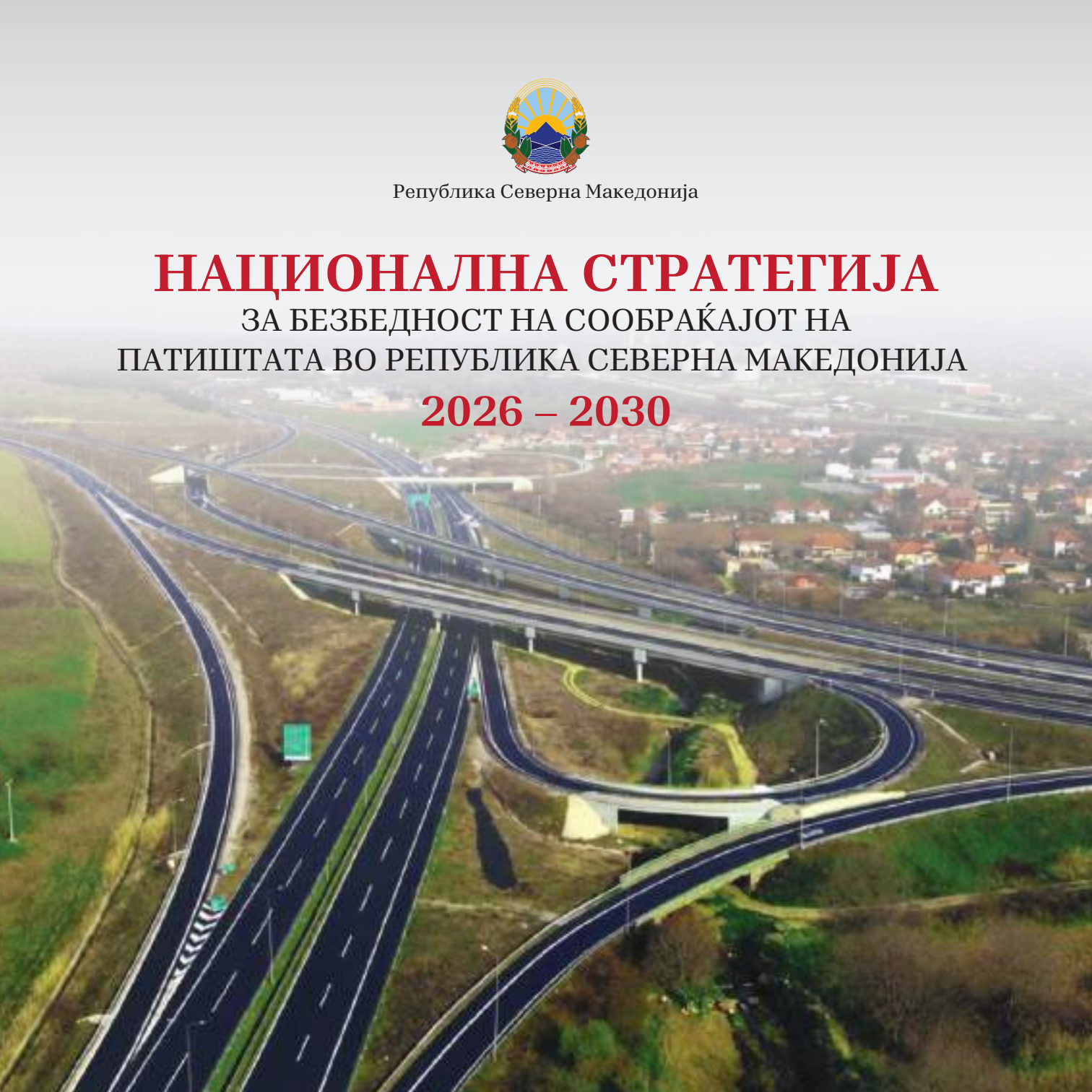
Република Северна Македонија

НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА

ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

2026 – 2030



РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА
РЕПУБЛИЧКИ СОВЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА

РЕПУБЛИЧКИ СОВЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА

НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА 2026 – 2030 ГОДИНА

Скопје, 2026 година

ИЗДАВАЧ:
РЕПУБЛИЧКИ СОВЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

ГЛАВЕН И ОДГОВОРЕН УРЕДНИК:
м-р Горан Ангеловски

ТЕХНИЧКИ ДИЗАЈН И УРЕДУВАЊЕ:
ГРАФО ПРОМ Битола

ФОТОГРАФИИ:
Никола Станков, Ѓоко Петковски

ЛЕКТОР:
Деспина Буцевска

ПЕЧАТИ:
Графо Пром Битола

ТИРАЖ
400

Усвоена на 121 седница на Собранието на
Република Северна Македонија на ден 3.9.2026 година

Каталогизација во публикација
Народна и универзитетска библиотека „Свети Климент Охридски“ – Скопје



Координативно тело за подготовка и следење на имплементација на Националната стратегија за безбедност на сообраќајот

м-р Горан Ангеловски, претседавач со Кординативното тело и претседател на РСБСП
д-р Марија Ѓошева Крстески, РСБСП
д-р Зоран Јошевски, РСБСП
м-р Маја Арсовска-Манов, Министерство за внатрешни работи
м-р Марјан Копевски, Министерство за транспорт
Марко Јовески, Министерство за здравство
Урим Ибраими, Министерство за економија и труд
м-р Димитар Парнарциев, Министерство за енергетика, рударство и минерални суровини
Ѓорѓи Панделиев, Министерство за образование и наука
д-р Јасмина Буневска-Талевска, Технички факултет – Битола
д-р Никола Дујовски, Факултет за безбедност – Скопје

Консултации со органи и организации:

Министерство за внатрешни работи
Министерство за транспорт
Министерство за здравство
Министерство за финансии
Министерство за образование и наука
Министерство за социјална политика, демографија и млади
Министерство за енергетика, рударство и минерални суровини
Министерство за економија и труд
Министерство за дигитална трансформација
Јавно обвинителство на Република Северна Македонија
Јавно претпријатие за државни патишта – одговорно за изградба, реконструкција и одржување на патната инфраструктура
Биро за метрологија
Биро за развој на образованието
Центар за управување со кризи

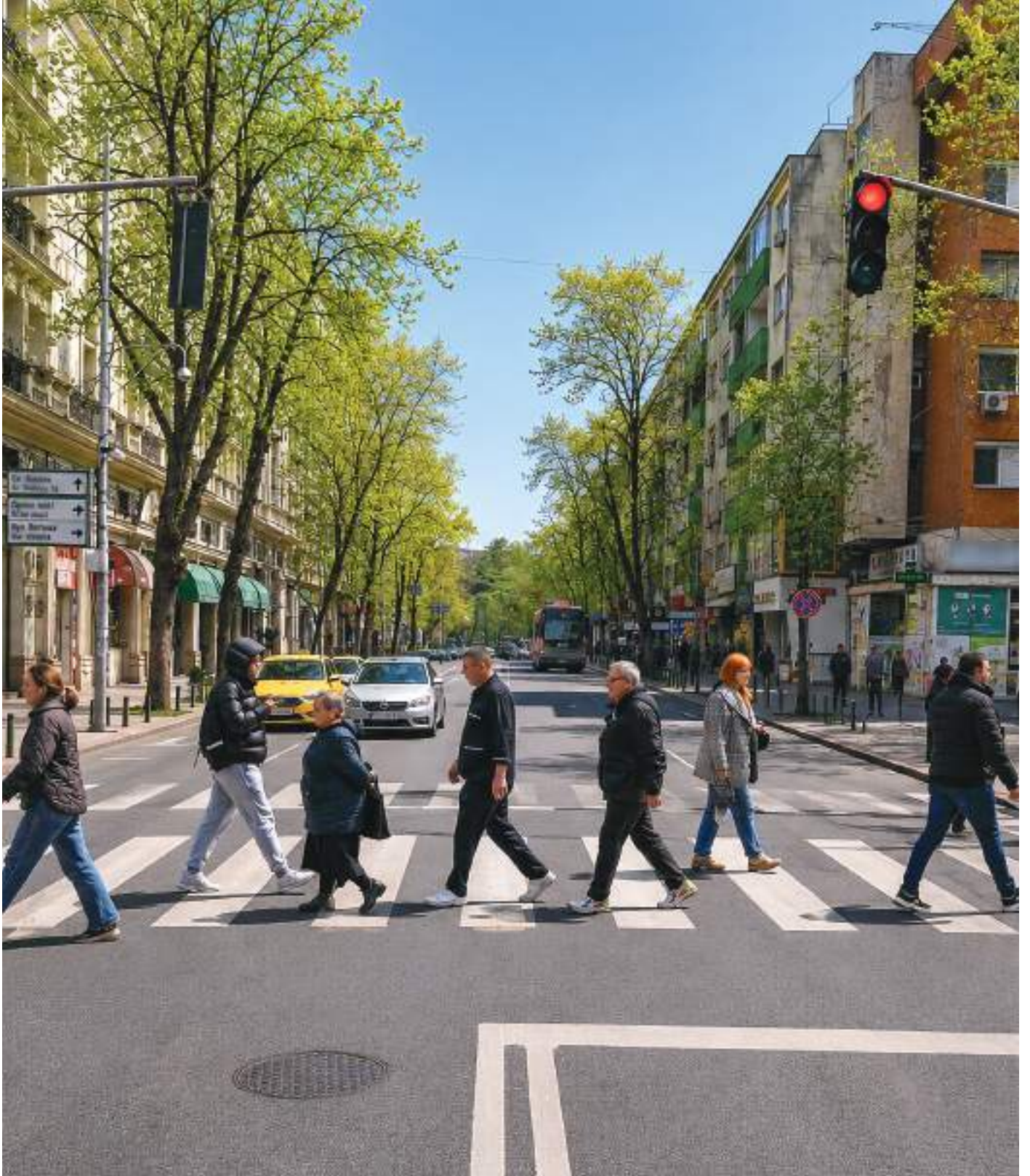
Дирекција за заштита и спасување
Територијални противпожарни единици
Институт за јавно здравје
Центри за итна медицинска помош
Црвен крст на Република Северна Македонија
Царинска управа
Биро за национално осигурување
Заедница на единиците на локалната самоуправа
Град Скопје и општините во државата
Комора на овластени архитекти и инженери
Правни лица овластени за вршење технички преглед на возила
Здружение на автошколи
Здружение на Испитни центри
Увозници на возила
Факултет за безбедност – Скопје, Универзитет „Св. Климент Охридски“ – Битола
Технички факултет – Битола, Универзитет „Св. Климент Охридски“ – Битола
Факултет за технички науки, Универзитет „Мајка Тереза“ – Скопје
Градежен факултет – Скопје
Факултет за применети науки, Државен Универзитет во Тетово
Сојуз на здруженија на пензионери
Друштво за патишта на Македонија
Авто мото сојуз на Македонија - АМСМ
Стопанска комора на Северна Македонија, Групација на овластени правни лица за вршење на технички преглед и испитување на возила
Невладини организации
Здруженија на граѓани (Вело училишта и др.)



Ниту еден живот не е прифатлива загуба.
Целта е јасна – НУЛА загинати во сообраќајни незгоди.

„ЕДЕН ЖИВОТ, ЕДНА ШАНСА. НУЛА ЖРТВИ.“

РСБСП



С О Д Р Ж И Н А

Список на слики....9
Список на табели....9
Листа на кратенки....10
1.ВОВЕД....21
МИСИЈА....23
1.1.Резиме на областа или областите на политиките опфатени со стратегијата и клучните правци на делување....23
1.2. Основ на обврска за подготвување и предлагање на стратегијата....24
1.3. Опис на поврзаноста и усогласеноста со развојните насоки утврдени во Националната развојна стратегија 2024 – 2044....24
1.4.Методолошки пристап во подготвувањето на стратегијата....25
1.5. Опис на процесот на вклучување на засегнатите страни во подготвувањето на стратегијата....26
2.АНАЛИЗА НА ТЕКОВНАТА СОСТОЈБА....27
2.1.Анализа на актуелната состојба во областа и други сродни области на политиките....27
2.1.1.Вкупен број на сообраќајни незгоди....29
2.1.2. Сообраќајни незгоди со смртни последици....30
2.1.3. Сообраќајни незгоди со тешки телесни повреди....32
2.1.4. Сообраќајни незгоди со телесни повреди....33
2.1.5. Сообраќајни незгоди со материјална штета 35
2.1.6. Вкупен број настрадани учесници во сообраќајни незгоди....36
2.1.7. Загинати лица во сообраќајни незгоди....37
2.1.8. Повредени лица со тешки телесни повреди....39
2.1.9. Повредени лица со телесни повреди....40
2.2.Анализа на опкружувањето (SWOT- и PESTLE-анализа) и анализа на засегнатите страни....41
2.3.Резултати од спроведувањето на претходна стратегија или поврзани стратегии....42
2.4. Проблеми и предизвици....43
3.СТРАТЕШКА РАМКА....49

3.1.Визија за развој на областа.....49
3.2.Приоритетни области, општи и посебни цели во секоја од приоритетни области.....49
3.3.Резиме на политиките односно клучните правци на делување или мерки за остварување на општите и посебните цели.....51
3.4.Стратешки и специфични цели.....53
3.4.1. Стратешки цели.....54
3.4.2.Специфични цели.....56
3.5.Основни принципи за безбедност на сообраќајот на патиштата.....58
3.6.Стратешки приоритети за безбедност на сообраќајот на патиштата.....59
4. РАМКА ЗА СЛЕДЕЊЕ, ОЦЕНУВАЊЕ И ИЗВЕСТУВАЊЕ.....73
4.1.Табеларен приказ на показателите на успешност на ниво на резултат, исход и ефект.....76
4.2.Начин на прибирање на податоците и мерење на показателите на успешност...76
4.3.Надлежни органи задолжени за спроведување, следење, оценување и известување и органи кои учествуваат во процесот на следење, оценување и известување.....77
4.4.Постапка и динамиката на известување и на оценување на постигнатите резултати.....78
4.5. Механизми за координација.....79
5.УПРАВУВАЊЕСОРИЗИЦИ.....81
5.1.Утврдени ризици кои би можеле да влијаат на спроведувањето и постигнувањето на планираните општи и посебни цели.....81
5.2.Мерки за справување со ризиците.....82
5.3.Начин на ревидирање на акцискиот план.....83
6.АКЦИСКИ ПЛАН.....85
7. ИНДИКАТИВЕН ФИНАНСИСКИ ПЛАН.....89
8. ИДНИНАТА НА БЕЗБЕДНОСТА НА СООБРАЌАЈОТ.....93
9.ПРЕПОРАКИ ЗА УНАПРЕДУВАЊЕ НА БЕЗБЕДНОСТА ВО СООБРАЌАЈОТ.....97
10.БИБЛИОГРАФИЈА.....103
11. АНЕКСИ.....107

