



**Republika e Kosovës**  
**Republika Kosova-Republic of Kosova**  
Qeveria - Vlada - Government  
Ministria e Infrastrukturës  
Ministarstvo Infrastrukture  
Ministry of Infrastructure



Projekat financira E.U posredstvom kancelarije Evropske Unije na Kosovu

## Strategija o Cestovnoj Sigurnosti na Kosovu i Plan Aktivnosti



Jul 2015  
Verzija 1.6

# Sadržaj

1	PREDGOVOR.....	4
1.1	Istraživanja i analiza stanja.....	5
1.1.1	Faza istraživanja.....	5
1.1.2	Analiza statističkih podataka o saobraćajnim nezgodama .....	5
1.2	Strategijaj o cestovnoj sigurnosti 2016-2020 .....	6
1.3	Plan aktivnosti za cestovnu sigurnost.....	6
2	UVOD .....	7
3	METODOLOGIJA.....	8
4	PREGLED STANJA .....	9
4.1	Analiza podataka o saobraćajnim nezgodama .....	9
4.1.1	Trendovi nezgoda .....	9
4.1.2	Pokazatelji cestovne sigurnosti.....	10
4.1.3	Struktura vozila u saobraćajnim nezgodama.....	11
4.1.4	Ozlijedjene i poginule osobe prema strukturi sudionika u prometu .....	12
4.1.5	Starosna struktura ozlijedjenih i poginulih pješaka.....	12
4.1.6	Saobraćajne nezgode prema kategoriji ceste.....	13
4.1.7	Saobraćajne nezgode prema karakteristikama cesti.....	13
4.1.8	Glavni uzročnici nastanka saobraćajnih nezgoda .....	14
4.2	Stanje u Evropi.....	15
4.3	Ranije strategije o cestovnoj sigurnosti i programi aktivnosati na Kosovu .....	16
4.3.1	Program o sigurnosti drumskog saobraćaja Kosovaa PSDSK 2010.....	16
4.3.2	Poboljšanje kapaciteta cestovne sigurnosti, Svetska banka, 0,8.....	17
4.3.3	Regionalna strategija o cestovnoj sigurnosti (RSCS) šlanica SEETO-s, 2009.....	18
4.4	Evropska i globalna strategija o cestovnoj sigurnosti.....	19
4.4.1	Evropski program o cestovnoj sigurnosti , 2000-2010.....	19
4.4.2	Evropski program o cestovnoj sigurnosti, 2011-2020 .....	20
4.4.3	Strategija Ujedinjenih Nacija o cestovnoj sigurnosti .....	20
4.5	SWOT analiza postojećeg stanja cestovne sigurnosti na Kosovu .....	21
5	CILJEVI .....	22
5.1	Nova strategija o cestovnoj sigurnosti na kosovu .....	22
5.1.1	Poboljšanje kvaliteta sigurnosti.....	22
5.1.2	Poboljšanje stupnja sigurnosti.....	22
5.1.3	Ciljevi Plana aktivnosti.....	23
6	ANALIZIRANE ALTERNATIVE .....	24
6.1	Strategija o cestovnoj sigurnosti koja se preporučuje.....	24
7	SLEDEĆI KORACI ZA SPROVOĐENJE STRATEGIJE .....	25
7.1	Ostvarivanja .....	25
7.1.1	Faze ostvarivanja .....	26
7.1.2	SMART kriterijumi.....	27
7.1.3	SWOT analiza ostavarivanja.....	27
7.1.4	Finacijsko koštanje.....	29
7.2	Nadziranje i ocenjivanje.....	31
7.2.1	Indikatori uspjehnosti.....	31
7.2.2	Nadziranje i primenjivost Plana aktivnosti .....	31

7.2.3	Procjena strategije i plana aktivnosti.....	32
7.3	Preduslovi institucionalnog sklada .....	32
7.3.1	Javni sektori .....	32
7.3.1	Institucije upravljanja .....	32
7.3.2	Privatni sektor .....	33
8	PLAN AKTIVNOSTI .....	34
8.1	Aktivnosti za ostavarivanje Plana .....	34
8.1.1	Odgovornosti .....	34
8.1.2	Rokovi i prioriteti .....	34
8.2	Legenda i objašnjenja tabelarnog prikaza mjera .....	35
8.3	Edukacija o saobraćaju i kampanje.....	36
8.3.1	Školske edukacija o cestovnoj sigurnosti.....	36
8.3.2	Učenje tokom čitavohg života .....	37
8.3.3	Kampabnje za podizanje svijesti .....	37
8.4	Edukacija, obučavanje i licenciranje vozača .....	38
8.4.1	Kontrolla kakvoće .....	38
8.4.2	Dvostruka faza za vozačke dozvole i vozačko iskustvo .....	39
8.4.3	Sistem negativnih bodova i oduzimanje vozačke dozvle .....	39
8.5	Sprovođenje .....	40
8.5.1	Ojačanje kapaciteta sprovođenja Zakona od Policije Kosova.....	40
8.5.2	Glavne tačke sprovođenja .....	41
8.6	Djeca i mladi sudionici u drumskom saobraćaju .....	43
8.7	Starije osobe sudionici u drumskom saobraćaju .....	44
8.8	Pješaci .....	45
8.9	Vozači bicikla, mopeda i motocikla.....	46
8.10	Kamioni i autobusi.....	47
8.11	Pešački prelaz isto nivoa sa železnicom.....	49
8.12	Tretman poslije udesa .....	49
8.13	Infrastruktura.....	51
8.13.1	Menadžiranje sigurnosti Infrastrukture.....	51
8.13.2	Smanjivanje brzine u opasnim tačkama i u naselja .....	53
8.13.3	Ceste sa dvije trake iste razine prelaska .....	54
8.13.4	Zaštitna ograda i obelježavanje cesti.....	55
8.13.5	Sigurnost pri izvođenju radova na cesti.....	56
8.14	Sigurnost vozila.....	57
9	PRILOG : KRITERIJI ZA DATABAZU OSNOVNIH PODATAKA .....	59

# 1 PREGOVOR

Ovaj dokument predstavlja Strategiju o Cestovnoj Sigurnosti i Plana Aktivnosti za poboljšanje sigurnosti na cestama.

Institucije Vlade Republike Kosova posebnu pažnju posvećuju cestovnoj sigurnosti. Broj stradalih osoba u saobraćajnim udesima na Kosovu je znatno bliži broju udesa u zemljama EZ-a nego u zemljama na tranziciju. Međutim, postoji jedna znatna razlika u odnosu na zemlje Zapadne Evrope. U zdužnoj deceniji na Kosovu je obilježen znatan porast saobraćajnih nezgoda i porast broja poginulih pešaka, korisnika cesti, koji čine većinu ugroženih osoba na cestama. Takođe i broj nastradale djece i mladih u saobraćajnih nezgoda je daleko iznad proseka evropskih zemalja.

Posredstvom Programa IPA ( Podrška prije učlanjivanja), Ured EZ-a na Kosovu, kojeg je finansirala EZ-a (EUOK), ugovarao je Projekat " Podrška i primenjivanje Sporazuma o prevozu (BE-TCA)". Ministarstvo infrastrukture je korisnik ovog Programa.

Ovim Projektom predviđena je podrška u ostavri vanju Strategije multimodalnog cestovnog i železničkog prevoza i podrška saradnje nadležnih institucija Kosova sa odgovarajućim institucijama regiona u oblasti prevoza. Jedan od zadataka organa nadležnog za drumski prevoz, je i priprema i usvajanje strategije i plana aktivnosti o sigurnosti na cestama.

Generalni sekretar Ministarstva Infrastrukture osnovao je Komisiju na čelu sa direktorom Sekretarijata Savjeta za Bezbednost u Drumskom Saobraćaju (SSBDS-a) čija je dužnost nadziranje postupka izrade, razmatranja i usvajanja Strategije o cestovnoj sigurnosti i plana djelatnosti.

Glavne teme ove Strategije su::

- Istraživanja i analiza stanja
- Strategia o cestovnoj sigurnosti 2016-2020
- Plan aktivnosti o sigurnosti na cestama
- Provedba

## 1.1 Istraživanja i analiza stanja

### 1.1.1 Faze istraživanja

U fazi istraživanja analizirana je:

- Databaza i statistike saobraćajnih nezgoda
- Zakonodavstvo
- Ostavriavanje strategija
- Pitanja infrastrukture cestovne sigurnosti
- Organizovanje Odbor za Bezbednost Drumskog Saobraćaja (OBDS)
- Kontakti i saradnja između zainteresiranih stranaka
- Postojeći nacionalni i strani programi o cestovnoj sigurnost

### 1.1.2 Analiza statističkih podataka o aksidentima

Analiza statističkih podataka o saobraćajnim nezgodama i tok njihova kretanja čine osnovu za izradu novog Programa o Cestovnoj Sigurnosti. Na osnovu rezultata navedenih analiza i zahtjeva predviđenih nacionalnim zakonodavstvom, utvrđuju se mjere Plana aktivnosti o bezbednosti u drumskom saobraćaju. Za procjenu stanja cestovne sigurnosti analizirani su podaci o saobraćajnim nezgodama u 2014 godini, objavljeni od Policije Kosova .

Broj saobraćajnih nezgoda u razdoblju od 2004 do 2014 godine se znatno povećao. i podaci o nastradalim, poginulim i ozlijeđenim osobama, su znatno visoki. Nastardale osobe sa najvećim frekvencijama su mlađe životne dobi. Procenat nastardalih osoba je daleko iznad evropskog proseka.

Veoma je važno istaći da analizirani podaci su veoma uopšteni i nedostaju detaljni podaci o nastradalim osobama, o njihovoj starosnoj strukturi, o mestu nezgoda, i sl. S toga, ovom Predlogu je priložena lista podataka o saobraćajnim nezgodama koje je neophodno što prije pribaviti i obraditi .

Na osnovu dosadašnjih pokazatelja sigurnosti cestovnog prometa, proizilazi da je broj poginulih osoba na 100 000 stanovnika 7.0, a na 100 000 vozila 43 poginulih. Kod usporedbe broja poginulih soba u odnosu na broj vozila, treba uzeti u obzir činjenicu da je broj vozila registrovanih na Kosvu je 297 392.

## 1.2 Strategija o Cestovnoj Sigurnosti 2012-2020

Ovim Strategijom, utvrdjeni su jasni ciljevi o cestovnoj sigurnosti, koji su veoma ambiciozni i ostvarljivi. Za utvrđivanje ovih ciljeva, sem postojećeg stanja sigurnosti na cestama Kosova, analizirano je i postojeće stanje u zemljama u koje je cestovna sigurnost na većem nivou. Posebna pažnja posvećena je i roku postizanja utvrdjenih objekta kako bi cestovna sigurnost na Kosovu do 2020 godine postigla nivo sigurnosti ostalih zemalja.

## 1.3 Plan Aktivnosti o Cestovnoj Sigurnosti

Plan aktivnosti sadrži konkretne mjere koje se moraju provesti. One su sveobuhvatne i odnose se na: ljudski faktor, primjenjivanje propisa, cestovnu infrastrukturu, strukturu vozila, intervencije i učinkovitosti prve pomoći, i sl. Ove mjere moraju biti u skladu sa specifičnim stanjem cestovne sigurnosti na Kosovu i s najboljim praksama drugih zemalja. Plan aktivnosti obuhvata i utvrđivanje prioriteta i procjenu potrebnih sredstava za svaku aktivnost, uključujući i tijela koje su nadležne za nadziranje utvrdjenih mjera sigurnosti.

Plan aktivnosti sadrži 12 prioriteta i ukupno 130 konkretnih mera o cestovnoj sigurnosti,

Planom aktivnosti predviđen je i rok mjera i aktivnosti do 2018. god.

Treba istaći da je veoma ograničen broj informacija na raspolaganju o saobraćajnim nezgodama, o istraživanjima i analizama statističkih podataka. S toga, posebna pažnja posvećena je aktivnostima o poboljšanju ovakvog stanja, koje treba ostvariti do kraja 2017.god.

Većina od 94 predviđenih mjera su kratkoročne. Neke od njih potrebno je početi ostvariti što prije, tj. najkasnije prije kraja 2018.godine. S obzirom na nedostatak potpunijih podataka i nedostatak stvaranja preduslova od strane nadležnih institucija, detaljnija podjela prioriteta nije moguća.

Treću grupu prioriteta čine 12 srednjoročnih i dugoročnih mera, koje treba početi ostvariti od 2019 godine i nadalje. U periodu posle 2018 godine bit će potrebno preduzeti dodatne nove mjere: kakve će se mere preduzeti, utvrdit će se tek nakon analize rezultata sprovođenja tadašnjih mera.

## 2. UVOD

Svake godine u svetu gubi život na cestama više od 1.2 miliona osoba, a broj ozlijeđenih se kreće od 20 do 50 miliona osoba. Zabrinjavajuće je činjenica da je broj ozlijeđenih u saobraćajnim nezgodama u većini zemalja sveta, u porastu.

Više od 90 % saobraćajnih nezgoda u svetu događa se u nerazvijenim zemljama, koje raspolažu sa svega 40 % vozila registrovanih u svetu.

Zadnjih četiri pet dekada, u veći deo razvijenih zemalja sveta, procenat poginulih osoba je opao. I pored toga, povrede zadobijene u saobraćajnim nezgodama su jedan od najvećih uzročnika smrtnosti, ozljeda i nesposobnosti<sup>1</sup>.

Broj ozlijeđenih u saobraćajnim nezgodama je daleko veći, tj. 2.4 miliona osoba godišnje. Nastardale osobe pripadaju kategoriji mlađe životne dobi, 5- 29 godina.<sup>2</sup>

Pitanje saobraćajnih nezgoda i za institucije Vlade Kosova predstavlja značajan problem. Broj nastradalih osoba u saobraćajnim nezgodama na Kosovu je bliži broju nastradalih u zemljama EZ-a nego u zemljama Istočne Evrope. Međutim za razliku od zemalja EZ-a, zadnje decenije na Kosovu belježen je znatan porast saobraćajnih nezgoda i najugroženiji su pešači, što potvrđuje broj poginulih pešaka, koji je dosta visok.

Zahvaljujući Programu IPA ( Program asistencije prije učlanjivanja) kojeg je financirao EZ-e, Ured Evropske zajednice na Kosovu (UEZK) je ugovarao Projekat u okviru programa „ Podrška primjenjivanju Sporazuma o sradnji prevoznika“ ( EU-TCA)“.<sup>3</sup> Korisnik ovog Projekta je Ministarstvo infracstrukture.

Projekat predviđa podršku za pospješivanje sprovođenja Strategije o multimodalnom prevozu, podršku sektoru cestovnog prevoza ( TCA ) i regionalnu saradnju. Jedan od zadataka sektora cestovnog sektora je priprema i poboljšanje strategije i plana aktivnosti o sigurnosti na cestama.

1 Izveštaj Global Statusa za Cestovnu Sigurnost, SZO, 2009

2 Izveštaj Evropskog Statusa cestovnoj sigurnosti, SZO, 2009

3 Evropska asistencija 128976/SER/KOS

### 3. METODOLOGIJA

Prvo je završena faza istraživanja i analize postojećih propisa, dokumenata i sredstava. Analizom je obuhvaćeno

- Podaci databaza i podaci o saobraćajnim nezgodama,
- Propisi ( tijela odlučivanja),
- Sprovedenje strategije,
- Pitanja cestovne sigurnost vezanih sa infrastrukturuom ,
- Odbor za sigurnost cestovnog prometa (OSCP),
- Kontakti i sardnja izmedju interesnih stranaka,
- Nacionalni i strani programi o cestovnoj sigurnosti

Onda ponovno je razmatrana i izmenjena Strategija i Plan aktivnosti za sigurnost na cestama. Za nadziranje procesa ponovnog razmatranja i usvajanja Strategije i Plana aktivnosti, generalni sekretar Ministarstva Infrastrukture osnivao je Komisiju na čelu sa direktorom Sekretarijata Odbora za sigurnost u drumskom saobraćaju ( OBDS). Kao članovi Komisije su imenovani zvaničnici organizacija/institucija , i to:

- Ministarstva Infrastrukture ( direktori nadležnih tijela )
- Ministarstva Unutrašnjih Poslova
- Ministrastva Prosvet, Nauke i Tehnologije
- Sudova za Prekršaje
- Saobraćajna Policija
- Saobraćajna Policija EULEX-a
- Univerziteta u Prištini, Fakultet Gradjevinarstva
- Univerzitet u Priština, Fakultet Mehaničke Inženjerije
- Zastupnik Emergentnog Zdravstvenog Centra Prištine
- Zastupnik Brigade Vatrogasaca
- Zastupnik Kompanija Osiguranja
- Zastupnik Autoškola

Komisija je održala 8 sastanaka na kojima je razmatrana i usvojena konačna verzija Strategije i Plana aktivnosti.



## 4. PREGLED STANJA

### 4.1 Analiza podataka o aksidentima

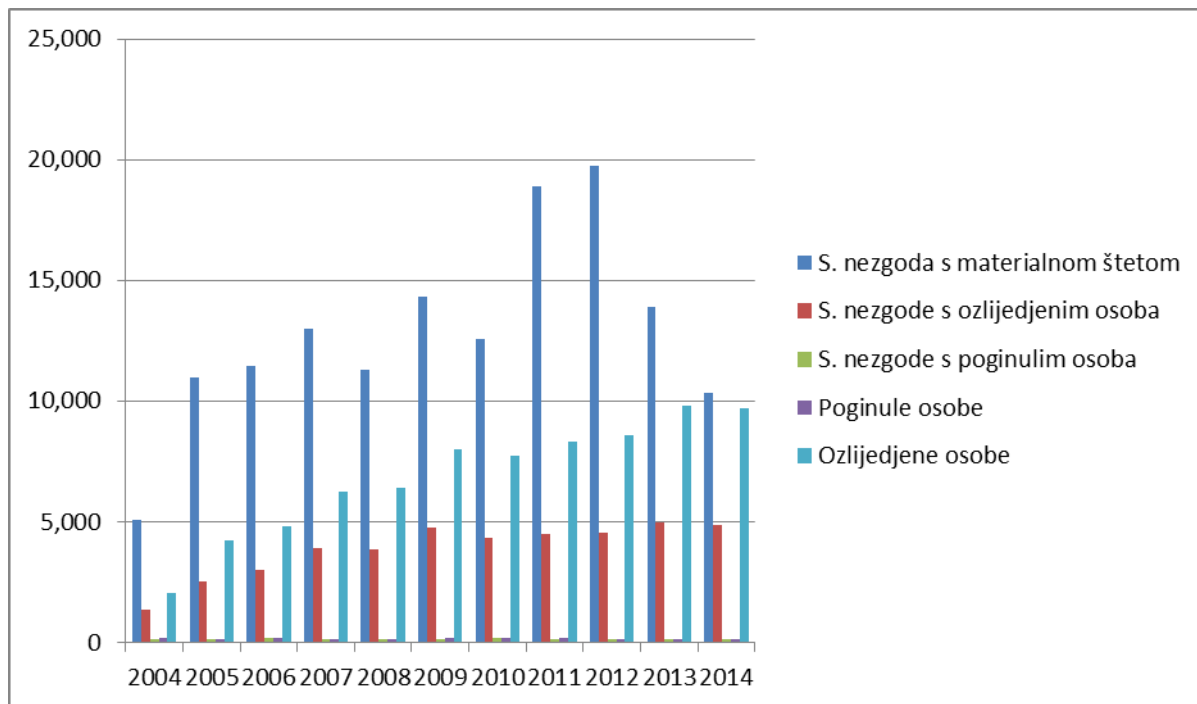
Analize statističkih podataka o saobraćajnim nezgodama i tok njihova kretanja , je jedan od prioritarnih zadataka Programa o cestovnoj sigurnosti. Rezultati analize podataka i zahtjevi nadležnih institucija, čine osnovu za utvrđivanje mjera koje se predviđaju Planom aktivnosti. Predmet analiza su podaci objavljeni od Policije Kosova za 2014.godinu.<sup>1</sup>

#### 4.1.1 Trend saobraćajnih nezgoda

Podaci objavljeni za period od 2004 do 2014. god. pokazuju da je trend saobraćajnih nezgoda i nastradlih osoba u znatnom porastu. I broj poginulih zadnjih 11 godina beleži velik porast.

