



Април 2021.

ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА ТРЕБИЊА

2021.-2025.

„НКР Consulting“ д. о. о. Бања Лука

Април 2021.

НАЗИВ ДОКУМЕНТА: ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА
ТРЕБИЊА 2021.-2025.

БРОЈ ПРОТОКОЛА: 218/21

ИНВЕСТИТОР: ГРАД ТРЕБИЊЕ;
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА
Агенција за безбједност саобраћаја

НОСИЛАЦ ИЗРАДЕ: "НКР Consulting" д.о.о. Бања Лука

УЧЕСНИЦИ У ИЗРАДИ: Др Ненад Рушкић, дипл. инж. саоб.
Мр Драган Гатарић, дипл. инж. саоб.
Мастер Александар Ђукић, дипл. инж. саоб.
Дарко Чворић, дипл. инж. саоб.
Зоран Средић, дипл. инж. саоб.
Бранко Алексић, дипл. инж. саоб.
Бојан Сарић, дипл. инж. саоб.
Славиша Гачић, дипл. инж. саоб.
Недељко Радановић, дипл. инж. грађ.
Стефан Јанковић, дипл. инж. саоб.
Синиша Милошевић, саоб. техн.

"НКР Consulting" д.о.о.

ДИРЕКТОР

Слободанка Старчевић, дипл. инж. грађ.

Садржај:

1. УВОД	2
2. ПРОСТОР ИСТРАЖИВАЊА	4
2.1. ГРАД ТРЕБИЊЕ.....	4
2.2. ДЕМОГРАФСКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ГРАДА ТРЕБИЊА	6
3. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ТРЕБИЊА У ПЕРИОДУ ОД 2016. ДО 2020. ГОДИНЕ	9
3.1. ОПШТА АНАЛИЗА БРОЈА И СТРУКТУРЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	9
3.2. ОПШТА АНАЛИЗА БРОЈА И СТРУКТУРЕ НАСТРАДАЛИХУ САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА.....	13
3.3. ВРЕМЕНСКА РАСПОДЈЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	15
3.3.1. Временска расподјела саобраћајних незгода по данима у седмици.....	16
3.3.2. Временска расподјела саобраћајних незгода по сатима у току дана.....	18
3.4. ТИПОЛОШКА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	20
3.5. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА ПРЕМА МЈЕСТУ НЕЗГОДЕ.....	22
3.6. АНАЛИЗА УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	26
3.7. ЈАВНИ И САОБРАЋАЈНИ РИЗИК	28
4. АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА	32
5. АНАЛИЗА СТАВОВА ГРАЂАНА О СТАЊУ БЕЗБЈЕДНОСТИ	36
5.1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ.....	36
5.2. АНАЛИЗА СТАЊА – ПЈЕШАЧЕЊЕ	42
5.3. АНАЛИЗА СТАЊА – ВОЖЊА АУТОМОБИЛОМ.....	48
5.4. АНАЛИЗА СТАЊА – БИЦИКЛИСТИЧКИ САОБРАЋАЈ	54
5.5. АНАЛИЗА СТАЊА – ПОНАШАЊЕ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ	55
6. ЗАКЉУЧАК	59
7. ПРИЈЕДЛОГ БУДУЋИХ АКТИВНОСТИ И ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	63
ПРИЛОГ I - ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА (АКЦИОНИ ПЛАН)	

1. УВОД

Анализом постојећег стања безбједности саобраћаја на неком подручју се уочавају проблеми на које је неопходно дјеловати превентивним мјерама у циљу отклањања или ублажавања њиховог негативног утицаја на ниво безбједности саобраћаја на посматраном подручју. Генерално посматрано саобраћај има позитивне ефекте, али исто тако и негативне последице (саобраћајне незгоде, настрадали, трошкови, загађење, штете на инфраструктури и сл.). Да би анализа постојећег стања нивоа безбједности саобраћаја на неком подручју дала очекиване резултате неопходно је поставити основне елементе анализе.

Предмет истраживања у овој анализи постојећег стања безбједности саобраћаја представља анализа саобраћајних незгода за подручје града Требиња. Предмет истраживања у ужем смислу подразумјева анкету грађана која се односи на мишљење грађана о стању безбједности саобраћаја на територији града Требиња, за период од 2016. до 2020. године. Анализом резултата анкете грађана може се доћи до закључака који упућују на специфичности и законитости везане за посматрано подручје. Анализа резултата анкетног истраживања представља један од услова за прецизније уочавање проблема, па и за доношење одлука везаних за преузимање мјера и активности које би довеле до отклањања или ублажавања постојећих проблема и до унапређења нивоа безбједности саобраћаја.

Вријеме истраживања представља временски период током кога се спроводи анкетно истраживање ставова грађана. Анкетно истраживање ставова грађана по питању стања безбједности саобраћаја на територији града Требиња, чији су резултати коришћени за израду стратегије безбједности саобраћаја града Требиња је вршено у временском периоду од 2016. (01.01.2016.) до 2020. (31.12.2020.) године.

Циљ истраживања је да се на основу резултата анализе анкетног истраживања ставова грађана по питању стања безбједности саобраћаја на територији града Требиња дође до најприближнијих података који би допринијели дефинисању проблема, обима и узрока негативних ефеката (последица) безбједности саобраћаја, начина испољавања, тренутног стања безбједности саобраћаја и нивоа утицаја на окружење и сл. Познавање узрока ниског нивоа безбједности саобраћаја представља један од услова за правилно постављање мјера које би утицале на отклањање узрока незадовољавајућег нивоа безбједности саобраћаја.

Методи истраживања: у овом истраживању су као методи истраживања коришћени анкетно истраживање и статистичка анализа података добијених анкетним истраживањем. Такође, вршене су теренске анализе, видео снимање и директно интервјуисање становника. Анкетирање је вршено телефонским путем и усмено у временском периоду од 20.09.2020. године до 15.11.2020. године и то у временском периоду од 08:00 до 17:00 часова радним данима и у дане викенда.

Ограничења овог истраживачког рада се односе на спремност анкетираних грађана да сарађују у анкетном истраживању. У овој анализи нивоа безбједности саобраћаја сарадња анкетираних грађана директно утиче на квалитет и количину података прикупљених истраживањем.

Простор истраживања представља анализу ставова грађана града Требиња по питању нивоа безбједности саобраћаја на територији града.

2. ПРОСТОР ИСТРАЖИВАЊА

2.1. ГРАД ТРЕБИЊЕ



Слика 1. – Грб града Требиње

Град Требиње налази се на самом југу Херцеговине у најјужнијем дијелу Републике Српске. Требиње је смјештено испод планине Леотар, на ободу Требињског поља, у долини некада највеће европске ријеке понорнице Требишњице, која протиче кроз град.

Од мора је удаљено око 27 км путем до Дубровника, или око 38 км путем до Херцег Новог. За Требиње се каже да је „град сунца и платана“, а један је од најљепших градова. Економски је и културни центар регије Источне Херцеговине. Требиње се налази на 42° 42' 32" сјеверне географске ширине, а на 18° 19' 18" источне географске дужине и на 275 m надморске висине. Од Јадранског мора је удаљено око 19 км. Магистралном и регионалном путном мрежом је спојен са Дубровником (27 км), Љубињем (55 км), Мостаром (110 км), Билећом (30 км), те Никшићем (70 км) и Херцег Новим (38 км).



Слика 2. Географски положај града Требиња

Најновија археолошка истраживања обављена током 1997. и 1998. године, потврдила су чињеницу о континуираном животу људи на овим просторима од палеолита до данас. Праисторијских објеката (тумулуси и градине) је на хиљаде и до сада је испитано само око 1 одсто. У близини Билеће је пронађена илирска гробница са веома необичним начином сахрањивања - Качањска гробница са веома вриједним предметима од којих су неки увезени из Грчке. То говори о томе да прастановници Качња нису били егзотични пустињаци, већ људи са интезивним комуникацијама на широком простору.

У састав римске државе Требиње са својим залеђем (Љубомир, Заријечје, Паник, Мируше) улази 135. год п.н.е. након покоривања Ардијејаца и Плереја (држали су простор између Попова и Боке Которске). Било је у саставу Епидаура (Цавтат), најјужније римске колоније на источној обали Јадрана, као његово залеђе.

Уз пут Љубомир (Ад зизиум) – Паник (Леусиниум) постојала су насеља у Домашеву, Укшићима, Врпољу (Цибријан, рустична вила), Москву, Скроботном, Дубочанима, под Мићевцем, Бихову, Чичевцу, Пољицама и у самом Требињу Асамо, путна станица. Истраживања су показала и висок културни ниво (хипокауст, фреске, мозаици). Све заједно говори о високо цивилизованом животу тог времена на овим просторима.

И у раном средњем вијеку тај природно-географски простор био је једна од најстаријих територијално-политичких јединица (архонтија, жупа), формирана по доласку Словена на Балкан. Бизантски хисторичар и цар Константин Порфирогенит га спомиње под именом Травунија. Простирало се: на југу до Дубровника, на сјеверозападу преко Величана до Гацка и Пиве, и на југоистоку до Рисна. Граница је била обиљежена каменим стубовима ваљкастог облика са уклесаним пластичним крижевима. Још у XX вијеку постојали су остаци тих биљева на граници жупа Хум и Травунија (Петров крст

на Рошцу). Према Дукљи граница је била на горњем току ријеке Требишњице, гдје је и данашња граница Херцеговине и Црне Горе.

У овој области налазило се пет градова међу којима и Требиње. Не зна се са сигурношћу какав је био карактер ових градова, али се зна да су то били војни центри, а прије свега утврђена мјеста. Центар ових градова био је Требиње, по чему се и ова област назива Требињска област. Травунија је дошла под босанску власт 1377. Требињем и његовом околином управљала је босанска властелинска породица Павловићи, до 1438, кад га Стјепан Вукчић Косача припаја посједу Косача. На подручју Требиња била је царина. У току Конавоског рата, 1430. Дубровчани су на подручју Требиња доживјели јак пораз од војводе Радослава Павловића. Управу у Требињу држао је градски кнез. У Требињу је било сједиште Требињско-мрканске бискупије. Међу најважнијим властeosким родовима са подручја Требиња су Љубибратићи, Познановићи, Распудићи, Старчићи.

2.2. ДЕМОГРАФСKE КАРАКТЕРИСТИКЕ ГРАДА ТРЕБИЊЕ

Демографске одлике¹. Према попису становништва из 2013. године у Требињу живи 29.198 становника, те је по величини највећи град у Источној Херцеговини.

Што се тиче националног састава становништва, далеко најбројнији су Срби 27.276 (93,42%), затим Бошњаци 995 (3,4 %), остали 632 (3,4 %) и Хрвати 295 (1,01%).

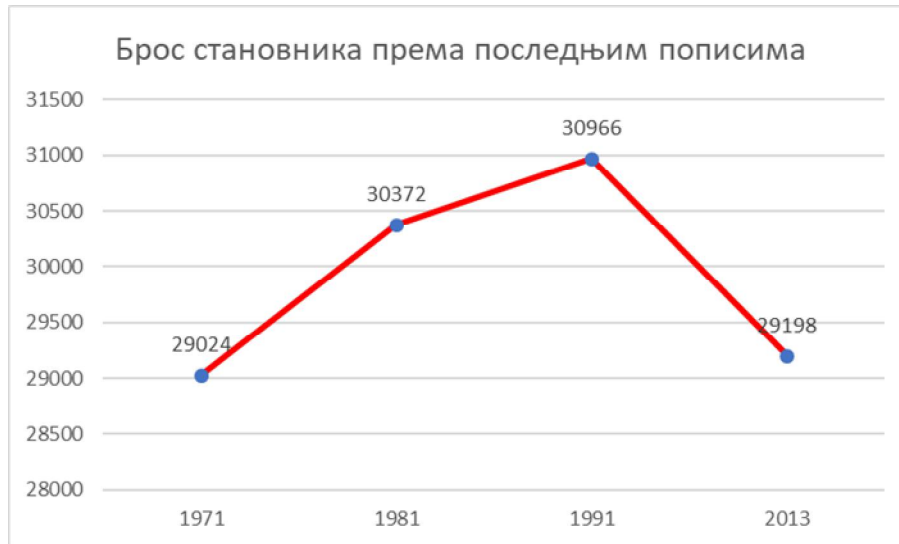
Општина је ријетко насељена. Посебно су ријетко насељене области Поповог поља, Бобана, Љубомира и Зубаца. Ово је последица напуштања села од стране млађих људи у вријеме индустријализације. Преко 3/4 становништва живи у граду.

Уочи 1993. године, Требиње је напустио највећи дио муслиманског и хрватског становништва. Ипак, број становника Требиња се послје рата знатно увећао јер се у њему населило, према процјенама, нешто више од 7.000 српских избјеглица. Највећим дијелом су дошли из Сарајева и Мостара, те оближњег Дубровника и села која се простиру између ратом обухваћеног подручја Требиња и Дубровника.

¹ <https://bs.wikipedia.org/wiki/Trebinje#Stanovni%C5%A1tvo>

Табела 1: Број становника у Требињу према подацима са задња четири пописа

Број становника на територији града Требиње у последњих 50 година				
	<u>2013.</u>	<u>1991.</u>	<u>1981.</u>	<u>1971.</u>
Особа	29 198 (100,0%)	30 966 (100,0%)	30 372 (100,0%)	29 024 (100,0%)
Срби	27 276 (93,42%)	21 349 (68,94%)	18 123 (59,67%)	19 362 (66,71%)
Бошњаци	995 (3,408%)	¹ 5 571 (17,99%)	¹ 4 405 (14,50%)	¹ 4 846 (16,70%)
Остали	632 (2,165%)	1 158 (3,740%)	199 (0,655%)	157 (0,541%)
Хрвати	295 (1,010%)	1 246 (4,024%)	2 309 (7,602%)	3 350 (11,54%)
Југославени	–	1 642 (5,303%)	4 280 (14,09%)	424 (1,461%)
Црногорци	–	–	865 (2,848%)	776 (2,674%)
Албанци	–	–	119 (0,392%)	59 (0,203%)
Македонци	–	–	36 (0,119%)	18 (0,062%)
Словенци	–	–	22 (0,072%)	32 (0,110%)
Роми	–	–	14 (0,046%)	–



Слика 3: *Промена броја становника у периоду од 1971. до 2013. године*

3. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ТРЕБИЊА У ПЕРИОДУ ОД 2016. ДО 2020. ГОДИНЕ

3.1. ОПШТА АНАЛИЗА БРОЈА И СТРУКТУРЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

У табели 2. биће приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода са последицама, за последњих 5 година, односно за период 2016. до 2020. године.

Табела 2. – Укупан број саобраћајних незгода на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године

Година	Број СН са ПОГ	Број СН са ТТП	Број СН са ЛТП	Укупно СН са настр.	Број СН са МШ	УКУПНО СН
2016.	2	21	45	68	173	241
2017.	1	22	30	53	165	218
2018.	4	22	30	56	191	247
2019.	2	17	38	57	191	248
2020.	2	18	21	41	165	206

Легенда:

Број СН са ПОГ – број саобраћајних незгода са погинулим лицима

Број СН са ТТП – број саобраћајних незгода са тешким тјелесним повредама по лица

Број СН са ЛТП – број саобраћајних незгода са лакшим тјелесним повредама по лица

Укупно СН са настр. – укупан број настрадалих у саобраћајним незгодама

Број СН са МШ – број саобраћајних незгода са материјалном штетом



Слика 4. – Укупан број саобраћајних незгода на територији града Требиња, укупно у периоду од 2016. до 2020. године

Анализом укупног броја саобраћајних незгода на територији града Требиња, за период од 2016. до 2020. године, може се закључити да, генерално посматрано, број саобраћајних незгода има растући тренд. Изузетак чини број незгода које су се догодиле током 2020. године, када је број саобраћајних незгода у односу на 2019. годину смањен за око 12%. Посматрано у односу на почетну 2016. годину, током 2020. године је на територији града Требиња број саобраћајних незгода остао индентичан. Током четворогодишњег периода, на територији града Требиња догодиле су се 1.160 саобраћајне незгоде.

Од укупног броја саобраћајних незгода које су се догодиле на територији града Требиња, 76,3 % чине саобраћајне незгоде са материјалном штетом, 22,76 % чине саобраћајне незгоде са повријеђенима, а 0,95 % чине саобраћајне незгоде са погинулима.

Анализом броја саобраћајних незгода са материјалном штетом које су се догодиле на територији града Требиња, може се закључити да број саобраћајних незгода у периоду од 2016. до 2020. године има благо опадајући тренд. Најмањи број саобраћајних незгода са материјалном штетом је забиљежен током 2017. и 2020. године.

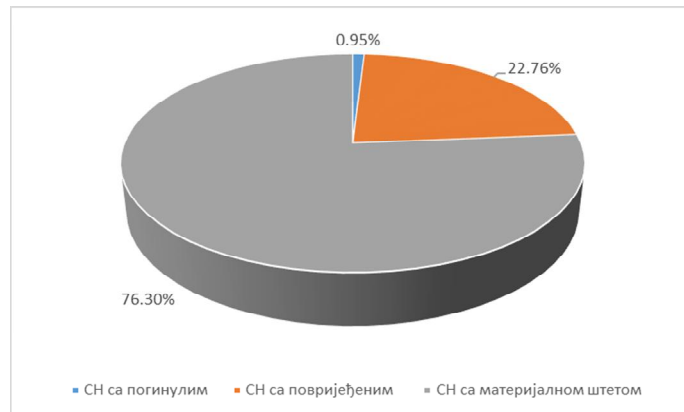
Током 2018. године је забиљежен највећи број саобраћајних незгода са погинулима док је 2016. године забиљежен највећи број саобраћајних незгода са повријеђенима. Ако посматрамо расподјелу броја саобраћајних незгода са повријеђенима и са погинулима, може се закључити да у периоду од 2016. до 2020. године имамо растући број саобраћајних незгода са погинулима. Са друге стране у периоду од 2016. до 2020. године је забиљежен такође пораст броја саобраћајних незгода са повријеђенима. Изузетак прави 2020. година гдје се уочава осјетан пад броја незгода како са повријеђеним лицима тако и са материјалном штетом.