Список на слики

Слика 1 Историски и очекуван тренд на вкупен број на сообраќајни незгоди 2020 – 2030.....30
Слика 2 Историски и очекуван тренд на сообраќајни незгоди со смртни последици 2020 – 2030.....31
Слика 3 Историски и очекуван тренд на сообраќајни незгоди со тешки телесни повреди.....33
Слика 4 Историски и очекуван тренд на сообраќајни незгоди со телесни повреди 2020 – 2030.....34
Слика 5 Историски и очекуван тренд на сообраќајни незгоди со материјална штета.....36
Слика 6 Историски и очекуван тренд на вкупен број на настрадани учесници во сообраќајни незгоди 2020 – 2030.....37
Слика 7 Историски и очекуван тренд на број на загинати лица во сообраќајни незгоди 2020 – 2030.....38
Слика 8 Историски и очекуван тренд на број на повредени лица со тешки телесни повреди 2020 – 2030.....39
Слика 9 Историски и очекуван тренд на број на повредени лица во телесно повредени лица.....40

Список на табели

Табела 1 Вкупен број на сообраќајни незгоди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за период 2025 – 2030.....107
Табела 2 Сообраќајни незгоди со смртни последици за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030.....107
Табела 3 Сообраќајни незгоди со тешки телесни повреди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030.....108
Табела 4 Сообраќајни незгоди со телесни повреди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030.....108
Табела 5 Сообраќајни незгоди со материјална штета за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030.....109

Табела 6 Вкупен број на настрадани учесници во сообраќајни незгоди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030.....109
Табела 7 Број на лица со последица смрт за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030.....110
Табела 8 Број на лица со тешки телесни повреди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030.....110
Табела 9 Број на лица со телесни повреди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030.....111

Листа на кратенки

Република Северна Македонија – РСМ
Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата – РСБСП
Национална стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата – НСБСП
Министерство за внатрешни работи – МВР
Министерството за транспорт – МТ
Министерството за образование и наука – МОН
Министерството за здравство – МЗ
Министерство за енергетика, рударство и минерални суровини – МЕРМС
Министерство за дигитална трансформација – МДТ
Министерство за економија и труд – МЕТ
Министерство за финансии – МФ
Министерство за социјална политика, демографија и млади – МСПДМ
Заедница на единиците на локалната самоуправа – ЗЕЛС
Јавно претпријатие за државни патишта – ЈПДП
Итна медицинска помош – ИМП
Високообразовни установи – ВОУ
Европска унија – ЕУ
Техничка помош и размена на информации – TAIEX
Невладини организации – НВО
Национална програма за усвојување на правото на ЕУ – НПАА
Инструмент за претпристапна помош – ИПА



Човекот може да згреши. Патот не смее да ја претвори грешката во трагедија. Создаваме патишта што простуваат.

„ПАТОТ ПРОСТУВА САМО АКО Е СОЗДАДЕН ДА ПРОСТИ.“

РСБСП



ПРЕДГОВОР



Министер за внатрешни работи
на Република Северна Македонија
м-р Панче Тошковски

Безбедноста на сообраќајот на патиштата не е прашање само за една институција, таа е прашање за целото општество. Токму тоа е суштината на „Националната стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата 2026 – 2030 година“: широко партнерство меѓу институциите на системот, академската заедница, граѓанскиот сектор и секој поединец кој секојдневно учествува во сообраќајот. Со задоволство и чувство на одговорност го поздравувам овој стратешки документ кој ја поставува рамката за нашето заедничко дејствување во наредниот петгодишен период.

Оваа Стратегија е резултат на сериозна, посветена работа на широка владина комисија во која беа застапени сите релевантни министерства, органи и организации. Тоа е нејзината суштинска вредност, таа не го одразува погледот само на едно министерство или само на еден сектор, туку претставува консензус на системот, обединет околу една единствена цел за намалување на бројот на жртви и повредени во сообраќајот и создавање побезбедна патна средина за сите граѓани.

Министерството за внатрешни работи, преку своите организациски единици над-

лежни за сообраќај, секојдневно е присутно на патиштата и директно ги согледува последиците од сообраќајните незгоди. Токму таа теренска реалност го потврдува значењето на документот пред нас. Непочитувањето на сообраќајните правила, брзото возење, управувањето под влијание на алкохол и психотропни супстанции бараат систематски, координиран одговор, каков што нуди оваа Стратегија.

Визијата СЕКОЈ ЖИВОТ Е ВАЖЕН, на која е изградена Стратегијата, е принцип со кој Министерството за внатрешни работи се идентификува во целост. Секоја сообраќајна незгода со смртна последица претставува трагедија која не може да се оправда со статистика. Затоа е неопходно сите чинители во системот, секој во рамките на своите надлежности, да дејствуваат синхронизирано, решително и без прекин.

Стратегијата е усогласена со европската рамка за безбедност на патиштата 2021 – 2030 и со принципите на Безбеден систем, кои ја стават човековата безбедност во центарот на сите одлуки поврзани со мобилноста. Ова е насока во која мора да се движи и нашата држава, не само поради меѓународните обврски, туку поради суштинската вредност на заштитата на животот и здравјето на граѓаните.

Посебно ја истакнувам важноста на интеринституционалната соработка предвидена со Стратегијата. Безбедноста во сообраќајот не може да се унапреди доколку секоја институција работи сама за себе. Потребна е постојана, оперативна координација меѓу Министерството за транспорт (МТ), Министерството за образование и наука (МОН), Министерството за здравство (МЗ), Заедницата на единиците на локалната самоуправа (ЗЕЛС), Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот (РСБСП) и сите останати засегнати страни. Министерството за внатрешни работи (МВР) е подготвено да биде активен и одговорен партнер во оваа соработка.

Едукацијата и промената на сообраќајната култура претставуваат можеби најзначајниот долгорочен предизвик. Статистиката постојано потврдува дека човечкиот фактор останува водечка причина за настанување на сообраќајни незгоди. Оваа Стратегија дава силен акцент на превентивните активности, едукацијата уште од предучилишна возраст и подигнувањето на јавната свест. Тоа е инвестиција чии плодови се берат на долг рок, но без неа ниту еден систем на санкции и надзор не може да даде трајни резултати.

Воедно, Стратегијата ја препознава и улогата на современите технологии, автоматскиот надзор, интелигентните транспортни системи и дигитализацијата на сообраќајните процеси. Овие алатки имаат огромен потенцијал за унапредување на безбедноста



и МВР ќе го поддржи нивното имплементирање во рамките на поширокаата системска стратегија.

Убеден сум дека оваа Национална стратегија, доколку биде доследно имплементирана со координирани напори на сите институции, ќе донесе мерливи и трајни резултати. На сите кои придонесоа кон нејзиното изготвување, членовите на владината комисија, професионалнците од институциите, меѓународните партнери и претставниците на граѓанскиот сектор им упатувам искрена благодарност.

Патот пред нас е јасен. Останува само решителноста, упорноста и заедничката акција. Секој живот е важен и тоа не е само слоган, туку обврска која мора да се претвори во конкретни резултати на патиштата.

Со почит,
Министер за внатрешни работи
м-р Панче Тошковски



Претседател на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата м-р Горан Ангеловски

Безбедноста на сообраќајот на патиштата претставува едно од круцијалните прашања на јавната безбедност и е директна рефлексија на одговорниот пристап на државата кон квалитетен живот и заштита на здравјето и имотот на граѓаните. Таа не е само техничко или организациско прашање, туку претставува системска посветеност, институционална зрелост и јасна стратешка определба кон заштитата на човекот како највисок приоритет во функционирањето на современото општество, а со тоа и на транспортниот систем. Во актуелните текови, мобилноста претставува фундаментална и функционална компонента на социоекономските системи, при што нејзината ефективност и одржливост се директно детерминирани од степенот на безбедност со кој се реализира.

Како Претседател на Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, поттикнувам јасна институционална и професионална свест која ги перципира сообраќајните незгоди како комплексен и високоризичен општествен феномен со мултидимензионални и долгорочни последици, не само врз индивидуите и нивните семејства, туку и врз системот на јавни институции и општеството во целина. Секоја загуба на човечки живот претставува неповратна трагедија и сериозен аларм дека безбедноста во сообраќајот мора да се третира како траен, системски и врвен јавен приоритет. Оттука, нашата одговорност не се ограничува на реактивно справување со последиците, туку подразбира воспоставување функционален и одржлив систем на превенција, заснован

на анализа на ризици, научно утврдени мерки и координирана институционална акција, со цел постојано намалување на ризиците и обезбедување највисоко можно ниво на заштита за сите учесници во сообраќајот.

„Националната стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата 2026 – 2030 година“ ја претставува стратешката рамка преку која Република Северна Македонија ја потврдува својата цврста определба да воспостави модерен, ефикасен и одговорен систем за управување со безбедноста на сообраќајот. Визијата утврдена со оваа стратегија, СЕКОЈ ЖИВОТ Е ВАЖЕН, ја отсликува нашата недвосмислена определба за развој на сообраќаен систем во кој заштитата на човекот е централна вредност и водечки принцип во креирањето и спроведувањето на сите мерки и политики.

Во согласност со оваа визија, стратегијата ја поставува јасната национална цел за значително и одржливо намалување на бројот на загинати и тешкоповредени лица во сообраќајот до 2030 година, во согласност со европските цели и современите принципи на безбедност на патиштата. Оваа цел претставува конкретен израз на нашата институционална одговорност и бара ефективна имплементација, силна координација и континуирана посветеност на сите надлежни институции.

Стратегијата воспоставува интегриран пристап кој ги обединува сите клучни сегменти на системот, институционалното управување, патната инфраструктура, безбедноста на возилата, контролата и почитувањето на прописите, образованието и подигањето на јавната свест, како и системот за итна медицинска интервенција и за посттрауматска здравствена грижа.

Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата има клучна улога во координацијата и насочувањето на овие процеси и ќе продолжи активно да ја следи имплементацијата на стратегиските приоритети, да ја поттикнува институционалната соработка и да придонесува кон развојот на ефикасен и одржлив систем за управување со безбедноста на сообраќајот. Нашата цел е јасна – воспоставување систем кој не реагира само на последиците, туку активно ги спречува причините за нивното настанување.

Остварувањето на поставените цели бара заедничка посветеност, јасна институционална одговорност и континуирана поддршка на сите чинители: институциите, стручната јавност и граѓаните. Само преку таков координиран и системски пристап можеме да обезбедиме трајни резултати и да создадеме безбедна сообраќајна средина за сегашните и идните генерации.

Упатувам срдечна професионална благодарност на сите соработници и претстав-

ници на институциите, на академската заедница, на граѓанскиот сектор, кои со својата експертиза и посветеност придонесоа за квалитетот на националната стратегија.
Убеден сум дека преку доследна имплементација на стратегијата, Република Северна Македонија ќе направи значаен исчекор кон воспоставување модерен и безбеден сообраќаен систем, усогласен со европските стандарди и најдобрите меѓународни практики. Реализацијата на националната стратегија претставува наша заедничка обврска и наша заедничка цел, а успехот во намалувањето на страдањата во сообраќајот ќе биде признание за сите преземени мерки за заштита на животот и имотот на луѓето во сообраќајот.

СЕКОЈ ЖИВОТ Е ВАЖЕН

м-р Горан Ангеловски,
Претседател на Републички совет за безбедност
на сообраќајот на патиштата во Република Северна Македонија

Врз основа на член 375 став (1) од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија” бр. 169/15, 226/15, 55/16, 11/18 и 83/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 98/19, 302/20, 122/21, 33/24, 208/24, 193/25, 258/25, 58/26 и 79/26), Собранието на Република Северна Македонија донесе

Национална стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата 2026 – 2030 година

Септември, 2026 година


Атина
Athens
Велес
Veles
E 75 A 1
Штип
Stip
A 4
Приштина
Pristina
Скопје
Skopje
A 2

1. ВОВЕД

Сообраќајот на патиштата претставува витален сегмент од секојдневниот живот и економското функционирање на државата. Истовремено, тој претставува и едно од најризичните подрачја за загуба на човечки животи, повреди и материјални штети. Во таа насока, системскиот пристап кон безбедноста на сообраќајот е клучен за општествениот развој и одржливоста на транспортниот систем.

Република Северна Македонија во изминатите години презема повеќе мерки за подобрување на безбедноста на сообраќајот, меѓу кои зајакната соработка меѓу институциите, спроведување превентивни кампањи и унапредување на законската рамка. Сепак, предизвиците остануваат значајни: високиот број сообраќајни незгоди, непочитувањето на правилата и прописите, управување под дејство на алкохол и психотропни супстанции, неприспособената брзина на условите на патот и непочитувањето на ограничувањето на брзината на движење, како и староста на возниот парк.

Подготовката на „Националната стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата 2026 – 2030 година“ (НСБСП) во целост ја следи подготовката на Националната развојна стратегија 2024 – 2044 година и е усогласена со нормативите и стандардите кои се предвидени во таа стратегија.

„Националната стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата 2026 – 2030 година“ претставува стратешки документ кој ја дефинира визијата, мисијата, целите и приоритетите за наредниот петгодишен период. Таа претставува рамка за интегрирани мерки и активности, насочени кон намалување на бројот на жртви и повредени во сообраќајни незгоди и кон создавање на безбедна, ефикасна и одржлива патна инфраструктура. Стратегијата претставува и визија за понатамошен развој на безбедноста на сообраќајот и остава простор да биде надградена со стратегиите во наредниот период. Континуитетот на мерките и активностите и повремената евалуација на исполнетите цели и планираните активности, претставуваат додадена вредност и сериозен влог за системскиот и организиран пристап на работа на институциите.

