајуће компаније; Средства јавног информисања; Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда.

Усаглашене кључне области рада и именовање носиоца најважнијих активности омогућили су да се димензионишу потребе, а нарочито финансијски, кадровски и техничко-технолошки капацитети најважнијих субјеката. Заједно са представницима појединих субјеката, дефинисани су начин и динамика обезбеђивања потребних капацитета. Треба напоменути да су ово важни предуслови за успешну имплементацију стратегије и акционих планова.

Када су у питању **кадровски и техничко-технолошки капацитети**, јасно дефинисање и преузимање одговорности за послове безбедности саобраћаја је кључни корак за јачање капацитета и подразумева јасно разграничење обавеза и одговорности сваког носиоца понаособ. То подразумева да се јасно прецизира шта је одговорност сваког носиоца, као и да се сви носиоци понашају у складу са својим делокругом одговорности и обавеза. Стање безбедности саобраћаја на територији града Београда указује да је потребно постојеће институционалне капацитете задржати и ојачати, као и размотрити потребе и могућности за успостављање нових.

Имајући у виду губитке које саобраћајне незгоде производе, односно друштвено-економске трошкове саобраћајних незгода, неопходно је обезбедити **финансијске капацитете** које ће довести до смањења броја погинулих, повређених, а тиме и трошкова и последица саобраћајних незгода. Конкретне мере и активности које Град реализује у циљу унапређења безбедности саобраћаја, првенствено се финансирају из наменских средстава и буџета града, а успешно се спроводи концепт да "небезбедни финансирају безбедност". Међутим, имајући у виду приступе најразвијенијих земаља света, треба преиспитати и друге могућности (јавног приватног партнерства; донаторства и спонзорства; формирање посебног Фонда за БС на нивоу Града; принципа расподеле средстава и др.). За сваки предлог потребног капацитета, дефинисан је начин и динамика остваривања.

Табела 1. Модел дефинисања начина и динамике обезбеђивања капацитета носилаца система безбедности саобраћаја

Институција	Потребан капацитет	Начин остваривања	Динамика
-------------	--------------------	-------------------	----------

3.3. Управљачке мере

У коначној фази, усаглашен је динамички координиран план активности најважнијих субјеката безбедности саобраћаја у Београду, у периоду од 2017. до 2020. године. Дефинисање плана и динамике активности појединих носилаца Стратегије, дефинисане су активности са одговарајућим описом, опредељен је носилац сваке активности и други учесници у реализацији, дефинисано је време за реализацију, потребни предуслови и очекивани ефекти реализације активности (Табела 2).

Табела 2. Модел дефинисања плана и динамике активности по областима и носиоцима

Бр.	Област	Активност	Динамика активности				Носиоци
			2017.	2018.	2019.	2020.	

Како би се предвиђени оквир Стратегије успешно реализовао, неопходно је да најважнији носиоци система безбедности саобраћаја усмериле на конкретне мере безбедности саобраћаја, а самим тим и дефинише њихова одговорност и начин и динамика спровођења тих мера. Акциони план безбедности саобраћаја представља стратешки документ који прати Стратегију и односи се на дефинисање плана и динамике активности реализације стратегије у краћем временском периоду (обично једна или две године до максимално пет година).

План и динамике активности појединих носилаца реализације стратегије је дат према активностима из Програма коришћених средстава намењених за безбедност саобраћаја у Београду за период 2017-2020. године.

У оквиру овог програма, као најважније активности препознато је следеће:

1. Унапређење саобраћајне инфраструктуре
2. Научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја
3. Унапређење саобраћајног васпитања и образовања
4. Превентивно-пропагандне активности из области безбедности саобраћаја

5. Техничко опремање јединица саобраћајне полиције које контролишу и регулишу саобраћај на путевима и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја
6. Рад тела за координацију – Савета за безбедност саобраћаја

У циљу праћења и сталног прилагођавања и унапређивања реализације стратегије и акционих планова дефинисани су и **критеријуми за објективно вредновање напретка**, односно за праћење реализације стратешких докумената. У погледу критеријума реализације стратегије безбедности саобраћаја потребно је разликовати критеријуме које се односе на рад институција, критеријуме повезане са ставовима друштва, критеријуме повезане са индикаторима и стањем безбедности саобраћаја.