Осјетан пад броја саобраћајних незгода биљежи се и 2020. години, што се у многоме може приписати новонасталој ситуацији са утицајем Корона вируса чиме је смањен обим саобраћаја на територији Босне и Хрцеговине, тако ни на локалном нивоу.



Слика 5. – Укупан број саобраћајних незгода са погинулима на територији града Требиња, укупно у периоду од 2016. до 2020. године

Анализом расподеле броја саобраћајних незгода са повријеђеним и погинулим лицима може се закључити да је на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године забиљежен раст броја саобраћајних незгода са погинулима и то тако што је током 2016. године достигнут висок број незгода за ту годину, а од 2017. године до 2019. почиње тренд пораста саобраћајних незгода, све до 2020. године гдје је број незгода нагло опао (посљедица увођења полицијског часа, ограничења кретања...).



Слика 6. – Расподјела саобраћајних незгода према последицама на територији града Требиња, укупно у периоду од 2016. до 2020. године

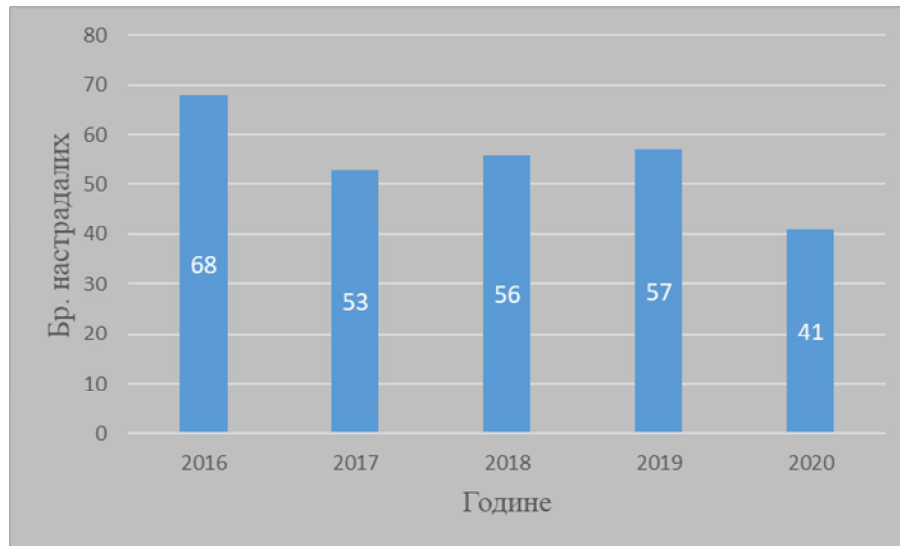


Слика 7. – Расподјела саобраћајних незгода са материјалном штетом на територији града Требиња, по годинама у периоду од 2016. до 2020. године

3.2. ОПШТА АНАЛИЗА БРОЈА И СТРУКТУРЕ НАСТРАДАЛИХ У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА

Табела 3. – Број настрадалих у саобраћајним незгодама на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
погинули	2	1	4	2	2
ТТП	21	22	22	17	18
ЛТП	45	30	30	38	21

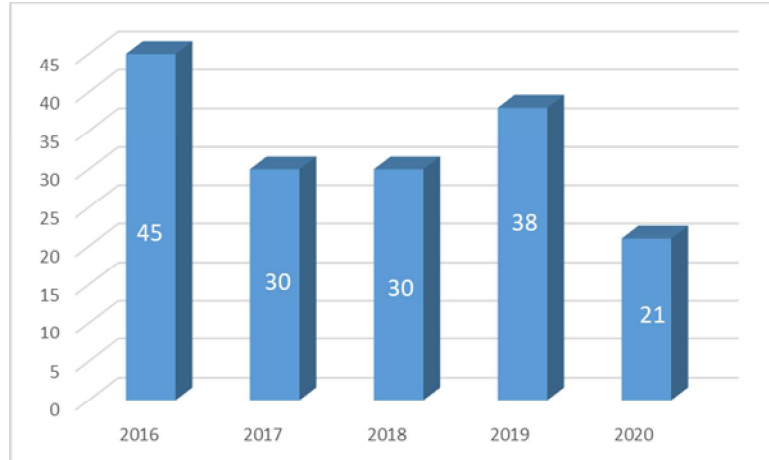


Слика 8. – Укупан број настрадалих у саобраћајним незгодама на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године

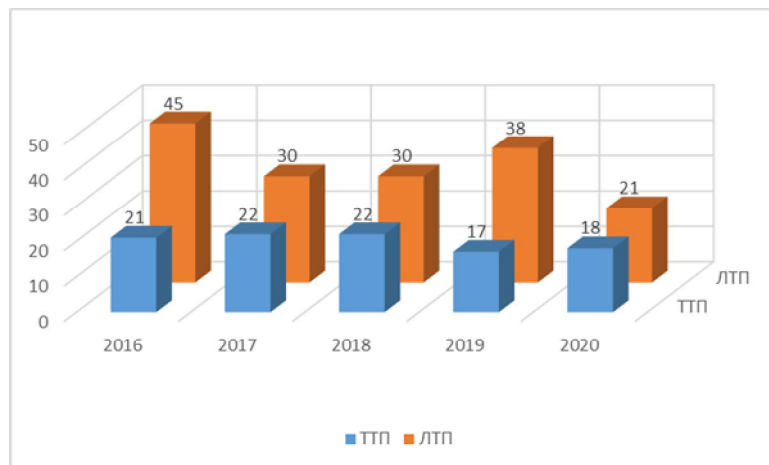
Анализирајући број настрадалих лица по годинама на територији града Требиња може се закључити да на годишњем нивоу у посматраном периоду на територији града Требиња настрада од 41 до 68 лица у саобраћајним незгодама.

Највећи број настрадалих лица у саобраћајним незгодама на територији града Требиња је забиљежен током 2016. године, када је настрадало 68 лица. Ако се посматра промјена броја настрадалих лица на територији града, може се закључити да је током 2020. године, у односу на базну годину (2016.) забиљежен пад броја настрадалих лица за 39,7%.

Током 2017, 2018. и 2019. године је такође забиљежен је пад броја настрадалих у односу на 2016. годину.



Слика 9. – Расподјела ЛТП лица у саобраћајним незгодама на територији града Требиња, по годинама у периоду од 2016. до 2020. године



Слика 10. – Расподјела ЛТП и ТТП лица у саобраћајним незгодама на територији града Требиња, по годинама у периоду од 2016. до 2020. године

На територији града Требиња је у периоду од 2016. до 2020. године погинуло 11 лица, односно просјечно годишње смртно страда најмање 2 лица. Током истог периода 100 лица задобила су тешке тјелесне повреде, док је 164 лица задобило лаке тјелесне повреде. Најмање је погинуло током 2017. године (смртно је страдало једно лице), док је највише погинуло 2018. године (смртно је страдало 4 лица).

Највише лица је задобило тешке тјелесне повреде током 2017. и 2018. године (по 22 лица), док је током 2020. године најмање лица задобило тешке тјелесне повреде (18 лица). Најмање лако повријеђених лица је било током 2019. године (17 лица), док је највише лако повријеђених лица било током 2016. године (45 лица).

Анализом броја и структуре страдалих лица на територији града Требиња, може се закључити да на територији града осцилира број погинулих лица и број лица која су задобила тешке тјелесне повреде, као и број лица која су у саобраћајним незгодама

задобила лаке тјелесне повреде. Ове бројке указују на то да безбједност саобраћаја на територији града Требиња никако није на задовољавајућем нивоу јер осцилира број лица са ТТП (нема опадајући тренд), па је из тог разлога примјеном одговарајућих мјера неопходно што прије утицати на повећање нивоа безбједности саобраћаја на територији града Требиња. Велики број повријеђених лица указује на неприхватљив број саобраћајних незгода. Страна искуства у овој области показују да незнатно одсуство превентивних мјера може лако утицати на повећање тежине последица саобраћајних незгода и на повећање броја саобраћајних незгода.

3.3. ВРЕМЕНСКА РАСПОДЈЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Временска расподјела саобраћајних незгода указује на периоде у току дана, седмице, мјесеца и године када се најчешће догађају саобраћајне незгоде. Овакво праћење стања безбједности саобраћаја указује на критичне периоде у којима је неопходно примјенити одговарајуће мјере у циљу повећања безбједности саобраћаја.

Оваквим мјерама је могуће утицати на рјешавање других проблема у области безбједности саобраћаја који би утицали на повећање безбједности саобраћаја. Временска расподјела саобраћајних незгода омогућава предвиђање небезбједних периода и планирање додатних активности везаних за безбједност саобраћаја којима би се утицало на унапређење нивоа безбједности саобраћаја критичним периодима. Оваква анализа стања безбједности саобраћаја омогућава избор правог времена и правог начина за повећање безбједности саобраћаја.

Временска расподјела саобраћајних незгода зависи од активности становништва, географских и климатских услова који владају на посматраном подручју, активности посјетилаца посматраног подручја, атрактивности посматраног подручја, пољопривредних радова, дневних кретања, као и свих осталих елемената који утичу на саобраћајне активности.

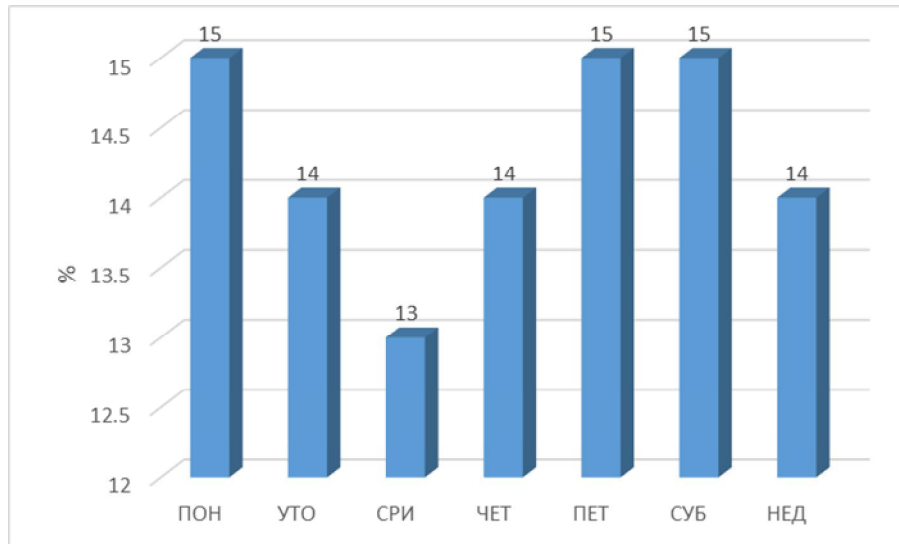
3.3.1. Временска расподјела саобраћајних незгода по данима у седмици

Расподјела саобраћајних незгода по данима у току седмице у многоме зависи од активности становништва, односно од потреба становништва за кретањем по данима у току седмице. Активност становништва, као и атрактивност одређене локације утиче на кретања становништва, односно на степен изложености становништва ризику. Из ових разлога се током дана викенда очекује мањи број саобраћајних незгода у односу на остале дане током седмице.

Анализом временске расподјеле броја саобраћајних незгода по данима у току седмице, може се закључити да су понедељак и субота најнебезбједнији дани у току седмице. Током суботе се на територији града Требиња догађа више саобраћајних незгода него током петка, што се може објаснити повећаним кретањем младих, те великим бројем разних дешавања овим данима. Током дана викенда је забиљежен већи број саобраћајних незгода од очекиваног, што се може објаснити дневним миграцијама становника града Требиња.

Табела 4. – Расподјела саобраћајних незгода према дану у седмици на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године

Број саобраћајних незгода по данима							
	Понедељак	Уторак	Сриједа	Четвртак	Петак	Субота	Недјеља
2016.	35	31	29	29	28	52	37
2017.	23	32	35	32	36	30	30
2018.	45	38	19	41	37	32	35
2019.	28	38	43	26	40	37	36
2020.	44	27	27	32	29	28	19
Укупно:	175	166	153	160	170	179	157



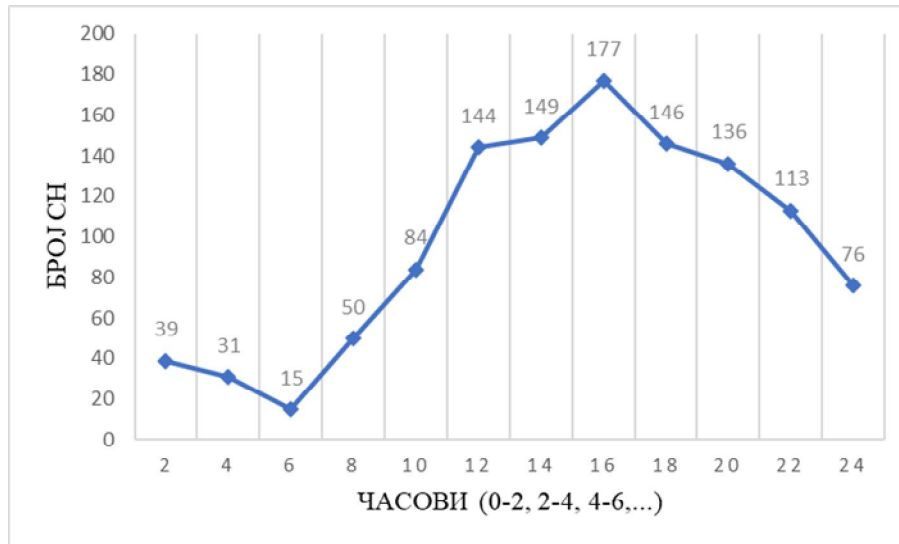
Слика 11. – Процентуална расподела саобраћајних незгода према дану у седмици на територији града Требиња, укупно у периоду од 2016. до 2020. године

3.3.2. Временска расподјела саобраћајних незгода по сатима у току дана

Саобраћајне незгоде се догађају неравномјерно у току дана, јер ни услови у којима се саобраћај одвија нису једнаки у различитим дијеловима дана. Услови који су промјенљиви у току дана, а утичу на безбједност одвијања саобраћаја су: интензитет и структура саобраћаја, видљивост (ноћна и дневна), услови смањене видљивости, временске и атмосферске прилике (киша, снијег, магла, температурне разлике, прашина и сл.), активност становништва и друго.

Табела 5. – Расподјела саобраћајних незгода у току дана на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године

Број СН према часу настанка												
Час:	00-02	02-04	04-06	06-08	08-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24
Година:												
2016.	5	10	3	12	12	32	37	42	33	20	17	18
2017.	8	9	2	11	18	23	29	30	27	26	25	10
2018.	7	6	4	10	19	34	34	36	34	30	19	14
2019.	12	5	4	10	20	29	29	40	25	30	25	19
2020.	7	1	2	7	15	26	20	29	27	30	27	15
Укупно:	39	31	15	50	84	144	149	177	146	136	113	76



Слика б. –Расподјела саобраћајних незгода по часовима у току дана на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године (од 00 h до 24 h -двочасовно)

3.4. ТИПОЛОШКА АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Типолошка анализа саобраћајних незгода се спроводи у циљу утврђивања карактеристика саобраћајних незгода које су се догодиле на анализираном подручју. Уочавајући карактеристичне врсте судара могу се утврдити мјере које би смањиле саобраћајне незгоде и последице тих незгода.

Уколико нпр. незгоде које су настале као последица неприлагођене брзине имају значајан удио у укупном броју незгода, тада се између осталог може закључити да постоје извјесни проблеми на отвореним дионицама и да се пажња мора усмјерити на ту страну, односно да се морају одабрати такве мјере које би унаприједиле безбједност саобраћаја на тим локацијама.

Узроци саобраћајних незгода на подручју града Требиња за период од 2016. до 2020. приказани су у табели број 7.

Табела 7. Преглед учешћа саобраћајних незгода чији је узрок неприлагођена брзина у односу да цјелокупан број саобраћајних незгода

Неприлагођена и непрописна брзина	286
Остало:	
Непрописно претицање	
Непоштивање права првенства пролаза	
Непрописно мимоилажење	
Непрописно обилажење	874
Радње возилом у саобраћају	
Растојање	
Грешке бициклиста	
Техничка неисправност возила	

На слици 13. је приказан преглед удјела саобраћајних незгода чији је узрок неприлагођена брзина у укупном броју саобраћајних незгода према узроцима настанка саобраћајних незгода на подручју града Требиња за посматрани период од пет година.



Слика 13. –Преглед удјела саобраћајних незгода чији је узрок неприлагођена брзина у укупном броју саобраћајних незгода на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године

Дакле, више од једне четвртине саобраћајних незгода, које су се догодиле на територији града Требиња, десиле су се услед неприлагођене брзине кретања.

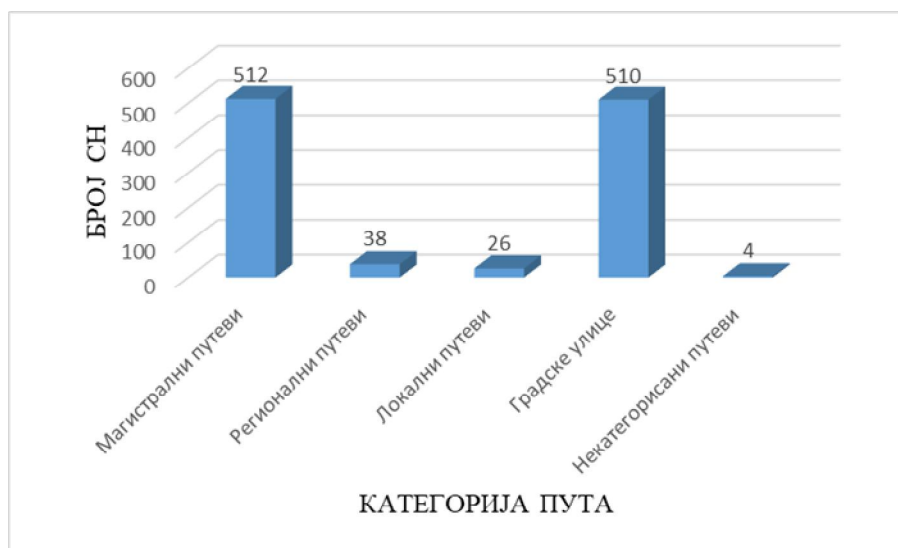
Анализом узрока саобраћајних незгода се може закључити да су на територији града Требиња најзаступљеније саобраћајне незгоде у којима долази до судара услед неприлагођене брзине кретања возила.