Стратегијата се темели врз европските и светските стандарди за безбедност на сообраќајот и ги зема предвид најдобрите практики од регионот и пошироко. Таа е изготвена врз основа на анализа на тековната состојба, користејќи податоци од Министерството за внатрешни работи, Министерството за транспорт, Државниот завод за статистика и други државни органи и ја нагласува важноста на интеринституционалната соработка.

Стратегијата ја следи рамката на Европската унија за безбедност на патиштата 2021 – 2030 и принципите на Safe System, кои ја поставуваат човековата безбедност во центарот на системот на мобилност. Пристапот се заснова на идејата дека човечките грешки се неизбежни, но последиците од нив не смеат да бидат смртоносни.

Стратегијата се заснова на создавање систем кој обезбедува максимална заштита на човечкиот живот. Таа промовира активен, безбеден и одржлив транспорт, при што им се дава приоритет на пешаците, велосипедистите и сите ранливи категории на учесници во сообраќајот. Стратегијата се темели на интегриран пристап кон планирањето на транспортот, урбанизмот и животната средина, поттикнувајќи рационално користење на просторните ресурси, намалување на зависноста од моторните возила и унапредување на јавниот и алтернативните видови превоз. Таа ја охрабрува примената на паметни и еколошки решенија, дигитализација на транспортните системи и развој на инфраструктура што е пријателска кон луѓето, создавајќи градови во кои безбедноста, пристапноста и квалитетот на живот се еднакво важни. Безбедноста на патиштата, во рамките на оваа стратегија, не се разгледува само како прашање на контрола и санкции, туку како резултат на образование, информираност, инженерство и заедничка одговорност на сите чинители во системот на мобилност, со врвната премиса – СЕКОЈ ЖИВОТ Е ВАЖЕН.

Овој документ ја претставува националната рамка преку која државата воспоставува системска, научно заснована и долгорочна политика за намалување на ризиците во сообраќајот. Преку континуирано следење на воспоставени индикатори, модернизација на инфраструктурата и обновување на возниот парк, како и преку координирани активности на институциите, се создава основа за намалување на бројот на жртви и сериозни повреди за најмалку 50 % до 2030 година, во согласност со европските цели.

Во изработката на Стратегијата се применети најдобрите достапни методи и искуства од европските земји кои успешно го применуваат системскиот пристап кон безбедноста на патиштата. Со тоа се обезбедува усогласеност со европските цели и стандарди, но и создавање на модел кој е приспособен на условите во нашата држава, институционалната структура и потребите на граѓаните. Стратегијата е подготвена врз основа на знаење базирано на докази и овозможува едноставно следење на основните стратешки цели и приоритети.

Националната стратегија е поврзана со приоритетите и приоритетните цели на Владата на Република Северна Македонија од Одлуката за изменување на Одлуката за утврдување на стратешките приоритети на Владата на Република Северна Македонија 2024

– 2028 година, (Службен весник на Република Северна Македонија бр. 177/24). Стратегијата е поврзана со приоритетот: „обновување на довербата во институциите, зајакнување на безбедноста, ефикасна борба против корупцијата и криминалот, независност на правосудството и обезбедување на владеење на правото“ и со приоритетните цели на Владата: „модернизација на безбедносниот сектор, јакнење на капацитетите за непристрасно и недискиминирачко спроведување на законите и одлучна и неселктивна борба со организираниот криминал и корупција и реформи во насока на владеење на правото.“ Со овој документ се поставуваат темелите за долгорочна политика на безбедност во сообраќајот, со јасна визија за иднината:

СЕКОЈ ЖИВОТ Е ВАЖЕН.

МИСИЈА

Воспоставувањето на сеопфатен систем за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата преку намалување на ризиците, зголемување на сообраќајната култура и унапредување на институционалната координација претставува императив за секое општество.

Мисијата на оваа стратегија е: Подобрување на безбедноста на сообраќајот на патиштата преку унапредување на сообраќајната култура, подобрување на патната инфраструктура, поттикнување на институционалната координација и развивање на системот за итна реакција.

Мисијата се темели на пристапот „Системска безбедност“, каде што одговорноста е споделена меѓу државата, институциите и граѓаните.

1.1.Резиме на областа или областите на политиките опфатени со стратегијата и клучните правци на делување

Националната стратегија се заснова на интегриран и мултисекторски пристап и опфаќа повеќе клучни области на политики кои заедно придонесуваат кон зголемување на безбедноста на патиштата, и тоа:

1. Институционален развој и управување
2.Безбедно учество во сообраќајот
3.Безбедна патна инфраструктура
4. Безбедни возила
5. Унапредување на безбедноста на ранливи категории учесници во сообраќајот
6. Брза и ефикасна помош

Стратегијата се темели на концептот „Vision Zero“ (нула жртви) и „Безбеден систем“, со следниве клучни правци на делување:

1. Намалување на страдањето во сообраќајот
2. Превенцијата како основен правец на делување
3. Интегриран систем со вклучување на сите засегнати страни
4. Креирање политики засновани на докази
5. Јакнење на јавната свест и сообраќајната култура
6. Усогласување со европските стандарди

„Националната стратегија 2026 – 2030“ претставува сеопфатна рамка која преку координирани политики и мерки има за цел значително да го намали бројот на жртви во сообраќајот и да изгради безбеден, одржлив и модерен сообраќаен систем.

1.2. Основ на обврска за подготвување и предлагање на стратегијата

Член 375 став (1) од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија” бр. 169/15, 226/15, 55/16, 11/18 и 83/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 98/19, 302/20, 122/21, 33/24, 208/24, 193/25, 258/25, 58/26 и 79/26).

1.3. Опис на поврзаноста и усогласеноста со развојните насоки утврдени во Националната развојна стратегија 2024 – 2044

Стратегијата за безбедност на сообраќајот на патиштата е усогласена со Националната развојна стратегија 2024 – 2044, со Националната развојна цел: Модели на управување

што се отворени, отчетни, сеопфатни и отпорни да спречат и соодветно да реагираат, поттикнувајќи проспертитет, за сите општествени чинители, како и со Стратешката област: Одржлив локален и регионален развој што обезбедува кохезија. Стратегијата за безбедност на сообраќајот на патиштата е усогласена и со хиерархиски повисоките плански документи во областа на транспортот, животната средина и здравството. Таа е во согласност со европските политики и директиви за патна безбедност, како и со целите на Зелената агенда и Европскиот зелен договор. Дополнително, стратегијата придонесува кон остварување на кластерските цели утврдени во Национална програма за усвојување на правото на ЕУ (НПАА) и е усогласена со стратешките прозорци на Инструментот за претпристапна помош (ИПА) III, особено во делот на одржливиот поврзан раст и владеењето на правото. Стратегијата придонесува за кластерот „Транспорт и енергетика“ преку подобрување на инфраструктурата и безбедноста, како и кластерот „Основни права“ преку заштита на животот и здравјето. Постои усогласеност со прозорецот за „Зелената агенда и одржливиот поврзан раст“ и прозорецот за „Добро владеење и владеење на правото“.

1.4. Методолошки пристап во подготвувањето на стратегијата

Методологијата за изработка на „Националната стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата 2026 – 2030 година“ се заснова на систематски, партиципативен процес базиран на докази. При изработката беше подготвена анализа на постојната состојба преку обработка на статистички податоци за сообраќајни незгоди, идентификација на клучни ризици и ранливи групи, како и евалуација на претходните политики и мерки.

Процесот вклучуваше широка институционална координација и консултации со релевантни засегнати страни – министерства, останати државни институции, локална самоуправа, стручна јавност, академската заедница, невладин сектор и меѓународни партнери. Стратегијата се темели на принципите на „Vision Zero“, со фокус на интегрирање на сите елементи: инфраструктура, корисници, возила, контрола, одговор на службите за итни повици итн.

Дополнително, се користи компаративна анализа со европски и меѓународни практики и стандарди, со цел усогласување со ЕУ-политики. Врз основа на ова, се дефинираат јасни стратешки цели, приоритети, индикатори за следење и мерки со реа-

листични рокови и одговорни институции. Овој пристап обезбедува применливост на стратегијата, нејзина мерливост и насоченост кон долгорочно намалување на жртвите во сообраќајот.

1.5. Опис на процесот на вклучување на засегнатите страни во подготвувањето на стратегијата

Координативното тело одржа бројни состаноци, а една од одлуките беше и вклучување на сите засегнати страни. Секоја од институциите кои имаат надлежност во безбедноста во сообраќајот, но и повеќе невладини организации, беа поканети да делегираат свои претставници во работните подгрупи кои потоа работеа на подготовка на текстот на стратегијата. Работните подгрупи беа следни:

1. Институционален развој и управување
2. Безбедно учество во сообраќајот
3. Безбедна патна инфраструктура
4. Безбедни возила
5. Унапредување на безбедноста на ранливи категории учесници во сообраќајот
6. Брза и ефикасна помош

Се формираа работните подгрупи што одржаа повеќе состаноци на кои во целост беа усогласени ставовите и позициите на различните институции, кои дадоа целосна поддршка на финалниот текст на предлогот на стратегијата.

2. АНАЛИЗА НА ТЕКОВНАТА СОСТОЈБА

Процесот на подготовка на стратегијата е инклузивен, ги опфаќа сите институции со надлежности во сообраќајот на патиштата, како министерствата, професионалните тела, академската заедница и граѓанските организации. Секој сегмент на стратегијата претставува потврдено знаење и искуство и се темели на визијата дека секој поединец е одговорен, секоја институција треба да ги гради своите политики и капацитети за да одговори на потребата за безбедност во сообраќајот, за да се постигне основната цел: СЕКОЈ ЖИВОТ Е ВАЖЕН.

Структурата на стратегијата е јасна и разбирлива, се движи од поедноставното кон посложеното, претставувајќи ги актуелните состојби и прилики во државата и предлагајќи мерки и активности кои се реални, мерливи и применливи.

2.1.Анализа на актуелната состојба во областа и други сродни области на политиките

Познавањето и анализата на состојбата во сообраќајниот систем претставува основа за креирање ефективни и одржливи политики во областа на безбедноста на сообраќајот. Податоците укажуваат дека, во последната деценија бројот на сообраќајни незгоди во Република Северна Македонија бележи флуктуации, со тенденција на зголемување во одредени години, што укажува на системски слабости во превентивното делување и отсуство на конкретни мерки и активности кои ќе овозможат стабилност на системот и намалување на страдењето во сообраќајот.

Анализата на сообраќајните тековi, инфраструктурата и однесувањето на учесниците во сообраќајот овозможува препознавање на главните ризици и дефинирање на целните мерки. Воспоставувањето и деталното следење на индикатори за безбедност на сообраќајот, претставува основен предуслов за изработка на насочени и ефикасни интервенции. Преку ваков проактивен пристап се создава реална слика за слабостите на системот и потенцијалите за негово унапредување.

Доколку ги анализираме основните фактори за безбедност на сообраќајот на патиштата – човекот (најчесто возачот), возилото, патот и патната инфраструктура, ќе

забележиме дека човекот како фактор учествува во огромен број од нив и претставува ризик за предизвикување на сообраќајните незгоди. Потоа, следуваат возилото (возниот парк), кој во изминатите неколку децении значително се подобри, како и патот и сообраќајната инфраструктура, во кои е потребно сериозно и планско вложување.
Клучните индикатори покажуваат дека најголем дел од сообраќајните незгоди се предизвикани од неприспособена брзина, непочитување на првенство за минување и управување под дејство на алкохол.

Забележани се периоди на привремено намалување на бројот на незгоди, главно како резултат на зголемени превентивни активности и контролни акции, но трендот останува нестабилен. Ова укажува дека проблемот не може да се реши со поединечни мерки, туку бара долгорочен, системски и континуиран пристап. Промените во интензитетот на сообраќајот, зголемувањето на бројот на возила и забрзаната урбанизација дополнително влијаат врз сложеноста на ситуацијата и ја зголемуваат потребата од подобро управување со ризиците.

Кај дел од возачите и понатаму постои ниско ниво на сообраќајна култура, што се одразува преку игнорирање на правилата, недоволно познавање на пропишаните ограничувања и преценување на сопствените возачки способности. Присуството на ризично однесување е најчесто во категоријата млади возачи, кај кои комбинацијата од неискуство и склоност кон брзо возење создава дополнителен ризик. Континуираното едуцирање, усовршување на возачките програми и зајакнувањето на надзорот се покажуваат како клучни насоки за подобрување на оваа состојба.

Дополнително, староста на возниот парк, кој во просек е над 18 години, ја влошува состојбата. Високиот просечен век на возилата претставува значителен фактор на ризик, особено поради недоволната техничка исправност и отсуството на современи системи за пасивна и активна безбедност. Поголемиот дел од возилата немаат системи за активна и пасивна безбедност, како ABS, ESP или воздушни перничиња, што директно влијае на тежината на последиците при незгода. Редовната техничка контрола, инспекциски надзор и воведување построги стандарди се неопходни за подобрување на безбедноста на возниот парк.

Ваквата состојба укажува дека е потребно интензивирање на активностите насочени кон унапредување на националните индикатори за следење на безбедноста на сообраќајот. Постојаното следење на трендовите и анализата на причинителите овозможуваат рано откривање на ризични појави и навремена реакција преку превентивни мерки,

јавни кампањи и технички подобрувања на инфраструктурата.

Од аспект на патната инфраструктура, евидентен е дефицитот на активна и пасивна сообраќајна сигнализација, како и недоволната имплементација на концептот на „самообјаснувачки патишта“ (Self-Explaining Roads), што претставува критичен предизвик за безбедноста. Најизразените ризици се идентификувани во делот на фотометриските карактеристики (неадекватно осветлување), недоволно дефинираната канализација на пешачките и на велосипедски текови, како и несоодветната ретрорефлексија на хоризонталната и на вертикалната сигнализација.