Критеријуми за вредновање резултата реализације стратегије су обухватили:

1. Проценат реализованих активности у односу на укупан број планираних активности за одређени период.
2. Проценат планираних средстава која су утрошена на реализације активности спровођења стратегије у односу на укупан износ планираних средстава представља значајан критеријум спровођења активности.
3. Располагање одговарајућим кадровским капацитетом.
4. Усклађеност годишњег програма рада институција са планираним активностима стратегије безбедности саобраћаја.
5. Критеријуми везани за ставове друштва у погледу безбедног учешћа у саобраћају (ставови, субјективни ризик, ниво знања, перцепција и заинтересованост друштва за проблем безбедности саобраћаја).
6. Критеријуми везани за индикаторе безбедности саобраћаја (ИБС везани за пешаке, ИБС мотоциклиста, ИБС у вези степена употребе заштитних система у возилу; ИБС увези брзине)
7. Критеријуми везани за број и тежину последица (број саобраћајних незгода, број погинулих, број тешко повређених, број лако повређених)

Да би се успешно пратили резултати реализације стратегије потребно је вредности наведених критеријума континуирано пратити, а најмање на годишњем нивоу. За праћење наведених критеријума потребно је формирати одговарајућу базу података која ће у себи објединити циљане вредности у посматраном периоду и реализоване вредности.

Такође, дефинисан је **план имплементације Стратегије**, којим су предвиђени **кораци за њену имплементацију**, од разматрања садржаја на нивоу Савета за безбедност саобраћаја Града Београда, преко усвајања на Градском већу и промовисању до оснивања радне групе за праћење. у периоду реализације стратегије, неопходно је да сви носиоци система безбедности саобраћаја пре сачињавања свог годишњег плана активности изврше анализу и међусобно поређење критеријума и вредности жељеног стања, на основу чега се могу сагледати кључни недостаци система и на одговарајући начин планирати годишње активности.

3.4. Имплементација и доношење стратегије безбедности саобраћаја

Након схватања проблема и постављања амбициозних циљева, нумеричких циљева и развој и спровођење мера, треба стално пратити и њихов утицај на безбедност саобраћаја. Само таква редовна контрола квалитета може обезбедити континуирани напредак за постизање дефинисаних циљева. Имајући то у виду, потребно је:

- Упоредити постојеће стање са жељеним стањем.
- Дефинисати кораке, односно план реализације активности у оквиру Акционог плана.
- Константно пратити процес имплементације Стратегије у погледу достизања планираних циљева, и у складу са тим кориговати услове.
- Редовно извештавање о стању безбедности саобраћаја и постигнутим циљевима најважнијих носилаца система БС.

За имплементацију „Стратегије Града Београда о безбедности саобраћаја 2017-2020“, потребно је предузети низ активности за почетак реализације:

- У првом кораку, неопходно је да Савет за безбедност саобраћаја Града Београда **размотри садржај** Стратегије и унапреди текст стратегије.
- С обзиром да су, у процесу припреме Стратегије безбедности саобраћаја, Секретаријат за саобраћај и Саобраћајни факултет организовали 6. јавних стручних расправа о појединим елементима Стратегије безбедности саобраћаја, те да је предлог Стратегије детаљно анализиран на седницама Савета за безбедност саобраћаја и сви елементи Стратегије усаглашени, није неопходно организовати посебне јавне расправе о овом документу.
- Након промовисања стратегије, документ треба упутити **Градском Већу и Градској Скупштини**.
- Усвајање Стратегије од стране **Градског Већа и Градске Скупштине**, омогућава почетак имплементације.
- За успешну имплементацију јесте **промовисање** Стратегије безбедности саобраћаја у широј јавности. Промовисање Стратегије путем кампања, има за циљ да информише јавност о најважнијим питањима безбедности саобраћаја, ко и на придобијање подршке у за њену реализацију.
- Кључну улогу у имплементацији Стратегије има **оснивање радне групе** која ће бити задужена за **праћење имплементације** Стратегије безбедности саобраћаја. Ову радну групу оснива **Градско Веће**, на предлог Савета за безбедност саобраћаја. Ова радна група има за циљ да прати имплементацију стратегије у погледу остваривања пролазних циљева.

У периоду реализације стратегије, пре сачињавања сваког годишњег плана активности потребно је извршити анализу и међусобно поређење критеријума и вредности жељеног стања, на основу чега се могу сагледати кључни недостаци система и на одговарајући начин планирати годишње активности.

4. ЗАКЉУЧАК

Саобраћајне незгоде и страдање људи у саобраћају представљају проблем са којим се суочавају савремена друштва, како у најразвијенијим земљама, земљама у развоју, тако и оним најсиромашнијим. Најразвијеније земље, непрекидно, у дужем периоду, усвајају стратегије и програме безбедности саобраћаја и предузимају разноврсне мере у циљу смањивања страдања у саобраћају. Ефекти ових мера се мере и истражују, тако да се, данас могу идентификовати најбоље праксе у безбедности саобраћаја. Тако су најразвијеније државе успеле да, у дужем периоду, смањују број настрадалих у саобраћају, уз неометан развој саобраћаја и друштва у целини.