<b>Trend saobraćajnih nezgoda 2004-2014</b>					
	<b>S. nezgoda s materialnom štetom</b>	<b>S. nezgode s ozlijeđenim osoba</b>	<b>S. nezgode s poginulim osoba</b>	<b>Poginule osobe</b>	<b>Ozlijeđene osobe</b>
2004	5,097	1,326	141	170	2,053
2005	10,963	2,506	145	155	4,206
2006	11,436	3,013	156	178	4,789
2007	12,987	3,901	127	139	6,264
2008	11,313	3,850	118	133	6,427
2009	14,330	4,730	152	176	7,984
2010	12,594	4,327	158	175	7,731
2011	18,888	4,490	130	157	8,321
2012	19756	4555	116	121	8561
2013	13878	4960	104	119	9817
2014	10333	4876	111	127	9713

<sup>1</sup> Analize statističkih podataka o saobraćajnim nezgodama 2013 -2014, Kosovska Policija



#### 4.1.2 Pokazatelji cestovne sigurnosti

Broj kasidenata na 100 000 stanovnika i na 100 000 vozila su najbolji pokazatelji sigurnosti na cestama.

Prema najnovim podacima Zavoda za statistike Kosova o preliminarnim rezultatima popisa stanovništva na kraju 2013.god., Kosovo ima 1.820. 631 stanovnika.

Broj registrovanih vozila na Kosovu je 297 392.

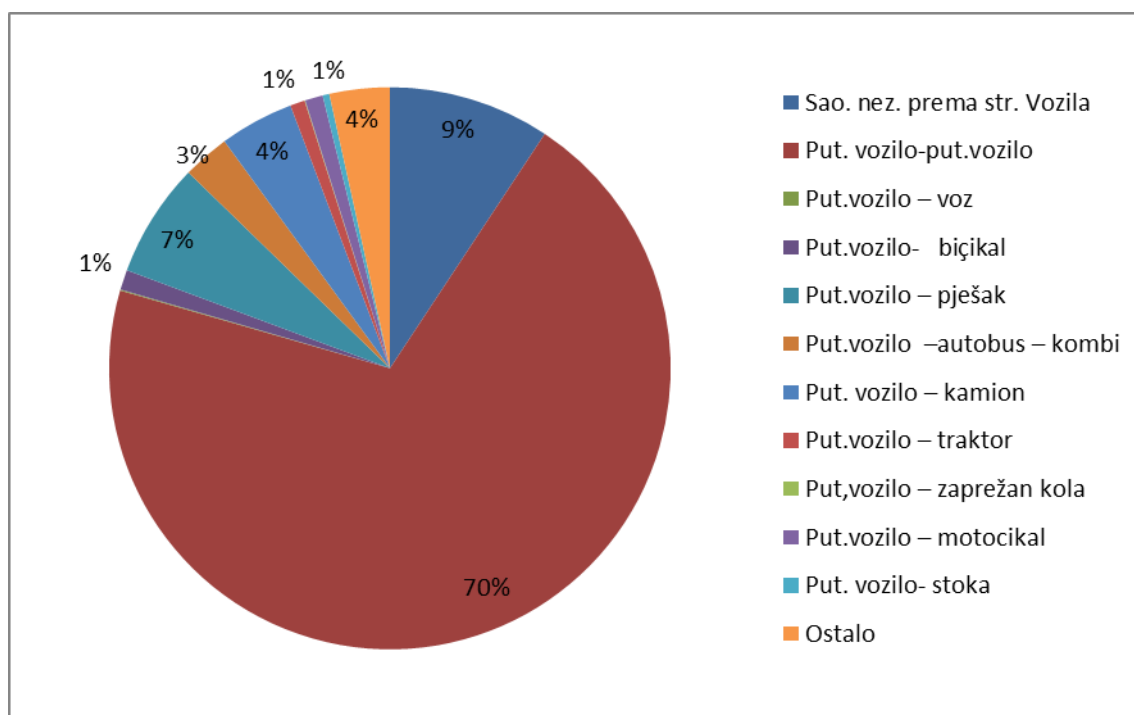
Tabelarni pregled saobraćajnih nezgoda za 2014.god. :

<b>Broj poginulih na 100 000 stanovnika</b>	<b>7</b>
<b>Broj poginulih na 100 000 vozila</b>	<b>43</b>

### 4.1.3 Struktura vozila u saobraćajnim nezgodama

U narednoj tabeli dat je broj saobraćajnih nezgoda za 2014, prema strukturi vozila.

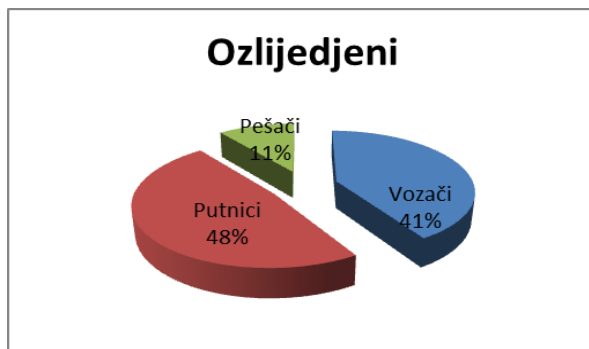
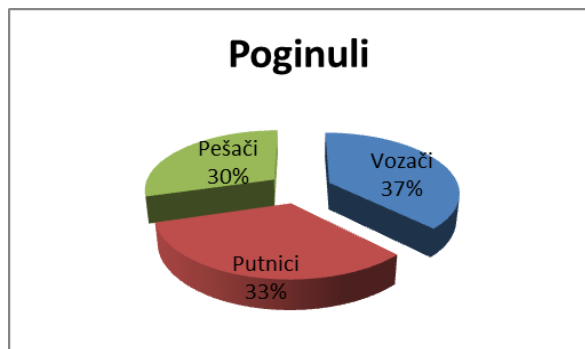
Vrsta aksidenata (2014)	
Sao. nez. prema str. Vozila	<b>1516</b>
Put. vozilo-put.vozilo	<b>11437</b>
Put.vozilo – voz	<b>10</b>
Put.vozilo- bičikal	<b>187</b>
Put.vozilo – pješak	<b>1074</b>
Put.vozilo –autobus – kombi	<b>440</b>
Put. vozilo – kamion	<b>696</b>
Put.vozilo – traktor	<b>138</b>
Put,vozilo – zaprežan kola	<b>6</b>
Put.vozilo – motocikal	<b>168</b>
Put. vozilo- stoka	<b>63</b>
Ostalo	<b>565</b>
<b>TOTAL</b>	<b>16300</b>



#### 4.1.4 Ozlijeđene i poginule osobe prema strukturi sudionika u prometu

Tabela pokazuje strukturu nastradalih sudionika u prometu: vozači, putnici ili pešači. Brij poginulih ili ozlijeđjenih pešaka je daleko veći u odnosu na evropski prosek.

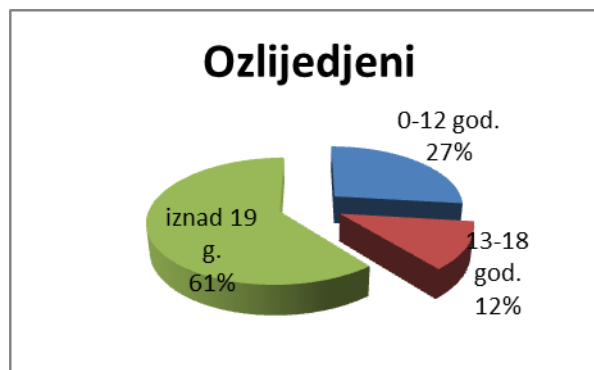
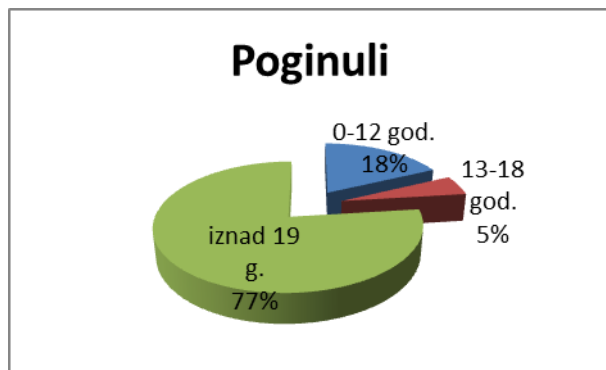
Korisnici ceste(2010)		
	Poginuli	Ozlijeđjeni
<b>Vozači</b>	61	2936
<b>Putnici</b>	54	3741
<b>Pešači</b>	60	1053
<b>Total</b>	175	7730



#### 4.1.5 Starosna struktura ozlijeđjenih i poginulih pješaka

Tabela pokazuje starosnu strukturu nastardalih pešaka. Za sada nedostaju detalni podaci o starosnoj strukturi nastradalioh, poginulih i ozlijeđjenih, za djecu do 19.god. i 65+).

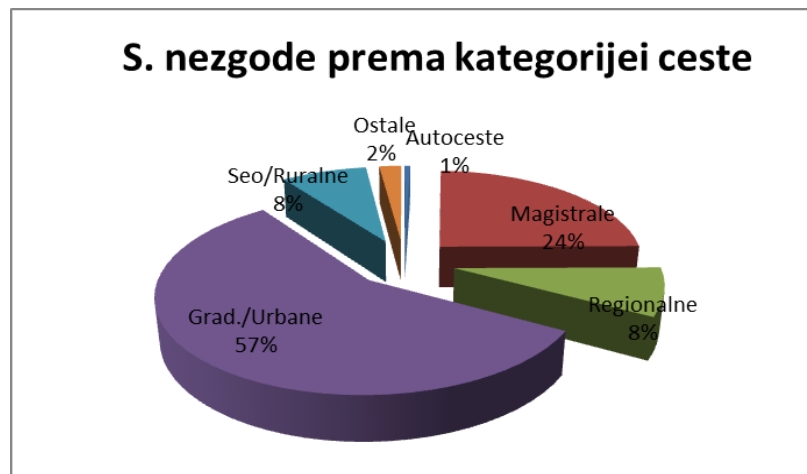
Star.struktura pešaka (2014)		
	Poginuli	Ozlijeđjeni
0-12 god.	7	327
13-18 god.	2	149
iznad 19 g.	30	740
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>1216</b>



#### 4.1.6 Saobraćajne nezgode prema kategoriji ceste

U narednoj tabeli dat je prikaz saobraćajnih nezgoda prema kategoriji ceste. Podaci se odnose na sve saobraćajne nezgode, uključujući i one sa materijalnim štetama.

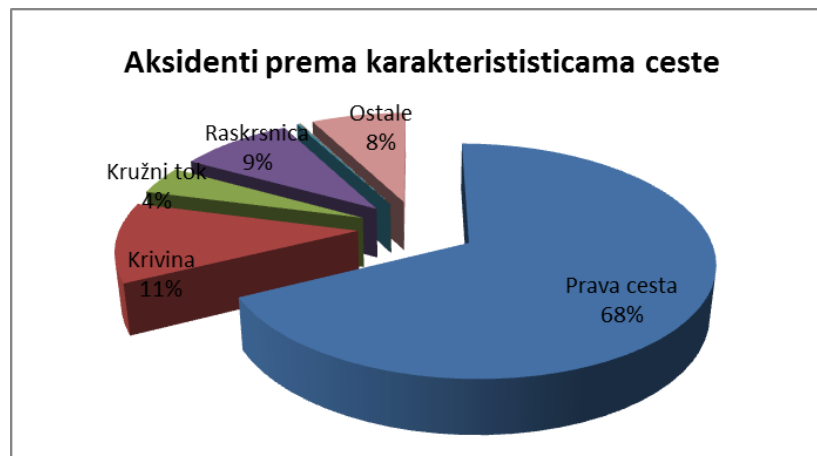
S. nezgode prema kategoriji ceste (2014)	
Autoceste	84
Magistrale	3932
Regionalne	1320
Grad./Urbane	9201
Seo/Ruralne	1278
Ostale	327
<b>TOTAL</b>	<b>16300</b>



#### 4.1.7 Saobraćajne nezgode prema karakteristikama ceste

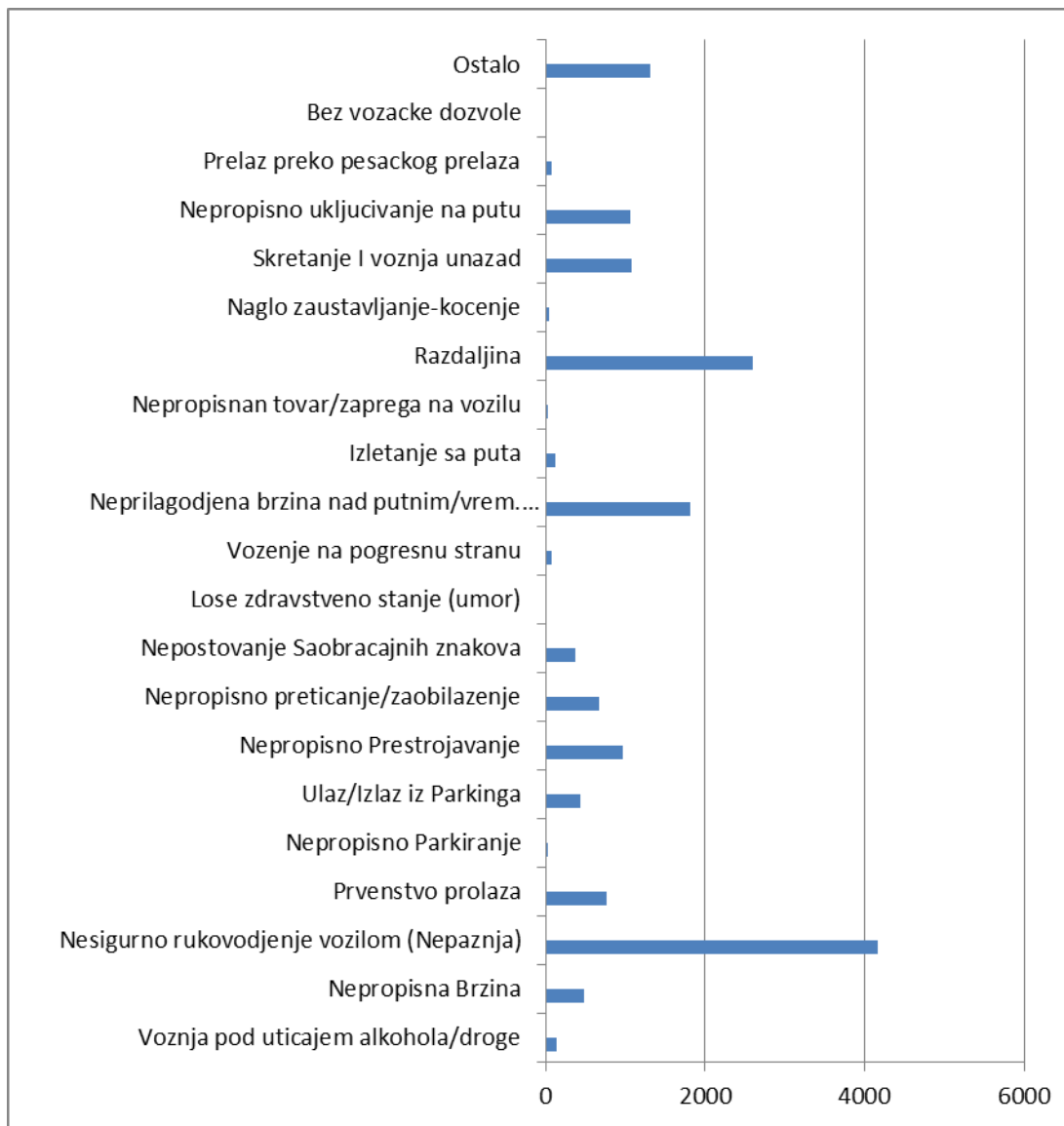
U narednu tabelu dat je ukupna broj saobraćajnih nezgoda prema karakteristikama ceste, uključujući saobraćajne nezgode sa materijalnim štetama. Ne postoje detaljni podaci o ozlijeđenim i poginulim o saobraćajnim nezgodama prema karakteristikama ceste.