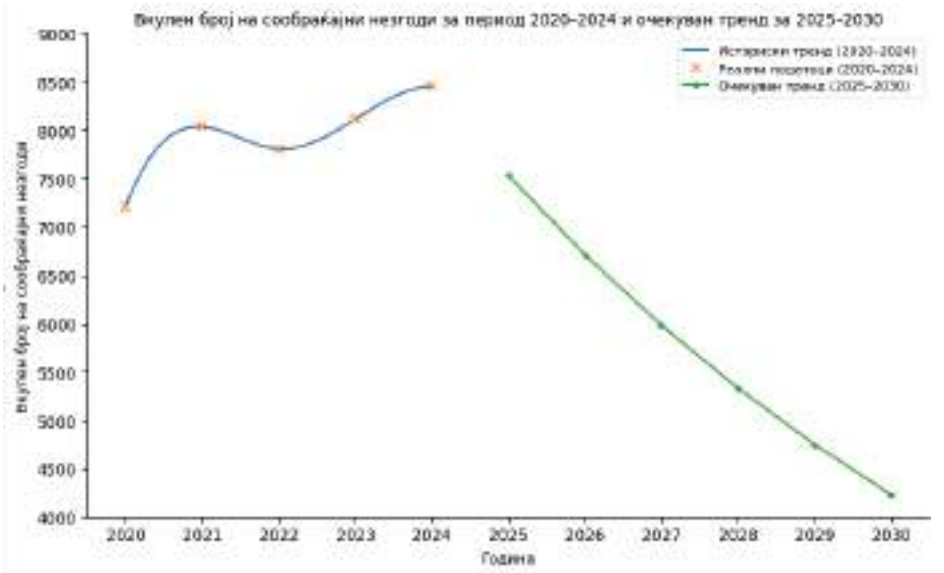
Дополнителен ризик генерираат крстосниците со несоодветна геометрија и конфликтни точки, кои го зголемуваат потенцијалот за колизии меѓу моторниот сообраќај и ранливите учесници (вкрстување во ниво на различните видови сообраќај). Системското воведување на концептот „патишта што простуваат грешки“ (Forgiving Roads), поддржано со редовни инспекции на патна безбедност (Road Safety Inspections – RSI), е императив за минимизирање на кинетичката енергија при удар и редукција на сериозноста на последиците. Севкупно, анализата на тековната состојба укажува дека главните предизвици се поврзани со факторот човек, староста на возилата, ограничената и недоволно развиена инфраструктура, како и недоволната примена на современи системи за управување со ризиците. Идните мерки треба да се насочат кон создавање стабилен систем на одговорност, континуирано следење на резултатите и подигнување на културата на безбедноста на највисоко ниво.

2.1.1. Вкупен број на сообраќајни незгоди

Вкупниот број на сообраќајни незгоди во периодот од 2020 до 2024 година бележи умерени флуктуации, но со изразена тенденција на постепен раст. Просечниот годишен број на незгоди се движи околу 7.900, при што бројот се зголемува од 7.215 во 2020 година на 8.457 во 2024 година. Трендот покажува континуирано зголемување, без подолг период на стабилност.

Во периодот на проекција од 2025 до 2030 година, се очекува постепено намалување на вкупниот број на сообраќајни незгоди за 50 % во однос на нивото од 2024 година, што ќе значи приближно 4.229 незгоди во 2030 година. Според моделот на постепено (експоненцијално) намалување, се предвидува просечна годишна стапка на опаѓање од околу 10,9 %, при што ќе се постигнат најизразени ефекти во последните две години од пери-

одот. Овој тренд укажува дека со спроведување на предвидените мерки и активности, ќе се обезбеди стабилизирање и континуирано подобрување на состојбата во безбедноста на патиштата. За постигнување на овие цели, неопходно е континуирано унапредување на инфраструктурата, едукативните програми и системите за контрола и управување со сообраќајот, со крајна цел – намалување на бројот на сообраќајни незгоди и заштита на човечкиот живот.



Слика 1 Историски и очекуван тренд на вкупен број на сообраќајни незгоди 2020 – 2030

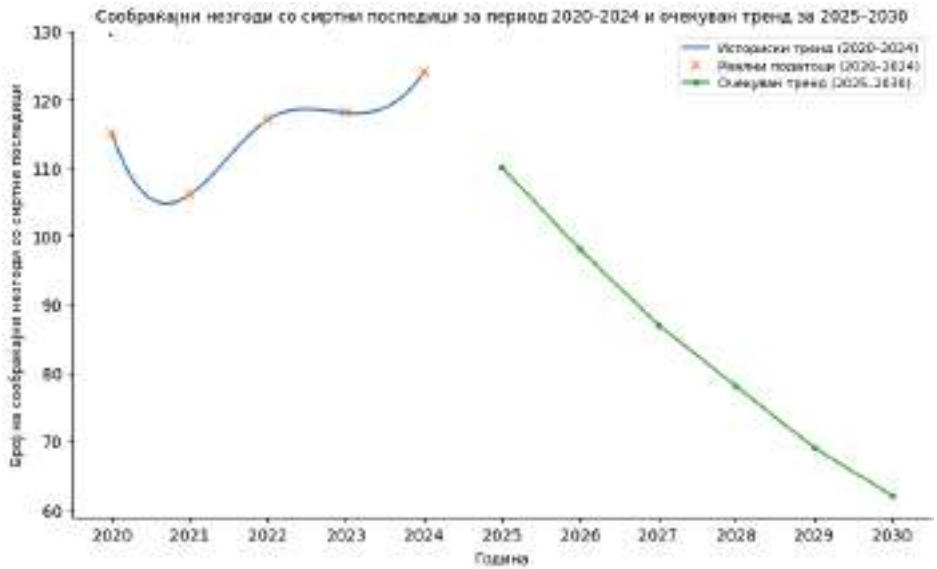
2.1.2. Сообраќајни незгоди со смртни последици

Бројот на сообраќајни незгоди со смртни последици во последните години претставува еден од најрелевантните индикатори за оценување на нивото на безбедност во патниот сообраќај. Анализата на податоците за периодот од 2020 до 2024 година открива умерени осцилации со постепен пораст кон крајот на периодот. По релативно стабилните вредности во 2020 и 2021 година, кога се забележани 115 и 106 незгоди, се регистрира благо зголемување на 117 во 2022, 118 во 2023 и 124 во 2024 година, што претставува највисока вредност во изминатиот петгодишен период. Таквата динамика укажува на по-

треба од дополнително зајакнување на системските мерки, особено во делот на контрола на ризичните однесувања и примена на заштитни фактори.

Проекциите за периодот од 2025 до 2030 година укажуваат на континуиран пад на бројот на сообраќајни незгоди со фатални последици од 110 случаи во 2025 година, 98 случаи во 2026 година, па сé до околу 62 случаи во 2030 година. Очекуваното намалување, кое изнесува 50 % во однос на нивото во 2024 година, ја одразува тенденцијата кон стабилизирање на безбедносната состојба во патниот сообраќај и приближување кон европските стандарди.

Постигнувањето на ваквиот тренд е условено со доследна имплементација на мерките за контрола на брзината, употреба на системите за пасивна безбедност, подобрување на инфраструктурата за ранливите категории учесници во сообраќајот и постојана едукација. Континуираното спроведување на овие активности ќе овозможи трајно намалување на бројот на фатални исходи и создавање одржлив и побезбеден транспортен систем на национално ниво.



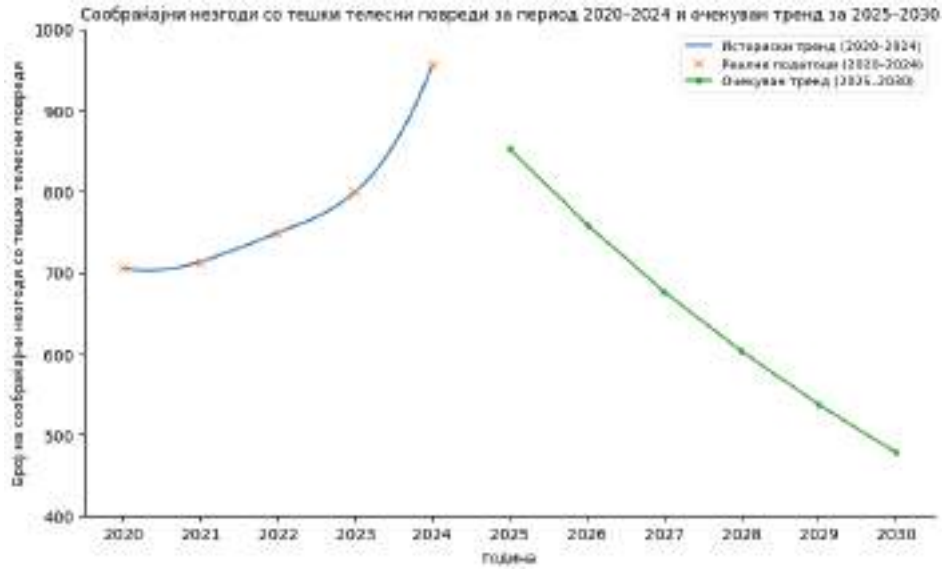
Слика 2. Историски и очекуван тренд на сообраќајни незгоди со смртни последици 2020 – 2030

2.1.3. Сообраќајни незгоди со тешки телесни повреди

Сообраќајни незгоди кои резултираат со тешки телесни повреди претставуваат клучен показател за процена на ризиците и нивото на заштита на учесниците во сообраќајот. Анализата на податоците за периодот од 2020 до 2024 година покажува јасно изразен тренд на пораст. По релативно ниските и стабилни вредности во 2020 и 2021 година, кога се регистрирани 705 и 713 незгоди, следи постепен раст од 749 во 2022 година, 799 во 2023 и драстично зголемување на 956 незгоди во 2024 година, што претставува највисока вредност во анализираниот период. Таквиот пораст ја потврдува потребата од насочени интервенции во делот на контрола на ризичните фактори, подобрување на инфраструктурата и унапредување на системот за медицински одговор по незгода.

Проекциите за периодот од 2025 до 2030 година, изведени преку експоненцијален модел на постепено намалување, укажуваат на континуирано подобрување на состојбата. Очекуваниот број незгоди опаѓа од 852 во 2025 година на околу 478 во 2030 година, што претставува вкупно намалување од 50 % во однос на нивото во 2024 година. Овој тренд ја одразува постепената стабилизација на безбедносната состојба и ефектите од досегашните активности насочени кон намалување на тежината на сообраќајните последици.

Одржувањето на оваа позитивна насока ќе зависи од конзистентна примена на мерките за контрола на брзината, зголемена употреба на безбедносни појаси и заштитни шлемови, подобра организација на патниот сообраќај и унапредување на инфраструктурните решенија во критичните делови од патната мрежа. Континуираната едукација и институционална координација ќе бидат клучни за долгорочно намалување на бројот и тежината на телесните повреди за создавање побезбеден сообраќаен систем во земјата.



Слика 3 Историски и очекуван тренд на сообраќајни незгоди со тешки телесни повреди 2020 – 2030

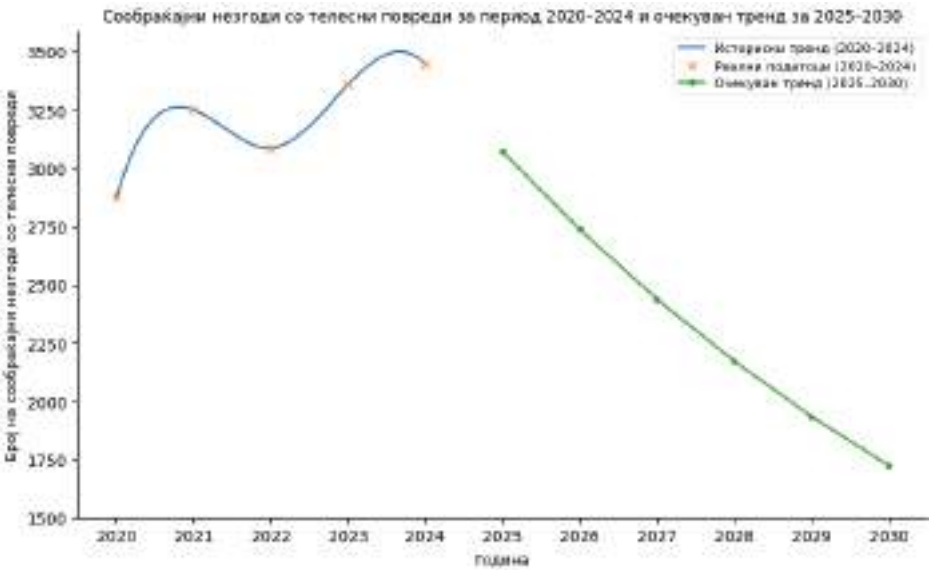
2.1.4. Сообраќајни незгоди со телесни повреди

Анализата на податоците за сообраќајни незгоди со телесни повреди во периодот од 2020 до 2024 година открива постепен пораст на вкупниот број случаи, со умерени флуктуации во поединечни години. По почетните 2.876 незгоди во 2020 година, се забележува раст до 3.250 во 2021, по што следува благ пад во 2022 година на 3.085 случаи. Во последните две години од анализираниот период, динамиката повторно се засилува, достигнувајќи 3.357 незгоди во 2023 и 3.446 во 2024 година. Овој тренд укажува на постепено зголемување на бројот на повредени лица во сообраќајни инциденти, што претставува важен сигнал за засилување на активностите поврзани со контрола на брзината, техничката исправност на возилата и усовршување на инфраструктурата за безбедно движење.

Проекциите за периодот од 2025 до 2030 година предвидуваат континуирано намалување на бројот на незгоди со телесни повреди, изведено преку експоненцијален модел на постепено намалување. Очекуваниот број на незгоди опаѓа од 3.070 во 2025 година

на околу 1.724 во 2030 година, што претставува вкупно намалување од 50 % во однос на нивото од 2024 година. Овој тренд го одразува очекуваниот ефект од примената на системски мерки, како што се подобрен надзор, зголемена употреба на безбедносни појаси и заштитни шлемови, поголема јавна свест за ризиците и постепено подобрување на условите за сообраќај во урбаните и руралните средини.