3.4.1. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА ПРЕМА МЈЕСТУ НЕЗГОДЕ

Анализа расподјела броја саобраћајних незгода према карактеристикама мјеста незгоде указује на просторни распоред саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода.

Табела 8. – Расподјела саобраћајних незгода према категоријама пута на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године

Година:	Категорија пута				
	Магистрални путеви	Регионални путеви	Локални путеви	Градске улице	Некатегорисани путеви
2016.	142	5	5	89	0
2017.	86	3	1	103	0
2018.	83	10	6	101	1
2019.	85	8	10	103	2
2020.	116	12	4	114	1
Укупно:	512	38	26	510	4



Слика 14. – Расподјела саобраћајних незгода према категорији пута на територији града Требиња, укупно у периоду од 2016 до 2020. године.

Ова анализа не указује прецизно на пут гдје се догодила саобраћајна незгода, али указује на карактеристична мјеста на којима се догађају саобраћајне незгоде.

Резултати овакве анализе указују на потенцијалне проблеме безбједности пута (кривине, раскрснице, саобраћајна сигнализација, заустављена или паркирана возила и сл.), односно на стратешку одлуку везану за превентивне мјере које је неопходно спровести у циљу унапрјеђења нивоа безбједности саобраћаја. Тек детаљном анализом локација саобраћајних незгода, дубинском анализом саобраћајних незгода, као и анализом безбједности елемената пута је могуће утврдити недостатке које је неопходно отклонити у циљу унапрјеђења нивоа безбједности саобраћаја.

Другим ријечима, анализа саобраћајних незгода према карактеристикама мјеста гдје се незгода догодила омогућава дефинисање системских мјера које је неопходно спровести и праћење резултата системских мјера које су спроведене на одређеном дијелу пута.

Анализом карактеристика дијела пута на коме се догађају саобраћајне незгоде, може се закључити да се 47,4% саобраћајних незгода догађа на отвореним дионицама пута, односно на магистралним и регионалним путевима, затим следе саобраћајне незгоде које се догађају на градским улицама, укупно 43,9 %.

Највећи број саобраћајних незгода се догодио током 2016. године на отвореним дионицама пута (магистрални и регионални путеви), и то 147 саобраћајних незгода, што представља 26,7 % од укупног броја саобраћајних незгода које су се догодиле на отвореним дионицама путева у периоду од 2016. до 2020. године. Посматрано у периоду од 2016. до 2020. године, број саобраћајних незгода на отвореним дионицама има опадајући тренд, тако да се током 2016. године на овим дионицама догодило око 60% више саобраћајних незгода него у наредним посматраним годинама, осим 2020. године гдје је број незгода на отвореним дионицама нагло порастао.

Табела 9. – Расподјела саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима према мјесту настанка на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године

Мјесто дешавања саобраћајних незгода са смртно страдалим лицима											
	Засадско поље	И.Обилазница	Струјићо	Ободина	Горње Чичево	Ћасак	Мили	Тули	Никшићки пут	Бањевци	УКУПНО
2016				1	1						2
2017						1					1
2018							1	1	1	1	4
2019		1	1								2
2020	1			1							2

Анализом тежина последица саобраћајних незгода и карактеристика пута на коме су се догодиле саобраћајне незгоде, може се закључити да су најтеже посљедице наступиле у саобраћајним незгодама које се догађају на отвореним дионицама пута.

Из овога се може закључити да су најризичнији дијелови магистралне и регионалне мреже путева на тариторији града Требиња, дијелови пута у правцу, па је из тог разлога неопходно што прије приступити примјени мјера у циљу унапређења нивоа безбједности саобраћаја на критичним мјестима.

Што се тиче градских улица града Требиња, у задњих 5 година на градским улицама догодиле су се укупно 510 саобраћајне незгоде, што је приказано у табели испод.

Табела 10. –Саобраћајне незгоде по годинама на уличној мрежи територије града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године

Градске улице	2016	89
	2017	103
	2018	101
	2019	103
	2020	114
Укупно:		510

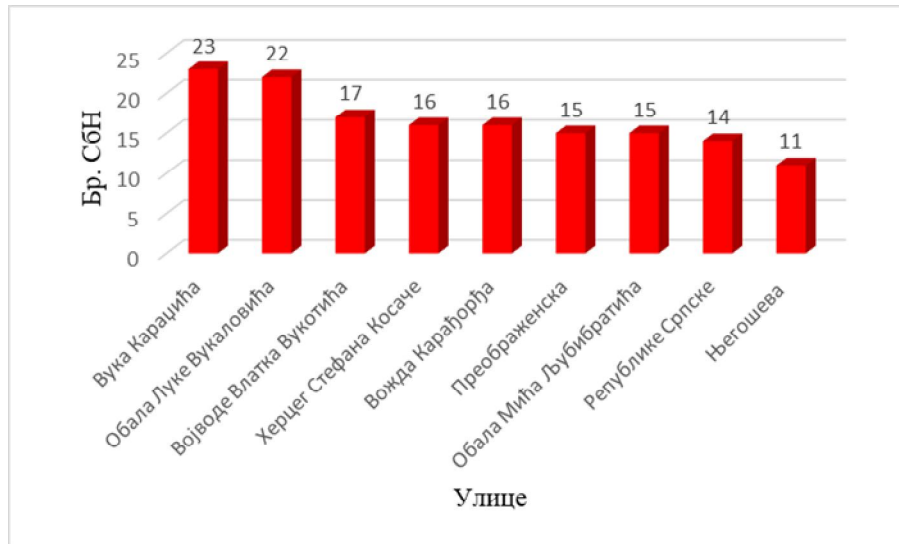
Из табеле 10. се уочава раст саобраћајних незгода у поређењу са базном 2016. годином. У односу на 2016. годину, у 2020. години догодило се 25 саобраћајних незгода више или процентуално 21,92 %.

Резултати добијени анализирањем добијених податке о саобраћајним незгодама на територији града по мјесту настанка су приказани у следећој табели:

Табела 11. –Саобраћајне незгоде по годинама на уличној мрежи територије града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године

Редни бр.	Назив улице	Бр. СН у последњих 5 год.
1.	Вука Караџића	23
2	Обала Луке Вукаловића	22
3	Војводе Влатка Вукотића	17
4	Херцег Стефана Косаче	16
5	Вожда Карађорђа	16
6	Преображенска	15
7	Обала Мића Љубибратића	15
8	Републике Српске	14
9	Његошева	11

У табели 11. приказане су градске улице на којима се догодио највећи број саобраћајних незгода у посматраних пет година, те се на исте у будуће мора ставити акценат када је у питању безбједност саобраћаја.



Слика 16. –Расподјела саобраћајних незгода на уличној мрежи на територији града Требиња, укупно у периоду од 2016 до 2020. године.

3.5. АНАЛИЗА УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Анализа учесника саобраћајних незгода може указати на процентуално учешће појединих категорија учесника саобраћајних незгода у укупном броју учесника саобраћајних незгода. На основу ове анализе је могуће закључити које категорије учесника у саобраћају су најбезбедније, односно према којим категоријама учесника у саобраћају је неопходно обратити посебну пажњу и примјенити одговарајуће мјере у циљу унапређења нивоа безбједности саобраћаја. Ако би се оваквом анализом дошло до закључака да су најугроженији пјешаци, тада би било неопходно примијенити одговарајуће мјере усмјерене ка унапређењу нивоа безбједности пјешака. Сличне анализе се могу спровести и за остале категорије учесника у саобраћају.

Најзаступљенија категорија учесника у саобраћајним незгодама су возачи, односно возачи у саобраћајним незгодама учествују са 92,3%. Путници су у саобраћајним незгодама заступљени са 4,2%, док пјешаци у саобраћајним незгодама учествују са 2,4%. Анализа заступљености појединих категорија учесника у саобраћајним незгодама указује да су пјешаци и путници далеко мање угрожени у саобраћајним незгодама од возача, па је из тог разлога неопходно што прије приступити примјени одговарајућих мјера које би требало да утичу на промјену понашања возача.

Табела 12. – Заступљеност категорије евидентираних учесника у СН на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020. године

Категорија учесника у саобраћајним незгодама								
	Возачи ПА	Возач бицикла	Возач мотоцикла или мопеда	Путник у ПА	Путник на бициклу	Путник на мопеду	Путник на мотоциклу	Пјешак
2016.	345	-	8	17	-	-	-	9
2017.	311	-	13	14	-	-	-	10
2018.	375	3	11	16	-	-	-	9
2019.	353	1	20	9	-	-	-	13
2020.	315	5	7	15	-	-	-	5
УКУПНО	1699	9	59	71	-	-	-	46



Слика 17. – Заступљеност категорије учесника у СН на територији града Требиња, укупно у периоду од 2016. до 2020. године

3.6. ЈАВНИ И САОБРАЋАЈНИ РИЗИК

Јавни ризик² представља смртност (годишњи број погинулих у саобраћајним незгодама) на 100.000 становника. Јавни ризик мјери ризик (неку врсту вјероватноће) сваког становника да погине у саобраћајној незгоди. Број погинулих у саобраћајним незгодама на 100.000 становника је добар показатељ смртности становништва и посебно је значајан за упоређивање различитих извора опасности и узрока смртности (смртност због болести срца, због можданог удара, због канцера, због незгода на раду итд.). Овај показатељ такође добро скреће пажњу на значај саобраћајних незгода и страдања у саобраћају.

Јавни ризик има посебан значај у праћењу стања безбједности саобраћаја, јер се утврђивањем тренда јавног ризика могу пратити ефекти примјене мјера, а посебно стратешких мјера на неком подручју. Осим тога јавни ризик је опште прихваћена мјера ризика страдања у саобраћају у свијету, па се његовим утврђивањем могу поредити различити системи безбједности саобраћаја. Јавни ризик (ЈР) се израчунава на следећи начин:

$$JR = \frac{\text{годишњи број погинулих}}{\text{укупан број становника}} \cdot 100.000$$

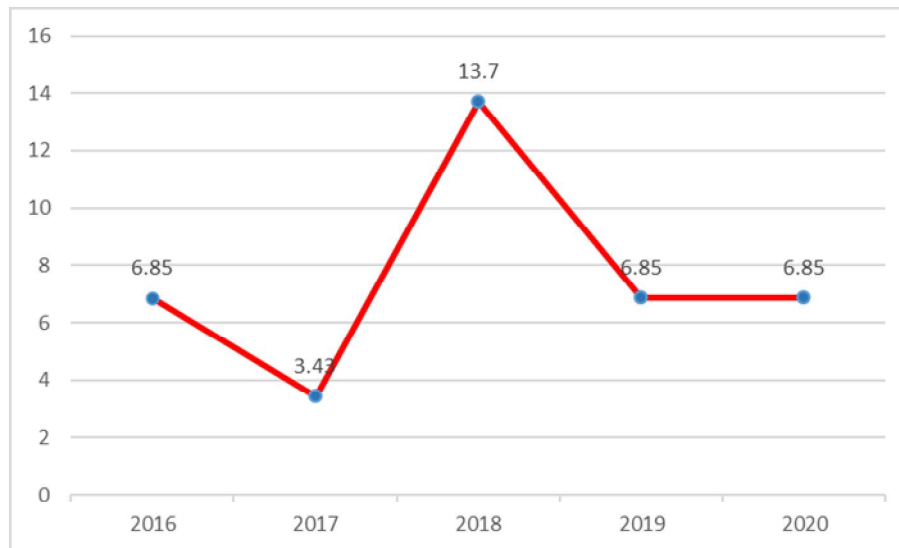
Према подацима пописа становништва из 2013. године, на територији града Требиња живи 29.198 становника. За период од 2016. године до 2020. године ћемо користити наведени број становника у градском подручју. Узимајући у обзир број становника и број погинулих у саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији града израчунали смо јавни ризик по годинама за период од 2016. до 2020. године, што је приказано у Табели 13.

Може се закључити да је вриједност јавног ризика посебно изражена током 2018. године, те да је иста година била најнебезбједнија на територији града Требиња.

Табела 13. – Јавни ризик у граду Требињу у периоду од 2016. до 2020. године

	Годишњи број погинулих	Укупан број становника	ЈР
2016.	2	29198	6,85
2017.	1	29198	3,43
2018.	4	29198	13,70
2019.	2	29198	6,85
2020.	2	29198	6,85

² Липовац, К., *Безбедност саобраћаја*, Службени лист СРЈ, Београд, 2008.



Слика 18. – Јавни ризик на територији града Требиња у периоду од 2016. до 2020.

Праћење јавног ризика на основу пондерисаног броја саобраћајних незгода (ЛПБН) је од посебног значаја у случајевима када на посматраном подручју постоји мали број смртно страдалих лица. Ако је на неком подручју забиљежено просјечно 2 смртно страдала лица годишње тада је јавни ризик прилично уравнотежен (посматрано по годинама). Само једна саобраћајна незгода са већим бројем смртно страдалих лица би знатно утицала на промјену јавног ризика, па би се посматрано подручје, под оваквим околностима могло сматрати генерално небезбједним, што под оваквим околностима не би било исправно. Како би се избјегла оваква одступања, неопходно је јавни ризик (ЛПБН) и саобраћајни ризик (СПБН) пратити на основу пондерисаног броја саобраћајних незгода:

$$\text{ЛПБН} = \frac{\text{ПБН}}{\text{Број становника}} * 10000$$

$$\text{СПБН} = \frac{\text{ПБН}}{\text{Број рег. возила}} * 1000$$

Како би се што прецизније одредио и приказао ниво безбједности саобраћаја на територији града Требиња, све саобраћајне незгоде су сведене на саобраћајне незгоде са лакшим тјелесним повредама. Другим ријечима кориштени су пондери 1, 13 и 99 препоручени од стране Британског министарства за транспорт³. Пондерисање је вршено на следећи начин:

³ Vrijednosti pondera su objavljene od strane Britanskog ministarstva za transport, a nakon toga su se našle i u publikaciji PIARC 2008. ROAD SAFETY MANUAL, RECOMENDATIONS FROM THE ROAD WORLD ASSOCIATION, Chapter 7 (Priority ranking).










$$\text{ПБН} = 1 * \text{ЛТП} + 13 * \text{ТТП} + 99 * \text{ПОГ}$$

На овај начин добијени пондерисани број саобраћајних незгода коришћен је за израчунавање јавног ризика (ЈПБН) и саобраћајног ризика (СПБН) на основу пондерисаног броја саобраћајних незгода.⁴

Табела 14. – Јавни и саобраћајни ризик на основу пондерисаног броја саобраћајних незгода на територији града Требиња у периоду од 2017. до 2020. године

	2017	2018	2019	2020
СН са ЛТП	30	30	38	21
СН са ТТП	22	22	17	18
СН са погинулима	1	4	2	2
ПБСН	415	712	509	453
Бр. становника	29198	29198	29198	29198
Бр. рег. возила	10526	11031	11765	11774
ЈПБН	142,13	243,85	174,33	155,15
СПБН	39,43	64,55	43,26	38,47

Табела 15. – Референтне вриједности јавног и саобраћајног ризика на основу пондерисаног броја саобраћајних незгода

ЈПБН			СПБН		
до 131,8	<i>врло низак</i>		до 31,2	<i>врло низак</i>	
од 131,8 до 165,6	<i>низак</i>		од 31,2 до 61,6	<i>низак</i>	
од 165,6 до 199,4	<i>средњи</i>		од 61,6 до 92	<i>средњи</i>	
од 199,4 до 233,2	<i>висок</i>		од 92 до 122,4	<i>висок</i>	
преко 233,2	<i>врло висок</i>		преко 122,4	<i>врло висок</i>	

Ако упоредимо табеле 14. и 15., јасно се види да је 2018. година била јако лоша, односно, јавни ризик је био врло висок (243,85) док је саобраћајни ризик био на средњој вриједности (64,55). Примјетан је пад и јавног и саобраћајног ризика у 2019 и 2020. години у односу на 2018. годину

Саобраћајни ризик представља смртност (годишњи број погинулих у саобраћајним незгодама) на 10.000 регистрованих возила. Саобраћајни ризик узима у обзир ниво моторизације. Саобраћајни ризик, практично представља ризик смртог страдања становништа, а за прорачун се узима у обзир и степен моторизације. Погодан је приликом поређења подручја са различитим степенима моторизације, али и за поређења истог подручја по систему "некад и сад", уколико је дошло до значајне промјене у степену моторизације.

⁴ Мапирање ризика у Републици Српској, Крсто Липовац, Милан Вујанић, Бојан Марић, Милан Тешкић, Бања Лука 2013. године

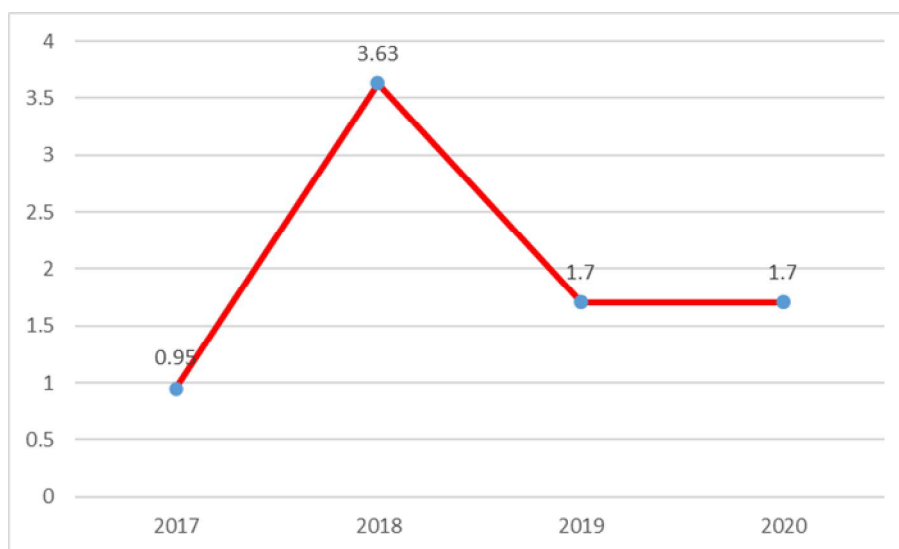
Саобраћајни ризик (као и јавни ризик) се најчешће примењује за оцјену нивоа безбједности саобраћаја неког подручја, као и за праћење ефикасности примјене мјера на посматраном подручју. Саобраћајни ризик (СР) се израчунава на следећи начин:

$$CP = \frac{\text{годишњи број погинулих}}{\text{укупан број регистрованих возила}} \cdot 10.000$$

Статистички гледано, укупан број регистрованих возила на територији града Требиња је у 2017. години 10526, у 2018. години 11.031, у 2019. години 11765, а у 2020. години 11774. Саобраћајни ризик за територију града Требиња је приказан у табели 16.