Deonica ceste(2014)	
Prava cesta	11057
Krivina	1852
Kružni tok	660
Raskrsnica	1476
Most	33
Železnica	6
Tunel	9
Ostale	1237
<b>TOTAL</b>	<b>16330</b>

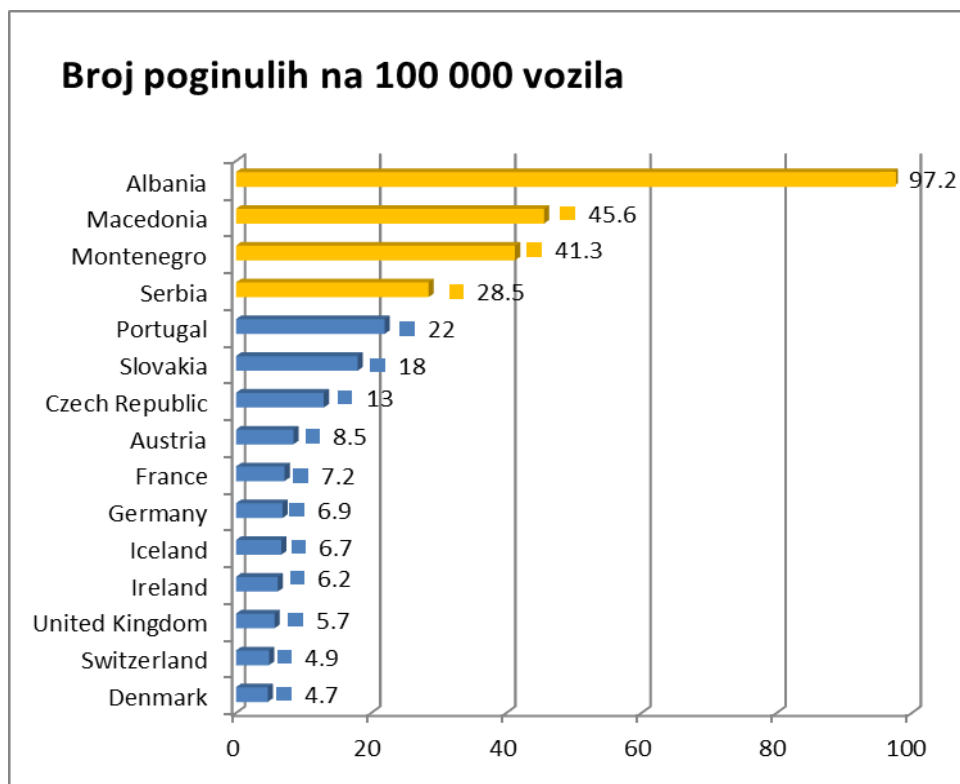
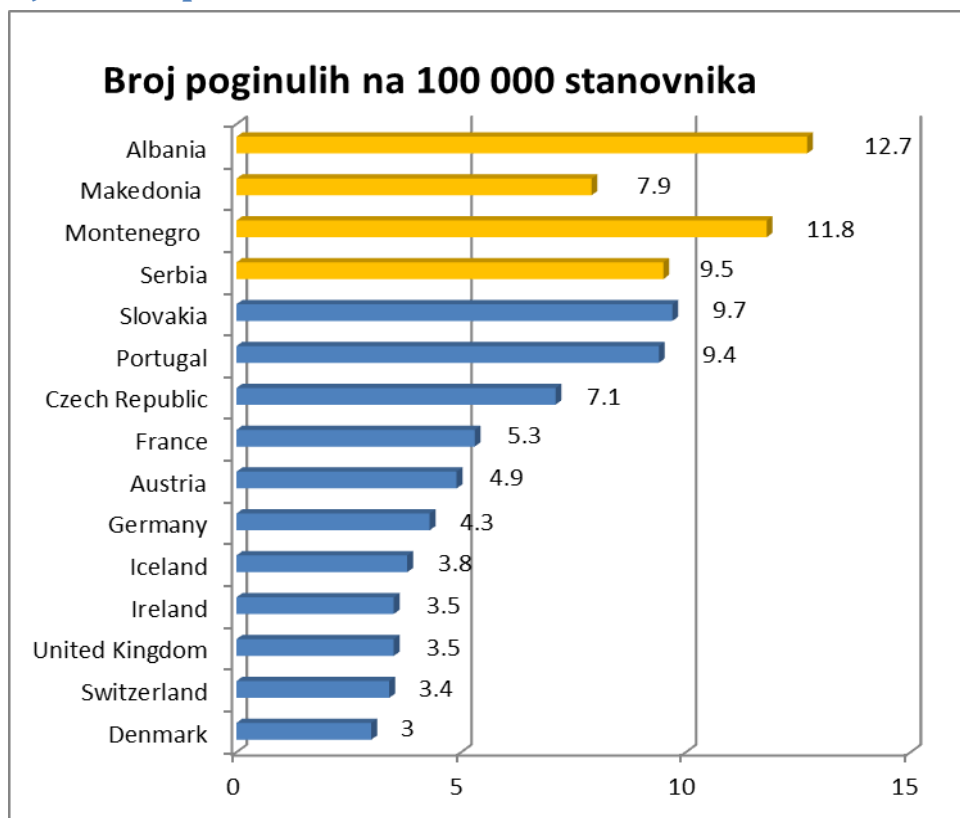


#### 4.1.8 Glavni uzročnici nastanka saobraćajnih nezgoda

Prikaz većeg broja uzročnika saobraćajnih nezgoda prema Policiji Kosova:



## 4.2 Stanje u Evropi



Izvor : Izveštaj Međunarodne zdravstvene organizacije MZO 2013

## 4.3 Ranije strategije i programi aktivnosti o cestovnoj sigurnosti na Kosovu

### 4.3.1 Program o sigurnosti drumskog saobraćaja Republike Kosova, OSDS 2010

Nacrt ovoga Programa je izradjen od strane sekretariata Odbora o cestovnoj sigurnosti (S OSDS) I usvojen je na prvoj sjednici Odbora, održanoj 9.7.2010. Bazirajući se na programme o cestovnoj sigurnosti evropskih zemalja, ovaj Program ima za cilj smanjivanje negativnog trenda saobraćajnih nezgoda na Kosovu .

Cilj Programa je :

- smanjivanje broja težih saobraćajnih nezgoda,
- svodjenje broja nezgoda na nivou Evrope
- dosledno primjena propisa
- podizanje svijesti I saobraćajne kulture

Program ima za cilj postići evropske standarde o cestovnoj sigurnosti kako bismo ispunili I ove kriterije za učalnjivanju u EZ-u .

Programom su utvrđivani sledeći objektivni:

- Smanjivanje brzine (90% propisi , 15% dopuštenosti)
- Korišćenje sigurnosnih pojaseva (98% u sva sjedišta)
- Upotreba kaciga od motociklista (98%)
- Manje vožnje pod uticajem alkohola (nema objektivna)
- Manje vožnji bez vozačke dozvole (nema objektivna)

Programom su predvidjene i sledeće aktivnosti::

- Smanjivanje brzine kretanja
- Zaštita nezaštićenih korisnika ceste ( pješaka, djece i starijih osoba)
- Mjera za sprečavanje vožnji pod uticajem alkohola, droge i drugih narkotika i sl.
- Tretiranje opasni tačaka ( crnih) .

Ovaj Program o cestovnoj sigurnosti je bila dobra polzan osnova o sigurnosti drumskog saobraćaja. Ona može služiti i kao dobra podloga za strategiju i plan aktivnosti. Sadrži bitne elemente i identifikuje najvažne probleme koje se odnose na acestovnu sigurnost.

Medjutim, potrebno je istaći da gorenavedeni program nije bio dovoljno prikladan za realiziranje i procenjivanje stanja cestovne sigurnosti .



### 4.3.2 Poboljšanje kapaciteta u oblasti cestovne sigurnosti na Kosovu, Svetska Banka, 2008

Grant ( finansijska pomoć) od strane Svetske, pružena posredstvom Tehničke asistencije za menadžiranje javnih troškova (PEMTAG) korišćena je na pružanju savjetodavnih usluga i obučavanja realizirane od strane WSP i TRL, BM (Velika Britanija).

Glavni zadaci projekta su bili :

- Utvrđivanje platforme o cestovnoj sigurnosti

Ovaj zadatak je realiziran formiranjem Odbora o sigurnosti drumskog saobraćaja (OSDS) ang (RTSC) pri Ministarstvu infrastrukture

- Utvrđivanje Sistema informisanaj o saobraćajnim nezgodama

Ovaj zadatak je realiziran instalisanjem softuer programa o saobraćajnim nezgodama MAAP, uključujući i podučavanja o sigurnosti na cesti Policije Kosova.

- Kontrola i dhe projektiranje cestovne sigurnosti i idnetifikacija opasnih tačaka ( crnih) i njihovo tretiranje .

Ove aktivnosti bilo je predvidjeno da obavlja jedna ili dvije radne grupe u skladu s aktivnostima OSDS-u, ali grupe nisu bile aktivne .

- Izrada I realiziranje projekata o vodjenju kampanji o cestovnoj sigurnosti

Ocjenjivanje stanja cestovne sigurnosti na Kosovu u vrijeme kada su stručnjaci Svetske banke izradili nacrt sledeće deklaracije:

Ove cifre pokazuju da je cena koju plaća Kosovo usled loše prakse sigurnosti na cestama su veoma indikativne i, kao takve, zabrinjavajuće za Vladu. Cifre pokazuju visoku cenu koju će plaćati Kosovo, posebice s toga što su uzročnici saobraćajnih nezgoda ljudske pogreške koje se u većem dijelu mogu sprečavati koordiniranim programom o cestovnoj sigurnosti koje bi provelji nekoliko agnecija. .

### 4.3.3 Regionalna strategija o cestovnoj sigurnosti (RSCS) šlanica SEETO-s, SEETO, 2009

Ovaj Projekat kojeg financira EZ-e (Evropsak pomoć) za SEETO (Promatranje transporta u Jugoistočnu Evropu ) je izradjen od WYG International Limited, UK (GB).Ovaj Projekat se odnosi na sve članice SEETO-a ( Albanijom, Bosnjom i Hercegovinom, Hrvatskom, bivšom jugoslovenskom Republikom Makedonije, Crnom Gorom, Srbijom i Kosovom)

Ciljevi Projekta su sledeći :

Poboljšanje nivoa cestovne sigurnosti i stalno smanjivanje broja nastradalih i svodjenje istog na nivou zemalaj EZ-a.

Preporuke :

- Stvaranje uslova za stabilan razvoj prevoza i društva, u kojem će svi građani, a posebice nezaštićeni korisnici ceste, biti deo sigurnog saobraćaja, života i svakodnevnog rada,  
- Stvaranje zaštitnog sistema o cestovnoj sigurnosti koji će obuhvatiti jedaan širi krug činitelja, i to : Parlament, Vladu, Ministarstva i druge institucije , organizacije, univerzitete, NVO-e, udruženja automobilističkih klubova, stručnjake i sl., u kojem će svaki od njih biti informiran o ulozi i odgovornostima, i  
- Proširivanje sistema odgovornosti za saobraćajne nezgode, počev od direktinih prouzrokovatelja do onih koji su dužni doprinijeti smanjivanju opasnosti i broja nastradalih.

Cilj:

Cilj Regionalne strategije o cestovnoj sigurnosti je smanjivanje broja poginulih za 50% i broja ozlijeđenih za, 30% do 2019. godine u odnosu na 2007.

Za postizanje ovog cilja, osim četiri ("4E" ang.) dolenevedenih mjera, potrebno jje preduzeti i dodatne mjere i to :

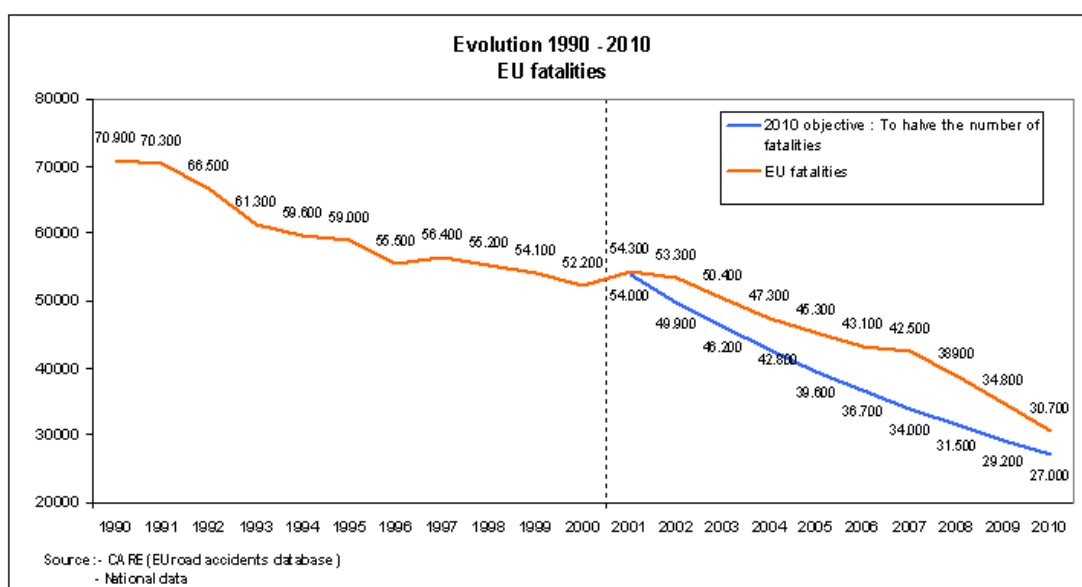
- Edukacija,
- Inženjerijske projekcije,
- Optimalizacija pružanaj hitna pomoć
- Primjena propisa
- Ojačanje insttucionalnih kapaciteta
- Poboljšanje sisteam stjecanja vozačkih dozvola
- Poboljšanje kvaliteta vozila

## 4.4 Evropska i globalna strategija o cestovnoj sigurnosti

### 4.4.1 Evropski programa o cestovnoj sigurnosti 2000-2010

U okviru Belog dokumenta, Evropska komisija je obdaniła da će 12 septembra 2001<sup>6</sup> . godine izraditi Plna aktivnosti koji predvidja niz mjera koje treba sprovesti do 2010. godine kako bi se smanjivao broj nastradalih u saobraćajnim nezgodama za 50% u periodu 2000 - 2010.

Program aktivnosti Evropske unije o cestovnoj sigurnosti objavljen je 2003 sa podnaslovom "Špašavanje 20 000 ljudskih života u našim uljicama – zajednička odgovornost"<sup>7</sup> . Cilj Programa je prepoloviti broj stradalih od 40.000 na 20.000 u 15 zemalja EZ-a. Broj od 25 zemalja EU-a u 2004, povećao se na 27 u 2007.godini.



Grafički prikaz nastradalih u 27 zemalja i pad za 44% u periodu 2000 - 2010. Uzimajući u obzir činjenicu da je u ovu dekadu skoro udvostručen broj članica EU-a, ovaj broj je dosta blizu utvrdjenom cilju.

<sup>6</sup> Politika EZ –a o prevozu u 2010: Vreme odlučivanja ) COM , 2001) 370 final, 12 septembar 2001)

<sup>7</sup> Program EU-a o cestovnoj sigurnosti, smanjivanje broja žrtava u saobraćajnim nezgodama zemalja EU-a za 50 % do 2010.god., zajednička odgovornost ( COM , 2003, final, 2juni 2003)

#### 4.4.2 Evropski programa o cestovnoj sigurnosti 2011-2020

Evropska komisija, 2010 god., je objavila novi Program o cestovnoj sigurnosti za narednu deceniju<sup>8</sup>.

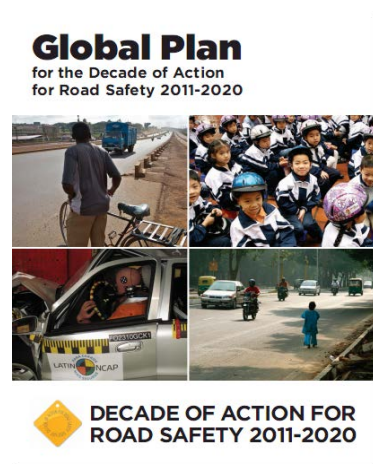
Glavni cilj ovga Programa je prepoloviti broj poginulih u zemljama EU-a, počev od 2010.

Program sadrži sedam strateških ciljeva, i to:

- Podučavanje i učenje korisnika ceste o cestovnoj sigurnosti
- Povećanje nivoa primjene saobraćajnih propisa
- Sigurnija cestovna infrastruktura
- sigurnija vozila
- Promovisanje korišćenje moderne tehnologije o poboljšanju cestovne sigurnosti (ITS)
- Poboljšanje hitnih službi nakon povreda
- Zaštita ranjivih učesnika u saobraćaju



#### 4.4.3 Strategija o cestovnoj sigurnosti Organizacije ujedinjenih naroda



Imajući u vidu veljiki broj ljudi koji svake godine izgube život u saobraćajnim nezgodama u svetu i, imajući u vidu činjenicu da se ovaj broj i dalje je u porastu, usled brzog povećanja broja motorizovanih osoba, bez doovlnog poboljšanja strategijas o cestovnoj sigurnosti i planiranja korišćenja zemljišta, Generalni savjet OUN-a, 2 marta 2010 je proglasio period 2011-2020, Decenijom aktivnosti za sigurnost na cestama . Ovaj proglas je objavljen u svim zemljama sveta , 11 maja 2011.<sup>9</sup>

Cilj ovog proglasa je zaustavljanje trenda povećanja a zatim smanjivanje broja saobraćajnih nezgoda u svim zemljama sveta, preduzimanjem odgovarajućih mjera na nivou zemlje, regiona i na

globalnom nivou. Zemlje se potiču da usredsrede svoju aktivnost na :

- Menadžiranje cestovne sigurnosti
- Sigurnije ceste i mobilnost
- Sigurnija vozila
- Povećenje sigurnosti za korisnike cesti
- Reagiranja nakon saobraćajnih nezogda

<sup>8</sup> Ka evropskoj zoni cestovne sigurnosti: smjernice politika o cestovnoj sigurnosti 2011-2020 ( COM 82010) 389 final, 20.7. 2010

<sup>9</sup> Globalni Plan Decenije o cestovnoj sigurnosti 2011-2020, objavljen od Generalne Skupštine Ujedinjenih nahija, 2.3.2010

#### 4.5. SWOT analiza postojećeg stanja cestovne sigurnosti na Kosovu

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sopa broj vozila po broju stanovnika I dalje je niska</li> <li>• Veći deo cestovne infrastrukture ne omogućava razvijanje velike brzine</li> <li>• Mladi Kosova vaspitavaju se I orijentišu ka evropskim standardima (zapada)</li> <li>• U porastu je svijest o opasnostima u drumskom saobraćaju</li> <li>• Ima indikatora da se sadašnje civilno društvo već je počelo da se bavi ovim problemima</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontogenti vozila su relativno zastarjele I neće se poboljšati odobravanjem uvoza starih vozila</li> <li>• Nove ceste I one koje se popravljaju postaju opasne zbog prekoračanja brzine, lošeg održavanja I nedovoljne opreme</li> <li>• Nivo poštovanja propisa je nizak</li> <li>• Briga nakon aksidenata je nedovoljna</li> <li>• Preterana I opasna vožnja I dale se toleriše od starane društva ( bez rizika nema uživanja, vozilo kao ugled I moć</li> </ul>
MOGUĆNOSTI	OPASNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nivo aksidenata nije isuviše daleko od evropskog standarda</li> <li>• Kosovo se može približiti evropskim standardima</li> <li>• Potrebnim sredstvima, nepovoljno stanje brzo se može popraviti</li> <li>• Podrškom nadležnih struktura, prosek zastarjelih vozila mnogo se može poboljšati</li> <li>• Efikasnom provedbom mjera stanje se može brzo poboljšati</li> <li>• Poboljšanje socijalnog stanja povećavat će uzajamno poštovanje i poštovanje osobne sigurnosti</li> <li>• Poboljšanjem ekonomskog stanja povećavat će se broj novih vozila</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stanje će se brzo pogoršati ako nedostaje institucionalna volja nadležnih za poboljšanje cestovne sigurnosti</li> <li>• Poboljšanjem ekonomskog stanja, povećavat će se broj vozila</li> <li>• U slučaju restrikcije budžeta , kvalitet održavanja, usluge, provedba mjera, zdravstvena briga, I sl. I dalje će se pogoršati</li> <li>• Povećanje sebičnosti, brutalnosti I stavljanje osobnih interesa iznad društvenog, prepreka su za razvoj saobraćajne kulture</li> <li>• Poboljšanjem ekonomskog stanja povećavat će se broj vozila I, u najgorem slučaju,</li> </ul>

## 5. CILJEVI

### 5.1 Nova Strategija o Cestovnoj Sigurnosti Kosova

Cestovna sigurnost jedna je od osnovnih ljudskih prava. Svi pripadnici društva moraju se poticati i motivisati da doprinose poboljšanju cestovne sigurnosti, počevši od nacionalnih institucija do eksperata, od graditelja cesti do projektanata i pružitelja hitne pomoći ( utvrđivanje pojedinačna i skupne odgovornosti).