Долгорочно, ваквата тенденција претставува позитивен сигнал за намалување на ризикот од повреди, но и потсетник дека постигнувањето на европските стандарди бара континуирана едукација на возачите, редовна примена на современи технички решенија и одржување висок степен на институционална координација во доменот на безбедноста во сообраќајот.



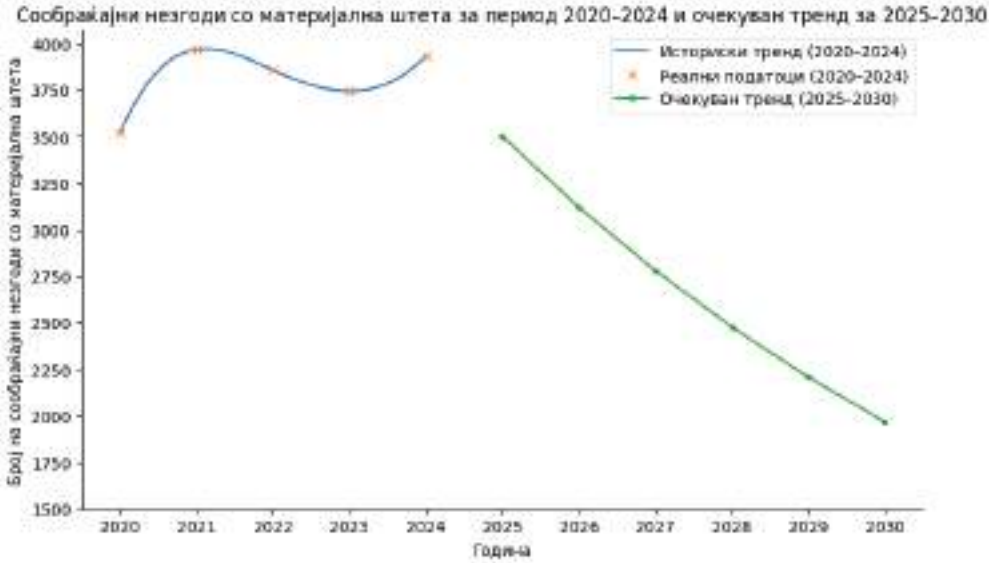
Слика 4 Историски и очекуван тренд на сообраќајни незгоди со телесни повреди 2020 – 2030

2.1.5. Сообраќајни незгоди со материјална штета

Во последните пет години, бројот на сообраќајни незгоди со материјална штета покажува забележлива динамика со периодични осцилации и без јасно изразен тренд на стабилност. Почетната вредност од 3.519 незгоди во 2020 година расте на 3.968 во 2021, по што следува благ пад на 3.856 во 2022 и 3.744 во 2023 година. Во 2024 година повторно се забележува пораст на 3.931 случаи, што е на највисоко ниво во анализираниот период. Ваквата нерамномерна динамика укажува на чувствителност на овој вид незгоди на економските, сезонските и сообраќајните фактори, како што се густината на сообраќајот, техничката исправност на возилата и променливите временски услови.

Проекциите за периодот 2025 – 2030 укажуваат на постепено, но континуирано намалување на бројот на незгоди со материјална штета, изведено преку експоненцијален модел на постепено опаѓање. Согласно моделот, бројот на незгоди се очекува да се намали од 3.501 во 2025 година на околу 1.966 во 2030 година, што претставува вкупно намалување од 50 % во однос на нивото во 2024 година. Оваа тенденција кореспондира со очекуваните подобрувања во безбедносните технологии на возилата, дигитализација на управувањето со сообраќајот, како и зајакнување на контролата и санкционирањето на прекршоците.

Остварувањето на ваков тренд ќе зависи од доследната примена на стратегиските мерки насочени кон намалување на незгодите со материјална штета, особено преку унапредување на сообраќајната сигнализација, модернизација на возниот парк и континуирана едукација на возачите. Долгорочно, ова намалување би придонело кон поефикасно управување со ризиците во патниот сообраќај и намалување на економските загуби што произлегуваат од сообраќајните инциденти.



Слика 5 Историски и очекуван тренд на сообраќајни незгоди со материјална штета

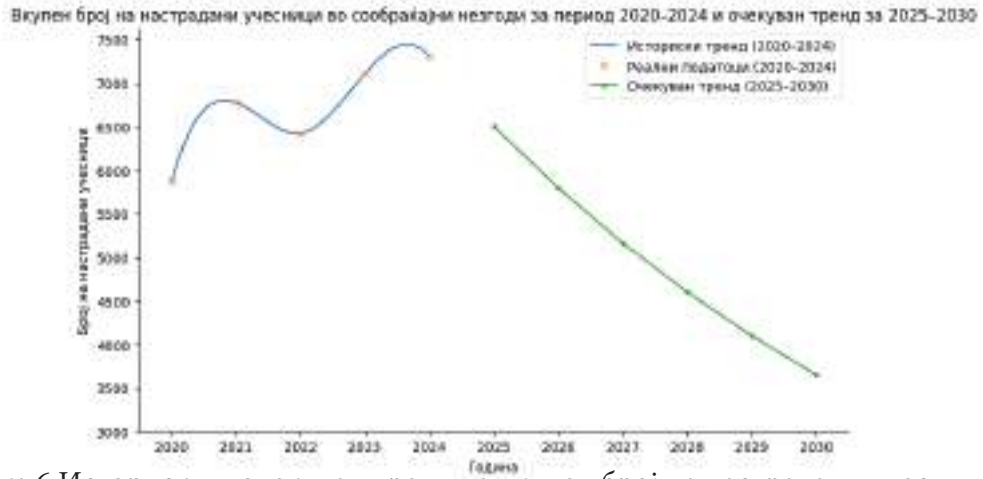
2.1.6. Вкупен број настрадани учесници во сообраќајни незгоди

Динамиката на вкупниот број настрадани учесници во сообраќајни незгоди во периодот 2020 – 2024 година укажува на изразена варијабилност, со нагласен растечки тренд во последните две години. Почетната вредност од 5.866 настрадани лица во 2020 година се зголемува на 6.775 во 2021, по што следува привремен пад во 2022 година (6.420 лица), како резултат на краткотрајни промени во интензитетот на сообраќајот и влијанието на надворешни фактори. Сепак, во 2023 и 2024 година повторно се бележи континуиран пораст, достигнувајќи 7.105 и 7.298 настрадани лица, што претставува највисока вредност во анализираниот петгодишен период. Оваа тенденција го одразува зголемувањето на сообраќајната изложеност, но и потребата од засилени мерки во превенцијата, контролните механизми и инфраструктурата.

Проекциите за периодот 2025 – 2030 предвидуваат постепено намалување на вкупниот број на настрадани лица, со вкупно очекувано намалување од приближно 50 % во однос на нивото во 2024 година. Експоненцијалниот модел укажува на годишна

стапка на опаѓање од приближно 10,9 %, при што бројот на настрадани учесници би се намалил од 6.503 во 2025 година на приближно 3.651 лица во 2030 година. Овој тренд е во согласност со европските насоки за унапредување на безбедноста на патиштата и претставува реална цел што може да се постигне преку системска имплементација на ефективни безбедносни политики и интервенции.

Очекуваниот тренд укажува дека доследното спроведување на мерките за надзор, управување со брзината, употреба на заштитна опрема и подобрување на инфраструктурата за ранливите категории на учесници ќе резултира со значајно намалување на ризикот од повреди и смртни исходи. Оваа проекција ја потврдува потребата од континуирана институционална координација, интеграција на современи технологии за мониторинг и анализа на сообраќајот и постојана едукација на граѓаните, со цел трајно подобрување на безбедноста.



Слика 6 Историски и очекуван тренд на вкупен број на настрадани учесници во сообраќајни незгоди 2020 – 2030

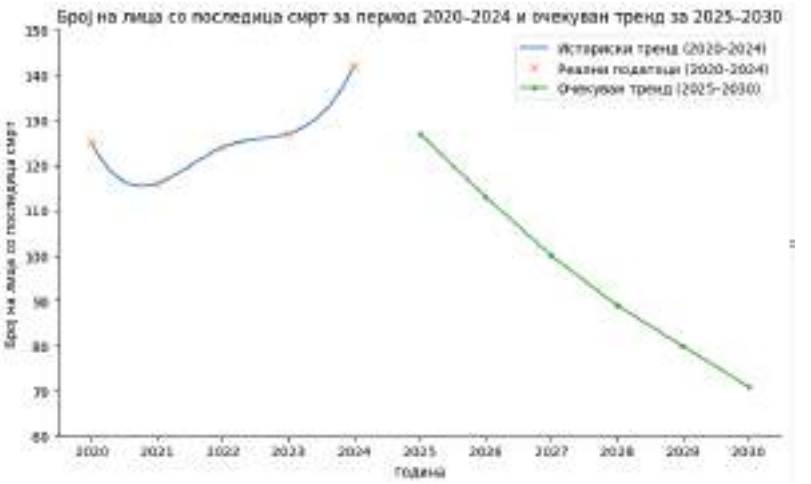
2.1.7. Загинати лица во сообраќајни незгоди

Во анализираниот период 2020 – 2024 година, бројот на лица со смртна последица во сообраќајни незгоди покажува благ растечки тренд со умерени флуктуации. По релативно стабилните вредности во првите три години, односно 125 во 2020, 116 во 2021 и 124 во 2022 година, следи постепено зголемување на 127 во 2023 и 142 во 2024 година.

Оваа динамика укажува на потреба од дополнително зајакнување на системот за надзор и контрола, како и од засилени активности насочени кон намалување на факторите што доведуваат до смртни исходи, како што се прекумерната брзина, непочитувањето на првенство за минување на пешачките премини и управувањето под дејство на алкохол или други психоактивни супстанции.

Проекциите за периодот 2025 – 2030 година укажуваат на континуиран пад на бројот на лица со смртни последици, изведен преку експоненцијален модел на постепено намалување. Бројот на загинати лица би се намалил од 127 во 2025 година на 71 во 2030 година, што претставува вкупно намалување од 50 % во однос на нивото во 2024 година. Овој тренд е резултат на подобрените безбедносни стандарди, зголемената ефикасност на полициските контроли, употребата на современи технолошки решенија за детекција и спречување на прекршоци, како и на засилените превентивни и едукативни кампањи за одговорно учество во сообраќајот.

Долгорочно, ваквото намалување претставува значаен индикатор за унапредување на националната безбедност во патниот сообраќај и приближување кон европските цели – намалување на смртните случаи и сериозните повреди во сообраќајни незгоди до 2050 година.



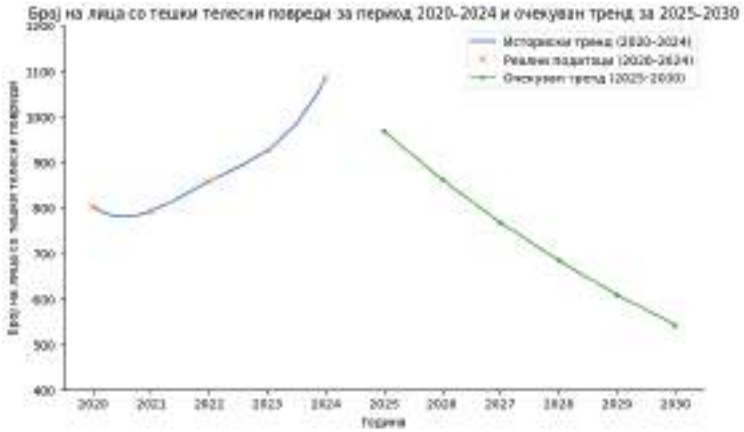
Слика 7 Историски и очекуван тренд на број на загинати лица во сообраќајни незгоди 2020 – 2030

2.1.8. Повредени лица со тешки телесни повреди

Во периодот од 2020 до 2024 година се забележува континуиран раст на бројот на лица со тешки телесни повреди, што укажува на зголемена изложеност на сериозни ризици во патниот сообраќај. Почетната вредност од 801 лице во 2020 година се задржува на слично ниво во 2021 (792), по што следува постепен пораст од 858 во 2022, 926 во 2023 и достигнува 1.085 лица во 2024 година, што претставува највисока вредност во анализираниот период.

Проекциите за периодот 2025 – 2030 година укажуваат на постепено, но континуирано намалување на бројот на лица со тешки телесни повреди, изведено преку експоненцијален модел на постепено опаѓање. Бројот на тешко повредени лица се очекува да се намали од 967 во 2025 година на 543 во 2030 година, што претставува вкупно намалување од околу 50 % во однос на нивото во 2024 година. Овој тренд се должи на постепено воведување на напредни безбедносни технологии во возилата, зголемени инспекциски контроли, унапредени мерки за заштита на ранливите категории учесници во сообраќајот.

Ваквото очекувано намалување е во согласност со европските цели за значително намалување на бројот на сериозно повредени до 2030 година. Постигнувањето на овие цели бара доследна примена на националната стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата, континуирана едукација, технолошки напредок, како и системска имплементација на превентивни мерки во сите сегменти на сообраќајниот систем.



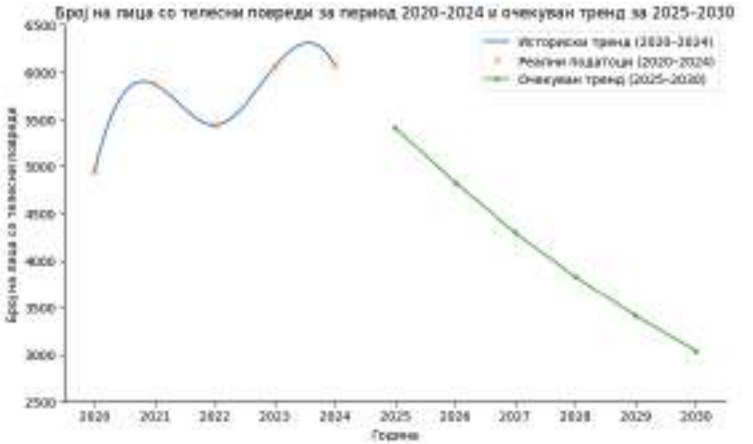
Слика 8 Историски и очекуван тренд на број на повредени лица со тешки телесни повреди 2020 – 2030

2.1.9.Повредени лица со телесни повреди

Анализата на податоците за бројот на лица со телесни повреди во сообраќајни незгоди за периодот 2020 – 2024 година покажува изразена динамика со тенденција на зголемување во последните години. Почетната вредност од 4.940 лица во 2020 година расте на 5.867 во 2021, по што следува пад на 5.438 во 2022 година. Сепак, во 2023 и 2024 година повторно се бележи раст, достигнувајќи 6.052 и 6.071 лице со телесни повреди, што претставува највисока вредност во анализираниот период. Ова укажува на зголемен обем на сообраќај, но и на зголемена изложеност на ризик, особено кај ранливите категории учесници: пешаци, велосипедисти и мотоциклисти.