Табела 16. – Саобраћајни ризик на територији града Требиња, по годинама у периоду од 2017. до 2020. године

	годишњи број погинулих	укупан број регистрованих возила	СР
2017.	1	10526	0,95
2018.	4	11031	3,63
2019.	2	11765	1.70
2020.	2	11774	1.70



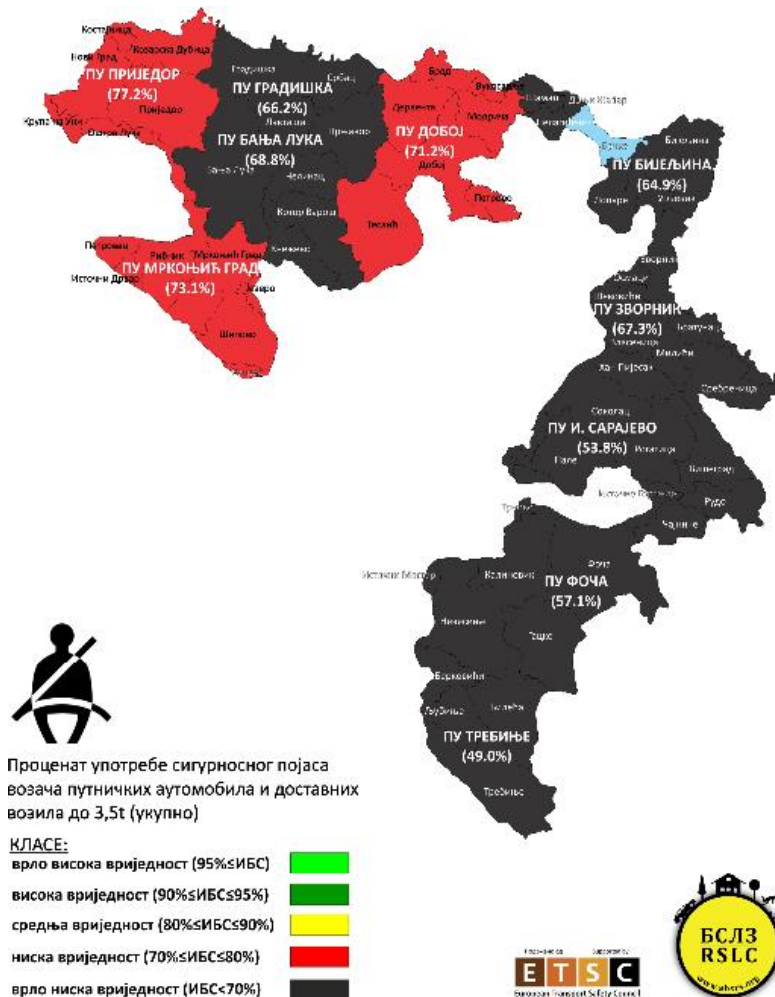
Слика 19. – Саобраћајни ризик на територији града Требиња, по годинама за период од 2017 до 2020. године

У развијеним земљама саобраћајни ризик се креће до вриједности 2. На основу саобраћајног ризика на територији града Требиња, гледано у 2018. години, може се закључити да је потребно уложити додатне напоре у циљу спречавања раста тренда саобраћајног ризика. Према добијеним подацима, може се уочити да је тај напор усмјерен у добром првацу и да је пад саобраћајног ризика евидентан.

4. АНАЛИЗА ИНДИКАТОРА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ТРЕБИЊА

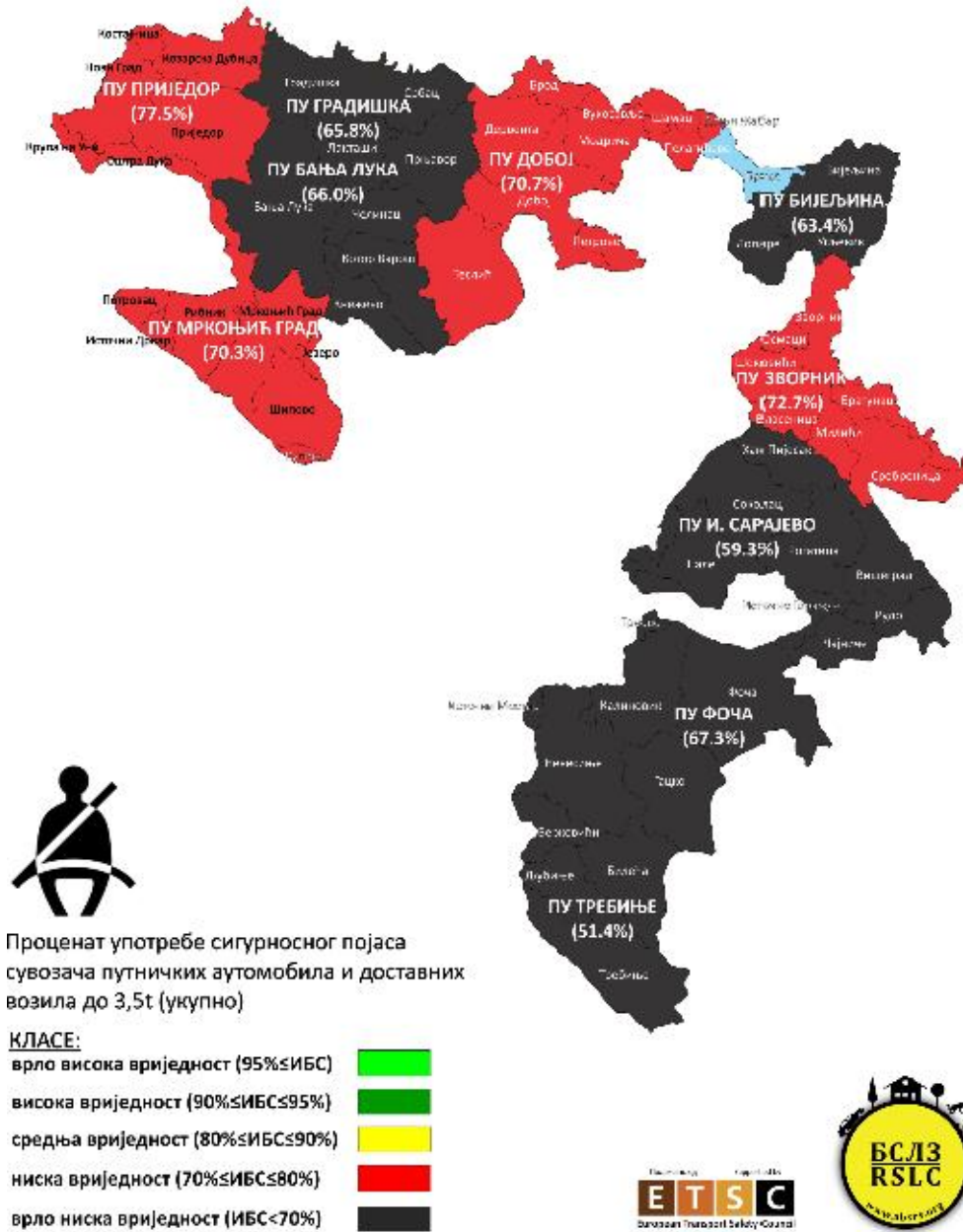
У оквиру анализе индикатора безбједности саобраћаја коришћени су подаци Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске, а у обзир су узети индикатори који се односе на заштитне системе (употреба сигурносних појасева, заштитних кацага и дјечијих система заштите).

Што се тиче индикатора безбједности саобраћаја, резултати истраживања су приказани на сликама испод.



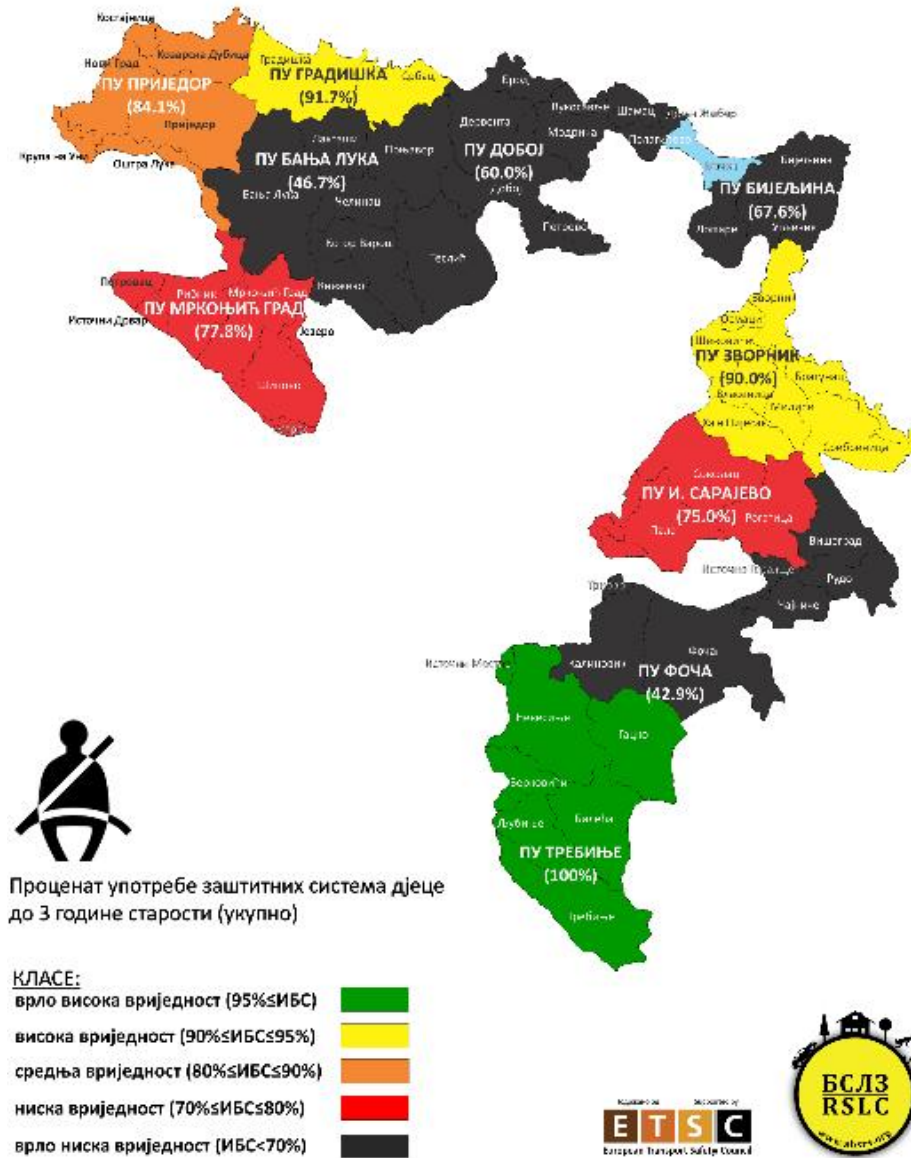
Слика 20. – Процент употребе сигурносних појаса возача путничких аутомобила⁵

⁵ Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2019-2022, Министарство саобраћаја и веза РС, јануар 2019. године



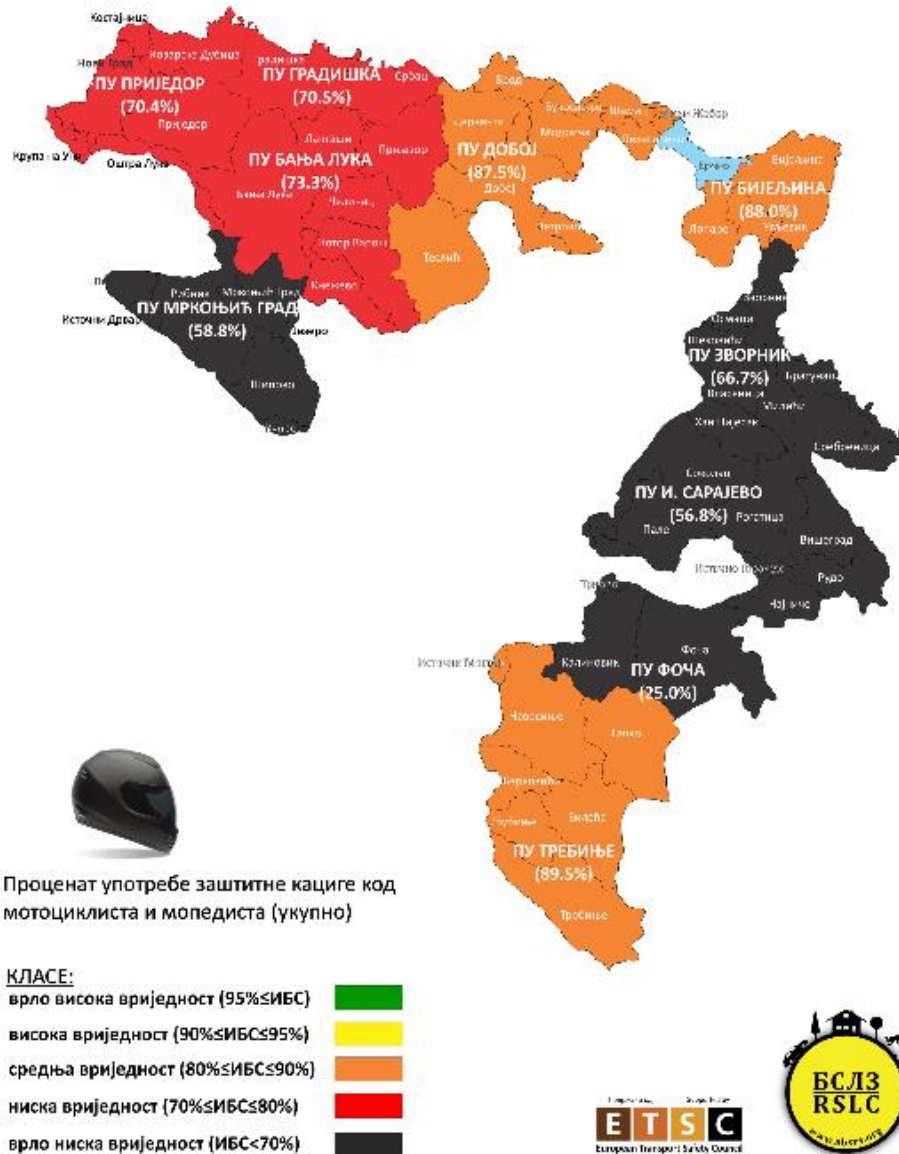
Слика 21. – Процент употребе сигурносних појаса сувозача путничких аутомобила⁶

⁶ Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2019-2022, Министарство саобраћаја и веза РС, јануар 2019. године



Слика 22. – Процент употребе заштитних система дјеце до 3 године⁷

⁷ Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2019-2022, Министарство саобраћаја и веза РС, јануар 2019. године



Слика 23. – Процент употребе заштитне кациге код мотоциклиста⁸

⁸ Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2019-2022, Министарство саобраћаја и веза РС, јануар 2019. године

5. АНАЛИЗА СТАВОВА ГРАЂАНА О СТАЊУ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ТРЕБИЊА

5.1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

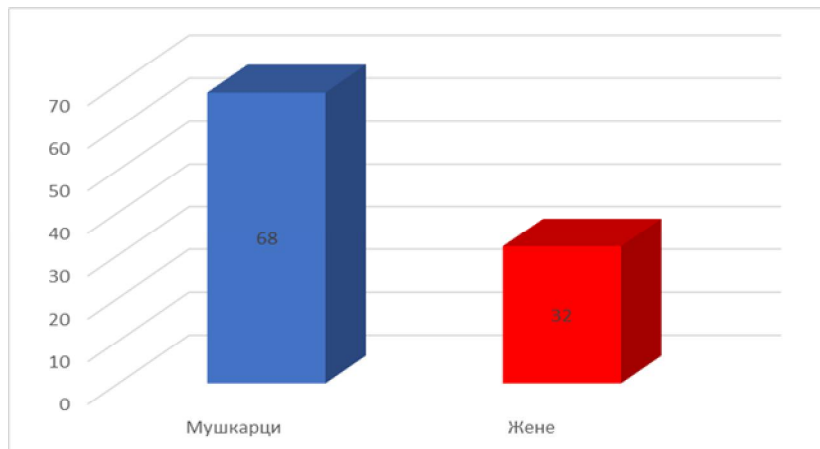
За потребе овог истраживања је коришћен метод анкете (телефонског интервјуа и директног контакта) становника града Требиња. Анкета је обухватила узорак од 100 одабраних становника. Одабир анкетираних становника града је вршен употребом телефонског именика и насумично са пролазницима.

Циљ анкетања становника био је уочавање ставова становника по питању стања безбједности саобраћаја и утврђивање субјективно опасних и небезбједних околности у саобраћају на територији града Требиња.

Анкета је обухватила 100 испитаника који живе на територији града Требиња, од којих је 68 (68%) испитаника било мушког пола, а 32 (32%) испитаника је било женског пола.