Za postizanje navedenih objekta mora se utvrditi stupanj provedbi utvrđenih mjera, moraju se analizirati najbolje prakse međunarodnih institucija i mora postojati hrabrost za eksperimentiranje. Dekada aktivnosti o cestovnoj sigurnosti Ujedinjenih nacija ( 2011- 2020) mora služiti kao osnov za uređivanje cestovne sigurnosti na Kosovu i za unapređivanje mjera zaštite ljudskih života i patnji.

Saobraćajne nezgode prozrokovane ljudskim pogreškama su neizbježne. Međutim, sistem cestovnog prometa mora se projektirati tako da minimizira nezgode koje prouzrokuju umiranja ljudi i teške ozlede.

Svi korisnici cesti dužni su pridržavati se pravila i utvrđenih parametar saobraćajnog sistema.

#### 5.1.1 Poboljšanje kvaliteta sustava cestovne sigurnosti

U području cestovne sigurnosti Kosova treba postati jedna od zemalja Zapadnog Balkana koja najbolje primenjuje propise i mjere. Kosovo se mora približiti proseku zemalja EU-a

#### 5.1.2 Poboljšanje stupnja cestovne sigurnosti

Smanjivanje broja poginulih za 50% , do 2020  
Smanjivanje broja ozlijeđenih za 20% do 2020  
Smanjivanje broja saobraćajnih nezgoda za 10% do 2020, god.

### 5.1.3 Objektivni plana aktivnosti

Izrada Plana aktivnosti je deo Programa o cestovnoj sigurnosti koji. Plan aktivnosti sadrži konkretne mjere koje se mogu sprovesti. Mjere moraju obuhvatiti čitavo područje cestovne sigurnosti, uključujući korisnike cesti, primjenu propisa, sigurnost infrastrukture I vozila, dostupnost I učinkovitost hitne pomoći I sl. Pri preduzimanju mjera neophodno je uzeti u obzir specifičnosti postojećeg stanja na Kosovu I najbolje prakse drugih zemalja. Plan takodje mora da sadrži prioritete I procjenu finansijskih sredstava potrebnih za svaku aktivnost I mjere, te treba utvrditi I nadležna tijela I organizacije koje rukovode I provede mjere sigurnosti drumskog saobraćaja.

Plan aktivnosti sadrži 12 prioriternih zadataka sa ukupno 130 konkretnih mera o cestovnoj sigurnosti,

Prioritetni zadci su:

- Edukacija i kampanje o saobraćaju,
- Edukacija, obučavanje i licenciranje vozača,
- Primjenjivanje propisa,
- Djeca i mladi korisnici cesti,
- Starije odobe sudionici u cestovnom prometu,
- Pešaci,
- Podizanje svijesti o biciklistima, mopedima i motociklistima,
- Kamioni i autobusi
- Raskrsnice iste razine sa železničkim prolazom
- Briga o stradalima nakon saobraćajne nezgode
- Infrastruktura
- Sigurnost vozila.

## 6 ANALIZIRANE ALTERNATIVE

Jedna od presudnih manjkavosti dosadašnje Strategije o cestovnoj sigurnosti jeste nedovoljno angažovanj i ne preduzimanje odgovarajućih mjera. Ako se ovakvo stanje ne promeni, broj poginulih i ozlijeđenih u saobraćajnim nezgodama povećavat će se a, sem toga, i socio ekonomska šteta bit će veljika.

### 6.1 Strategija o cestovnoj sigurnosti koja se preporučuje

Kao što je navedeno u poglavlju 4.3, zadnjih godina na Kosovu su usvojene tri strategije o cestovnoj sigurnosti. Od pozitivnih rezultata ovih strategija valja istaći osnivanje Odbora za sigurnost drumskog saobraćaja ( OSDS) i formiranje database MAAP od staren Policije Kosova o saobraćajnim nezgodama. Medjutim nedostajala je vola nadležnih institucija za preduzimanje konkretnih mjera i aktivnosti za angažovanje potrbnog broja kadrova i finansijskih sredstava za pobočljšanje cestovne sigurnosti na Kosovu. Sema toga, i dalje postoji nizak nivo svesti gradjana o zančaju saobraćajne kulture.

S toga, odlučeno je d anova Strategija o cestovnoj sigurnosti, mora sadržati jene ciljeve i jasnu politiku o cestovnoj sigurnosti. Ovi ciljevi moraju biti ambiciozni i sveobuhvatni. Ambiciozni u pogledu angažovanja za postizanje rezultata tj. nivoa cestovne sigurnosti evropskih zamarja .

Aktivnosti i mjere o cestovnoj sigurnosti moraju se provesti u skladu sa aktivnostima i mjeroma zemalja regijona a i šire. Period postizanja utvrđenih objekтива je do 2020.



## 7 SLEDEĆI KORACI ZA SPROVOĐENJE STRATEGIJE

### 7.1 Ostvarivanja

Poslove cestovne sigurnosti treba nadzirati isto kao i ostale industrijske postupke: neprkidnim praćenjem i procenjivanjem stanja cestovne sigurnosti i utvrđivanje odgovarajućih ostvarljivih mjera o cestovnoj sigurnosti, stalno nadziranje provedbe i rezultata preduzetih mjera. Jedino nadziranjem kvaliteta sigurnosnih mjera može se postići unapredjenje u postizanju postavljenih ciljeva.

SWOT analizom isticani su uslovi predviđeni važećim propisima o sprovođenju Strategije i Plana aktivnosti. Na osnovu navedene analize utvrđeno je da je zadnjih godina, stanje cestovne sigurnosti, znatno izmenjeno i da je u stalnom porastu nivo prosvetavanja i motivisanja sudionika u prometu, kako javnog tako i onih iz privatnog sektora. Treba istaći da postoji dovoljan broj budžetskih sredstava za provedbu mjera o usavršavanju cestovne sigurnosti, što je od posebnog značaja. Međutim, najveći problem predstavljaju postojeće hijerarhijske administrativne strukture, kojima nedostaje potrebna spremnost i motivacija za kreativnost i efikasnost kao i nizak nivo standarda kvaliteta. Sem toga, jedna od prepreka je i nedostatak broja inženjera stručnjaka o cestovnoj sigurnosti i stručnjaka drugih oblasti vezanih za cestovnu sigurnost koji znaju dobro strane jezike. Problem predstavljaju i nedostatak nevladinih i neprofitabilnih organizacija koje se bave pitanjima cestovne sigurnosti.

Prema procjeni, za obavljanje prioritetnih i kratkoročnih zadataka do 2018. godine, bit će potrebno obezbediti manje od 500.000 €. Ostali dodatni fondovi u iznosu od 85.000 €, moraju se odvojiti svake godine za podizanje svijesti građana.

S obzirom na to da se ovaj iznos sredstava ne može obezbediti od sredstava Konsolidiranog budžeta Kosova, ona se mogu obezbediti dodatnim sredstvima iz sredstava prikupljenim od naplaćivanja kazni za saobraćajne prekršaje: Deo tih sredstava trebao bi rezervisati za djelatnost OBDS-a, za cestovnu sigurnost i Policiju Kosova. Ovakva podjela sredstava je od obostranog interesa i od iznaha za cestovnu sigurnost i za uspješno sprovođenje propisa o cestovnoj sigurnosti.

Preporučuje se osnivanje Fonda za sigurnost na cestama iz rezervisanih sredstava prikupljenim naplaćivanjem kazni za saobraćajne prekršaje i iz drugih izvora. S obzirom da su ova sredstva rezervisana, one ne bi trebalo podleći godišnjim izmenama u okviru ukupnog budžeta. Korišćenje ovih sredstava trebao bi poveriti Sekretarijatu OBDS-u.

Sekretarijat OBDS-a pri Ministarstvu infrastrukture je organ upravljanja, odgovoran za sprovođenje Strategije i plana djelatnosti. Ovaj organ treba ojačati stručnim kadrovima. On je odgovoran za nadziranje i ocjenjivanje ostvarivanja Strategije. Nadziranje ostvarivanja Strategije i projekata je stalan proces, s toga se preporučuje da ovaj Odbor ostaje i dakle kao savetodavno telo Sekretarijata OBDS-a.

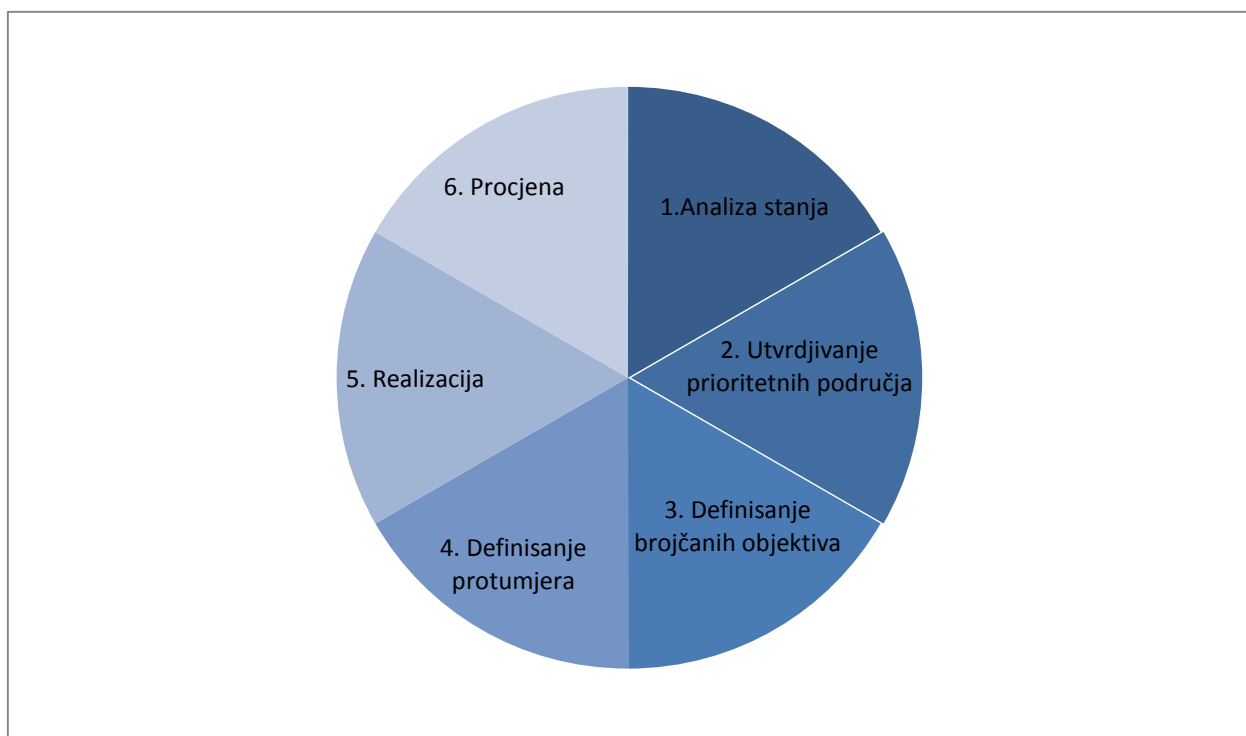
Nakon dvije godine, to jest nakon prikupljanja rezultata mjera od prioritenog značaja, starni stručnjaci pristupit će analiziranju uspjeha Strategije o cestovnoj sigurnosti. Treba istaći da je poželjno sudjelovanje i domaćih stručnjak u procjenjivanju rezultata Strategije.

U privatnom sektoru preporučuje se osnivanje Instituta o cestovnoj sigurnosti koji će se baviti analizom i praćenjem stanja sigurnosti na cestama a mladim stručnjacima pružio bi kvalitetno učenje i podučavanje u procesu njihova rada. Ovaj Institut treba biti neprofitabilna organizacija koju će financirati korisnici ( na primer: kompanije osiguranja). Ovaj Institut bi se bavio i izradom projekata za javni sektor, istraživanjima, studijama, ispitivanjima i sl. Takodje ovaj Institut bi se bavio i podučavanjem i učenjem kontrolora i inspektora cestovne sigurnosti. On bi usko saradjivao se Tehničkim fakultetom, što bi bio od uticaja i na uspjeh studenata.

Osim Instituta o cestovnoj sigurnosti preporučuje se podrška i ojačanje ostalih NVO-a.

### 7.1.1 Ciklus menadžiranja

Sledeće figura pokazuje ciklus integrisanog menadžiranja cestovne sigurnosti



1. Analiza stanja je izvršena u prethodnom poglavlju ( vidi poglavlje 3. Metodologija)
2. Utvrđene prioritene čine noseći stub plana aktivnosti oblasti
3. Brojčani objektivu utvrđuju se u sklopu strategije prometne politike. Detalni brojčani objektivu , posebno oni koje se odnose ne predložene mjere kao što su: osnovni podaci, sondaže I detalne anize postojećeg stanja, moraju se što prije utvrditi,
4. Planom aktivnosti obuhvaćeno je 130 mjera za uređivanje cestovne sigurnosti . U poglavlje
- 5 I 6 razmatrano je pitanje sprovođenja mjera I procjenjivanje rezultata.

## 7.1.2 SMART kriterijumi

SMART kriterijumi ( specifični, mjerljivi, prihvatljivi, realni i rokovni ) koriste se za upravljanje Projektom i za utvrđivanje obaveza koja će sadržati sklopljeni sporazumi i koje predstavljaju objektivne prometne politike, strategije i plana aktivnosti o cestovnoj sigurnosti.

- **Specifični:** objektivni Strategije o cestovnoj sigurnosti i 130 mjera Plana aktivnosti su veoma specifični ;
- **Mjerljivi:** većina mjera mogu se mjeriti. Međutim, prije mjerenja, moraju se prikupiti podaci o postojećem stanju ( podaci o saobraćajnim nezgodama, provesti sondaže i vršiti detaljne analize) radi utvrđivanja pokazatelja stanja (indikatori performance (IP)
- **Prihvatljivi :** obrazlažući značaj utvrđenih kriterija, nastoji se da nadležne institucije, tj. Vlada Kosova i Ministarstvo infrastrukture, preuzmu obavezu uređivanja i sprovođenja prometne politike. Takođe kriteriji moraju biti prihvatljivi i od strane korisnika cesti za šta je neophodno povećanje nivoa informiranosti građana, nivoa svijesti i edukacije o saobraćajnoj kulturi. Sema toga posebnu pažnju treba posvetiti ispunjavanju i primjenjivanju kriterija.
- **Realni:** skupni i pojedinačni objektivni strategije moraju biti realni, to jest, ostvarljivi, za šta je potrebno angažovanje svih nadležnih struktura na izradi prometne politike.
- **Rokovni :** rok realiziranja Strategije o cestovnoj sigurnosti mora se utvrditi a mjere se moraju preduzeti ovisno od utvrđenih prioritetnih zadaća.

I kriterijum, koji nije obuhvaćen SMART kriterijima, ali koji je takođe veoma značajan, jeste kriterijum

- **Ekonomске opravdanosti:** Strategija i Plan aktivnosti moraju biti sprovodljivi i s aspekta finansijskih sredstava .

### 7.1.3 SWOT Analiza primjenjivosti

PREDNOSTI	MANJAKVOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stanovništvo Kosova je mlađe životne dobi što je prednost za učenje i podučavanje i savladanje stranih jezika</li> <li>• Administrativna struktura za koordiniranje aktivnosti za poboljšanje cestovne sigurnosti je spremna ( SBDS )</li> <li>• Saobraćajna policija je motivisana i ona je formirala poseban departman o cestovnoj sigurnosti</li> <li>• Dobar progres na edukaciji vozača i kontroli vozila</li> <li>• Podizanje svijesti za borbu protiv korupcije</li> <li>• Za provedbu Plana aktivnosti nisu potrebne velike investicije</li> <li>• Dodatna finansiranja mogu se obezbediti doslednom primjenom propisa i odvajanjem dijela sredstava od novčanih kazni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mali broj stručnjaka za cestovnu sigurnost, ali ne i u administraciji i u privatni sektor</li> <li>• Loša saradnja između administrativnih jedinica ( posebnim opštinama)</li> <li>• U području cestovne sigurnosti, privatni sektor i dalje je nerazvijen( lokalni savjetnici,, neprekidno obučavanje i učenje, NVO-i i neprofitabilne organizacije, institut cestovne sigurnosti, udruženja vozača i korisnika cesti).</li> </ul>
MOGUĆNOSTI	OPASNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stanovništvo mlade životne dobi sa kozmopolitskim ambicijama spremni da savladaju novo znanje i strani jezici</li> <li>• Ima potencijala za obučavanje jedne nove generacije inženjera i stručnjaka o cestovnoj sigurnosti javnog i privatnog sektora,</li> <li>• Savremenije obučavanje pripremao bi kadrovi ne samo za domaću, već i za tržište EU-a,</li> <li>• Ojačanjem civilnog društva olakšat će se djelatnost NVO-a i neprofitabilnih organizacija.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostajanje institucionalne podrške za sprovođenje Strategije i Plana</li> <li>• Nedostajanje podrške od strane medija i korisnika cesti</li> <li>• Nedostajanje unapređenja suradnje između ministarstva, administracije i opština.</li> <li>• Nedostajanje spremnosti administracije za efikasniji i bolji rad</li> <li>• Znanje i stručnost domaćih kadrova nije usavršeno. Oslanjanje jedino na strane stručnjake je skupo i ne može trajati dugo.</li> </ul>

#### 7.1.4 Cijena koštanja i financiranje

Za svaku pojedinačnu mjeru potreban je određen iznos sredstava na osnovu kojeg se utvrđuje ukupan iznos svih mjera . Ukupan iznos cene koštanja obuhvata troškove istraživanja, studije, naučna razmatranja, ankete, radhe posjeet, informacije, edukaciju i obučavanje, ankete listiće, proces nadziranaj, sufinaciranje aktivnosti sa drugim organizacijama, kada je to potrebno i slično. Cena koštanja infrastrukture nije obuhvaćena s obzirom da ona može prevazići iznos predviđen za cestovnu sigurnost. U posebni situacijama, koje ovise od bzdžetskih sredstava na rasplaganje, sredstva se mogu koristiti za poboljšanje infrastrukture, za testiranje novih materijala ili za gradjevnske jedinice i drug dodatne aktivnosti. Tako je one se mogu koristit i za podršku drugim institucijama, kao na promet: Ministarstvu prosvete, Ministarstvu zdravlja , opštinama, NVO-ima i sl. U svim ovim slučajevima moraju se utvrditi rezultati.