Стратегија безбедности саобраћаја је најважнији стратешки документ из области безбедности саобраћаја, на нивоу локалне самоуправе. Она дефинише постојеће стање, циљно стање и најважније кључне области рада у безбедности саобраћаја. На основу стратегије припремају се Акциони планови за реализацију који конкретизују мере и активности у кључним областима рада. На основу степена достизања циљева који су дефинисани у Стратегији мери се успешност реализације стратегије и Акционог плана.

Град Београд представља највећи административни, економски и саобраћајних центар Републике Србије у коме се догоди око 40% саобраћајних незгода од укупног броја саобраћајних незгода. Имајући то у виду, усвајање Стратегије безбедности саобраћаја представља један од кључних докумената који са једне стране пројектује унапређење нивоа безбедности саобраћаја становника и посетилаца Града Београда, али и умањује негативни утицај на економски, односно привредни напредак. Дакле, у периоду од 2017-2020. године, неопходно је планирати и примењивати широк спектар мера, како би се ризик страдања у саобраћају константно смањивао, односно тежио остваривању амбиције, мисије, визије, односно циљева Стратегије безбедности саобраћаја.

У поређењу са претходним пројектом "Пројекат стратегија Београда о безбедности саобраћаја 2011-2015" који није верификован и на основу којег није усвојен одговарајући документ у Скупштини Града, Стратегија безбедности саобраћаја града Београда за период 2017-2020. године, је усвојена

29. јуна 2017. године. Као политички документ, усвојена Стратегија треба да додатно ојача капацитете безбедности саобраћаја, али и да за разлику од претходне стратегије дефинише одговорност институција за реализацију активности. Позитивну праксу рада институција је потребно додатно ојачати, дефинисати нове значајне области рада и утврдити евентуалне недостатке односно могућности унапређења.

Процес припреме и доношења стратегије безбедности саобраћаја представљен овим радом примењен је на конкретном случају, на изради Стратегије безбедности саобраћаја града Београда за период од 2017-2020 године. Као закључак до кога се дошло на конкретном процесу је да само Стратегија заснована на науци и подацима, а која има јавно исказану јасну и искрену политичку подршку, може бити гарант успешног управљања безбедношћу саобраћаја. Такође, квалитет и успешност реализације планираних активности у великој мери зависе од учешћа у креирању и реализацији стратегије безбедности саобраћаја, самих носиоца најважнијих овлашћења.

Процес припреме и доношења стратегије безбедности саобраћаја, представљен овим радом и реализован за Београд, могао бити добар пример и за остале локалне заједнице, да пратећи пример Београда, у што скорије време донесу стратешке документе безбедности саобраћаја, јер осим што је то Законска обавеза, користи и ефекти, које би имало друштво, су вишеструке и значајне.

5. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Студија: „Израда стратегије безбедности саобраћаја Града Београда са акционим плановима за период 2017-2020 године“. Наручилац: Градска управа Града Београда – Секретаријат за саобраћај. Извршилац: Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет. Београд, 2016. године.
- [2] Bener, A. и други, 2003. Strategy to improve road safety in developing countries. Saudi Medical Journal, 24(6), pp. 603-608.
- [3] Elvik, R., 1993. Quantified road safety targets: a useful tool for policy-making?. Accident Analysis and Prevention, 25(5), pp. 569-583.
- [4] Elvik, R., 2008. Road safety management by objectives: A critical analysis of the Norwegian approach. Accident Analysis and Prevention, 40(3), pp. 1115-1122.
- [5] Kölbl, R., Neigl, M. & Knoflacher, H., 2008. A strategic planning methodology. Transport Policy, 15(5), pp. 273-282.
- [6] Vujanic, M. и други, 2013. "Bottom-Up" and "Top-Down" Approach for Defining Road Safety Strategy - Case Study: City of Belgrade. International Journal for Traffic and Transport Engineering, 3(2), pp. 185-203.
- [7] Vujančić, M. et al., 2013. "Bottom-Up" and "Top-Down" approach for defining road safety strategy - Case Study: City of Belgrade. International Journal for Traffic and Transport Engineering, 3(2), pp. 185-203.
- [8] Yu, Q., Zhongyin, G., Zhang, Z. & Wang, J., 2013. Assistant Decision-Making System for Road Safety Strategy. Procedia - Social and Behavioral Sciences 96, 96(6), p. 320 – 328.
- [9] Вујанић, М., Пешић, Д., Антић, Б. & Нешић, М., 2011. *Процес формирања стратегије безбедности саобраћаја, пример Града Београда*. Дивчибаре, s.n.
- [10] Липовац, К., Јовановић, Д. & Вујанић, М., 2014. *Основе безбедности саобраћаја*. Београд: Криминалистичко-полицијска академија.