Табела 17. – Расподјела анкетираних испитаника према полу

Мушкарци	Жене	Укупно
68	32	100

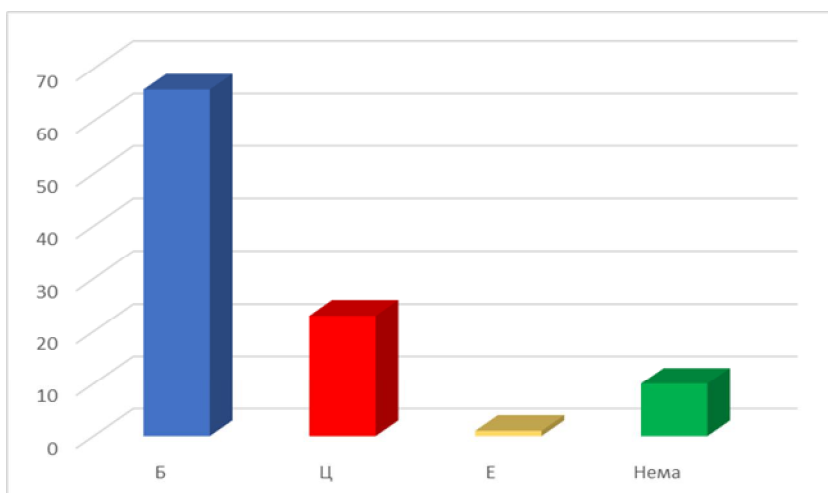


Слика 24. – Процентуална расподјела испитаника према полу

Од укупног броја анкетираних њих 91 (што износи 91%) поседују возачку дозволу.

Табела 18. – Расподјела анкетираних лица према категорији возачке дозволе

Категорија	Број
Б	66
Ц	23
Е	1
Нема	10
Укупно	100



Слика 25. – Процентуална расподјела испитаника према категорији возачке дозволе коју посједују

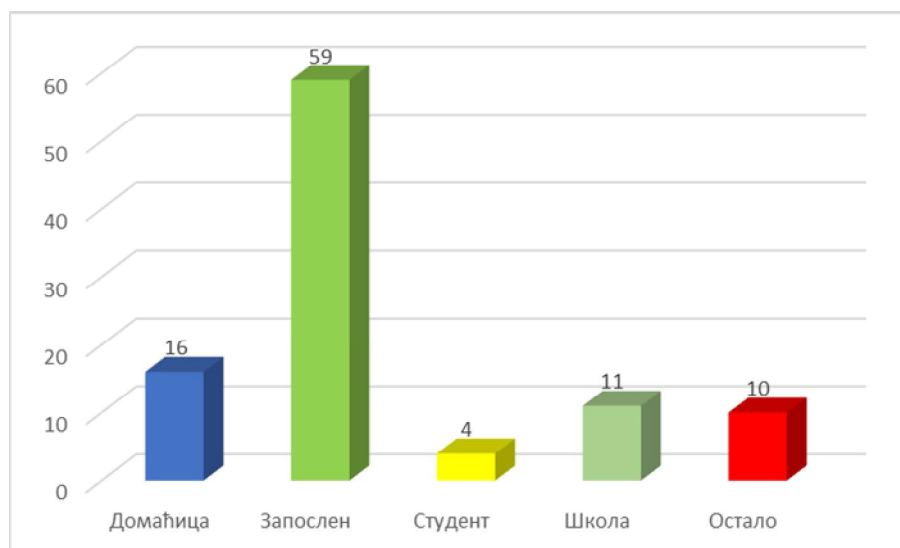
Највећи број испитаника посједује возачку дозволу "Б" категорије (њих 66%). Возачку дозволу "Ц" категорије посједује 23% испитаника, возачку дозволу "Е" категорије посједује 1% испитаника. Остатак испитаника не посједује возачку дозволу (10%).

Анкетом је утврђено да је просјечна пређена километража на годишњем нивоу по испитанику око 10000 км. Одређени број испитаника има "мртви возачки стаж", односно посједује возачку дозволу, али не вози.

Табела 19. - Расподјела анкетираних лица према занимању

Занимање	Број
Домаћица	16
Запослен	59
Студент	4
Школа	11
Остало	10
Укупно	100

Највећи проценат испитаника је запослен (59%), што значи да ова категорија испитаника има велики удио у дневним миграцијама, односно велики дио запослених свакодневно учествују у саобраћају на путу од куће до посла и у супротном смјеру. Друга по заступљености је категорија испитаника „домаћица“ која у укупној расподјели учествује са 16%. Студенти су заступљени са 4%.



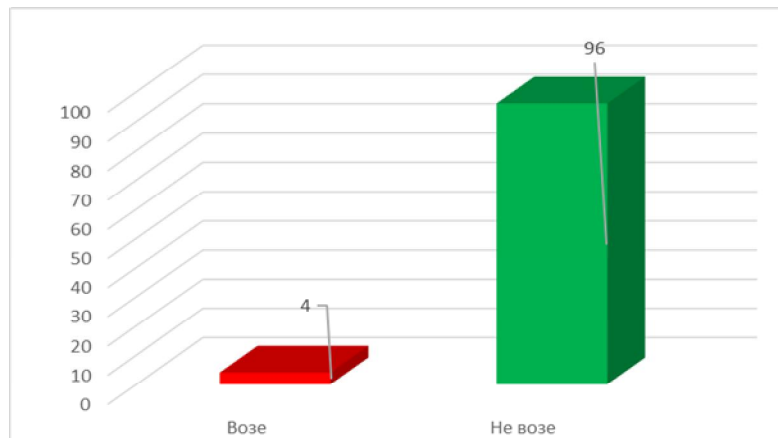
Слика 26. – Процентуална расподјела испитаника према занимању

Од укупног броја испитаника, 6% испитаника се изјаснило да вози бицикл, док се 94% испитаника изјаснило да не вози бицикл.

Табела 20. – Расподјела испитаника лица према томе да ли возе бицикл

Бициклисти	Број
Возе	4
Не возе	96

Испитаници који су се изјаснили да возе бицикл су навели да су током године остварили укупно око 32 вожње бицикала, што би било просјечно око 8 вожњи по испитанику који су се изјаснили да возе бицикл.

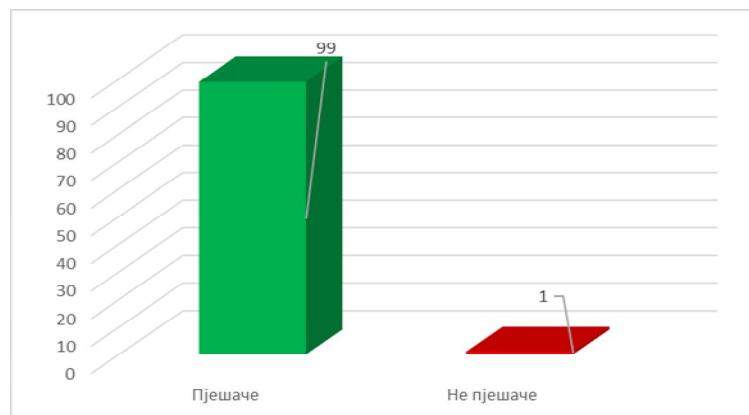


Слика 27. – Процентуална расподела испитаника по томе да ли возе бицикл

Од укупног броја анкетираних грађана, њих чак 99% изјаснило се да пјешаче. Велики број анкетираних грађана који се изјаснио да пјешачи, такође се изјаснило и да вози и да пјешачи.

Табела 21. – Расподјела испитаника по питању пјешачења

Пјешаци	Број
Пјешаче	99
Не пјешаче	1



Слика 28. – Процентуална расподела испитаника по питању пјешачења

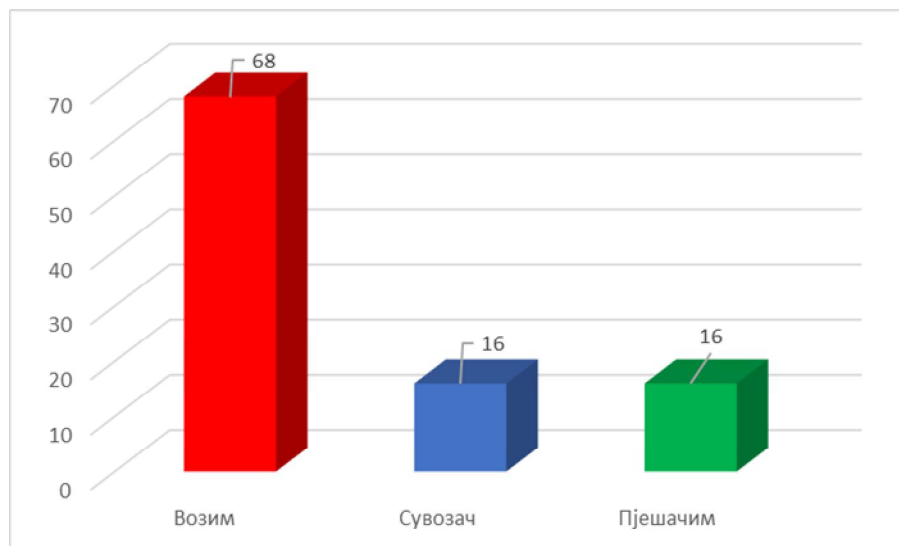
Од укупног броја анкетираних, 99 % испитаника се изјаснило да пјешачи, док се само један од испитаника изјаснио да не пјешачи (1%). Међу испитаницима који су се изјаснили да пјешаче, било је испитаника који су се изјаснили и да пјешаче и да возе аутомобил. Од укупног броја испитаника, 50% испитаника се изјаснило да пјешачи више пута дневно, док се 42% испитаника изјаснило да пјешачи повремено. Испитаници који пјешаче једном дневно у укупном броју испитаника учествују са 7 %, само 1% испитаних се изјаснио да не пјешачи. Анализом процентуалне расподеле испитаника по питању пјешачења се може закључити да највећи број испитаника пјешачи више пута дневно. Испитаници који пјешаче више пута дневно и испитаници који пјешаче повремено у укупном броју испитаника учествују са 92%, па се може закључити да је пјешачење на територији града Требиња заступљено у великој мјери. Због овог разлога је неопходно посветити посебну пажњу безбједности пјешака.

Ни један од испитаника се није изјаснио да користи услуге јавног превоза путника. Овакви подаци указују на ниску заступљеност услуга јавног превоза путника при кретању становника града Требиња.

Од укупног броја испитаника, 68% испитаника се изјаснило да за обављање редовних активности користи приватни аутомобил (у својству возача), док се 16% испитаника изјаснило да за обављање редовних активности користи приватни аутомобил (у својству путника). Свега 16% испитаника је навело да редовне активности обавља пјешачењем.

Табела 22. – Расподјела испитаника према начину обављања редовних активности

Обављање редовних активности	Број	%
Возим	68	68
Сувозач	16	16
Пјешачим	16	16
Укупно:	100	100



Слика 29. – Процентуална расподјела испитаника према начину обављања редовних активности

5.2. АНАЛИЗА СТАЊА – ПЈЕШАЧЕЊЕ

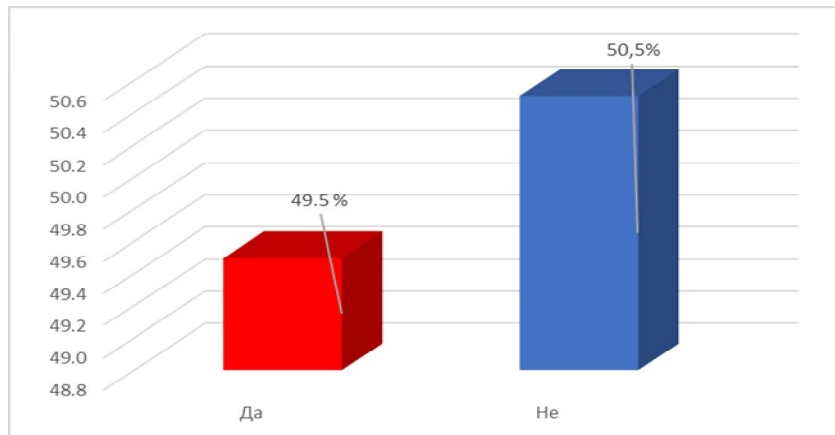
Од укупног броја испитаника који су се изјаснили да пјешаче 90% испитаника се изјаснило да се током пјешачења осјећа претежно безбједно, док се 9% испитаника изјаснило да се током пјешачења осјећа претежно небезбједно.

Имајући у виду да се скоро сваки десети пјешак не осјећа безбједно током пјешачења, неопходно је анализирати узрок небезбједног осјећаја пјешака током пјешачења и дати приједлог мјера за унапређење нивоа безбједности пјешака на територији града.

Од укупног броја испитаника, 49,5 % испитаника је одговорило да постоје одређени недостаци у вези са пјешачењем.

Табела 23. – Расподјела одговора испитаника по питању да ли постоје недостаци који су у вези са пјешачењем

	Број	%
Да	49	49.5
Не	50	50.5
Укупно	99	100



Слика 30. – Процентуална расподела одговора испитаника по питању недостатака везаних за пјешачење

Највећи проценат испитаника који су се изјаснили да пјешаче су навели да су најчешћи недостаци везани за пјешачење ненамјенско коришћење уређених површина за пјешачење – паркирање. Такође, да нема довољно уређених површина за пјешачење навело је 20 % испитаника, док је 15 % испитаника као недостатке везане за пјешачење навело ненамјенско коришћење уређених површина за пјешачење – услужни и други објекти.

Анализом одговора испитаника (по питању најчешћих недостатака везаних за пјешачење) се може закључити да је највећи број испитаника као проблема навео злоупотребу пјешачких површина у циљу паркирања и непостојање довољно уређених

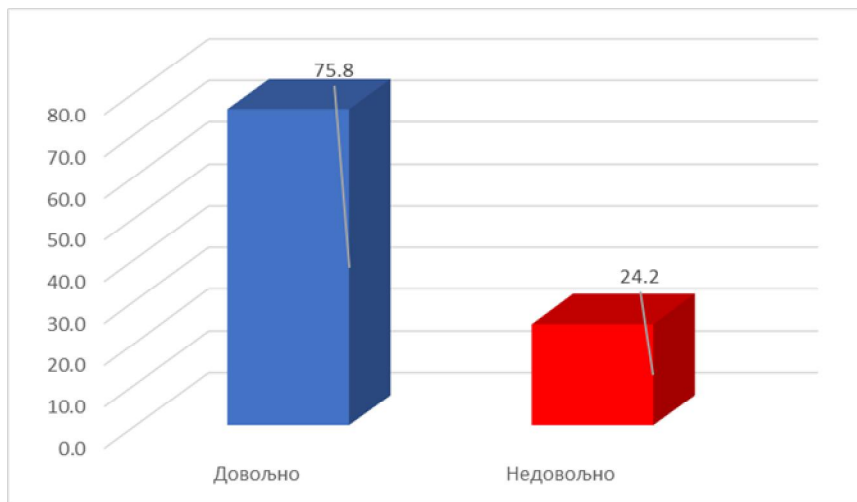
површина за пјешачење. За унапређење нивоа безбједности пјешачког саобраћаја било би неопходно уклањање непрописно паркираних возила са површина намјењених за пјешачење и изградња нових површина намјењених пјешачењу.

Највећи број испитаника, њих 75 %, сматра да на територији града постоји довољан број пјешачких прелаза, док 25 % испитаника сматра да на тариторији Требиња нема довољно пјешачких прелаза.

Анализа одговора испитаника везаних за постојање довољног броја пјешачких прелаза може указати на забрињавајући податак да одређени проценат испитаника (цца 25%), који су одговорили да нема довољно пјешачких прелаза, коловоз прелази ван обиљеженог пјешачког прелаза.

Табела 24. – Расподјела одговора испитаника по питању постојања довољног броја пјешачких прелаза

	Број	%
Довољно	75	75.8
Недовољно	24	24.2
Укупно	99	100



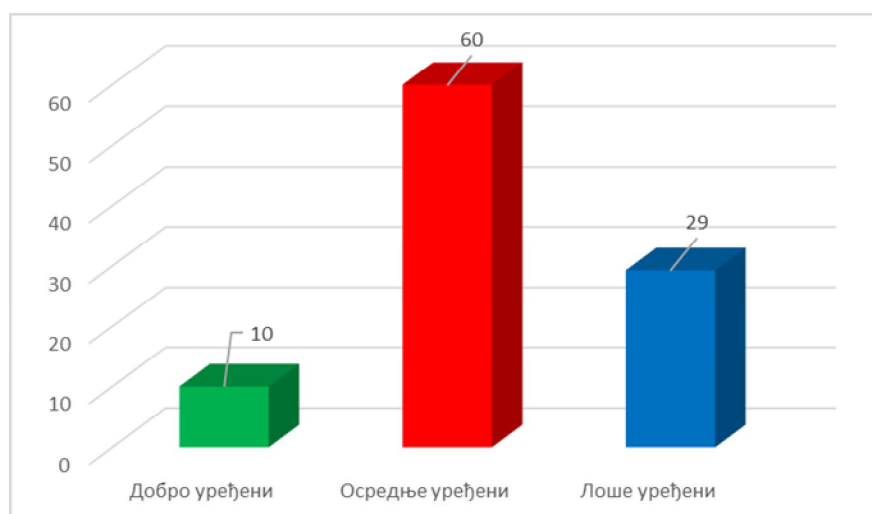
Слика 31. – Процентуална расподјела одговора по питању постојања довољног броја пјешачких прелаза

Највећи број испитаника се изјаснило да положај пјешачких прелаза задовољава потребе пјешака цца 75%. Да положај пјешачких прелаза не задовољава потребе грађана се изјаснило 25% испитаника.

Највећи број испитаника сматра да су пјешачки прелази на територији града Требиња, и то 60% испитаника, осредње уређени, док се цца 30% испитаника изјаснило да су пјешачки прелази на територији града Требиња лоше уређени. Најмањи број испитаника (10%) сматра да су пјешачки прелази на територији града добро уређени.

Табела 25. – Расподјела одговора испитаника по питању уређености пјешачких прелаза

	Број лица	%
Добро уређени	10	10,1
Осредње уређени	60	60,6
Лоше уређени	29	29,3
Укупно	99	100



Слика 32. – Процентуална расподјела одговора испитаника по питању уређености пјешачких прелаза

Већина испитаника (80%) је одговорило да се приликом преласка коловоза на пјешачким прелазима осјећа безбједно. Мањи број испитаника (20%) је одговорило да се током преласка коловоза на пјешачким прелазима не осјећа безбједно.