Iznimno od mjera koje obuhvataju kampanje podizanja svijesti , sve mjere se dijele na faktor koštanja 1 (€ >0-€10.000) ili na faktor koštanja 2 (€ > 10.000.-€ 50.000). Kampanje o cestovnoj sigurnosti su skuplje i za njih je potreban poseban budžet. Radi realne procjene iznosa budžeta, za mjere faktora 1 prosek potrebnih sredstava iznosi €7.500 dok za mjere faktora 2, € 30.000. Za sigurnost na cestama i kapanju, godišnji troškovi iznose €150.000. Ovaj iznos se može povećati ako se povećavaju drugi dodatni fondovi.

Delje navedeni tabele pokazuju sažetak mjera o cestovnoj sigurnosti i cenu koštanja

Procjena budžetskih sredstava								
Prioritetne kategorije	Faktor koštanja		Ukupno koštanje €1.000	Godišnji budžet €1.000				
	Faktori*)	Nr.		2016	2017	2018	2019	2020
Visoki prioritet 2016-2017	1	10	75	30	25	20		
	2	12	360	160	100	100		
Kratkoročni 2016-2018	1	43	240	80	80	80		
	2	30	700	200	250	250		
Srednjročnij 2018 -2020	1	8	40				20	20
	2	2	40				20	20
<b>TOTAL</b>		<b>105</b>	<b>1,455</b>	<b>470</b>	<b>455</b>	<b>450</b>	<b>40</b>	<b>40</b>
Kampanje			750	150	150	150	150	150
<b>Ukupno s kampanjama</b>			<b>2,205</b>	<b>620</b>	<b>605</b>	<b>600</b>	<b>190</b>	<b>190</b>

TABELARNI PREGLED MJERA O CESTOVNOJ SIGURNOSTI							
Poglavje	Priorit.područja	Br. mjera	Prioriteti			Faktor koštanja	
			HP	ST	MLT	1	2
4.2	Prosveta & Kampanje	11	3	5	3	10	3
4.3	Edukacija vozača	10	3	7		5	5
4.4	Primjenjivost	25	5	14	6	11	3
4.5	Djeca	7	1	6		2	5
4.6	Starije osobe	5	1	2	2	3	2
4.7	Pješaci	8	1	7		3	3
4.8	Biciklji & Motocikli	7	1	6		5	2
4.9	Kamioni & Autobus	7	1	6		6	1
4.10	Željeznica	5	1	4		3	1
4.11	Pomoć nakon nezgode	7	1	6		3	4
4.12	Infrastruktura	31	5	25	1	7	13
4.13	Vozila	7	1	6		4	1
<b>TOTALI</b>		<b>130</b>	<b>24</b>	<b>94</b>	<b>12</b>	<b>62</b>	<b>43</b>

Procjena koštanaj posebnih mjera:

- Faktor koštanja 1: 7. 500 €
- Faktor koštanja 2: 30.000 €.

Godišnji budžet za provedbu Plana aktivnosti u periodu 2016-2018 je između 220. 000- 470.000 € , počev od sredine 2016. Od 2019 godine ima mjesta za nove mjere, ovisno od rezultata procjenjivanja.

Uzimajući u obzir formiranje Odbora o sigurnosti cestovnog prometa ( OSCP ),( Administrativna uredba br. 18.2008), prve godine ovom odboru treba dodijeliti godišnji budžet od 1. 290.134 €. Provedba Plana aktivnosti mora biti obrazložen kako bi se stvarala mogućnost za financiranje drugih aktivnosti o cestovnoj sigurnosti.

S obzirom da Konsolidirani budžet Kosova nema , ili ima male financijske mogućnosti, dodatnim sredstvima obezbjeđenim od saobraćajnih kazni, deo kojih trebao bi biti rezervisane za djelatnost SBDS -a i za Policiju Kosova. Za prekoračenje brzine na Kosovu izrečene su oko 100. 000 saobraćajnih kazni, dok u Austriju više od 4.000.000. Ovo uporedjenje ukazuje na to da postoje mogućnosti povećanje stope primjenjivanja mjera i samim tim, povećanju fonda. Korišćenje ove mogućnosti je od dvostruke koristi jer se poboljšava primjena propisa a, s druge strane, neposredno doprinosi povećanju cestovne sigurnosti. S toga se preporučuje formiranje Fonda o cestovnoj sigurnosti u koji bi se prikupili sredstva rezervisana od saobraćajnih kazni i iz drugih potencijalnih izvora. S obzirom da su ova sredstva rezervisana za navedeni fond, one ne bo trebalo da se menjeju izmjenama ukupnog godišnjeg budžeta. Ovim fondom trebao bi upravljati Sekretarijat SBDS-a.

## 7.2 Monitoriranje i procjenjivanje

Sprovođenje Strategije o cestovnoj sigurnosti i Plana aktivnosti neophodne je stalno nadzirati i procijeniti rezultate. Za obavljanje ovih poslova nadležan je Sekretarijat Odbora za Sigurnost u Cestovnom Prometu .

### 7.2.1 Pokazatelji uspjeha

Procjena uspjeha djelatnosti je neophodna za utvrđivanje postignutog napretka u području cestovne sigurnosti i za uvođenje standarda koje se traže.

Kao što je istaknuto, za sada nije moguće obezbediti listu pokazatelja postignutih uspjeha. Analiza podataka i informacija o postojećem stanju sigurnosti drumskog saobraćaja na Kosovu, je relativno na niskom nivou . Usled toga nije bilo moguće vršiti jednu takve analizu podataka za potrebe Projekta. Većina rezultata se moraju analizirati u periodu rješavanj prioriternih zadataka.

Pokazatelji rezultata i podaci o saobraćajnim nezgodama, moraju se detalnije analizirati u periodu od najmanje tri godine, ili bole u roku od 5 godina.

U prilogu dat je tabelarni prikaz minimalnih kriterija za databazu podataka o saobraćajnim nezgodama.

Ostali podaci, kao što je upotreba pojaseva i drugih sigurnosnih uređaja za djecu, moraju se prikupiti od sondaži. Pokazatelji uspjeha moraju se odnositi i na dostupnost pružanja hitne pomoći, I medicinske nege posle saobraćajnih nezgoda, primjrnjivosti propisa, izricanju kazna za saobraćajne prekršaji I sl.

### 7.2.2 Nadziranje primjenjivanja plana aktivnosti

Nadziranje primjene Plana aktivnosti je neprekidan i trajan proces. Nadziranjem se mora obuhvatiti upravljanje Projektom od strane Sekretarijata Odbora za sigurnost drumskog saobraćaja. O utvrdjenom stanju Sekretarijat sastavlja izveštaj i isti podnosi Odboru, najamnje dva puta godišnje. Preporučuje se da sadašnj Komisija, ostane i dalje ka savjetodavni odbor Sekretarijata OSDS-a. Kao lternativa može biti formiranje jedne radne grupe , kako je predvidjeno Administrativnom uredbom o osnivanju SBDS -a .

Za nadziranje nisu potrebna znatna dodatna sredstva .

### 7.2.3 Procjena Strategije i Plana aktivnosti

Nakon dvije godine, po mogućnosti, nakon prikupljanja podataka o rezultatima primjene mjera od prioritetnog značaja, treba vršiti procjenu Programa o cestovnoj sigurnosti, od strane stranih stručnjaka. Preporučuje se da u grupi procjenitelja angažuju i domaći stručnjaci.

Za procjenjivanje potrebna su dodatna sredstva koja nisu obuhvaćena u procjeni budžeta u poglavlju 7.1.4.

## 7.3 Preduslovi institucionalnog sklada

### 7.3.1 Javni sektor

#### 7.3.1.1 Institucije upravljanja

- Institucije upravljanja, odgovoran za ostavriavanje i mndžiranje Strategije i Plana aktivnosti je Sekretarijat Odbora za sigurnost ddrumskog sobračaja ( SOSDS-a ) u Ministarstvu infrastrukturae.
- SSBDS upravlja budžetskim sredstvima Fonda za cestovnu sigurnost i dužan je nadzirati potrošnju namjenskih sredstava i sprovodjenje svih ugovora o aktivnostima cestovne sigurnosti
- SSBDS je dužan održavati redovne kontakte sa nadležnim institucijama Vlade kako bi pridobio njihovu podršku i koordinirao rad na ostvarivanju Strategije
- SSBDS izradjuje platformu nadziranja sprovodjenja Strategije i Plana aktivnosti,
- SSBDS uspostavlja kontakte sa i izmedju ministarstva, regionalnih administracija, opština i drugiH javnih i privatnih organizacija,
- SSBDS uspostavlja kontakte sa medjunarodnim stručnjacima i redovno sudjeluje na medjunarodnim aktivnostima o cestovnoj sigurnosti,
- SSBDS mora sistematizovati sve potrebne podatke i informacije prije početka procjenjivanja ,
- SSBDS je odgovoran za sprovodjenje procesa nadziranja i za organiziranje procesa procjenjivanja,
- SSBDS se brine za obezbedjivanje potrebnog iznosa finacijskih sredstava i kvalifikovanih kadrova,
- SSBDS , u saradnji sa kabinetom Ministra, efikasno će raditi na uspostavljanju uspješne suradnje s jevnošću.



### 7.3.2 Privatni sektor

Privatni sektor ne Kosovu,, za sada ne posvećuje potrebnu pažnju pitanju cestovne sigurnosti. Sem toga, ni iz javnog sektoras se nemogu obezbediti stručni kadrovi za poslove cestovne sigurnosti..

Preporučuje se osnivanje **Instituta o cestovnoj sigurnosti** koji bi se bavio ocjenjivanjem postojećeg stanja cestovne sigurnosti, učenjem i podučavanjem mladih stručnjaka tijekom njihova rada. Institut mora biti neprofitabilna organizacija koja bi se financirala od strane korisnika njenih usluga ( na pr. Počev od industrije osiguranja) i koji bi izradio projekte za javni sektor ( za istraživanaj, studije, sondaže i sl.) takodje ova institut bi mogao preuzeti obavezu stručnog osposobljavanja i treniranja kadrova, na primer, kontrolora i inspektora cestovne sigurnosti.

Ovaj institut može se formirati uz usu suradnju sa Tehničkim fakultetom, koji već ima izvestan broj kadrova. Ova ideja može služiti i za stručno obrazovanje studenata. Osim osnivanje ovog instituta, preporučuje se i obezbedjivanje podrške i ojačanja drugih NVO-a. Prvo rešenje je pomoć za osnivanje **Automobilističkog kluba** , kao što je slučaj sa drugim evropskim zemljama (AAA, ADAC, OEAMTC, ACI, i dr.) Jedan takav klub štiti bi interesa i prava korisnika cesti, pružio bi potrebne informacije o cestovnoj sigurnosti, usluge, obučavnje i treniranja. Jedna od posebnih zadaća Kluba bio bi briga o istrošenim vozilima, kojima su van upotrebe, bilo popravljanjem istih ili organiziranjem njihova otklanjanja.

## 8 PLAN AKTIVNOSTI

### 8.1 Primjenjivnje Plana aktivnosti

Plan aktivnosti sadrži 12 prioriteta područja sa 130 konkretnih mjera o cestovnoj sigurnosti. Za provedbu svake od ovih mjera predviđeni su odgovorna tijela. Svaka mjera sadrži prioriteta poslove i procjenu cijene koštanja ( vidi poglavlje 7).

Uvijek kada je to moguće, treba odrediti i glavne odgovorne osobe za provedbu mjera , ostvarljive u određenom roku, ( kratkoročne, srednjoročne i dugoročne).

#### 8.1.1 Odgovornosti

Za svaku aktivnost predviđene su institucije-organizacije koje moraju biti uključene na provedbi Plana. Prvi stupanj aktivnosti je organiziranje rada. Veći dio aktivnosti se odnose na Ministarstvo infrastrukture i , posebice, na OSDP-a i na Ministarstvo unutarnjih poslova- posebno na Policiju Kosova. Osim navedenih navedene su još deset drugih organizacija.

#### 8.1.2 Rokovi i prioriteta

Svaka faza je prioriteta za početak pojedinačnih mjera. Veći dio aktivnosti mogu se završiti u roku od jedne ili dvije godine.

S obzirom da obezbjeđivanje podataka i drugih informacije o nezgodama ovisi od direktne procjene i detalne analize, što je za sada veoma ograničeno, jedan od prioriteta zadaća jeste prikupljanje i detaljn analiza podataka o nezgodama. Ova aktivnost se mora okončati do kraja 2017.godine.

Većina ovih mjera je kratkoročna. Neke od njih moraju se odmah preduzeti dok one posljednje , prije završetka 2018.god. daljnje utvrđivanje prioriteta za sada nije moguće, pošto se ne može procijeniti učinjen progres u prikupljanju podataka i na poboljšanju preduslova od strane nadležnih institucija.

Treći rang mjera obuhvata srednjoročne i dugoročne mjere koje trebaju početi 2018.godine i nadalje. Poslije 2018 godine, bit će potrebne i druge dodatne mjere. Detalji ovih mjera se mogu utvrditi tek nakon prog postuaka procjenjivanja stanja.

## 8.2 Legenda i objašnjenja tabelarnog prikaza mjera

Kolona POČETAK- pokazuje početak preduzimanja prioriternih mjera. Veći deo tih mjera mogu se ostvariti u roku od dvije ili tri godine. Neke od aktivnosti su stalne. U prvu najprioritetnu grupu su obuhvaćene sve mjere potrebne za prikupljanje osnovnih informacija

POČETAK	Početak primjenjivanja	
● ○ ○	Najznačajnije prednosti	2016-2017
○ ● ○	Kratkoročne	2016-2018
○ ○ ●	Srednjoročne i dugoročne	2019 i nadalje

Kolona FAKTOR KOŠTANJA pokazuje cene koštanja posebnih mjera. Ove cene obuhvataju trokove studiranja, za naučne analize, sondave, naučne posjete, informacije, za materiale za edukaciju i treniranja, za testiranje, za proces

FAKTORI I KOŠTANJA	Cene koštanja u 1.000€
1	0- 10
2	10-50
S	Specijalni projekti (kampanje)

nadziranja, za zajedničko financiranje aktivnosti, kaad je to potrebno, sa drugim organizacijama, i sl.

Cene koštanaj mjera za poboljšanje infrastrukture nisu obuhvaćene, je rone prokaračuju budžet o cestovnoj sigurnosti. U posebnim slučajevima, fond se može koristit za manje intervencije u infrastrukturi, za testiranje novih materijala i konstrukcija te za dopunske aktivnosti istraživanja, ovisno od sredstava budžeta. Takodjer ova sredstva se mogu koristit u posebne slučajve za pružanje podrške drugim institucijama ( ako na pr.; Ministarstvu prosvete, Ministarstvu zdravstva, opštinama, NVO-ima i sl.) , naravno kada je to opravdano. Usvim ovim slučajevima moraju se procjeniti rezultati.

Kolona GLAVNI AKTERI, pokauje organizacije, najznačajnije institucije koje su uključene u aktivnost. Organizacija koje je prva po reku, preuzima dužnost za upravljanje odredjenom aktivnošću.

GLAVNI AKTERI	Lista skraćénica za organizacije
MONT	Ministarstvo Obrazovanja , Nauke i Tehnologije
SBDS	Savet Bezbednosti Drumskom Saobraćaju
MZ	Ministrastvo Zdravsta
MI	Ministarstvo za Infrastrukturu
PK	Policija Kosova
MP	Ministarstvo Pravde
MF	Ministarstvo za Finansije
ZK	Železnice Kosova
MUP	Ministarstvo Unutrašnjih Poslova

## 8.3 Edukacija o saobraćajnoj i kampanje

- Kontinuirana edukacija o saobraćajnoj kulturi je od veoma važnih procesa politika i strategija o cestovnoj sigurnosti i koja iziskuje najduže vrijeme. Veoma je važno početi sa učenjem djece o osobinama cestovne sigurnosti. Rad na odizanje svijesti o saobraćajnoj kulturi treba nastaviti tijekom školovanja a i kasnije.
- Jedan od bitnih elementata saobraćajne kulture jeste obostrano poštovanje korisnika cesti.
- Kampanja o cestovnoj sigurnosti posebno naglašava glavne uzročnike saobraćajnih nezgoda. Kampanja treba da obuhvata i testiranje grupa, osbe prije njihova licenciranja, i onda analizirati rezultate. Glavni nositelji edukacije su:Ministarstvo Prosvete, Odbor o Sigurnosti Drumskog Saobraćaja, Ministarstvo zdravlja, Ministarstvo Infrastrukture, Kosovska Policija, Ministarstvo Pravde, Ministarstvo Financija, Kosovske Željeznice, Ministarstvo Unutrašnjih Poslova.

### 8.3.1 Školska edukacija o cestovnoj sigurnosti

Edukacija u školama o cestovnoj sigurnosti dala je veoma pozitivne rezultate u evropskim zemljama. S toga sve više i više se posvećuje pažnja edukaciji djece, ne samo održavanjem predavanja o pravilima cestovne sigurnosti, već i obučavanjem kako se treba proceniti situaciju i postupiti u slučaju opasnosti .

POČETAK	MERE	FAKTOR KOŠTANJA	GLAVNI AKTERI
---------	------	-----------------	---------------

#### *Mjere za edukaciju o cestovnoj sigurnosti*

● ○ ○	Ocjenjivanje postojećeg stanja na polju edukacije o cestovnoj sigurnosti, u svim fazama školovanja, od vrtića i nadalje	1	MONT, SBDS
○ ● ○	Primjenjivanje novih metoda edukacije i ocjena postojećeg nivoa edukacije u svim fazama školovanja od vrtića i nadalje	1	MONT, SBDS
○ ● ○	Uvodjenje edukacije o cestovnoj sigurnosti u programe za obučavanje nastavnog kadra	2	MONT, SBDS
○ ○ ●	Uključivanje roditelja u aktivnostima za podizanje svijesti, posebno o opasnostima u saobraćaju	1	MONT, SBDS

### 8.3.2 Učenje tokom cijelog života

Edukacija o cestovnoj sigurnosti ne treba prestati završetkom školovanja. Ona se mora nastaviti uporedu sa nastalim promjenama i postignutom progresu.