Проекциите за периодот 2025 – 2030 година укажуваат на постепено, но континуирано намалување на бројот на лица со телесни повреди. Бројот на повредени лица во сообраќајни незгоди се очекува да се намали од 5.409 лица во 2025 година на 3.038 лица во 2030 година, што претставува намалување од околу 50 % во однос на нивото во 2024 година.

Постигнувањето на ваквото намалување ќе зависи од доследната имплементација на националните и европските стратегии за безбедност во сообраќајот, со посебен фокус на превенција и образование. Долгорочно, континуираното намалување на повредите претставува значаен индикатор за унапредување на безбедноста на патиштата и приближување кон целите на Европската унија.



Слика 9 Историски и очекуван тренд на број на повредени лица во телесно повредени лица 2020 – 2030

2.2. Анализа на опкружувањето (SWOT- и PESTLE-анализа) и анализа на засегнатите страни

SWOT-анализа

Силни страни: постоечка законска рамка, надлежни институции (МВР, МТ, РСБСП, МОН, МЗ и други), зголемена јавна свест за значењето на безбедноста на патниот сообраќај, Соработка и поддршка од медиуми, инфраструктурни инвестиции, систем „Безбеден град“.

Слаби страни: застарена патна инфраструктура, недоволна сообраќајна сигнализација, слаб капацитет за инспекциски надзор.

Можности: дигитални решенија (интелигентни транспортни системи), јавни кампањи за едукација, партнерства со невладини организации.

Закани: зголемен број возила, ниска индивидуална свест кај учесниците во сообраќајот, економски ограничувања.

PESTLE-анализа

Политички фактори: државни политики за транспорт, усогласување со ЕУ-стандарди, национални стратегии за безбедност.

Економски фактори: ограничен буџет за инфраструктура, влијание на економската состојба врз одржување на патишта.

Социјални фактори: навики на возачите, култура на почитување на правила, јавна свест за ризици.

Технолошки фактори: интелигентни системи за управување со сообраќај, дигитални апликации за следење на услови на патиштата.

Правни фактори: Закон за безбедност во сообраќајот, регулативи за техничка исправност на возила, казнена политика.

Еколошки фактори: влијание на климатските промени, загадување од транспорт, потреба за одржливи решенија

2.3.Резултати од спроведувањето на претходна стратегија или поврзани стратегии

Претходната стратегија за безбедност на патиштата во РС Македонија (2015 – 2020) донесе одредени позитивни резултати, но намалувањето на бројот на жртви во сообраќајот не беше постигнато во очекуваниот обем. Сепак, беа реализирани кампањи за едукација, подобрување на инфраструктурата и усогласување со европските стандарди.

Намалување на жртвите: бројот на загинати лица во сообраќајни несреќи се намали во одредени години, но не се достигна целта за значително намалување на смртноста.

Едукација и кампањи: беа спроведени јавни кампањи за свесност (носење кациги, појаси, почитување на ограничувања).

Инфраструктурни подобрувања: поставување нова сигнализација, реконструкција на критични делници, воведување пешачки премини и светлосна сигнализација.

Институционална координација: зајакната соработка меѓу Министерството за внатрешни работи, Министерството за транспорт и РСБСП.

Усогласување со ЕУ: делумно усогласување со европските стандарди за безбедност на патиштата.

Прва национална стратегија (2009 – 2014) – постави основа за институционална рамка и јавна свест, но резултатите беа ограничени.

Втора национална стратегија (2015 – 2020) – донесе подобрувања, но целите за намалување на жртви не беа целосно постигнати.

2.4. Проблеми и предизвици

Проблемите и предизвиците кои се претставени во текстот се поткрепени со валидни податоци и причинско-последичните врски на утврдените проблеми. И покрај вложените напори и досегашните мерки, состојбата со безбедноста во сообраќајот сè уште претставува сериозен општествен предизвик. Анализите укажуваат на неколку клучни проблеми и предизвици:

• Брзо возење и непочитување на ограничувањата: главна причина за сообраќајни незгоди со смртни последици и тешки телесни повреди;

• Управување возило под дејство на алкохол или психотропни супстанции: директна закана за животот и безбедноста во сообраќајот;

• Дефицит на сообраќајна етика: ниско ниво на сообраќајна култура, особено изразено кај младите категории возачи;

• Институционална фрагментираност: недоволна координација и ограничени ресурси за ефикасно управување со безбедноста во сообраќајот;

• Инфраструктурни слабости: Долгогодишниот дефицит во одржување на патиштата резултираше со изразени оштетувања и деформации, што претставува критичен дестабилизирачки фактор со директен негативен импакт врз безбедносните перформанси на патната мрежа;

• Експлоатациска старост на возниот парк: висок процент на технички застарени и неисправни возила со ниско ниво на пасивна и активна заштита.

Овие предизвици бараат системски и интегриран пристап за нивно надминување, со активна вклученост на сите релевантни институции и јавноста. Сето ова подразбира воведување современи европски решенија: употреба на интелигентни транспортни системи (ITS), развој на систем за автоматско детектирање на прекршоци, како и воведување на концептот „Safe System“ (или Safe System Approach) кој претпоставува дека греш-

ките на учесниците се неизбежни, но системот мора да биде дизајниран така што тие грешки нема да резултираат со смртни последици.

И покрај констатираните проблеми, неопходно е да се зајакне целокупниот систем на управување со безбедноста на сообраќајот. Потребна е јасна институционална структура со прецизно дефинирани надлежности, редовна координација и размена на податоци меѓу сите засегнати страни. Отсуството на унифициран систем за следење и анализа на податоците за сообраќајните незгоди и прекршоци го ограничува капацитетот на државата да планира и да спроведува долгорочни политики. Потребно е воспоставување интегриран систем за управување со безбедноста на сообраќајот, кој ќе овозможи редовно собирање, анализа и споделување на податоци, како и воведување индикатори за оценување на напредокот и ефективноста на преземените мерки.

Недостатокот од континуирана едукација и развиена култура на одговорно однесување во сообраќајот дополнително ја влошува состојбата. Потребно е воспоставување долгорочни образовни и комуникациски програми насочени кон сите возрасни категории, со акцент на младите возачи и ранливите групи. Едукацијата треба да започне уште во претшколска возраст, да продолжи во основното и средното образование, преку формално и неформално учење, со практични содржини кои го развиваат чувството на лична одговорност и почитување на правилата. Во овој дел, особено е значајно да се забележи дека во програмите на средните училишта речиси и да не се застапени теми поврзани со безбедноста на сообраќајот, со сообраќајната култура како дел од општата култура и со подготовката за учество во сообраќајот како возачи на моторни возила. Освен во неколкуте средни стручни училишта кои директно се поврзани со подготовка на профилот сообраќаен техничар (или други слични на овој профил), во другите средни училишта не се изучуваат овие теми кои се од пресудно значење за однесувањето и подготвеноста на младите учесници во сообраќајот (особено на матурантите) да се подготват за полагање на возачки испит и да имаат изградено чувство кон законите и нивното почитување.

Истовремено, неопходно е континуирано надградување на возачите почетници и професионалните возачи преку обуки засновани на современи принципи на управување со ризици во сообраќајот.

Патната инфраструктура претставува критичен фактор со висок степен на влијание врз безбедносните параметри. Голем дел од патната мрежа не подлежи на системски безбедносни ревизии (RSA) и периодични проценки на ризик (RSI), додека хоризонталната и вертикалната сигнализација, честопати, се карактеризираат со недоволна ретро-

рефлексија.

Еден од најкритичните фактори е состојбата на коловозната површина, која како примарен медиум за интеракција и трансфер на силите помеѓу возилото и коловозот, директно ја детерминира стабилноста и управливоста. Евидентните структурни оштетувања, деформациите и намалениот коефициент на триење кај македонските улици и патишта претставуваат директен безбедносен ризик. Дополнително, неадекватната фотометрија (лошо осветлување), нефункционалните пешачки премини и дефицитот на пасивни заштитни бариери на високоризичните делници налагаат итна примена на концептите „self-explaining roads“ и „forgiving roads“, паралелно со имплементација на „Интелигентни транспортни системи“ (ИТС) за динамично управување со сообраќајните текови.

Просечната старост на возниот парк надминува 18 години, што ја намалува општата техничка безбедност и енергетска ефикасност. Недоволната контрола на техничката исправност и нецелосното спроведување на техничките прегледи овозможуваат циркулација на возила кои не ги исполнуваат минималните безбедносни стандарди. Потребно е воспоставување централизирана база на податоци за техничката состојба на возилата, следење на резултатите од техничките контроли и поттикнување на обновување на возниот парк со безбедни и еколошки возила.

Во доменот на човечкиот фактор, најголем дел од сообраќајните незгоди произлегуваат од грешки на учесниците, како резултат на недисциплина, невнимание и неправилно однесување. Агресивното возење, користењето мобилен телефон при управување со возило, непочитувањето на првенство за минување на пешачките премини и возењето во состојба на интензивен замор се меѓу најчестите ризици. Потребно е засилено присуство на превентивни и контролни мерки, насочени кон промена на однесувањето преку комбинирање на едукација, надзор и санкции.

Недоволната институционална соработка претставува сериозен проблем кој влијае врз ефективноста на сите активности во областа на безбедноста на сообраќајот. Недостасува функционален механизам за координација меѓу институциите. Потребно е воспоставување јасен систем на вертикална и хоризонтална комуникација, кој ќе овозможи континуирана размена на информации и интегрирано планирање на мерките на национално и локално ниво.

Истовремено, ограничените човечки и финансиски ресурси претставуваат дополнителна пречка. Локалните самоуправи често немаат доволно обучен кадар, специјали-

зирани служби или финансиски средства за развој и имплементација на мерки за унапредување на безбедноста во сообраќајот. Затоа, неопходно е воспоставување национален систем за поддршка на општините во планирањето, спроведувањето и следењето на активности поврзани со безбедноста во сообраќајот.

Концептот „Safe System“, кој ја става безбедноста на човекот во центарот на сообраќајниот систем, бара постојана адаптација на сите негови компоненти. За негова успешна примена потребна е интеграција на инфраструктурните, институционалните и образовните мерки, кои заедно ќе овозможат долгорочно намалување на ризикот и создавање побезбеден сообраќаен систем за сите граѓани.

Возилото не е само средство за движење. Тоа е заштита при човечка грешка. Да ги користиме системите за пасивна безбедност во возилата.

„БЕЗБЕДНОСТА ЗАПОЧНУВА СО ВОЗИЛОТО – ЗАВРШУВА СО ЖИВОТОТ.“

РСБСП



3.СТРАТЕШКА РАМКА

3.1. Визија за развој на областа

Визијата за развој на областа на безбедноста во сообраќајот и со тоа на Националната стратегија е усогласување со европските стандарди и принципите на „Vision Zero“. Република Северна Македонија се стреми кон создавање транспортен систем во кој секој поединец е заштитен, а бројот на жртви и тешко повредени лица е намален до најголема можна мера, со врвната премиса: **СЕКОЈ ЖИВОТ Е ВАЖЕН.**

3.2.Приоритетни области, општи и посебни цели во секоја од приоритетни области

Приоритетните области се насочени кон создавање сеопфатен и отпорен систем на безбедност во сообраќајот, во кој сите елементи од законската рамка до технолошките решенија функционираат во насока на заштита на човечкиот живот.
Овој пристап обезбедува рамнотежа меѓу превенцијата, надзорот, инфраструктурното унапредување и институционалното управување, со цел да се обезбеди трајно намалување на бројот на незгоди, жртви и повредени лица.

Приоритетните области во националната стратегија се следни:
- управување со безбедноста во сообраќајот на патиштата,
- безбедни патишта и брзини,
- безбедни возила,
- безбедни учесници во сообраќајот, и
- грижа по сообраќајна незгода.

Општа цел во првата приоритетна област е подобрување на безбедноста во сообраќајот на патиштата преку воспоставување ефикасен, интегриран и одржлив систем за управување со безбедноста, заснован на пристапот на „Безбеден систем“ односно „Safe system“ и „Визија нула“ т. е. „Vision Zero“, со јасно дефинирана институционална рамка, координирани надлежности, стабилно финансирање, унапредено прибирање и анализа на податоци и редовно следење на индикаторите за безбедност, со крајна цел намалување на бројот на загинати и тешкоповредени лица во сообраќајни незгоди.

Посебна цел во оваа област е зајакнато институционално управување со безбедноста во сообраќајот на патиштата на национално и локално ниво врз основа на јасна правна рамка, функционална координација, одржливо финансирање и усогласен систем за прибирање, анализа и користење на податоци.

Општа цел во втората приоритетна област е подобрување на безбедноста на патната инфраструктура и управувањето со брзините преку примена на пристапот на „Безбеден систем“, современи алатки за процена и унапредување на безбедноста на патиштата, идентификување и третман на високоризични делници, примена на безбедни стандарди за планирање и проектирање, интелигентни транспортни системи и мерки за смирување на сообраќајот, со крајна цел намалување на ризикот од сообраќајни незгоди и намалување на нивните последици.

Посебна цел во оваа област е зајакната примена на современи алатки, стандарди и инфраструктурни мерки за управување со безбедноста на патиштата и брзините на државните и општинските патишта врз основа на усогласена правна рамка, обучен стручен кадар, систематско мапирање на ризик и програми за третман на небезбедни делници и зони.