Зоне посебне угрожености пјешака

Зоне посебне угрожености пјешака лоциране су углавном уз оне саобраћајнице које немају посебно изграђене стазе за кретање пјешака – тротоаре, па се пјешаци крећу коловозом или уз његову саму ивицу, као и прелази преко саобраћајница вишег ранга, гдје се јављају појачани пјешачки токови.

На територији града издвајају се следеће зоне:

1. Раскрсница улица Вука Мићуновића, Никшићки пут и Билећки пут

На овој раскрсници раздвајају се возачки токови на правце ка Билећи и Никшићу, а и пјешачки токови ка Виноградима и остатку МЗ Горица. Уз све три саобраћајнице постоје уређени тротоари, али не постоје обиљежени пјешачки прелази, па су пјешаци принуђени да саобраћајницу прелазе на небезбједан начин, што ову локацију чини небезбједном са аспекта кретања пјешака.

2. Раскрсница улица Краља Петра I Ослободиоца, Војводе Степе Степановића и Војда Карађорђа

Ову раскрсницу карактерише укрштање пјешачких токова од центра града ка Средњошколском центру и возачких токова већег интензитета, обзиром да су све три саобраћајнице највишег ранга. Како је геометрија раскрснице неповољна (мали хоризонтални радијуси заобљења ивица коловоза, успон нивелете Улице Војводе Степе Степановића), то додатно отежава пролазак возила и ствара потенцијалну опасност од контакта са пјешацима.

3. Улица Војводе Степе Степановића (поред Дјечијег диспанзера)

Ширина десног тротоара уз ову улицу на одсјеку од раскрснице са краком 2 до раскрснице са Улицом Вука Караџића износи око 1 метар, и на њему су постављени канделабри јавне расвјете, па је нормално кретање пјешака без силаска на коловоз скоро немогуће. Пјешаци су на овом одсјеку угрожени и када су на тротоару и када сиђу на коловоз ради мимоилажења са другим пјешацима или заобиласка канделабра јавне расвјете. Додатну опасност у овој зони представља прелаз пјешака испред Дјечијег диспанзера, обзиром да у је у пјешачком току велики број дјецe предшколског и школског узраста.

4. Улица Војводе Степе Степановића (поред студентског и ђачког дома и факултета)

На овом дијелу Улице Степе Степановића нема ивичне градње, а улица има повољне геометријске карактеристике што омогућава постизање већих брзина. Тротоар се налази само са десне стране, а са лијеве стране саобраћајнице у простору бивше касарне налазе се факултети, студентски и ђачки дом и музичка школа. Оваква диспозиција производи пјешачке токове који прелазе саобраћајницу, а доминантна популација у тим токовима су дјеца.

5. Дио Улица Милоша Црњанског и Книнске (поред Основне школе "Вук Караџић")

Због интензивних токова пјешака – дјеце, улице око школе представљају зону угрожене безбједности пјешака. Око школе нема много слободног простора за игру и кретање дјеце, тако да се дјеца играју, крећу и задржавају непосредно уз ивицу саобраћајнице и на њој, чиме стварају потенцијалну опасност.

6. Обала Луке Вукаловића (испред хотела "Леотар" и управне зграде "ХЕТ"-а)

На овом дијелу улице, према важећој Одлуци о безбједности саобраћаја на подручју града Требиња, саобраћај моторних возила је забрањен у периоду од 01.06. до 01.09. у времену од 20:00 – 24:00 часова. Међутим, пјешаци се улицом крећу и у вријеме када саобраћај није забрањен, и то најчешће десном страном коловоза, ближе ријеци, уз коју није изграђен тротоар, чиме су у потенцијалном конфликтку са возилима.

7. Обала Луке Вукаловића (од раскрснице за Растоке до раскрснице са Херцеговском улицом)

Овај дио улице користи се како шеталиште, иако нема изграђену пјешачку стазу – тротоар, па се пјешаци крећу коловозом. Иако улица није саобраћајно оптерећена моторним саобраћајем, представља опасност за пјешаке, јер је на већем дијелу оивичена зидовима и оградама, тако да се пјешаци, у случају наиласка возила, немају гдје склонити.

8. Пут за Растоке

Ширина ове саобраћајнице је 3-4 метра, а већи дио ње је потпуно оивичен оградним зидовима стамбених објеката. Улица служи за кретање возила и пјешака, а пјешаци немају алтернативну варијанту, чиме је њихово кретање угрожено.

9. Пут за Придворце

Саобраћајница служи за кретање возила и пјешака, при чему нема изграђене пјешачке стазе. Због својих геометријских карактеристика, омогућава развијање већих брзина, чиме је кретање пјешака додатно угрожено, посебно ноћу и у условима смањене видљивости.

10. Херцеговска улица

Ова улица представља улаз магистралног пута М20 у урбано подручје града. Користе је и пјешаци који долазе из правца насеља Гучина и Алексина Међа. Саобраћајница нема изграђен тротоар, а пјешаци се крећу ивицом коловоза и банкином. Обзиром да геометријске карактеристике омогућавају постизање већих брзина кретања возила, што се у пракси често и дешава, безбједност пјешака је додатно угрожена.

11. Улице Вожда Карађорђа и Пут Светог Василија Тврдошког.

12. Улица Требињских бригада.

Улице под бројем 11. и 12. готово да немају тротаре те су пјешаци приморани да се крећу коловозом чиме је угрожена њихова безбједност.



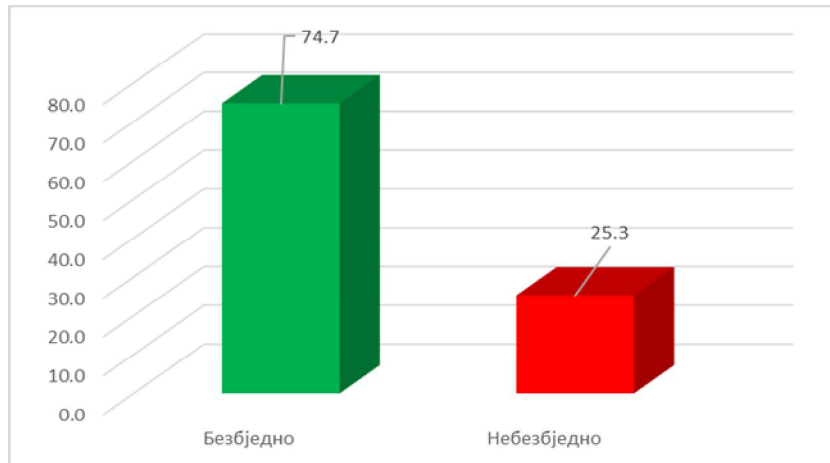
Слике 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40. – Улице без тротоара у граду Требињу

5.3. АНАЛИЗА СТАЊА – ВОЖЊА АУТОМОБИЛОМ

Од укупног броја испитаника који су се изјаснили да возе аутомобил, 74,7% испитаника се приликом вожње аутомобила осјећа безбједно, док се 25,3% испитаника током вожње аутомобила осјећа небезбједно.

Табела 26. – Расподјела субјективних осјећаја испитаника по питању безбједности вожње аутомобила

	Број лица	%
Безбједно	74	74.7
Небезбједно	25	25.3
Укупно	99	100.0

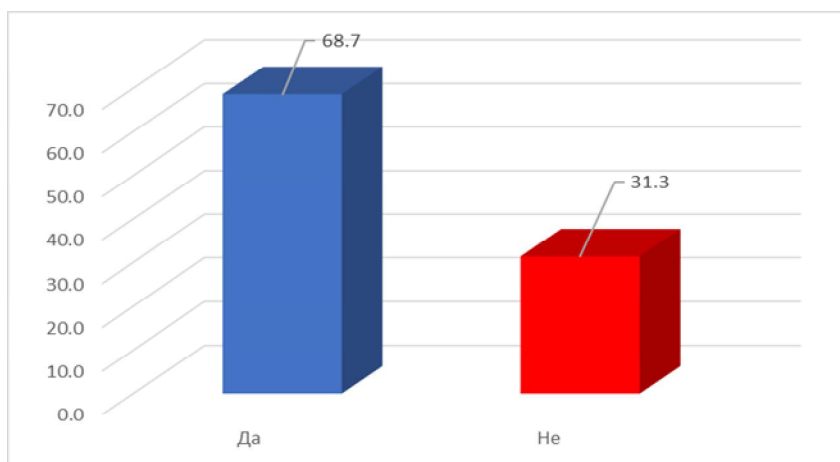


Слика 41. – Процентуална расподјела субјективних осјећаја испитаника по питању безбједности вожње аутомобила

Од укупног броја испитаника, цца 68,7% испитаника сматра да постоје недостаци везани за вожњу аутомобила, док 31,3 % испитаника сматра да не постоје недостаци везани за вожњу аутомобила.

Табела 27. – Расподјела одговора испитаника на питање: Да ли постоје недостаци везани за вожњу аутомобила?

	Број лица	%
Да	46	68.7
Не	21	31.3
Укупно лица	67	100



Слика 42. – Процентуална расподјела одговора испитаника на питање: Да ли постоје недостаци везани за вожњу аутомобила?

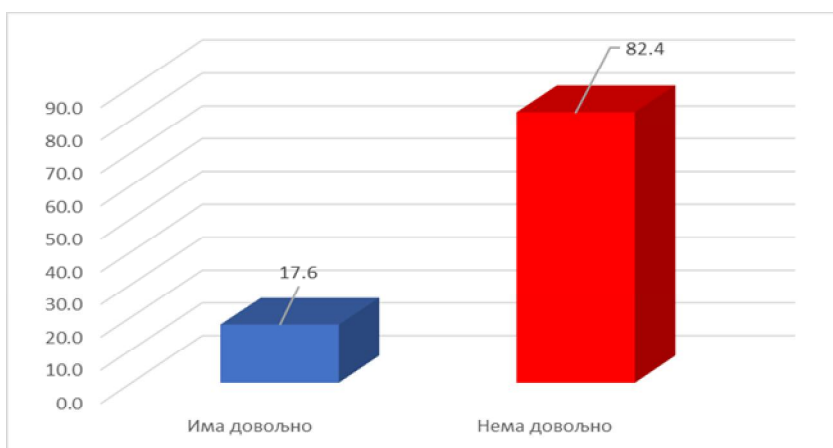
Као најчешћи недостаци везани за вожњу аутомобила су наведени лоша организација саобраћаја, ометена прегледност у раскрсницама, затим лоша сигнализација, лоша освјетљеност у зонама пјешачких прелаза итд.

Лоша сигнализација и ометана прегледност у раскрсница представља озбиљан проблем чијем рјешавању је неопходно што пре приступити. Наиме, погрешно постављена сигнализација може довести у заблуду учеснике у саобраћају, па и до саобраћајних незгода са смртним последицама. Лоша сигнализација заједно са ометаном прегледношћу може утицати на настанак саобраћајне незгоде, односно на немогућност благовременог уочавања опасне ситуације и немогућност избјегавања саобраћајне незгоде.

Највећи проценат испитаника се изјаснио да у стамбеним зонама не постоји довољно мјеста за паркирање. Чак 82,4% испитаника сматра да у стамбеним зонама нема довољно мјеста за паркирање. Узимајући у обзир да су и пјешаци навели да им безбједност угрожавају непрописно паркирана возила на површинама које су намијењене за кретање пјешака, било би неопходно што прије рјешавати проблем паркирања на територији града Требиња.

Табела 28. – Расподјела одговора испитаника на питање: Да ли има довољно мјеста за паркирање у стамбеним зонама?

	Број	%
Има довољно	9	17.6
Нема довољно	42	82.4
Укупно	51	100

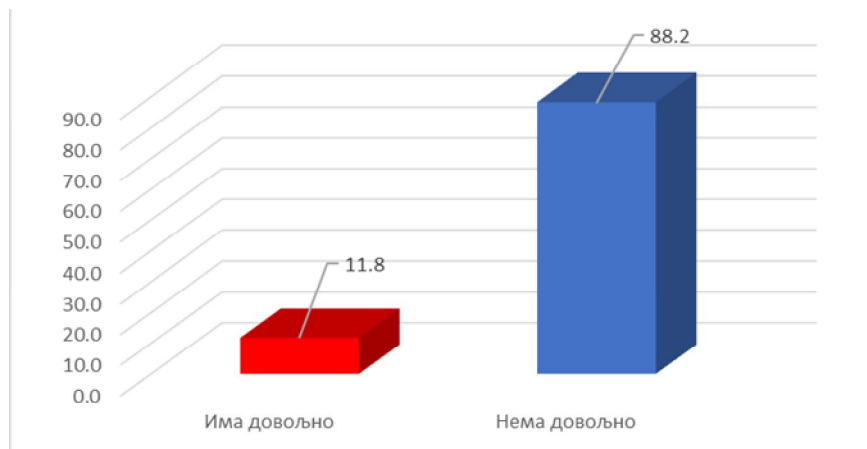


Слика 43. – Процентуална расподјела одговора испитаника на питање: Да ли има довољно мјеста за паркирање у стамбеним зонама?

Највећи број испитаника (88,2%) је оцијенио да ни ван стамбених зона нема довољно мјеста за паркирање. Проблем паркирања на територији града Требиња је веома изражен, па је неопходно што прије приступити примјени системских мјера како би се ублажио или отклонио проблем паркирања на територији града.

Табела 29. – Расподјела одговора на питање: Да ли има довољно мјеста за паркирање ван стамбених зона?

	Број	%
Има довољно	6	11.8
Нема довољно	45	88.2
Укупно	51	100



Слика 44. – Процентуална расподјела одговора на питање: Да ли има довољно мјеста за паркирање ван стамбених зона?

Анализом ставова испитаника по питањима везаним за паркирање се може закључити да на територији града постоји изразит проблема везан за простор за паркирање возила како у стамбеним зонама, тако и ван стамбених зона.

У оквиру постојећих, већ изграђених, стамбених зона није могуће у већој мјери утицати на повећање капацитета простора за паркирање. Из тог разлога би било потребно тражити рјешења везана за изградњу посебних површина за паркирање или објеката са више нивоа, како би се што боље искористио постојећи простор намјењен за паркирање. У будућем периоду би било неопходно поштовати одлуку везану за изградњу довољног броја мјеста за паркирање при изградњи нових објеката.

Идентификација опасних мјеста на саобраћајној мрежи

Детаљнијом анализом идентификована су опасна мјеста на саобраћајној мрежи. Идентификација опасних мјеста на саобраћајној мрежи града урађена је на основу анкетирања, анализе података о саобраћајним незгодама, њиховим последицама и података везаних за геометрију саобраћајница и постојећу саобраћајну сигнализацију. Као опасне зоне могу се идентификовати одсјечи магистралних путева на којима се прелази са ванградских на градске услове вожње. Ти одсјечи својим геометријским

карактеристикама омогућавају постизање већих брзина, које у градским условима са пјешацима, бочним сметњама, паркираним возилима и прикључцима бочних улица стварају опасне саобраћајне ситуације. На Улици Никшићки пут опасна мјеста су раскрсница са Улицом Мелентија Перовића, зона око раскрснице са Горичком улицом и испред Индустрије алата и зона раскрснице са Кнез Михајловом улицом.

На улици Билећки пут опасна мјеста су раскрсница са Улицом Богдана Зимоњића и раскрсница са Улицом Серафима Перовића.

На улици Вука Мићуновића опасна мјеста су раскрсница са Улицом Влатка Вуковића – крак 2, раскрсница са Улицом Влатка Вуковића и зона раскрснице са Београдском улицом до кафе бара "Болеро". У односу на своју дужину, ова улица има највише опасних мјеста, што се подудара са подацима о саобраћајним незгодама и њиховим последицама.

У Херцеговској улици потенцијално опасно мјесто је кривина на самом почетку улице од табле насељеног мјеста "Требиње" до плочастог пропуста преко потока "Лушац" и раскрсница са Јужном обилазницом. Овај одјек налази се у осјену, па је вјероватноћа појаве поледице у зимским условима повећана, што уз знатна прекорачења брзине доводи до исклизивања возила из путање вожње и настанка опасне ситуације. На раскрсници са Јужном обилазницом проблем су радијуси хоризонталних заобљења недовољни за безбједан пролазак возила већих габарита.

У Улици Требињских бригада, опасна мјеста су све раскрснице са бочним улицама, обзиром на мале зоне прегледности због постојања дрвореда и великих брзина које се постижу.

У Душановој улици посебно опасна мјеста су везана за раскрсницу са Српском и раскрсницу са улицама Др Левија и Добровољних давалаца крви, а опасна зона је цјелокупна улица због бројних услужних садржаја у непосредној близини који привлаче већи број возила и пјешака, при чему нема довољно паркинг простора.

Потенцијално опасно мјесто је и раскрсница Српске, Косовске, Каменог моста и Обале Луке Вукаловића због укрштања интензивних саобраћајних токова и прекорачења брзине.

У Улици Војводе Степе Степановића опасна мјеста су раскрсница са Његошевом и зона од раскрснице до раскрснице са Улицом Краља Петра, гдје је ширина попречног профила саобраћајнице недовољна за безбједно одвијање саобраћаја теретних возила и аутобуса.

Поред наведених одсека, још нека мјеста на саобраћајној мрежи града, из разних других разлога, могу се сматрати потенцијално опасним и погодним за догађање саобраћајних конфликта.

Раскрсница улица Краља Петра I, Вука Мићуновића и Камени мост има лоше геометријске елементе ситуационог плана, посебно за скретање из Вука Мићуновића у Краља Петра I и обрнуто, гдје теретна возила и аутобуси при проласку својим

габаритима прелазе у саобраћајну траку за возила из супротног смијера стварајући потенцијално конфликтну ситуацију.

На раскрсници улица Краља Петра I, Војводе Степе Степановића и Вожда Карађорђа радијуси хоризонталних заобљења су недовољни за безбједан пролазак возила већих габарита, па иста за пролаз користе обје саобраћајне траке чиме стварају опасну саобраћајну ситуацију. Додатни проблем су возила паркирана на уличном паркингу у Краља Петра I која заклањају прегледност возачима који из Војводе Степе Степановића скрећу лијево у Вожда Карађорђа.