Početak	Mjere	Faktor koštanja	Glavni akteri
---------	-------	-----------------	---------------

#### Mjere za učenje tijekom čitavog života

● ○ ○	Ocjena aktivnosti o podizanju svijesti adolescenata i mladih o cestovnoj sigurnosti	1	SBDS
○ ● ○	Razvoj aktivnosti za podizanje svijesti adolescenata i mladih, s posebnim osvrtom na opasnosti, u visokim školama i početnim obučavanjem	1	MONT, SBDS
○ ● ○	Aktivnosti za podizanje svijesti u radionicama, fabrikama, urdima i dr.	1	SBDS
○ ● ○	Uključivanje starijih osoba u aktivnostima za podizanje svijesti o cestovnoj sigurnosti	2	MZ, SBDS

### 8.3.3 Kampanje za podizanje svijesti

Mnoge studije su pokazale da kampanje o cestovnoj sigurnosti su veoma efikasne, pod uslovom da su pripremljene za određene grupe, testirane i neposredno nadzirane tokom čitavog vremena vođenja. One mora biti procjenjene, uvijek kada je to moguće, moraju se koordinirati sa aktivnostima Kosovske policije.

POČETAK	MJERE	FAKTOR KOŠTANJA	GLAVNI NOSITELJI
---------	-------	-----------------	------------------

#### Mjere vođenja kampanji

● ○ ○	Kampanje o podizanju svijesti trebaju biti posvećene određenim grupama i određenim problemima cestovne sigurnosti, utvrdjenih na osnovu statističkih podataka. Pripremanje Plana aktivnosti za rješavanje prioritarnih zadataka sa cenama koštanja, saradnja sa medijama, KP-om, sa vladinim organizacijama i NVO-ima. Utvrđivanje stanja na osnovu rezultata kampanji i sondaža	2	SBDS, PK, MONT
○ ● ○	Naučna obrada rezultata kampanji korišćenjem metodologije CAST – BE*	1 za kampa.	SBDS, PK, MONT



## 8.4.2 Dvofazni sistem stjecanja vozačkih dozvola i iskustvo u vožnji

Jedan višefazni sistem vozačkih dozvola je dobra mjera za poboljšanje cestovne sigurnosti za nove vozače. Jedan drugi veoma efikasni način je simuliranje kritičkih situacija vožnji u simulatorima i/ili u kampovima za obučavanje. Prethodno ovje mjere treba primjeniti za profesionalne vozače.

Početak	Mjere	Faktor koštanja	Glavni nositelji
---------	-------	-----------------	------------------

### Mjere za edukaciju i obučavanje vozača

● ○ ○	Procjenjivanje uvjeta za primjenjivanje višefaznog sistema za	1	MI
○ ● ○	Procjenjivanje fizibiliteta za primjenjivanje simulatora kritičkih situacija na simulatorima i/ili na kampovima za obučavanje, sa profesionalnim vozačima	2	MI

## 8.4.3 Sistem negativnih bodova i oduzimanje vizačke dozvole

Sistem davanja negativnih bodova je jedan efikasan i neburokratski model za identifikaciju i primjenjivanje kaznenih mjera protiv vozača visoke kategorije opasnosti, koje se preduzimaju radi zaštite sudinika u prometu u opšte. Protiv navedene kategorije vozača potrebo je preduzeti oštrije kaznene mjere. Takvi modeli se primjenjuju i mnogim evropskim zemljama. Neophodno je utvrditi jedan katalog specifičnih mjera i obučavanja prekršitelja koje će se stalno procjenjivati. Kriteriji za privremeno ili za stalno oduzimanje vozačkih dozvola moraju se koordinirati sa sistemom izricanja negativnih bodova.

Početak	Mjare	Faktor koštanja	Glavni nositelji
---------	-------	-----------------	------------------

### Mjere za edukaciju i obučavanje vozača

● ○ ○	Ocjena postojećeg sistema i utvrđivanje razloga neefikasnosti izricanja negativnih bodova	1	MP, MUP,PK
○ ● ○	Efiksni pristup policije i sudova za prekršaje bazi podataka o vozilima i vozačkim dozvolama i unošenje negativnih bodove u abzi podataka	2	PK,MP-Sudovi
○ ● ○	Vendosja e një katalogu të masave ndëshkuese dhe të trajnimeve për veprat e shkeljes	1	MI,PK
○ ● ○	Koordinimi dhe harmonizimi i rregullave për marrje të patentë shoferit me sistemin e penalizimit me poena negativ	1	MI, PK, MUP i MP

## 8.5 Primjenjivanje mjera

Sve aktivnosti za sprovođenje mjera moraju biti u skladu sa Zakonom o cestovnoj sigurnosti i sa drugim propisima koje uređuju ovu oblast. Propisi moraju da sadrže jene kriterijume za efikasno primjenjivanje propisa, posebno onih koje se odnose na izricanje kaznenih mjera. Sistem kazni mora biti jasno utvrđen, bez propusta, kako bi obeshrabrio prekršioce za ponavljanje saobraćajnih greški. Kaznenim sistemom treba tako utvrditi težinu pristupa i stepen njihova ponavljanja kao i socijalno stanje prestupnika, u slučaju manjih kršenja pravila. Efikasna administracija, koja raspolaže sa stručnim kadrovima, je garancija za sigurnost u cestovnom prometu.

### 8.5.1 Ojačanje kapaciteta za primjenjivanje propisa od strane Kosovske policije

Statistički podaci Policije Kosova pokazuju da je broj izricanih kazni manji za 5 do 10 puta u odnosu na evropski prosek. S toga efikasnost se mora povećati obezbjeđivanjem bolje opreme (posebno korišćenjem automatskih uređaja za tačno utvrđivanje prekoračenja brzine i nepoštovanja semafora, daljnjim obučavanjem i motivisanjem saobraćajne policije. Posebna kampanja za određene ciljeve, u saradnji sa medijama, mogu uticati na podizanje svijesti.

Manji prekršaji ( svi prekršaji izuzev velikih prekoračenja brzine, iznad 40 ili 50 km/h) vožnji pod uticajem alkohola ( više od 0,8 ili 12 ‰ i pod uticajem droga i opasno ugrožavanje sudionika cesti) moraju se riješiti administrativnom procedurom .

Početak	Mjere	Faktor koštanja	Glavni nositelji
---------	-------	-----------------	------------------

#### *Primjenjivanje mjera*

● ○ ○	Izrada strategije o jačanju kapaciteta saobraćajne policije za primjenjivanje mjera i podizanja njihove efikasnosti na evropski nivo	-.*)	PK
○ ● ○	Upotreba savremene tehničke opreme za primjenu propisa, kao što je automatski merač brzine, kamere za semafore, alkoholometra i dr.	2**)	PK
○ ○ ●	Savremena informativna tehnologija za prijem i davanje informacija od baze podataka do policijskih kola na licu mjesta i obratno	-.*)	MUP, PK
○ ● ○	Usavršavanje sistema obučavanja i motivisanje PK-a	-.*)	PK
○ ● ○	Vodjenje posebnih kampanji od policije i obezbjeđivanje informacija za medije, posebno o opasnim mjestima deonice cesti ( crnim tačkama)	-.*)	MI, PK



○ ● ○	Utvrđivanje sistema sprovođenja mjera za manje prkršaje u skladu sa neburokratskim administrativnim procedurama.	<b>2</b>	<b>PK i MP</b>
○ ● ○	Pripremanje i objavljivanje kataloga kazni prema stupnju kršenja propisa	<b>1</b>	<b>PK, MP</b>
○ ○ ●	Razmatranje pitanja primenjivanja kaznenih odebi u međugraničnom pojasu	<b>1</b>	<b>MI,PK, MP</b>
○ ● ○	Odvajanje 20-25% sredstava od izricanja kazni, za Policiju Kosova.	<b>1</b>	<b>SBDS, PK, MF</b>

\*) Ove troškove treba pokriti iz sredstava budžeta Policije Kosova namijenjena za cestovnu sigurnost.

Ovaj budžet će se povećati rezervisanim sredstvima od kazni.

\*\*\*) Za testiranje i ocjenu nove opreme

## 8.5.2 Glavna područja primjenjivanja mjera

### - BRZINA

Prekoračenje dozvoljene brzine je najčešći uzrok saobraćajnih nezgoda. Sem toga treba uvijek poštovati propise i prilagoditi brzinu vožnje stanju ne cestama. S toga neophodno je dati prednost i pojačati kontrolu u deonicama u koje je opasnost veća. Puntkeve za kontrolu brzine vožnje treba kombinirati sa mobilnim jedinicama što je od posebnog uticaja za smanjivanje brzine.

### - ZAŠTITNI POJAS I SJEDALO ZA DJECU

Korišćenje zaštitnog pojasa je na Kosovu je na niskom nivou. Posebno na niskom nivou je korišćenje zaštitnog pojasa na zadnje sjedala i sjedala za djecu. To dokazuje da korisnici cesti nisu dovoljno svjesni da korišćenje takvih sigurnosnih sredstava može znatno smanjiti broj saobraćajnih nezgoda. Ta svijest je od presudnog značaja za shvatanje razlike izmedju života i smrti. Nedostaju informacije o efikasnom korišćenju preventivnih sistema na Kosovu. Od prioritetnog značaja su sondaže i pravovremeno preduzimanje mjera.

### - ALKOHOL, DROGE I LEKOVI

Nivo svijesti i znanja o intoksinaciji vozaša alkoholom, drogom i lekovima je na veoma niskoj razini. Definicije pojmova u propisima su netačne a često nise date uopšte. Primjenjivanje mjera za utvrđivanje stupnja intoksinacije je na niskom nivou. Sem toga nedostaje suvremena oprema a i kaznene odredbe se ne primenjuju na efiksan način. Ne postoje statistički podaci o testiranju vozača ili vozača uključenih u neku saobraćajnu nezgodu. Procedure analize krvi su veoma složene i nepraktične za policiju

### - ODSTOJANJE VOZILA

Isuviše malo odstojanje vozila tijekom vožnji je je jedan od čestih uzročnika nastanaka saobraćajnih nezgoda, tj. sudara od pozadi. Razlog tome je pomankanje svijesti o opasnosti i pomanjkanje edukacije. Kontrola odstojanja na mostovima je relativno laka, isticanjem

saobraćajnih znakova i instaliranjem kamera. Izricanje kaznenih mjera na licu mjesta, od starne stalnih ili mobilnih saobraćajnih patpla se primenjuje, ali nedostaje spoecijalna oprema i osposoblji kadrovi za njihovo korišćenje.

#### - MOBILNI TELEFONI

Zabrana ili dozvolavanje upotrebe mobilnih telefona tijekom vožnji je jedna od najdiskutabilnijih pitanja u Evropi. Donekle je neshvatljivo postavljanje pitanja da li predstavlja kršenje propisa upotreba telefona za vrijeme dok je vozilo zaustavljeno. Ali, izricajne kazni za upotrebu telefona tijekom vožnji mora se uvesti. Podizanju svijesti o opasnosti koja prijete upotrebom telefona tijekom vožnje, mora se posvetiti pažnja i treba predvideti obavezno korišćenje sprave koje omogućavaju korišćenje telefona bez angažiranja ruku.

#### - SVETLA UPALENE TIJEKOM DANA I SVIJETLA ZA SLABU VIDLJIVOST

Odluka o upalivanju svijetla tijekom dana bio je jedan od značajnih koraka za poboljšavanje uočavanja vozila iz suprotnog smjera i tijekom dana. Svakodnevno iskustvo pokazuje da i dale postiji izvestan broj vozača koji ne praktikuju upaliti svijetla tijekom dana ili DLR-a i, što je još gore, ne upale prednja svijetla u osvitku ili po lošim atmosferskim prilikama.

#### - ISPRAVNOST VOZILA, VREME VOŽNJE I ODMORA VOZAČA

Kod svih intervencija PK mora obraćati pažnju na tehničko stanje zaustavljenog vozila, na zadnju tehničku kontrolu vozila a kod komercijalnih vozača – tahograf.

Početak	Mjere	Faktor koštanja	Glavni nositelji
---------	-------	-----------------	------------------

#### *Preduzimanje mjera*

● ○ ○	Provedba periodičnih sondaža o brzini vožnje prema kategoriji cesti, postavljanjem stalnih punkteva i angažovanjem mobilnih patrola ( nije primenjena)	2	MI, PK
● ○ ○	Izrada strategije o preduzimanju mjera i postavljanje fiksnih punkteva i mobilnih jedinica	*)	PK
○ ● ○	Vodjenje brzih i neburokratskih postupaka o etiketama za prekoračenje brzine vožnje	*)	PK
● ○ ○	Provedba periodičnih sondaža o korišćenju zaštitnih pojaseve i sjedala za djecu	1	SBDS, PK
○ ● ○	Izricanje mjera zbog nekiršćavanja zaštitnog pojasa i sjedala za djecu i vršenje svih vrsti kontrola ( koristeći i snimke iz vozila u prometu	1	MP, PK
○ ● ○	Utvrđivanje mjera za efikasnu primjenu kaznenih odredbi protiv onih koje voze pod utjecajem alkohola, droge i narkotičnih lekova	1	MI, PK, MP

○ ● ○	Informiranje o utvrđenim rezultatima istraživanja korišćenja alkohola, droge i narkotičnih lekova od strane vozača u Evropskim zemljama	1	SBDS, PK, MZ
○ ● ○	Utvrđite nivo alkohola kod vozača u saobraćaju	*)	PK
○ ● ○	Opremanje svih policijskih vozila uređajima za mjerenje alkohola	*)	PK
○ ○ ●	Utvrđivanje razmjera opasnih odstojanja vozila tijekom vožnji i vrijeme kočenja (0.3 sec??)	1	PK
○ ○ ●	Utvrđivanje razmjera opasnih odstojanja u saobraćajnicama visoke kategorije	*)	PK
● ○ ○	Provedba periodične sondeže o korišćenju DRL-a i svetla kada je slaba preglednost	1	PK, SBDS
○ ● ○	Intenziviranje kontrole upotrebe svjetla	*)	PK
○ ● ○	Pojednostavnjenje testiranja tehnički neisparvnih vozila te o utvrđenom stanju, nalijepite tiketu u zadnje staklo	1	MI, PK
○ ○ ●	Intenzivirajte kontrolu vožnje- vrijeme odmora vozača, kontroliranjem tahografa	1	PK

\*) iz budžeta PK ( vidi 4.1.1)

## 8.6 Djeca i mladi sudionici prometa

Prema podacima Statistika o cestovnoj sigurnosti na Kosovu, djeca ( do 12 godina) i mladi ( do 18 godina) su osobe koje često stradaju u prometne nezgode. 5 % poginulih pješaka su djeca i 18 % mladi. 12% od ukupnog broja nastardalih pješaka su djeca, a 27 % mladje životne dobi. Radi boljeg shvatanja povezanosti izmedju nedostataka infrastrukture, edukacije i obučavnja i ljudske pogreške potrebno je detalno analizirati saobraćajne nezgode u koje su žrtve djeca i maldi kao sudionici cesti. Ova analiza treba obuhvatit osobe životne dobi do 24 godina. Na osnovu rezultata može se utvrditi lista efikasnih mjera

Nema sumnja da danas sve veći i veći broj mladih ( čak i onih koje imaju više od 18 godina) su sudionici raznih skupova van njihovih kuća i naselja ( žurke, diskoteke, i sl. ) kojom prilikom konsumiraju alkoholna pića i drugo. Pored poražavajućih posledica za njihovo zdravlje, oni su potencijalni uzročnici saobraćajnih nezgoda, bilo kao pješaci, vozači ili kao saputnici u vozilima. Takodjer i vožnje bicikla, mopeda ili skutera, predstavljaju opasnost, jer u većini slučajeva korisnicima nedostaje edukacija, obučavanje, uključujući i lošu infrastrukturu cesti.



*Mjere za zaštitu ostarele sudionike prometa*

● ○ ○	Procjena detaljnih podataka o učešću ostarelih osoba u cestovni promet	2	PK
○ ● ○	Detalna analiza svih pitanja koje se odnose na ranjive korisnike cesti (65+)	1	SBSDS, PK
○ ● ○	Ohrabrivanje starijih osoba korisnici cesti da nose odelo reflektirajućeg materijala u vrijeme ograničene preglednosti	2	SBDS
○ ○ ●	Utvrđivanje najsvrsihodnijih opcija lekarski kontrola i psihijatrijskih testiranja vozača starije životne dobi	1	MZ, MI, SBDS
○ ○ ●	Ohrabrivanje starijih osoba korisnika cesti da dobrovoljno sudjeluju na obučavanju te organiziranje besplatnih lekarskih pregleda pod nazivom ("sposbni da voze")	1	SBDS Industrij osigura.

## 8.8 Pješaci

Prema statističkim podacima Kosovske Policije utvrđeno je da veliki broj nastradalih osoba u saobraćajnim nezgodama su pješaci. Od ukupnog broja poginulih u saobraćajnim nezgodama, 31 % su pješaci, dok ozlijeđeni pješaci čine 13 % od ukupnog broja ozlijeđenih.

Za sada nema gotovih statističkih podataka o broju saobraćajnih nezgoda unutar i van naseljenih mjesta niti o broju saobraćajnih nezgoda nastalih danju ili noću.

Istraživanja evropskih institucija utvrdili su tri bitna uzročnika nastardanja pješaka, i to:

- Slaba vidljivost od predvečerja do osvitka i u lošim atmosferskim prilikama,
- Umesto trotuara, pješci se često kreću cestom, čak i kod brzih cesti,
- pješački prelazi nisu uvijek sigurni. Razlog tome je da vozači nisu baš uvijek voljni da se zaustavljaju i/ ili nemaju mogućnosti da blagovremeno reaguju.
- Jedan od specifičnih problema na Kosovu je parkiranje velikog broja vozila na trotuarima, i ako je to zabranjeno, usled čega pješaci moraju da se kreću cestama.