Општа цел во третата приоритетна област е подобрување на безбедноста на возилата во сообраќајот преку усогласување на законската и подзаконската рамка со регулативите и директивите на Европската Унија, воспоставување централен регистар на возила, интегриран систем за технички надзор и евиденција на исправноста, зајакнат надзор на пазарот на возила, обновување на возниот парк и зголемување на редовните контролни, вонредните и превентивните технички прегледи, со цел намалување на ризиците поврзани со технички неисправни и небезбедни возила.

Посебна цел во оваа област е зајакната техничка исправност, евиденција и надзор на возилата во сообраќајот врз основа на усогласена правна рамка, централен регистар на возила, интегриран систем за технички надзор, независен пазарен надзор и програма за обновување на возниот парк.

Општа цел во четвртата приоритетна област е подобрување на безбедноста на учесниците во сообраќајот преку развивање сообраќајно образование, подигнување на јавната свест, унапредување на обуката и проверката на знаењата, промоција на безбедно однесување и одржлива урбана мобилност, како и зајакнување на контролата на почитувањето на сообраќајните правила, со цел намалување на ризичното однесување во сообраќајот.

Посебна цел во оваа област е зајакнато безбедно однесување на учесниците во сообраќајот врз основа на задолжително сообраќајно образование, достапни едукативни програми, редовни кампањи, истражување на ставови, унапредена обука и проверка на знаење како и засилена контрола на почитувањето на правилата.

Општа цел во петтата приоритетна област е подобрување на системот за грижа по сообраќајна незгода преку модернизирање на пристапот за постапување и обезбедување на местото на незгодата, зајакнување на капацитетите на итната медицинска помош, унапредување на начинот на укажување прва помош, евиденцијата на повреди, болничката грижа, рехабилитацијата и координацијата на итните служби, со цел скратување на времето на реакција и намалување на последиците од сообраќајните незгоди.

Посебна цел во оваа област е зајакната реакција и згрижување на повредените лица врз основа на модернизирана полициска и медицинска опрема, подобрени процедури за итна медицинска помош (ИМП), унапреден модел „златен час", дигитална евиденција на повреди, подобрена медицинска грижа, рехабилитација и координација на службите за итни случаи.

3.3. Резиме на политиките односно клучните правци на делување или мерки за остварување на општите и посебните цели

Политиките и мерките во рамки на Стратегијата се насочени кон остварување на општата цел – значително намалување на смртните случаи и тешките повреди во сообраќајот, како и кон постигнување на посебните секторски цели преку интегриран пристап. Тие политики се претставени во документот, а најмногу се однесуваат на:

1. Подобрување на управувањето и институционалната координација

- Јакнење на националното координативно тело за безбедност на сообраќајот;
- Воспоставување јасни одговорности меѓу институциите;
- Развој на интегрирани бази на податоци и аналитички системи;
- Редовен мониторинг и евалуација на спроведувањето.

2. Развој на побезбедна патна инфраструктура

•Редизајн и модернизација на патишта според принципот „патишта што простуваат“;
•Систематска идентификација и санација на „црни точки“;
• Воведување задолжителни ревизии и инспекции на безбедноста;
• Подобрување на сигнализацијата, осветлувањето и пешачката инфраструктура.

3. Подобрување на безбедноста на возилата

•Зајакнување на системот за технички преглед и контрола;
•Поттикнување употреба на возила со активни и пасивни безбедносни системи;
•Усогласување со ЕУ-стандарди и регулативи;
•Обнова на возниот парк со побезбедни и еколошки возила.

4. Промовирање на безбедно однесување во сообраќајот

•Намалување на брзината преку кампањи и инфраструктурни мерки;
•Строги мерки против возење под дејство на алкохол и дроги;
•Зголемување на користењето сигурносни појаси, кациги и детски седишта;
•Воведување континуирана сообраќајна едукација во образовниот систем;
•Кампањи за подигање на јавната свест.

5. Зајакнување на контролата и спроведувањето на законите

•Интензивирање на сообраќајниот надзор и контроли;
•Употреба на современи технологии (камери, радари, автоматски системи);
•Подобрување на казнената политика и нејзина конзистентна примена;
•Координација помеѓу полицијата, инспекциите и судовите.

6. Подобрување на одговорот по сообраќајни незгоди

•Намалување на времето на интервенција на итните служби;
•Обуки за прва помош и спасување;

•Подобрување на медицинската и посттрауматската грижа;
•Развој на систем за управување со итни случаи.
7. Заштита на ранливите учесници и одржлива мобилност

• Приоритет за пешаци, велосипедисти и мотоциклисти;
• Развој на безбедни пешачки и велосипедски зони;
• Поддршка на јавниот превоз;
• Интегрирање на безбедноста во урбаното планирање.

8. Политики засновани на податоци и докази

• Континуирано собирање и анализа на податоци за незгоди;
• Истражувања за ризични фактори и однесување;
• Користење индикатори за мерење на напредокот;
•Приспособување на мерките врз основа на резултати.

Клучните правци на делување се насочени кон превенција, системска безбедност и заштита на човечкиот живот. Преку координирани мерки во сите сегменти – инфраструктура, возила, однесување, контрола и одговор на службите за итни повици – Стратегијата создава основа за постигнување на долгорочната визија за нула жртви во сообраќајот.

3.4. Стратешки и специфични цели

Остварувањето на визијата **СЕКОЈ ЖИВОТ Е ВАЖЕН** бара јасно дефинирани цели кои ќе обезбедат долгорочна насока и мерлив напредок во сите аспекти на безбедноста на сообраќајот.

Во оваа стратегија целите се поставени на две нивоа: стратешко, кое ја одредува насоката и крајната визија до 2030 година, и специфично, кое ги дефинира конкретните резултати што треба да се постигнат до 2030 година.

Целите се утврдени врз основа на анализа на податоците, идентификуваните ризици и европските насоки за „Vision Zero“ и пристапот „Safe System“. Тие се мерливи, временски дефинирани и ориентирани кон резултати, со цел постепено намалување

на бројот на загинати и тешко повредени лица, но и на намалување на предизвиканата материјална штета, подобрување на инфраструктурата, јакнење на институционалните капацитети и развој на култура на безбедно учество во сообраќајот.

Овој сет на цели ќе претставува основа за мерење на напредокот, распределбата на ресурсите и усогласувањето на националните политики со европските стандарди.

Во продолжение се прикажани стратешките цели, кои ја дефинираат долгорочната рамка, и специфичните цели, кои се фокусираат на конкретни и мерливи резултати.

3.4.1.Стратешки цели

Стратешките цели претставуваат темел на оваа стратегија и се насочени кон долгорочно подобрување на безбедноста на сите учесници во сообраќајот. Тие ја одразуваат националната определба за создавање сообраќаен систем кој овозможува безбедно, предвидливо и одржливо движење, при што секое патување треба да заврши без жртви и сериозни повреди.

Целите се формулирани врз основа на реалните податоци за бројот на незгоди, повреди и жртви, идентификуваните ризици и очекуваните трендови, со цел систематско и мерливо намалување на последиците од сообраќајните незгоди.

• Намалување на бројот на сообраќајни незгоди во 2030 за 50 % во однос на 2024 година, како и целосна усогласеност со „Vision Zero“ до 2050 година.

Оваа цел се однесува на целокупното намалување на инцидентите на патиштата, преку подобрување на превенцијата, раното препознавање на ризици и континуирано зголемување на сообраќајната култура кај сите категории учесници. Намалувањето на бројот на незгоди е директно поврзано со подобрување на управувањето со ризици во сообраќајот, модернизација на инфраструктурата, развој на системи за контрола на брзината и примена на дигитални технологии за следење и анализа.

•Намалување на бројот на загинати лица во сообраќајни незгоди во 2030 година за 50 % во однос на 2024 година, како и целосна усогласеност со VISION ZERO до 2050 година.

Целта се однесува на заштита на човечкиот живот како врвен приоритет во сообраќајната политика. Фокусот е насочен кон критичните фактори што доведуваат до фатални исходи – несоодветна брзина, алкохол, некористење безбедносен појас, недржење безбедно растојание, непочитување на првенството за минување на пешачки премини и возење при замор или невнимание. Постигнувањето на целта е преку насочени превентивни мерки, поинтензивен надзор и современи едукативни кампањи за промена на однесувањето на возачите.

•Намалување на бројот на тешки телесни повреди во 2030 година за 50 % во однос на 2024 година, како и целосна усогласеност со „Vision Zero“ до 2050 година.

Намалувањето на сериозните повреди претставува еден од клучните индикатори за ефикасноста на безбедносниот систем. Тоа подразбира подобрување на инфраструктурата на високоризични делници, редизајн на критични крстосници, зголемување на видливоста и безбедноста на ранливите категории учесници во сообраќајот (пешаци, велосипедисти, возачи на мопеди), како и ефикасен систем за медицински одговор и постинцидентна грижа. Овие цели ја дефинираат долгорочната визија за безбедност на сообраќајот и претставуваат јасна рамка за мерење на напредокот во секој сектор. Тие не се ограничени само на статистички подобрувања, туку вклучуваат и квалитативни аспекти – јакнење на институциите, подобрување на стандардите за техничка исправност на возилата, подигање на свеста на граѓаните и интегрирање на иновативни решенија за следење и анализа.

Постигнувањето на стратешките цели бара интерсекторски пристап, кој ги обединува сите надлежни институции, локалните самоуправи, невладиниот сектор и академската заедница.

Во таа насока, потребно е да се воспостави систем на редовно следење на состојбата во сообраќајниот систем преку воведување на индикатори за следење на безбедноста на сообраќајот, а со цел навремено приспособување на политиките и мерките.

Паралелно, потребно е развивање на дигитални платформи за интегрирано управување со безбедноста, кои ќе овозможат пристап до ажурирани податоци, визуализација на ризици и поддршка при донесување одлуки.

Со тоа, ќе се создаде современ систем кој овозможува не само следење на состојбата, туку и предвидување на ризици и проактивно делување за нивно намалување.

3.4.2. Специфични цели

Специфичните цели претставуваат конкретни насоки за спроведување на стратешките приоритети и обезбедуваат мерливи резултати во краткорочен и среднорочен период. Тие се дефинирани така што овозможуваат следење на напредокот по јасно утврдени индикатори и претставуваат основа за оперативни планови и годишни програми за безбедност во сообраќајот.

•Користење сигурносни појаси од страна на возачите и сопатниците во 2030 година со стапка над 90 %.

Целта се однесува на зголемување на примената на основните системи за пасивна безбедноста кои директно го намалуваат ризикот од смрт и тешки повреди. Акцентот ќе биде ставен на засилена контрола, јавни кампањи за подигање на свеста и воведување системи за детекција на возачи/совозачи кои не се врзани со сигурносен појас. Постигнувањето на оваа цел подразбира и подобра примена на законската рамка, редовен мониторинг и целни интервенции во групи со ниска стапка на користење.

•Зголемување на употребата на заштитни кациги за над 90 % во 2030 година.

Целта е да се обезбеди повисоко ниво на заштита кај возачите и совозачите на мопеди, мотоцикли, електрични тротинети, велосипедисти кои претставуваат особено ранлива категорија во сообраќајот.

Мерките ќе опфатат континуирани информативни и едукативни активности, зајакнување на контролата на терен и воспоставување стандарди за квалитет на заштитната опрема.

Посебно внимание треба да им се посвети на младите возачи во урбаните подрачја каде што се регистрираат најголем број незгоди со мотоцикли и електрични тротинети.

•Унапредување на безбедносните перформанси на патната инфраструктура (подобрено планирање, проектирање, изградба и одржување) преку најмалку 200 км без-

бедносни инспекции и интервенции на годишно ниво.

Целта се однесува на системско унапредување на инфраструктурата преку примена на принципите на безбедно проектирање и редовна процена на ризици.
Фокусот ќе биде ставен на критичните делници, крстосници и пешачки премини со висока фреквенција на незгоди.

Интервенциите ќе опфаќаат поставување на современа сигнализација, заштитни огради, осветлување, хоризонтални ознаки и мерки за забавување на брзината во урбани средини.

Со тоа ќе се придонесе кон долгорочно намалување на ризикот и подобрување на перцепцијата за безбедност кај сите учесници.

• **Воспоставување национален систем за интелигентен мониторинг и управување со сообраќајот.**

Целта опфаќа воспоставување централизирана платформа за прибирање, анализа и размена на податоци во реално време, со интеграција на сите релевантни институции. Овој систем ќе овозможи следење на прекршоци, контрола на брзина, мерење на проток на возила и рано откривање на ризични ситуации.
Интегрирањето на напредни технологии како што се сензори, автоматски камери и аналитички софтвери ќе придонесе за поефикасно управување, транспарентност и навремено реагирање.

• **Развивање програми за континуирана едукација на возачи и останати категории учесници. Континуираната едукација претставува суштински елемент во создавањето трајна култура на безбедно однесување во сообраќајот.**

Целта е да се обезбеди континуитет во образовниот процес, започнувајќи од најраната возраст, преку основното и средното образование, па сè до возачите со долгогодишно искуство.

Во овој контекст, ќе се развијат програми засновани на практични вежби, симулации и дигитални алатки, со вклучување на наставниот кадар, автошколите и институциите.

Овие специфични цели обезбедуваат практична рамка за реализација на стратешките приоритети и служат како оперативни насоки за националните и локалните политики. Преку воспоставување и редовно следење на индикаторите, мерење на резултатите и приспособување на активностите, ќе се обезбеди континуиран напредок кон целокупно подобрување на безбедноста на патиштата.

3.5.Основни принципи за безбедност на сообраќајот на патиштата

Безбедноста на сообраќајот на патиштата е водена и од основните принципи врз кои се темели работата на институциите и органите што се надлежни да креираат политики за следење и контрола на тековите во сообраќајот, а со тоа и да развиваат свест дека безбедноста во сообраќајот е заедничка одговорност преку која ќе ги заштитиме учесниците во сообраќајот и ќе ја остваримe основната премиса на оваа **„Национална стратегија“ – СЕКОЈ ЖИВОТ Е ВАЖЕН.**

Принципите кои ги претставуваме во Националната стратегија се во целост усогласени со Стратешката рамка за безбедност на сообраќајот на патиштата усвоена од ЕУ и со стратешките документи на ОН и другите меѓународни организации.