На раскрсници улица Преображенска и Херцег Стефана Косаче зону прегледности сужава физичка препрека – објекат, па је лијево скретање из Херцег Стефана Косаче небезбједно.

На раскрсници Немањине и Луке Ћеловића зону прегледности сужава физичка препрека – објекат па је укључење у Немањину из Луке Ћеловића небезбједно.

5.4. АНАЛИЗА СТАЊА – БИЦИКЛИСТИЧКИ САОБРАЋАЈ

Од укупног броја испитаника (100 испитаника), само четири испитаника су се изјаснила да возе бицикл. Од укупног броја испитаника, два испитаника су се изјаснила да се осјећају безбједно док су друга два испитаника изјавила да се не осјећају безбједно.

Што се тиче бициклистичког саобраћаја неопходно је приступити детаљној анализи постојећег стања, планирању и изградњи бициклистичких стаза и стварању услова за безбједно одвијање бициклистичког саобраћаја.

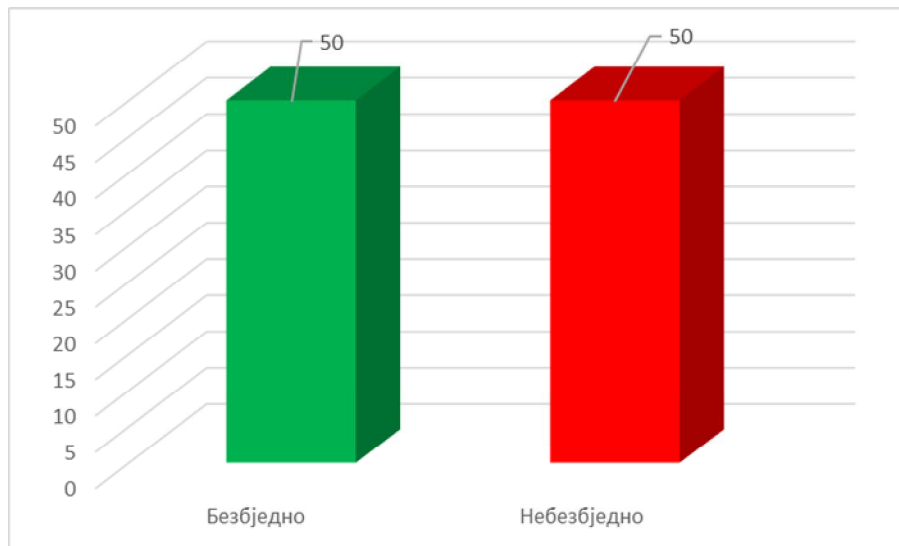
Наиме, бициклистичке стазе су евидентирани у следећим улицама:

1. Улица Требињских бригада у дужини цца 300 m,
2. Душанова улица у дужини цца 300 m,
3. Од Перовића моста до укрштања са улицом Обала Мића Љубибратића у дужини цца 900 m, и
4. Никшићки пут у дужини цца 100 m.

Дакле, укупна дужина бициклистичких стаза на територији града Требиња износи цца 1600 m, што је неприхватљиво за град који представља један од центара туризма Републике Српске, те би се у будућности свакако требала обратити посебна пажња на развој ове гране саобраћаја.

Табела 30. – Расподјела субјективних осјећаја испитаника по питању безбједности возње бицикла

	Број	%
Безбједно	2	50
Небезбједно	2	50
Укупно	4	100



Слика 45. – Процентуална расподела субјективних осјећаја испитаника по питању безбједности вожње бицикла

Сви испитаници који су се изјаснили да возе бицикл су навели да постоје недостаци везани за вожњу бицикала. Као најчешћи недостатак су навели да нема довољно уређених површина за вожњу.

5.5. АНАЛИЗА СТАЊА – ПОНАШАЊЕ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

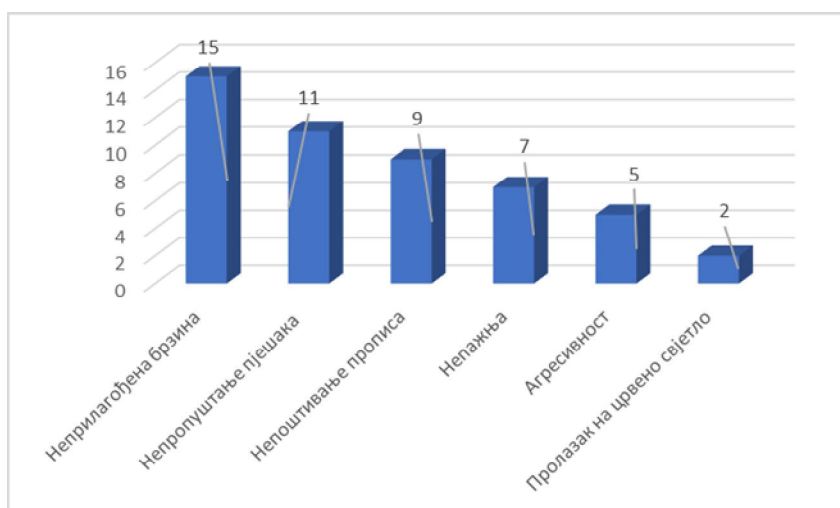
Највећи број испитаника (21 од 50) је навео да безбједност саобраћаја најчешће угрожава неприлагођена брзина, док је 16 од 50 испитаника навело да безбједност саобраћаја угрожава бахато понашање возача.

Поред наведених противправних понашања, испитаници су навели да безбједност саобраћаја угрожава и непропуштање пјешака на пјешачком прелазу, непоштовање прописа, непажња и тд.

Имајући у виду противправна понашања (наведена од стране испитаника) која утичу на безбједност саобраћаја, може се закључити да је неопходно одговарајућим мјерама (слањем одговарајуће поруке одређеној циљној групи) утицати на промјену понашања возача на града Требиња

Табела 31. – Расподјела одговора анкетираних на питање: Која понашања возача највише угрожавају саобраћај на територији града Требиња?

Понашање возача	Број
Неприлагођена брзина	15
Непропуштање пјешака	11
Непоштивање прописа	9
Непажња	7
Агресивност	5
Пролазак на црвено свјетло	2
Укупно	49



Слика 46. – Расподјела одговора испитаника на питање: Која понашања возача највише угрожавају саобраћај на територији града Требиња?

Узимајући у обзир расподјелу одговора испитаника по питању најчешћих грешака пјешака које угрожавају безбједност саобраћаја на територији града Требиња, 60% испитаника је навело прелазак улице ван обиљеженог пјешачког прелаза.

Претрчавање улице као грешку пјешака наводи 20 % испитаника, док по 20% испитаника истиче да безбједност саобраћаја угрожава непажња пјешака и телефонирање током преласка коловоза преко пјешачког прелаза.

Оваква расподјела одговора указује на конкретне грешке пјешака на чије отклањање је могуће утицати примјеном одговарајућих превентивних мјера (видео надзор, кампање, едукација из области безбједности саобраћаја и сл.).

Табела 32. – Расподјела одговора анкетираних на питање: Која понашања пјешака највише угрожавају саобраћај на територији града Требиња?

Понашање пјешака	Број лица
Прелазак улице ван пјешачког	12
Телефонирање на пјешачком	9
Непажња	6
Претрчавање улице	3
Укупно лица	30



Слика 47. – Расподјела одговора испитаника на питање: Која понашања пјешака највише угрожавају саобраћај на територији града Требиња?

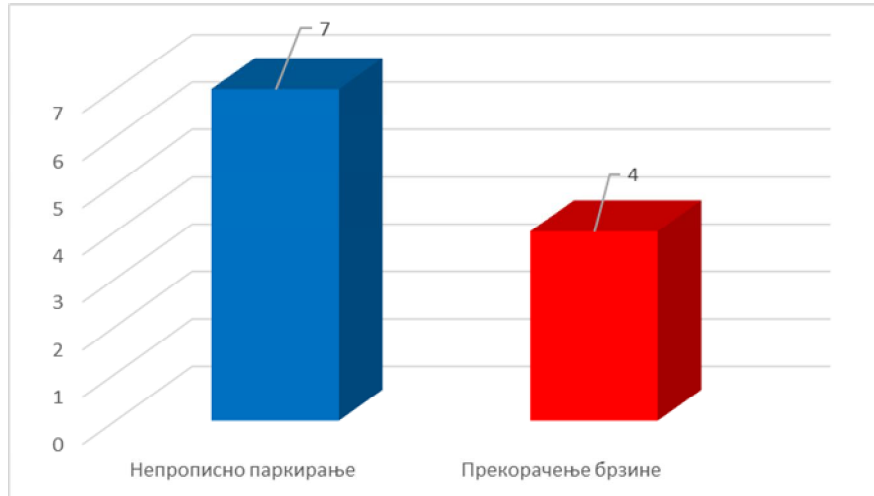
Као небезбједно понашање дјече-пјешака, које највише угрожава безбједност саобраћаја на територији града Требиња, испитаници су навели прелазак улице ван обиљеженог пјешачког прелаза (40% испитаника). Као опасну радњу дјече пјешака која угрожава безбједност саобраћаја на територији града, испитаници су у 30% случајева навели телефонирање.

Дјеца захтевају посебну пажњу и посебан приступ везан за едукацију, односно промјену ставова везаних за унапређење нивоа безбједности саобраћаја. Приступ који би свакако могао унаприједити понашање дјече у саобраћају је едукација родитеља и затим рад родитеља са дјецом, едукација учитеља и наставника и затим рад учитеља и наставника са дјецом, изградња посебних полигона на којима би дјеца могла да кроз игру уче правила понашања у саобраћају и сл.

Седам од десет испитаних су одговорила да су се у последњих 12 мјесеци непрописно паркирали, док су четири испитаник као прекршај навела прекорачење брзине.

Табела 33. – Расподјела најчешће учињених саобраћајних прекршаја испитаника у последњих 12 мјесеци

Саобраћајни прекршај	број лица
Непрописно паркирање	7
Прекорачење брзине	4



Слика 48. – Расподјела најчешће учињених саобраћајних прекршаја испитаника у последњих 12 мјесеци

6. ЗАКЉУЧАК

Анализа стања безбједности саобраћаја на територији града Требиња је обухватала анализу података о саобраћајним незгодама који су прикупљени из базе података јединственог информационог система МУП-а и анализу података о ставовима грађана који су добијени на основу анкетног истраживања (телефонског интервјуа и директно).

Анализом података о саобраћајним незгодама се дошло до следећих закључака и законитости настанка и појавних облика саобраћајних незгода, и то:

- Анализом укупног броја саобраћајних незгода на територији града Требиња, за период од 2016. до 2020. године, може се закључити да, генерално посматрано, број саобраћајних незгода има осцилирајући тренд. Посматрано у односу на 2016. годину, током 2020. године догодио се мањи број саобраћајних незгода (206), у процентима гледано 14,5%. Током петогодишњег периода на територији града Требиња догодиле су се 1.160 саобраћајне незгоде.
- Од укупног броја саобраћајних незгода које су се догодиле на територији града Требиња, 76,3 % чине саобраћајне незгоде са материјалном штетом, 22,76 % чине саобраћајне незгоде са повријеђенима, а 0,95 % чине саобраћајне незгоде са погинулима.
- Током 2018. године је забиљежен највећи број саобраћајних незгода са погинулима. Ако посматрамо расподелу броја саобраћајних незгода са повријеђенима и са погинулима, може се закључити да у периоду од 2016. до 2020. године имамо осцилирајући број саобраћајних незгода са погинулима.
- Анализирајући број настрадалих лица по годинама на територији града Требиња може се закључити да на годишњем нивоу у посматраном периоду на територији града Требиња настрада од 41 до 68 лица у саобраћајним незгодама.
- Највећи број настрадалих лица у саобраћајним незгодама на територији града Требиња је забиљежен током 2016. године, када је настрадало 68 лица.
- На територији града Требиња је у периоду од 2016. до 2020. године погинуло 11 лица, односно просјечно годишње смртно страда најмање 2 лица. Током истог периода 100 лица задобила су тешке тјелесне повреде, док је 164 лица задобило лаке тјелесне повреде. Најмање је погинуло током 2017. године (смртно је страдало једно лице), док је највише погинуло 2018. године (смртно је страдало 4 лица).
- Највише лица је задобило тешке тјелесне повреде током 2017. и 2018. године (по 22 лица), док је током 2020. године најмање лица задобило тешке тјелесне повреде (18 лица). Најмање лако повријеђених лица је било током 2019. године (17 лица), док је највише лако повријеђених лица било током 2016. године (45 лица).

- Најчешћи узрок који је доводио до настанка саобраћајних незгода је неприлагођена брзина и то у 25% од укупног броја саобраћајних незгода.
- Анализом најчешћих узрока саобраћајних незгода на територији града Требиња се може закључити да је "основни" проблем небезбједности саобраћаја на територији града људски фактор. Даље активности везане за унапређење нивоа безбједности саобраћаја на територији града Требиња би морале бити усмјерене ка унапређењу понашања возача и осталих учесника у саобраћају. Пријевентивне мјере које би могле утицати на унапређење нивоа безбједности саобраћаја на територији града би се односиле на едукацију учесника у саобраћају и на појачану контролу брзине и понашања учесника у саобраћају (радарске контроле, видео надзор и сл.).
- Најзаступљенија категорија учесника у саобраћајним незгодама су возачи, односно возачи у саобраћајним незгодама учествују са 92,3%. Путници су у саобраћајним незгодама заступљени са 4,2%, док пјешаци у саобраћајним незгодама учествују са 2,4%, возачи мотоцикла или мопеда 3,1 % и возачи бицикла 0,4 %.

На основу спроведеног анкетног истраживања се дошло до података о ставовима грађана који указују на недостатке које је неопходно отклонити у будућем периоду како би се грађани на територији града Требиња осјећали безбједније. Методом анкетног истраживања се дошло до података о ставовима 100 грађана који живе на територији града Требиња. Анализом ставова грађана се дошло до закључака везаних за приједности и недостатке у погледу безбједности саобраћаја на територији града Требиња, а на основу којих ће бити предложене мјере за унапређење стања безбједности саобраћаја:

- 68 (68%) испитаника је било мушког пола, а 32 (32%) испитаних је било женског пола.
- Од укупног броја анкетираних њих 91 (што износи 91%) поседују возачку дозволу
- Анкетом је утврђено да је просјечна пријеђена километража на годишњем нивоу по испитанику цца 10 000 км.
- Највећи проценат испитаника је запослен (59%), што значи да ова категорија испитаника има велики удио у дневним миграцијама, односно велики дио запослених свакодневно учествују у саобраћају на путу од куће до посла и у супротном смјеру.
- Од укупног броја испитаника, само 4% испитаника се изјаснило да вози бицикл, док се преосталих 96% испитаника изјаснило да не вози бицикл.

- Испитаници који су се изјаснили да возе бицикл су навели да су током године оставрили укупно око 32 вожње бицикала, што би било просјечно око 8 вожњи по испитанику који су се изјаснили да возе бицикл.
- Од укупног броја анкетираних грађана, њих чак 99% изјаснило се да пјешаче. Велики број анкетираних који се изјаснио да пјешачи, такође се изјаснио и да вози и да пјешачи.
- Од укупног броја испитаника, 68% испитаника се изјаснило да за обављање редовних активности користи приватни аутомобил (у својству возача), док се 16% испитаника изјаснило да за обављање редовних активности користи приватни аутомобил (у својству путника). Шеснаест испитаника, или 16% је навело да редовне активности обавља пјешачењем.
- Од укупног броја испитаника, 25,3% испитаника се изјаснило да се не осјећа потпуно безбједно током пјешачења.
- Од укупног броја испитаника, 68,7% испитаника је одговорило да постоје одређени недостаци у вези са пјешачењем.
- Највећи проценат испитаника који су се изјаснили да пјешаче су навели да су најчешћи недостаци везани за пјешачење ненамјенско коришћење уређених површина за пјешачење – паркирање, да нема довољно уређених површина за пјешачење, док је дио испитаника као недостатке везане за пјешачење навео ненамјенско коришћење уређених површина за пјешачење – услужни и други објекти.
- Највећи број испитаника се изјаснио да положај пјешачких прелаза задовољава потребе пјешака (и то 75,8% испитаника), док 24,2% испитаника сматра да положај пјешачких прелаза задовољава потребе пјешака.
- Највећи број испитаника сматра да су пјешачки прелази на територији града Требиња осредње уређени, и то 60% испитаника, док се 30% испитаника изјаснило да су пјешачки прелази на територији града лоше уређени. Најмањи број испитаника (10%) сматра да су пјешачки прелази на територији града Требиња добро уређени.
- Од укупног броја испитаника који су се изјаснили да возе аутомобил, 74,7% испитаника се приликом вожње аутомобила осјећа безбједно, док се 25,3% испитаника током вожње аутомобила осјећа небезбједно.
- Од укупног броја испитаника, 68,7% испитаника сматра да постоје недостаци везани за вожњу аутомобила, док 31,3% испитаника сматра да не постоје недостаци везани за вожњу аутомобила.

- Као најчешћи недостаци везани за вожњу аутомобила су наведени лоша организација саобраћаја, ометена прегледност у раскрсницама, затим лоша сигнализација...
- Највећи проценат испитаника се изјаснио да у стамбеним зонама не постоји довољно мјеста за паркирање. Чак 82,4% испитаника сматра да у стамбеним зонама нема довољно мјеста за паркирање.
- Највећи број испитаника (88,2%) је оцијенио да ни ван стамбених зона нема довољно мјеста за паркирање.
- Анализом ставова испитаника по питањима везаним за паркирање се може закључити да на територији града Требиња постоји проблем везан за простор за паркирање возила како у стамбеним зонама, тако и ван стамбених зона.
- Само 4 испитаника су се изјаснила да возе бицикл, а 50 %, односно два испитаника се осјећају безбједно.
- Сви испитаници који су се изјаснили да возе бицикл су навели да постоје недостаци везани за вожњу бицикала. Као најчешћи недостатак су навели да нема довољно уређених површина за вожњу.
- Највећи број испитаника (15 од 49) је навео да безбједност саобраћаја најчешће угрожава неприлагођена брзина, док је 11 од 49 испитаника навело да безбједност саобраћаја угрожава непропуштање пјешака, односно бахато понашање возача.
- Као небезбједно понашање дјете пјешака које највише угрожава безбједност саобраћаја на територији града Требиња, испитаници су навели прелазак улице ван обиљеженог пјешачког прелаза. Као опасну радњу дјете пјешака која угрожава безбједност саобраћаја на територији града, испитаници су навели претрчавање улице, а затим употребу слушалица и телефона током преласка коловоза.