*Mjere za zaštitu pješaka*

● ○ ○	Analiza stanja na pješačkim prelazima i na mjestima slabe vidljivosti	2	SBDS, PK
● ○ ○	Ohrabrivanje pješaka da nose odjeću od reflektirajućeg materijala od padanja mraka do osvitanja	1	SBDS
● ○ ○	Otkrivanje opasnih tački/ deonica cesti van sela/naselja, od strane inspekcije cestovne sigurnosti	2	SBDS, MI, PK
● ○ ○	Utvrđivanje jasnih propisa o prednosti prolaska pješaka na pješačkim prelazima	1	MI, PK
● ○ ○	Utvrđivanje striktnih standarda za gradnju pješačkih prelaza, bez semafora, ( preglednost, max. Brzina 50km/h, ne više od jedne trake za svaki pravac, podizanje pješačkih otočića)	1	MI
● ○ ○	Izrada Plana aktivnosti za kontrolu svih pješačkih prelaza i, u slučaju da nisu građeni shodno utvrdjenim stanadima, zatvaranje ili ponovna rekonstrukcija istih	2	MI, Opštine
● ○ ○	Izbegavanje pješačkih prelaza za pješake van naselja ( u većini slučajeva one su neprihvatljive )	-	MI
● ○ ○	Preduzeti mjere protiv parkiranja vozila na trotuarima	-	PK

## 8.9 Bicikli, mopedi i motocikli

Bicikli, mopedi i motocikli, u poredu sa drugim evropskim zemljama, na Kosovu se ne koriste mnogo. i pored toga statistički podaci ukazuju na to da su izvestan broj saobraćajnih nezgoda prouzrokovali vozači ovih sredstava.

U svim evropskim zemljama vozači ovih vozila su najnezaštićeniji korisnici cesti što dokazuje visok postotak ozlijeđenih i poginulih osoba.

Prema statističkim analizama evropskih zemalja, utvrđeni su sledeći uzročnici saobraćajnih nezgoda:

- Slaba vidljivost cesti za bicikliste i motocikliste, ne samo noću već, ponegdje, i danju
- Nošenje kaciga od strane biciklista i motociklista nije obavezujuće u evropskim zemljama, ali bi trebalo biti obavezujuća za djecu. Svijest o neophodnosti korišćenja kaciga je u porastu.
- Korišćenje kaciga od strane biciklista i motociklista mora biti obavezujuće. Obavezujuće mora biti i korišćenje zaštitnih pojaseva i sjedal za djecu.
- Neophodno je poboljšanje obučavanja vozača bicikla i motocikla, posebno djece, uključujući i simuliranje opasnih situacija

*Mjere za pješake*

● ○ ○	Proučavanje statističkih podataka o s. nezgodama i o broju registrovanih dvotočkastih vozila, sa i bez motora,	1	MI, KP
○ ● ○	Poboljšanje edukacije i obučavanja biciklista i motociklista, mopedista i skuterista	2	MI, Kom. Osigur. PK i Medie
○ ● ○	Ohrabrivanje vozača dvotočkastih vozila da nose kacige, posebno djeca	1	MI, PK
○ ● ○	Ohrabrivanje ciklista da nose lako uočljivu odeću ili od reflektirajućeg materijala	1	SBDS Sr. Informira.
○ ● ○	Obavezno opremanje bicikla svetlima i reflektirajućim pločicama	2	MI
○ ● ○	Proučavanje statističkih podataka o seobraćajnim nezgodama prouzrokovanim biciklima i motociklima, otkrivanje opasnih tački na cestama i kontrola cestovne sigurnosti, kad je to potrebno	1	MI, PK
○ ● ○	Zabranjivanje korišćenja modificiranih mopeda i motocikla i kontrolisanje istih od strane policije	1	MI

## 8.10 Kamioni i autobusi

Statistički podaci Kosovske policije pokazuju da su 4% svih saobraćajnih nezgoda prouzrokovane kamionima i 3 % autobusima i kombi vozilima. Postoje izvjesni problemi oko definisanja naziva "kamioni", "autobusi", "kombi" i "minibusi" ardi upoređivanaj podataka evropskih institucija i institucija Kosova (kamioni <3.5 do >3.5 > do 7.5 t i kombi sa najviše 9 sjedišta, i sl.) Za sada ne postoje podaci o broju ozlijeđenih i poginulih osoba.

Podaci iz evropskih zemalja pokazuju da sje 5 % svih saobraćajnih udesa prouzrokovano kamionima ( dok su udesi autobusima znatno manji u evropskim zemljama). Medjutim, imajući u vidu veličinu i težinu kamiona, posljedice od saobraćajnih nezgoda s kamionima su daleko veće u odnosu na druge vrste vozila tako da od ukupnog broja poginulih, 15 % spada u ovu kategoriju .

Skoro svaka druga osoba koja gubi život u saobraćajnim nezgodama s kamionima, prourokovana je direktnim čeonim sudarom; jedan od pet smrtnih slučajeva prozrokovano

je sudarom od pozadi, što predstavlja najveći procent saobraćajnih udesa s kamionima; 13 % poginulih u saobraćajnim nezgodama s kamionima su pjeđači.

Drumski prevoz kamionima na Kosovu, u odnosu na međunarodni cestovni prevoz, i dalje je na relativno niskom nivou. S druge strane postoji jedan visok potencijal komercijalnog prevoza, koji raste uporedu sa prilagodjavanjem uslova prevoza međunarodnom cestovnom prevozu, tim prije jer željeznički prevoz i dalje zaostaju i ne očekuje se njeno skoro uređivanje.

S toga, povećanje broja mjesta za odmaranje i kontrolnih mjesta na glavnim putnim mrežama je neophodno. Ove mjere će uticati ne samo na poštovanje propisane brzine vožnje i vremena za odmor, već će uticati i na smanjivanje saobraćajnih nezgoda nastalih zamorenošću vozača. Takođe treba pojačati i tehničke kontrole (kontrole na licu mjesta) Postojeći broj kamiona i autobusa (uključujući i autobuse javnog prevoza putnika) je znatno iznad proseka dotrajalosti i delimično lošeg tehničkog stanja.

Početak	Mjere	faktor koštanja	Glavni nositelji
---------	-------	-----------------	------------------

*Mjere za sigurnost kamiona i autobusa*

● ○ ○	Detaljno analiziranje saobraćajnih nezgoda kamionima – 3.5 t.autobusima i kombija	1	PK, SBDS
○ ● ○	Vršenje merenja težine pri zaustavljanju kamiona tačnije se utvrđuje preopterećenost	2	MI, PK
○ ● ○	Povećanje tehničkih kontrola o pretovarenosti ( korišćenje pokretnih platformi mjerenja ili javnih mjernih uređaja)	1	MI, PK i MP
○ ● ○	Utvrđivanje viših standarda o tehničkom stanju kamiona i autobusa i o tehničkoj kontroli	1	MI
○ ● ○	Ocjenjivanje nivoa edukacije vozača kamiona i autobusa i upoređivanje sa evropskim prosekom Te, po ukazanoj potrebi, poboljšati edukaciju i obučavanje	1	SBDS, MI
○ ● ○	Utvrđivanje pravila, potrebne tehničke opreme, i vremena odmora za kopneni saobraćaj. Povećanje stope obučavanja KP-a za pročitavanje tahografa i povećanje njihove upotrebe	1	PK
○ ● ○	Izrada planova za gradjenje perkirališnih mjesta, mjesta za odmor vozača i mjesta za kontrolu na glavnim deonicama cesti	1	MI



## 8.11 Prijelazi preko željezničke pruge iste razine

Statistički podaci Železnice Kosova pokazuju da je bilo 13 željezničkih nesreća u 2014 godini. Od 13 (trinaest) nesreća, 12 (dvanaest) od njih su se dogodili na nezaštićene prelazima i samo jedna na otvorenu prugu. Broj povređenih u ovim nesrećama je 11 (jedanaest), dok je broj poginulih je 2 (dva).

Imajući u vidu nedovoljno razvijenu željezničku mrežu i malu brzinu vožnje vozova, proizilazi da jedan od glavnih uzročnika saobraćajnih nezgoda, jeste ušestalost prijelaza preko željezničke pruge (1.3 prijelaza na 1 km.željeznica)

Početak	Mjere	faktor koštanja	Glavni nositelji
---------	-------	-----------------	------------------

### *Mjere za sprečavanje nezgoda na prijelazima na nivou željeznica*

● ○ ○	Poboljšanje baze podataka o s.nezgodama ( mjesta , kategorija s. nezgoda, uzročnici)	1	ŽK, PK, SBDS
○ ● ○	Formiranje zajedničke radne grupe između Kosovskih željeznica i OSDS-a	-	ŽK, OSDS
○ ● ○	Analiziranje postojećeg standarda ili izrada narta novog standarda za prolazna mjesta preko železnice( isticanje kriterija za prelaz, jasna vidljivost prolaza, signalizacija)	1	SBDS, ŽK
○ ● ○	Identifikacija tački visoke prednosti i vršenje inspekcije cestovne sigurnosti, informisanje o standardima	1	SBOSDS. ŽK
○ ● ○	IZrada jedne primjenjive strategije o rahabilitaciji ( promjeni puteve, bolju tehničku zaštitu, povećanje svijesti	2	SBDS, ŽK

## 8.12 Briga nakon saobraćajnih nezgoda

Saobraćajne nezgode niakKada se ne mogu u potpunosti izbegavati, jer ljudski faktor uvijek će biti faktor nesigurnosti. S toga strategije o cestovnoj sigurnosti ne smeju biti tolerantne prema pogreškama, već moar biti što prikladnije kako bi se smjnili ili ublažili posledice aksidenata. Kada je u pitanju infrastruktura, cesta je ta koja “ oprašta”, a kad su u pitanju vozila, rješenje je proizvodnje sigurnih vozila ( pasivni sistem sigurnosti) i pomoćnih sistema za vozave. Treća komponenta je briga nakon nezgode, što obuhvata brzinu pružanja hitne pomoći ( sistem alarmiranja, koordiniranje poslove između policije, službe hitne pomoći i brigade vatrogasaca) te učinkovitost medicinske nege ( prva pomoć na ljicu mjesta, prevoz do bolnice,nijega u bolnici).

Broj hitne pomoći u Evropi 112 koristi se i na Kosovu i o tome je prilično poznato stanovništvu. Poziv stiže u Emergentni centar Ministarstva unutrašnjih poslova gde se registruju svi pozivi i informišu odgovarajuće policijske strukture. Nema poverljive informacije da li se neposredno alarmiraju služba hitne pomoći i vatrogasci, ili se oni informišu i intervišu tek na zahtjev policije nakon njihovog stizanja na mestu udesa. Pretpostavlja se da sistem hitne intervencije funkcionise bolje u odnosu na druge regije. Nismo mogli pribaviti informacije o brzini intervencije (od prog poziva za hitnu intervenciju do stizanja policije, hitne pomoći ili vatrogasaca). Gradjani smatraju da je vreme intervencije veoma sporo (do jednog časa ili više) što ukazuje da hitna intervencija i dalje ovisi neposredno od korisnika cesti i od članova porodice. Ove tvrdnje gradjana treba proveriti.

Pčetak	mjere	faktor koštanja	Nositelji aktivnosti
--------	-------	-----------------	----------------------

*Mjere o medicinskoj nezi poslije nezgode*

●○○	Ocenite postojeće stanje nege poslije nezgode (realno vrijeme intervencije, kvalitet tehničke i medicinske intervencije, stanja van gardova i sl.)	2	SBDS, MUP, MZ
●○○	Kontrolišite nivo pažljivosti na pozive emergentnog broja 112	2	PK
○●○	Procjena brzine i krononiranosti intervencije (policija, služba hitne pomoći i vatrogasne službe), kako bi se preduzele mjera za smanjivanje vremena intervencije. Uvedite sistem registracije i postavljajte polazn etačke za razne kategorije cesti i regijona.	2	PK, MUP, MZ, SBDS
○●○	Izrada Plana za hitne intervencije na autocesti (autostradi) i za glavne putne mreže, testirajte vrijeme intervencija simuliranjem hitnih slučajeva i aktivnosti spašavanja	2	PK, MUP, MZ, SBDS
○●○	Izrada studij o fizibilnosti za uvođenje sistema spašavanja helikopterima	1	MUP, MZ, SBDS
○●○	Ocjena kvaliteta sistema intervencije na nacionalnom nivou (edukacija za prvu pomoć, raspolaganja kolima, opremom vozila, osobljem, emergentnih ceniara u bolnicama i ambulancama).	1	MZ, SBDS
○●○	Informišite se i uključite se u evropski proces eCall.	1	PK, SBDS

## 8.13 Infrastruktura

Projektiranje i uslovi u svim putevima su od presudnog značaja za cestovnu sigurnost. S toga treba provjeriti sigurnost cesti, deonice i drugih priključaka prilazima, raskrznica, pješačkih prelaza i sl. Sigurnost na ovim cestama moraju se kontrolirati još u fazi planiranja gradnje a također i postojeće ceste se moraju redovito kontrolirati. Treba identifikovati sektor i lokacije s najvećim brojem saobraćajnih nezgoda i preduzeti mjere popravljivanja. Prekoračenje brzine vožnje je također jedan od najčešćih uzroka saobraćajnih nezgoda a po težini ozlijeda, jedan od najozbiljnijih problema. Zakonom o cestovnoj sigurnosti utvrđena je dozvoljena brzina vožnje koja je u skladu sa normama predviđenim propisima EZ-a. Međutim vozači često krše ove propise i voze brže, ne uzimajući u obzir čak niti uslove cesti. S toga neophodno je preduzeti mjere protiv svih onih koji ne smanjuju brzinu kada je to potrebno ( na raskrscima, cestama kroz naselja, pješačkim priječazima i dr.) .

Na autocesti i brzim cestama razdjelna zaštitna ograda razdvajanja dvosmjernih prometnih površina, efikasno treba da sprečava prelazak vozila na drugu stranu ceste. Rubna odbojna zaštitna ograda treba da zaštiti vozila od skretanja i sudara na cestovnim gradjevinama, kao to su mostovi, zaštitni zidovi, stubovi, nosači svetlećih znakova i sl. Posebnu pažnju treba posvetiti saobraćajnim nezgodama tj. sudara vozila na stabla, životinje i dr. Starije oštećene ceste nisu pogodne za promet vozila, ali su sigurnije jer onemogućavaju brzu vožnju. Nove ceste su poticaj za prekoračenje brzine. Na suvremenim cestama gdje je velik promet vozila, mora se kontrolirati trenje guma sa vlažnom površinom ceste. Deonice na koje se pretežno sporo vozi,, treba kontrolirati smjer kretanja teških vozila kako bi se sprečio njihovo kretanje po izlokanom cestom, tj. rupama ispunjenim vodom "aquaplaning".

### 8.13.1 Menadžiranje sigurnosti infrastrukture

Direktiva Evropske komisije o poboljšanju sigurnosti evropske cestovne mreže<sup>11</sup> trebalo je biti realizirana od strane zemalja EZ-a do kraja 2010 godine, što predstavlja prvi korak ka zajedničkim kvalitetnom menadžiranju sigurnosti cestovne infrastrukture u Evropi. Ova se direktiva primenjuje jedino na Trans-evropsku putnu mrežu ( egl.TEN) i to jedino na cestama visoke kategorije, kao što su autoceste i brze ceste, koje inako su ceste visokog nivoa sigurnosti. S toga Evropska komisija ohrabruje sve zemlje članice da promjene ovu Direktivu i na sve druge ceste njihovih zemalja. U tom smislu, Direktiva mora se odnositi i na standarde cestovne sigurnosti na Kosovu, jer je jedna od najboljih mjera za podizanje kapaciteta za cestovnu sigurnost, tj. za sigurnost infrastrukture.

---

11 Direktiva 2008/96/EC Evropskog parlamenta i Savjeta Evrope od 19. novembra 2008. o menadžiranju sigurnosti infrastrukture cesti

Mjere koje predviđa Direktiva su:

- Ocjenu uticaja cestovne sigurnosti ( RSIA-engl), faktor cestovne sigurnosti i planiranje cestovne sigurnosti uporedu sa projektiranje putnih mreža;
- Kontrola cestovne sigurnosti novih cesti od početka gradnje;
- Inspektimet për sigurinë rrugore (ang. RSA) për rrugët ekzistuese
- Menadžiranje putne mreže (ang. NSM) i menadžiranje opasnih ( crnih) tačaka ( eng. BSM) radi identifikacije i rehabilitacije opasne deonice,
- Edukacija, obučavanje i certifikacija kontrolora cestovne sigurnosti.

Početak	mjere	Faktor koštanja	Glavni nositelji
---------	-------	-----------------	------------------

*Mjere za provedbu Direktive EU-a o menadžiranju sigurnosti infrastrukture*

● ○ ○	Izradak studije fizibiliteta i plana aktivnosti za provedbu načela Direktive EU-a* o menadžiranju cestovne sigurnosti i uvrščivanje istih u zakonodavstvo Kosova ( Zakon o cetama i/ili o tehničkim standardima )	2	MI
○ ● ○	IUvrščivanje načela Direktive EU-a o menadžiranju sigurnosti infrastrukture cesti u zakonodavstvo Kosova	1	MI
○ ● ○	Izradak studije fizibiliteta i plana aktivnosti o edukaciji i obučavanju kontrolora i inspektora	2	MI
○ ● ○	Analiziranje prvih rezultata kontrole i donošenje zaključaka o daljnjoj kontroli glavne putne mreže radi prikupljanja podataka i stjecanja iskustva	2	MI
○ ○ ●	Počinite sa sisteamtskom inspekcijom glasnih putnih mreža radi prikupljanja podataka	2	MI
○ ● ○	Identifikacija deonica gde se najčešće dešavaju saobraćajne nezgode( menadžiranje sigurnosti mreže), počev od preporuka EuroRAP-	2	MIPK, SBDS
○ ● ○	Identifikacija lokacija s najvećim brojem nezgoda( menadžiranje crnih tački i postavljanje jasnih znakova (markeri ili znakovi rastojanja i sl.)	2	MI PK, SBDS
○ ● ○	Usavršavanje databaze o nezgodama (DBSN) koje će se koristit u svrhe cestovne sigurnosti ( treba tačno odrediti mjesta nezgoda evidentirati zahtjeve za popravlanje deonica i evidentirati karakteristike tih nezgoda)	2	PK, SBDS
● ○ ○	POčnite program za rehabilitaciju crnih tačaka, uključujući i cenu koštanaj i redosled pripritetnih zadaća.	2	MI

### 8.13.2 Smanjivanje brzine na opasnim tačkama i u naselja

Nejveća dopuštena brzina u anseljena mjesra, utvrđjena Zakonom o drumskom saobraćaju, je 50 km/h, isto kao u velini evropskih zemalja. Početak i završetak naselja trebo označiti zvaničnim tablama sa tačnim nazivom naseljenog mjesta. OVe tabele često nisu postavljene.

Nema dodatnih ograničavanja brzina u naseljnim zonama ( uglavnom 30km/h ).

N a cestama van neseljneih mjesta je 80km/h dok kod autocesti i brzih cesti je 100km/h ( bez definisanja da li su te ceste u skladu sa posebnim zahtjevima) i 110 km/h za medjunarodne ceste , takoje bez utvrđivanja da li tč ceste ispunjavaju kriterija infrastrukture, kao što su zastitne ograda uzduž autocesti,) bez priključnih puteva, bez utvrđivanja nivoa prelaza preko cesti, kružnih tokova ili raskrsnica striktno kontrolisanih .

Na autoceste je ograničena brzina, i to 130km/h, kao u većini zemalaj Evrope. Iskustav pokazuju da se ova ograničenja, i aku su striktna ograničenje i u evropskim zemeljama, često puta se prokoračuju, posebno kada to dozvpjavaju uslovi prometa, ceste i stanje vozila. Ova prekoračenja se dešavaju uglavnom zbog neefikasnosti saobarćajne policije , nedovoljne svijesti o opasnostima brze vožnje i usled tolerantnih mjera prema sudionicima u prometu, posebno usled nepažnje najugroženijih korisnika cesti kao što su na pr. pješāči.

Na opasnim raskrssnicama moraju se graditi objekti na cesti koje onemogućavaju brzu vožnju, gradnja kružnih tokova, razdjelnih otoka i sl. Na ulazu u naselja “ vrata” i drugi uzdignuti prilazi mogu smanjivati brzinu a takodje i uzdignute plohe na cesti primoravaju smanjivanje brzine. Dodatne mjer, kao što su specijalni cestovni znakovi i zvučni znakovi su od koristi. Propisima treba predvidjeti smanjivanje brzina na pješačkim prijelazima, najmanje na 50 km./h. Za efikasno spršavanje prekoračenja brzine, neophodne je preduzeti dodatne gorenavedene mjere. Zaštitna razdjelna ograda na pješačkim prijelazima mogu uticati na smanjivanje brzine a sem toga ona može pružiti neku vrstu skloništa za pješake na opasna mjesta.

Početak	Mjere	Faktor koštanja	Glavni nositelje
---------	-------	-----------------	------------------

*Mjere za smanjivanje brzine na opsnim deonicama i u naselja*

● ○ ○	Analizirajte postojeće kriterije kategorizacije cesti prema maksimalnoj brzini i uporedjivanje istih sa kriterijima projektiranaj cesti	1	MI
○ ● ○	Utvrđivanje liste mjera za smanjivanje brzine van naselja i u opasnim deonicama i crnim tačkama	1	MI
○ ● ○	Utvrđivanje liste mjera za smanjivanje brzina na naseljena mjesta i u gradovima u cilju zaptite prvashodno najugroženijih korisnika cesti	1	MI

### 8.13.3 Ceste sa dvije trake iste razine prelaza

Ceste sa po dvije trake su ceste visokih kapaciteta, sa odvojenim trakama tj. sa više od jedne promtrnr trake za vaki smjer. Van naselja, ili na deonicama gdje su dozvoljene veće brzine, one imaju i zaštitnu ogradu, ili ograde uzduž sredine cesti. One se razlikuju od autocesti jer kod njih je dozvoljeno priključivanje (ograničeno) sporednih cesti iste razine prelaska. Van naseljenih mjesta ceste sa po dvije trake mogu biti konfuzne te usled dobrih uslova vožnje potiču na prekoračenje brzine. Na Kosovu ima dozvoljenih ali i nedozvoljenih prijelaza preko cesti ili prijelaza za pješake( i van naselejnih mjesta mogu se vidjeti pješački prijelazi) Tim više, takvi mali prostori čine neefikasnim uzdignutih prepreka približno za oko 100m. Jedna druga pogreška je otkopavanje zaštitne ograde radi postavljanja stupića za svetleće znakove.

Veći deo prostora za skretanje nemaju traku za smanjivanje brzine prije skretanja na lijevo, preglednost vozila koja dolaze iz suprotnog mjera, zbog središnje ograde, je veoma ograničena ili silaba te, imajući u vidu ograničen kut skretanja velikih vozila njima je potrebna čitava traka za skretanje u suprotnom smjeru. U takvim slučajevima, proširenje ceste sa dvije trake ili gradnja kružnog toka je najbolje rešenje. Jednu drugu opasnost predstavljaju česti priključci sporednih puteva koje koriste zemljoradnici i stanovnici naselja. U urbanim industrijskom zonama postoje priključni putevi koji ulaze i izlaze na autocesti i koje si odvojene ogradama, ali njihovo malo odstojanje jedne od druge i sa veoma malim prostorem za skretanje, predstavljaju ozbiljnu opasnost te, kao takve, su neefikasne s aspekta udovoljavanja zahtjevima za cestovni promet.

Početak	mjere	Faktor koštanaj	Glavni nositelji
---------	-------	-----------------	------------------

#### Mjeresigurnosti na cestama sa dvije trake istog smjera na istoj razini prelaska

●○○	Izrada plana aktivnosti za poboljšanje cestovne sigurnosti na cestama s dvije trake	2	MI
○●○	Utvrđivanje kriterija za priključke iz privatnih posjeda	-	MI
○●○	Oslobadjenje pločnika uz cesti i trotoara od prepreka, parkiranih vozila, kioska i sl.	-	MI
○●○	Zatvaranje svih isprkidanih razdjelnih ograda po sredini cesti, za sva moguća skretanja, ako nisu predviđene za skretanja, ako nema kružnih tokova ili raskrsnica	-	MI
○●○	Zatvarajte sve male "dilje" prolaze za pješake, površine stupića za znakove, jer tako isprekidana zaštitna ograda na sprečava nezgode	-	MI
○●○	Ako su neophodne raskrsnice iste razine prolaza, gradite trake za smanjivanje brzine ili hrapave trake ostavljajući dovoljno prostora za skretanje ( na eng - tractrix) i utvrdite efikasja ograničenja brzine .	-	MI

○ ● ○	Priključne ceste na autocesti mogu se priključiti jedino na većim daljinama i na raskrsnicama izričito namijenjenih priključivanj	-	MI
○ ● ○	Uvijek kada su pješački prelazi neophodni, brzina se mora efikasno smanjiti na 50km/h, pješaci ne shiju prolaziti više od dvije trake bez razdjelnog otoka. Uvijek treba da postoji tokna sredini ceste, van ili uporedu s trakama	-	MI

### 8.13.4 Zaštitna ograda i obelježavanje cesti

“Besplatne” ceste, jedan veoma aktualn naziv, označava slučaj kada vozila koja iskoče ili skliznu iz ceste, ili koja se penju na trotoare, usled nepažnje vozača, ili usled sudaranja sa nekim drugim vozilom, treba da se zaustavljaju na zaštitnu ogradu, kako se ne bi sudarale na masivne prepreke, tj. Da ne prelaze središnju razdjelnu ogradu, kako ne bi prouzrokovalji sudar sa vozilima koje nailaze iz suprotnog smjera. Vozači modernih vozila koje imaju vazdušni jastuk (airbag), koji koriste zaštitne pojaseve, imaju veće mogućnosti da prežive i da dobijaju manje ozlijede u slučaju sudara sa nekim većim ili masivnim objektom, kao što je na pr. stablo, zid, stena i td, i ako voze sporije, najviše do 60-70 km/h. To znači da van naseljenih mjesta, na cestama mora biti gradjena zaštitna ograda, posebno gde je brzina vožnje i tok prometa velik.

Nivo zaustavljanja (kapacitet kočenja) utvrđeni su u EN 1317 – 2. Za korišćenje autocesti kategorije H1 do h3, moraju se etačno utvrditi kriteriji za brzinu i promet teških vozila. Na utocetsma, središnja zaštitna ograda mora biti tipa H3, koja je sigurnija za teška vozila (H3 izdržava sudar vozila teškog 17t kod brzine 80km/h)

Kod gradnji zaštitnih ograda veoma je važno zaštititi prednji deo ograde koja treba početi kosim podizanjem od površine zemlje ili korišćenjem certifikovanih odgovarajućih terminala. Nezaštićene železne ograde utiču na povećanje broja stardanja i oštećenja vozila. Takodje i nezaštićene betonske ograde su masivne ograde koje takodje mogu prouzrokovati veljika stradanja u slučaju sudaranja vozila.

Jedna od dobrih i jeftinih mjera za sprečavanje izlaska vozila sa autoceste je bolje označivanje ruba cesti koje se lako mogu uošiti i noću. Od posebnog uticaja za sprečavanje izlaska vozila su trake za zvučno upozorenje. Označivanje cesti na Kosovu je vrlo slabo. Zvučna traka i vibracijska traka s u od velikog uticaja na sprečavanje izlaska vozila iz cesti nepažnjom vozača.

Početak	Mjere	Faaktor koštanja	Glavni nositelji
---------	-------	------------------	------------------

#### *Mjere za postavljanje zaštitne ograde i označivanje cesti*

● ○ ○	Izrada programa aktivnosti za poboljšanje sigurnosti zaštitnih ograda i ozančivanje cesti uključujući i cenu koštanaj i prioritete	2	MI
-------	--	---	----

○ ● ○	Obavezno uvođenje EN 1317 kao obaveznog standarda i utvrđivanje pravila kakve zaštitne ograda treba predvidjeti na cesti i mostove	2	MI
○ ● ○	Primjenite isključivo sistem EN 1317, testiranog i certifikovanog na glavnim putnim mrežama	2	MI
○ ● ○	Osiguravajte se da sve ograde na početku počnu od površine zemlje a zatim ravnomjernog uzdizanja ili opremljene certifikovanim terminalim	-	MI
○ ● ○	Zatvarajte se nepotrebne isprekidana mjesta u ogradama, do 50 m u glavnim cestama i do 200m u autocestama	-	MI
○ ● ○	Poboljšavajte označavanje cesti, posebno rubne linije opasnih deonica, vidljive i noću.	1	MI

### 8.13.5 Sigurnost radova na cesti

Sigurnost izvođenja radova na cesti i dalje je na niskom nivou na Kosovu. signalizacija na mjestima izvođenja dugotrajnih i kratkotrajnih radova mora jasna i prepoznatljiva, brzina mora se smanjiti i radnici moraju da nose zaštitne i svetleće prsluke radi lakšeg primjećivanja. Radnici moraju biti zaštićeni od zapreka, od ploča za fizičko razdvajanje cesti, stožaca, posebno kaad arde na brze ceste. Ove mjere važe i za osoblje koje rade na održavanje cesti. Svi znakovi i oprema za označavanje mjesta dugotrajnih i kratkotrajnih radova moraju biti usvojeni od starne komisije stručnjaka, u čijem sastavu moraju biti: ugovorno tijelo, nadležni organ za puteve i Policija. Pri izvođenju radova mora se vršiti periodična kontrola od nadležnijih tijela za putetve i polivije.

Početak	Mjere	Faktor koštanja	Glavni nositelji
---------	-------	-----------------	------------------

#### *Mjere za sigurnosti pri izvođenju radova na cesti*

● ○ ○	Ocjena postojećeg stanja sigurnosti pri izvođenju radova ( propisi, tehnički standardi, komisije. Kontroll, vesta cesti) i ostvarivanje plana aktivnosti sa cijenom koštanaja i prioritetima	2	MI
○ ● ○	Uvođenje standard za signalizaciju i opremu u zonama izvođenja radova( za razne vrste cesti	2	MI,SBDS
○ ● ○	Formiranje komisija sa stručnjacima, u sastavu predstavnika ugovorne strane, nadležnih za puteve i policije radi usvajanja znakova i opreme za označavanje radova tč vršenje periodičnih kontrola	1	MI, PK
○ ● ○	Obezbedite potrebnu sigurnost za radnike koji izvode radove na prometnoj cesti, lakouočliva odjela, zaštitna ograda i sl.	-	MI
○ ● ○	Efikasne mjere smanjivanja erzine u zoni radova	-	MI,PK



## 8.14 Sigurnost vozila

Usavršavanje sigurnosne opreme vozila bio je od velikog uticaja na smanjivanje broja poginulih i ozlijeđenih u zadnjoj godini. Opšte je poznato da zemlje u koje se koriste nova vozila, imaju manji broj nastradalih osoba.

Zadnjih godina tehnička kontrola je znatno poboljšana: I pored toga mjere protiv krivotvorenja kontrolnih lista i drugih obmanjivanja treba poštiti. Također mora se intenzivirati i olakšati kontrola vozila u prometu, kako od strane policija tako i od strane Ministarstva infrastrukture. Također neophodna je kontrola pretovara i sigurnosti roba.

Početak	Mjere	Faktor koštanja	Glavni nositelji
<b>Mjere za sigurnost vozila</b>			
●○○	Pprimenjivanje evropskih standarda sigurnosti vozila	<b>2</b>	<b>MI</b>
○●○	Vršiti registraciju svih vozila na Kosovu, uključujući i vozila manjinskih zajednica	-	<b>MI</b>
○●○	Obezbediti da se obavi tehnička kontrola za sva registrovana vozila, tehnička kontrola opreme od strane inspekcije i policije, uključujući i pretovaranje i sigurnost roba.	<b>1</b>	<b>MI</b>
○●○	Preduzimanje efikasnih mjera za obezbjeđivanje kvalitetne tehničke kontrole i realnih nalaza	-	<b>MI</b>
○●○	Preduzimanje mjera za smanjivanje negativnog uticaja korišćenja starih vozila, intenziviranjem tehničke kontrole posebno za vozila starije od 10 godina, stimulisanjem prodaje vozila starijih od 25 godina za staro gvoždje.	<b>1</b>	<b>MI</b>
○●○	Ngritja e vetëdijes së blerësve të automjeteve Podizanje svijesti kupaca starih vozila i vozila lošeg tehničkog stanja. Informišite vozače a i javnost o rezultatima Euro NCAP-a	<b>1</b>	<b>MI</b>
○●○	Pružite podršku formiranju kluba automobilista Kosova po uzoru evropskih zemalja (AAA, ADAC, ACI)	<b>1</b>	<b>MI</b>

## 8. PRILOG : KRITERIJI ZA DATABAZU OSNOVNIH PODATAKA

### OBRAZAC ZA PODATKE O CESTOVNOJ SIGURNOSTI

Ovaj tabelarni prikaz bazira se na statističke podatke Kosovske Policije o saobraćajnim nezgodama u 2014 god. Za detalnu analizu postojećeg stanja potreban su dodatni podaci.

Tabela 1 Saobraćajane nezgode autobusima (2014)			
	Ukupan br.s.nez.	S.nez. sa ozlijeđenim i poginulim	S, nez. poginule oso.
S, nezgode s jednim vozilom	1516		
Put.kola - put.auto	11427		
Put. Kola – voz	10		
Put. Kola Bicikal	187		
P. kola–pješači	1074		
P. kola -autobus (kombi (>3.5 do))	440		
Car – Kamion ( kamion >3.5 do)	696		
P.kola– Traktor	138		
P.kola – Zaprežna kola	6		
P. kola – Motocikal	168		
P. kola –životinje	63		
Ostalo	565		
<b>Ukupno</b>	<b>16300</b>		

Tabela 2. Ozlijeđeni i poginuli prema vrste transporta (2014)		
	Ozlijeđeni	Poginuli
Pješači		
Bicikal		
Mopedi (<50cc, max 45 (50)km/h)		
P.ko, taxi, van <3.5 do		
Autobus		
Kamion<3.5 do		
Traktor,		
Ostalo		
<b>Ukupno</b>		
*) Klasifikacija se vrši shodno kriterijima i podacima EU- CARE <a href="http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports">http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports</a>		

Tabela 3 podaci prema sudionicima i kategori. Cesti ( unutar i van urbane zone) (2014)										
	Ozlijeđeni					Poginuli				
	Unutar urbane zone *)		Van urbane zone *)		total	Unutar urbane zone		Van urb. zone *)		TOT.
	Muš.	Žene	Muš.	Žene		Muš.	Žene	Muš.	Žene	
<b>Vozači</b>					3675					49
<b>Putnici</b>					4813					39
<b>Pješaci</b>					1216					39
<b>ukupno</b>					9704					127

\*)urban (built up)area are inside boundary signs of towns and villages

Tabela 4 Ozlijeđeni prema starosnoj strukturi korisnika cesti (2014) *)				
	Ukupno s. nezgoda		Pješaci	
	Ozlijeđeni	Poginuli	Ozlijeđeni	Poginuli
0-14				
15-17				
18-24				
25-49				
50-64				
65+				
<b>TOTAL</b>				

\*) Klasifikacija se vrši shodno kriterijima i podacima EU- CARE  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/care\\_reports](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports)

Tabela 5 Nastradali pješaci(2014)			
		Ozlijeđj.	Poginuli
		Unutar urb. zon	Danju
Noću			
Van urb. zone	Danju		
	Noću		
Ukupno			

**Tabela 6. Nastradala djeca ( 0-14) ( 2014)**

		Ozlijeđeni	Poginuli
Van urb.zone	Van vozila		
	Unutar vozila		
Van urb. zone	Van vozila		
<b>Ukupno</b>			

**Tabela 7. Saobraćajne nezgode prema kategoriji cesti ( 2014)**

		Ozlijeđeni	poginuli
Unutara urb.zone	Vozači		
	putnici		
	Pješaci		
Van urb.zone	Vozači		
	Putnici		
	Pješaci		
<b>Ukupno</b>			

**Tabela 8 Saobraćajne nezgode prema kategoriji cesti (2014)**

	Ukupan br. Nezg.	Sao. nez, i ukupan broj nastradalih	Ozlijedjeni	Poginuli
Autocesta	84			
Magistralne ceste	3932			
Reginalne ceste	1320			
Urbane ceste( grad, selo)*)	9201 ??			
Ruralne ceste (van sela)*)	1278 ??			
Ostalo	485			
Ukupnoj * urbane ceste su unutar graničnih linija sela i grada (gradjene u zoni)	16300			

**Tabela 9 saobraćajne nezgode prma deonicama cesti (2014)**

	Ukupan br. Saob.nezgo.	S.nezgode I ukupan br. nastradalih	Ozlijedjeni	Poginuli
Prava cesta	11027			
Krivina	1852			
Kružni tok	660			
Raskrsnica	1476			
Most	33			
Železnica	6			
Tunel	9			
Ostalo*)	1237			
Ukupnoj	16300			

\*) 20% janë shumë "të tjerë", më mirë: mos të definohet???

**Tabela 10 Saob- nezgode prema uslovima cestne površine (2014)**

	Ukupno sao. nezg.	Saob. nezgod. i br. nastradalih	Ozlijedjeni	Poginuli
Suva cesta	12573			
Mokra	2886			
Klizava	21			
Sneg	240			
Led	66			
Oštećena ce.	3			
Ostalo *)	511			
Ukupnoj	16300			

\*) 12% janë shumë për "të tjera", më mirë: të mos definohet???