7. ПРИЈЕДЛОГ БУДУЋИХ АКТИВНОСТИ И ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Анализом постојећег стања безбједности саобраћаја на територији града Требиња су уочене неправилности и недостаци који утичу да путна мрежа града буде небезбједна. На основу анализе постојећег стања безбједности саобраћаја на територији града се може дати план будућих активности који би требало да утиче на унапређење нивоа безбједности саобраћаја на територији града Требиња.

За постављање конкретног плана активности је неопходно спровести детаљна истраживања путне мреже, али исто тако и познавања саобраћајних прописа од стране учесника у саобраћају као и ставова везаних за безбједно учествовање у саобраћају. Овакве активности би требало да спроводи одређено тијело на територији града, задужено за унапређење нивоа безбједности саобраћаја. Унапређење нивоа безбједности саобраћај представља наш национални интерес, односно друштвени циљ коме требамо тежити у наредном периоду. Унапређењем безбједности саобраћаја би требало да се смање трошкови који настају као последица саобраћајних незгода, али и да се омогући виши квалитет живота и задовољство грађана.

Опште мјере које би требало спроводити на територији града у циљу унапређења нивоа безбједности саобраћаја би биле:

- редовно обнављање и одржавање саобраћајне инфраструктуре (реhabилитација коловозне површне, обнављање саобраћајне сигнализације, зимско одржавање коловоза и осталих саобраћајних површина, ...)
- изградња нових саобраћајних површина (пјешачке стазе и тротоари, бицикличке стазе, паркинг мјеста и сл.)
- унапређење рада и функционисања постојећих саобраћајних капацитета (реконструкција и семафоризација раскрсница и пјешачких прелаза, увођење кружних раскрсница, постављање нових пјешачких прелаза у складу са потребама пјешака, увођење инфраструктуре за лица са посебним потребама и сл.)
- заштита рањивих учесника у саобраћају (одвајање пјешачког и бицикличког саобраћаја од моторног саобраћаја, физичка заштита рањивих учесника у саобраћају, посебна заштита пјешака у зонама атракција: (пијаце, тржни центри), заштита дјеце пјешака у зонама школа, увођење зона успореног саобраћаја у стамбеним зонама, и сл.)
- унапређење понашања учесника у саобраћају (редовно спровођење кампања и акција усмјерених ка возачима, будућим возачима, пјешацима, дјечи пјешацима и старим лицима)

- унапређење ставова и промјена свијести грађана примјеном разних акција (предавања, трибине, медији и сл.)
- контрола поштовања прописа од стране свих учесника у саобраћају (увођење савремених система контроле и управљања саобраћајем и сл.)
- стално праћење стања безбједности саобраћаја и праћење ефикасности примјењених мјера (анализе безбједности саобраћаја, спровођење истраживања, студија и пројеката унапређења безбједности саобраћаја и сл.).

**ПРИЛОГ I –
ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА
(АКЦИОНИ ПЛАН)**

Стуб 1– Управљање безбједношћу саобраћаја

Приоритетне области	Активност	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир				Цијена
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2022.	2023.	2024.	2025.	
1.1.Изградња капацитета за управљање безбједности саобраћаја	1.1.1. Обука професионалног и другог особља за управљање безбједношћу саобраћаја кроз конференције, семинаре, радионице, курсеве и друге програме за унапређење знања.	Локални СБС	ПС за БС ТБ АМД „Херцеговина“ АМС АБС	X	X	X	X	5.000,00 КМ/год
	1.1.2. Успоставити сарадњу са организацијама за безбједност саобраћаја у другим градовима ради размјене искустава, програма и учешћа у државним пројектима.	Локални СБС	АБС МУП АМС	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
1.2. Управљачке и координационе структуре	1.2.1. Ојачати све субјекте безбједности саобраћаја.	ЈЛС	АБС МУП АМС	X	X	X	X	-
	1.2.2. Формирати радне групе у оквиру СБС за поједине области БС	Локални СБС	АБС МУП АМС	X				-
1.3. Финансирање и додјела средстава	1.3.1. Редовно информисање доносиоца одлука о социоекономским показатељима саобраћајних незгода на бази најновијих истраживања трошкова саобраћајних незгода.	Локални СБС Скупштина града Град	АМД „Херцеговина“ АБС	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
	1.3.2. Осигурати да захтјеви за годишњи буџет локалних органа обухвате и одређена средства за јачање активности у области безбједности саобраћаја у склопу њихових надлежности.	ЈЛС Локални СБС	Градоначелник МСВ	X				-
	1.3.3. Прописи којима би се успоставио одржив механизам финансирања за активности у области безбједности саобраћаја.	ЈЛС Локални СБС	Градоначелник МСВ	X				-

1.4. Систем података	1.4.1. Унаприједити постојеће базе података од значаја за безбједност саобраћаја у складу са савременим протоколима о евиденцији обиљежја значајних за безбједност саобраћаја.	Локални СБС	АБС ПС за БС ТБ	X	X	X	X	5.000,00 КМ
	1.4.2. Успоставити и унапређивати базу података од значаја за безбједност саобраћаја, која ће бити доступна заинтересованим странама.	Локални СБС	АБС ПС за БС ТБ	X	X	X	X	5.000,00 КМ
1.5. Истраживање	1.5.1. У складу са потребама и могућностима планирати истраживања у области безбједности саобраћаја, са циљем идентификације кључних области дјеловања и дефинисања ефективних мјера.	Локални СБС	ПС за БС Требиње АМД „Херцеговина“	X	X	X	X	10.000,00 КМ
1.6. Стратегије и програми безбједности саобраћаја	1.6.1. Упознавање са локалном стратегијом и програмом безбједности саобраћаја на путевима града Требиња као подршка републичкој стратегији и програму безбједности саобраћаја.	ЈЛС	Локални СБС	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
	1.6.2. Упознавање годишњих планова план активности и буџет за реализацију програма безбједности саобраћаја.	ЈЛС Локални СБС	АБС МСВ	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
1.7. Праћење и оцјена	1.7. Провести годишње и вишегодишње (након 3 године) оцјењивање реализације програма безбједности саобраћаја те поднијети извјештај.	Локални СБС	ЈЛС АБС	X	X	X	X	1.500,00 КМ
1.8. Координација/ партнерство	1.8.1. Успоставити добру сарадњу и координацију између кључних субјеката БС на локалном нивоу.	Локални СБС	АБС	X	X	X	X	3.000,00 КМ/год
	1.8.2. Сарађивати са партнерима/релевантим институцијама на републичком нивоу.	Локални СБС	АБС	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год

Стуб 2– Безбједнија путна инфраструктура

Приоритетне области	Активност	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир				Цијена
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2022.	2023.	2024.	2025.	
2.1. Закони и правилници	2.1.1. Појачати контролу примјене прописа о јавним путевима.	Локални СБС	ПС за БС ТБ МУП ИНСПЕКЦИЈА	X	X	X	X	-
2.2. Планирана и постојећа путна мрежа	2.2.1. Планирати провјере безбједности саобраћаја на свим новоизграђеним саобраћајницама, али и на постојећим саобраћајницама.	ЈЛС	Локални СБС АБС	X	X	X	X	15.000 КМ/год (мин)
	2.2.2. Разрадити програм за годишњу примјену неопходних мјера за побољшање идентификованих потенцијално опасних мјеста.	Локални СБС	ПС за БС ТБ	X	X	X	X	1.000, КМ
	2.2.3. Урадити мапирање ризика и рангирање примарне мреже.	ЈЛС Локални СБС	ПС за БС ТБ	X	X	X	X	1.000, КМ
2.3. Обука	2.3.1. Планирати посебни програм за младе возаче и почетнике.	ЈЛС АШ	АМС АБС	X	X	X	X	2.000,00 КМ/год
	2.3.2. Организовати радионице и семинаре ради консултација, израде и представљања побољшаних смјерница за инжењеринг безбједности у саобраћају, посебно радионица намијењених запосленим у јединицама локалне самоуправе.	ЈЛС Локални СБС	АБС МСВ МПК	X	X	X	X	2.500,00 КМ/год

2.4. Истраживања	2.4.1. Иницирати истраживање локација са прекомјерним бројем незгода узрокованих прекорачењем брзине и са прекомјерном појавом прекорачења брзине како би се пронашла инжењерска рјешења за овакве локације.	Локални СБС	ЈЛС АБС ПС за БС ТБ	X	X	X	X	5.000,00 КМ/год
	2.4.1. Иницирати истраживање локација са прекомјерним бројем незгода узрокованих конзумирањем алкохола како би се пронашла најбоља рјешења за рјешавање овог глобалног проблема.	Локални СБС	ЈЛС АБС ПС за БС ТБ	X	X	X	X	5.000,00 КМ/год
	2.4.3. Иницирати детаљно истраживање о групама саобраћајних незгода у којима су страдали пјешаци и млади возачи да би се одредиле инжењерске мјере које би могле спријечити такве смртне исходе или повреде.	Локални СБС	ЈЛС АБС ПС за БС ТБ	X	X	X	X	4.000,00 КМ/год
	2.4.4. Периодично реализовати истраживања о основним и додатним индикаторима безбједности саобраћаја према дефинисаној методологији мјерења и праћења индикатора безбједности саобраћаја.	Локални СБС	ЈЛС АБС ПС за БС ТБ	X	X	X	X	6.000,00 КМ/год

Акциони план 3: Стуб 3– Безбједна возила

Приоритетне области	Активност	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир				Цијена
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2022.	2023.	2024.	2025.	
3.1. Прописи	3.1.1. Појачана контроле исправности возила јавног превоза	ПС за БС ТБ Локални СБС	ИНСПЕКЦИЈА МУП	X	X	X	X	-
	3.1.2. Појачати контроле примјене прописа о возилима	ПС за БС Требиње	ИНСПЕКЦИЈА	X	X	X	X	-
3.2. Фискалне мјере	3.2.1. Подстицање увоза безбједнијих и еколошки прихватљивијих возила.	ЈЛС	МФ	X	X	X	X	-
3.3. Истраживања	3.3.1. Истраживања о безбједности возила и утицају на безбједност саобраћаја	Локални СБС ЈЛС		X	X	X	X	2.500,00 КМ/год
3.4. Обука	3.4.1. Провођење кампање о значају техничке исправности возила.			X	X	X	X	5.000,00 КМ

Стуб 4– Безбједно понашање учесника у саобраћају

Приоритетне области	Активност	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир				Цијена
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2022.	2023.	2024.	2025.	
4.1. Анализа фактора ризика у области безбједности саобраћаја на путевима	4.1.1. Обавити дефинисање и истраживање главних фактори ризика безбједности учесника у саобраћају.	Локални СБС	АБС	X	X	X	X	4.000,00 КМ
	4.1.2. Консултације и координација са релевантним институцијама да би се утврдиле мјере за потенцијално поправљање стања.	Локални СБС	АБС	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
4.2. Оспособљавање кандидата за возача и полагање возачког испита	4.2.1. Утврђивање у којој мјери су кроз извођење теоретске наставе заступљени садржаји и материјали који се односе на безбједност саобраћаја на путевима и саобраћајну културу.	Локални СБС ЈЛС	АБС МУП СПЦ	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
	4.2.2. Обезбјеђење и дистрибуција садржаја који би били кориштени приликом извођења теоретске наставе, а који би допринијели подизању нивоа свијести о безбједности саобраћаја на путевима и саобраћајној култури.	Локални СБС ЈЛС	АБС МУП СПЦ	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
	4.2.3. Припрема и реализација пројекта за обезбјеђивање квалитетног материјала и средстава.	Локални СБС ЈЛС	АБС	X	X	X	X	1.500,00 КМ/год
	4.2.4. Изградња полигона за обуку нових возача	ЈЛС	МСВ	X				40.000,00 КМ
	4.2.5. Набавка реквизита за демонстрацију разних стања возача („пијане наочале“, „наочале за умор“...).	ЈЛС	МСВ АБС	X				1.500,00 КМ
4.3. Управљање брзином	4.3.1. Унапређење метода контроле брзине од стране саобраћајне полиције	ПС за БС ТБ	Локални СБС АБС	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
	4.3.2. Пратити резултате анонимним мјерењем брзина на путној мрежи да би се утврдила дјелотворност интервентних активности.	Локални СБС ПС за БС ТБ	АБС	X	X	X	X	1.500 КМ/год

	4.3.3. Кампање за повећање поштовања ограничења брзине, које ће подићи свијест грађана и утицати на промјену понашања и ставова.	Локални СБС	ЈЛС АБС МСВ	X	X	X	X	5.000,00 КМ/год
	4.3.4. Истраживање ставова везано за поштовање брзине кретања, коришћење појаса и вожњу под дејством алкохола у крви	Локални СБС	АБС	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
	4.3.5. Укључивање родитеља младих возача и њихово активно учествовање у саобраћајно васпитање дјеце.	Локални СБС СШЦ	АБС	X	X	X	X	2.500,00 КМ/год
4.4. Вожња под утицајем алкохола и опојних средстава	4.4.1. Објављивати статистичке податаке о учесталости вожње у пијаном стању и просљеђивање истих медијима као и објављивање на друштвеним мрежама.	Локални СБС	ПС за БС ТБ АБС	X	X	X	X	5.000,00 КМ/год
	4.4.2. Кампање које ће подићи свијест грађана и њихову подршку примјени законских одредби везаних за употребу алкохола и опојних дрога.	Локални СБС	ПС за БС ТБ АБС	X	X	X	X	5.000,00 КМ/год
4.5. Безбједносни појасеви и ауто- сједишта за дјецу	4.5.1. Обука родитеља о важности употребе безбједносних појасева и одговарајућих ауто- сједишта за дјецу.	Локални СБС СШЦ	ЈЛС АБС	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
	4.5.2. Кампања на тему користи од безбједносних појасева и кацига, те рад полиције као подршка тој кампањи.	Локални СБС	ЈЛС АБС	X	X	X	X	5.000,00 КМ/год
	4.5.3. Формирање посебног фонда за куповину ауто-сједишта за породице које не могу да обезбједу средства за куповину истих, вођење евиденције и формирање базе података о депонији ауто-сједишта које ће користити будући родитељи који не могу да обезбједу средства за куповину.	Локални СБС	ЈЛС МСВ МФ	X				5.000,00 КМ
4.6. Кампање за подршку мјерама	4.6.1. Јавне маркетиншке кампање за добијање подршке јавности за активности везане за унапређење безбједности саобраћаја.	Локални СБС	ЈЛС	X	X	X	X	5.000,00 КМ/год

Стуб 5– Збрињавање након саобраћајне незгоде

Приоритетне области	Активност	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир				Цијена
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2022.	2023.	2024.	2025.	
5.1. Управљање збрињавањем повријеђених након саобраћајне незгоде	5.1.3. Припремити и спроводити програм едукације за тимова хитне медицинске помоћи (односно ватрогасних јединица) у Републици Српској.	Локални СБС ДЗ	АБС	X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
	5.1.4. Унаприједити систем надзора над повредама, у циљу квалитетније евиденције жртава саобраћајних незгода.	Локални СБС ДЗ	АБС	X	X	X	X	2.000,00 КМ/год
	5.1.5. Организовати континуирану медицинску едукацију за здравствено особље на локалном нивоу и понављати те курсеве на годишњем нивоу.	Локални СБС ДЗ		X	X	X	X	2.000,00 КМ/год
	Организовати семинаре обуке у давању прве помоћи повријеђеним у СН	ЈЛС ДЗ ЈСБС		X	X	X	X	10.000,00 КМ
	Истражити постојеће капацитете ЈУ дома здравља и хитне помоћи Требиње (возила, опрема, радно особље)	Локални СБС ДЗ		X				1.000,00 КМ
5.2. Обука и праћење	5.2.1. Побољшати систем прехоспиталног збрињавања повријеђених у СН, организацијом заједничке обуке за ватрогасне бригаде, полицијског особља, цивилне заштите и особља хитне помоћи ради бржег и квалитетнијег извлачења жртава са мјеста незгоде.	Локални СБС ЈЛС	АБС ДЗ АМД „Херцеговина“ ПС за БС ТБ	X	X	X	X	2.000,00 КМ
	5.2.2. Обука из прве помоћи за саобраћајну полицију, представнике установа које учествују у збрињавању повријеђених у саобраћајним несрећама из локалних заједница, дуж главних путних праваца.	Локални СБС ДЗ	ПС за БС ТБ	X	X	X	X	2.000,00 КМ/год

	5.2.3. Припремити анализу стања возила и опрема коју посједују домови здравља за потребе хитне медицинске службе, те припремити приједлоге о унапређењу истих.	Локални СБС	ДЗ	X				1.000,00 КМ
	5.2.4. Иницирати истраживање о временском периоду потребном од пријема позива у хитној помоћи до мјеста изласка на мјесто настанка саобраћајне незгоде.	Локални СБС ДЗ	МУП	X				1.000,00 КМ
	5.2.5. Истражити постојеће капаците ватрогасне јединице Требиње (стање возног парка, опреме, бројност...)	Локални СБС	ВЈ ТБ	X				1.000,00 КМ
5.3. Комуникација	5.3.1. Унаприједити комуникацију између хитне медицинске службе, полиције, ватрогасне бригаде и ауто – мото савеза.			X	X	X	X	1.000,00 КМ/год
	5.3.2. У складу са анализом припремити приједлоге побољшања услуга хитне медицинске помоћи повријеђеним у саобраћајној незгоди, као о приједлоге за унапређење опреме и људских ресурса.			X	X			5.000,00 КМ