Принципите кои се значајни за безбедноста во сообраќајот се следни:

1.Човекот прави грешки: во природата на човекот е да греши. Сообраќајните правила имаат за цел да ги регулираат до најголема можна мера односите во сообраќајот, но системот мора да биде подготвен да ги забележува и да ги санкционира грешките. Овој принцип покрај свесноста од потребата за санкционирање на возачите кои прават грешки, бара од надлежните да воспостават лесни и едноставни правила кои најголем дел од возачите ќе можат да ги разберат и ќе бидат во можност да ги применуваат во секојдневното учество во сообраќајот.

2.Човекот има ограничена способност да издржи сила или влијание како резултат на сообраќајна незгода. Секој возач и друг учесник во сообраќајот треба да разбере дека неговото однесување во сообраќајот директно влијае врз неговото здравје. Потребно е да ги разбере едноставните закони на физиката и да биде свесен дека како поединец не е многу моќен да и се спротивстави на силата која со себе ја носи возилото кое е во движење. Оттука, потребно е зголемено внимание, но и познавање на основните принципи за прва помош, кои многу значат во случај на повреди.

3. Споделена одговорност. Возачите и другите учесници во сообраќајот имаат законска обврска да ги почитуваат правилата и прописите од областа на сообраќајот и сносат одговорност за непочитување на истите. Но, одговорните општества се свесни дека одговорноста не е и не може да биде едностранa, туку секоја институција и поединец кој учествува во креирањето на стандарди и политики, треба да ја преземе одговорноста за унапредување на условите за безбедно одвиивање на сообраќајот.

4.Сите елементи на системот треба да бидат зајакнати. Системот за безбедност во сообраќајот е составен од повеќе субјективни и објективни чинители кои треба постојано да ги унапредуваат своите капацитети за безбеден и уреден сообраќај. Корисните (возачите и останатите учесници во сообраќајот) треба постојано да вложуваат во сопствените знаења и да ги градат своите практични вештини за управување со возило во секакви услови. Возилата, преку развојот на автомобилската индустрија, стануваат сé пософистицирани и со многу повисоки безбедносни стандарди, што може да гарантира заштита на човечкиот живот многу повеќе отколку во минатото. Патот и патната сигнализација е обврска на државата, а вложувањето во модерна патна инфраструктура е сериозна потреба од која зависи развојот на општеството во целина.

5.Системот треба да му простува грешки на возачот. Системот треба да биде направен на начин кој ќе овозможи заштита на учесниците во сообраќајот до најголема можна мера. Ако сме свесни дека возачот прави грешки и ако тие грешки може да бидат и со последици, тогаш системот треба да се насочи кон изградба на процедури и стандарди за градење на сообраќајните површини, кои таквите грешки на возачите ќе ги сведат до најмала мера и ќе ги заштитат учесниците од настанување на посериозни последици.
Впрочем, сите активности насочени кон подобрување на безбедноста во сообраќајот имаат за цел да го заштитат човековиот живот и да ги намалат последиците од сообраќајните незгоди.

3.6.Стратешки приоритети за безбедност на сообраќајот на патиштата

Подобрувањето на безбедноста на патиштата претставува сложен и интердисциплинарен процес кој бара координирани активности на сите нивоа на управување. Овој дел од стратегијата ја дефинира рамката на **приоритетни области**, кои претставуваат основа за намалување на ризиците, спречување на сообраќајни незгоди и минимизирање на последиците од нив.

Приоритетните области се поврзани меѓусебно и создаваат интегриран систем што ги опфаќа сите клучни компоненти на безбедноста – институциите, учесниците, инфраструктурата, возилата, ранливите категории и системот за итна реакција.

Секој приоритетна област опфаќа сет мерки и активности што треба да се спроведуваат континуирано, врз основа на анализи, податоци и реално следење на индикатори за ризик.

Приоритетните области се насочени кон создавање сеопфатен и отпорен систем на безбедност во сообраќајот, во кој сите елементи од законската рамка до технолошките решенија функционираат во насока на заштита на човечкиот живот.

Овој пристап обезбедува рамнотежа меѓу превенцијата, надзорот, инфраструктурното унапредување и институционалното управување, со цел да се обезбеди трајно намалување на бројот на незгоди, жртви и повредени лица.

Приоритетна област 1 : Управување со безбедност во сообраќајот на патиштата

Институционалниот развој и управувањето претставуваат темел на целокупниот систем за безбедност на сообраќајот и мобилноста. Тој опфаќа зајакнување на институционалните капацитети, воспоставување ефикасна координација меѓу надлежните органи и воведување современи механизми за управување, мониторинг и оценка на резултатите во областа на сообраќајната политика.

- Формирање координативно тело за следење и имплементација на Националната стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата;
- Интегрирана база на податоци (МВР, Министерство за здравство, Осигурителни компании и сл.);
- Воспоставување стандарден и безбеден начин на размена на податоци со користење на Националната платформа за интероперабилност за размена на податоци помеѓу институциите;
- Воспоставување на индикатори за следење на безбедноста на сообраќајот.

Формирањето на национално координативно тело, интегрирана база на податоци, воспоставување на стандарден начин на размена на податоци преку Националната платформа за интероперабилност, воспоставување индикатори за следење на безбедноста, како и воведување обврска за годишни извештаи за напредокот, врз основа на искуствата од земјите од Европската Унија укажуваат дека централизиран систем на управување

драстично ја зголемува ефикасноста на политиките за безбедност.

За ефективна примена на стратегијата, потребно е воспоставување јасна институционална структура и хиерархија на одговорности. Националното координативно тело ќе има мандат да обезбедува усогласеност на сите активности меѓу државните институции, локалните самоуправи и граѓанскиот сектор.

Потребно е воведување на единствен национален регистар на сообраќајни незгоди, кој ќе користи стандардизирани формати и автоматско вкрстување на податоци од различни институции, со цел да се избегнат дупликати и непотполни записи.

Покрај тоа, неопходно е да се воспостави систем за следење на безбедноста на сообраќајот со примена на индикатори за безбедност (индикатори за возачи, за возила, за користење на системи за пасивна безбедност, за патна инфраструктура, за медицинска грижа по случување на незгода), индикатори за изведба (инфраструктурни подобрувања, контроли, кампањи) и индикатори за влијание (перцепција на јавноста, промена на однесувањето). Редовното следење и ажурирање на овие индикатори ќе обезбеди основа за годишни извештаи и ревизии на стратегијата, што ќе овозможи динамичен и адаптивен систем на управување со безбедноста.

За унапредување на транспарентноста, потребно е да се воспостави јавна дигитална платформа преку која граѓаните и истражувачите ќе имаат пристап до агрегирани податоци и статистики.

Овој пристап ја зајакнува отчетноста на институциите и овозможува подобра анализа и донесување политики базирани на докази.

Приоритетна област 2: Безбедни патишта и брзини

Патната инфраструктура претставува еден од основните фактори за безбедност во сообраќајот. Таа го одредува нивото на ризик на секој патен правец и директно влијае на фреквенцијата и тежината на последиците од незгодите. Во согласност со Safe System-доктрината, македонската патна мрежа мора да биде планирана, проектирана, изградена и одржувана како систем кој го минимизира ризикот и ги „простува“ инцидентните човечки грешки.

Главните насоки за унапредување на инфраструктурата се темелат на современи практики, кои нагласуваат потреба од систематски пристап, стандардизација и превентивна анализа.

Клучни активности и мерки:

•Идентификација на ризични сегменти: „Црни точки“ и Критични делници:

- „Црни точки“: Микролокации каде што се бележи зголемен број сообраќајни незгоди.

-Критични делници: Патни секции (со должина L) со системски геометриски и структурни недостатоци кои генерираат постојани ризици.

• Ревизија и Инспекција (RSA и RSI)

- Road Safety Audit (RSA): Задолжителна ревизија на проектната документација во фазите на планирање и проектирање за сите нови патишта и реконструкции.

-Road Safety Inspection (RSI): Системско и континуирано снимање и оцена на постојната патна мрежа од 14.182 км, со цел евалуација на карактеристиките на постојните патишта.

•Примена на современи концепти и пасивна безбедност:

-Патишта што простуваат: Приспособување на холандскиот концепт кон македонскиот проектантски модел (германска школа) преку едукација на инженерскиот кадар и создавање на „чисти зони“ (Clear Zones).

-Денивелирани пешачки премини: Задолжително планирање и изградба на денивелирани премини (надземни и подземни) на главните градски сообраќајници (булевари). Ова обезбедува максимална безбедност за пешаците, непрекинат сообраќаен тек и намалено загадување.

-Велосипедски автопати (Cycle Motorways): Изградба на наменски, физички сегрегирани брзи велосипедски патеки со асфалт во боја (за поврзување на големите урбани зони, или за поврзување на градските населби), со целосна изолација од моторниот сообраќај.

-Пасивна безбедност и апсорпција на удар: Инсталација на crash cushions (ублажувачи на удар) на сите критични двоења (раздвојни острови) и на локации со опасни цврсти препреки кои не можат да бидат дислоцирани од „чистата зона“.

-Иновативни материјали и технологии: Поттикнување на примена на нови материјали за обележување со висока издржливост и подобрена видливост (при влажен коловоз и ноќе) според стандардот МКС ЕН 1436, како и современи композитни материјали

за пасивна безбедност.

•Интелигентно управување со сообраќајот и ITS-системи:

Подобрувањето на безбедноста на инфраструктурата мора да биде поврзано со развој на интелигентни транспортни системи (ITS), кои овозможуваат навремено известување, анализа на ризици во реално време и динамично управување со сообраќајот. Шпанскиот модел „DGT 3.0“ претставува пример за интеграција на сензори, камери и дигитална комуникација меѓу патиштата и возилата за подобрување на одзивот и намалување на ризикот.

•Инфраструктура приспособена на ранливи категории:

Во сите интервенции на интерурбани и урбани патишта, потребно е да се предвиди инфраструктура што го минимизира ризикот за пешаци, велосипедисти, возачи на мопеди и постари лица. Преку безбедни премини, осветлување, разделени ленти и предупредувачка сигнализација.

Со примена на овие мерки, се очекува значително намалување на бројот на незгоди на руралните и локалните патишта, особено оние каде што има зголемен број сообраќајни незгоди со смртни последици.

До 2030 година, патната мрежа треба да биде целосно усогласена со принципите на Safe System, со воспоставен систем за континуирана ревизија, проценка на ризик и интелигентно управување со сообраќајот.

Приоритетна област 3: Безбедни возила

Техничката исправност и безбедноста на возилата претставува клучен предуслов за намалување на ризикот од сообраќајни незгоди и зголемување на општото ниво на безбедност на патиштата. Во овој контекст, се предвидуваат мерки за зајакнување на контролата, усовршување на системот за технички преглед и унапредување на регулативата што го уредува овој сегмент.

•Зголемување на бројот на контролните и превентивните технички прегледи кај сите категории возила;

•Контрола на работата на правните лица овластени за вршење на технички преглед;

•Контрола и надзор над работењето на овластените технички служби;

•Контрола и надзор над работењето на правни лица за технички преглед овластени за идентификација и идентификација и оцена на техничката состојба на возилата;

•Регистар на возила;

•Законските и подзаконските акти во делот на технички преглед на возила.

Засилени технички прегледи, воведување дигитален регистар на возила, стимулирање замена на стари возила преку субвенции и поттикнување на користење електрични и хибридни автомобили.

Дополнително, потребно е воспоставување интегриран систем за технички надзор и евиденција на сите возила во сообраќајот, со цел навремено откривање на ризиците и намалување на бројот на технички неисправни возила. Централната дигитална база на податоци треба да ги поврзе сите релевантни институции од Министерството за внатрешни работи, центрите за технички преглед, осигурителните компании до царинските служби, овозможувајќи постојана размена на информации и автоматска проверка на техничката исправност и безбедносните параметри кај возилата.

Во насока на зголемување на безбедноста, потребно е воведување унифицирани стандарди за техничките контроли, редовни ревизии на центрите за технички преглед и сертификација на персоналот што врши проверки.

Покрај тоа, потребно е да се спроведе национална програма за обновување на возниот парк преку субвенции, даночни олеснувања и стимули за купување возила со повисоки стандарди за безбедност и емисии. Дополнително, да се обезбеди постепено повлекување од употреба на стари и небезбедни возила, при што ќе се поттикнува замена со нови возила.

Контролата на возилата што вршат јавен превоз и транспорт на стоки треба да се засили преку редовни инспекции, особено на системите за сопирање, осветлување и пневматиците. Резултатите од контролите да се евидентираат во централна база и да бидат достапни за сите надлежни институции, со цел да се овозможи транспарентност и навремено преземање мерки.

Министерството за енергетика, рударство и минерални суровини врши надзор во однос на исполнувањето на условите за вршење на постапките за идентификација и идентификација и оцена на техничката состојба на возилата од страна на правните лица за технички преглед кои за тоа се овластени, како и за работењето на техничките служби.

Во овој контекст, законската рамка треба да се ревидира со цел поголема транспарентност, стандардизација и контрола врз техничките проверки. Да се воведат задолжителни периодични ревизии на опремата во станиците за технички преглед, како и континуирана обука на техничкиот персонал.
Со реализацијата на овие активности, ќе се обезбеди долгорочен напредок во техничката безбедност на возилата, намалување на бројот на незгоди предизвикани од техничка неисправност и зголемување на јавната доверба во системот за технички контроли. Целта е секое возило во сообраќај да биде технички исправно, опремено со современи системи за заштита и усогласено со највисоките европски безбедносни стандарди.

Приоритетна област 4: Безбедни учесници во сообраќајот

Оваа приоритетна област ја нагласува клучната улога на човековиот фактор во безбедноста на патиштата, насочувајќи се кон промовирање на одговорно однесување, развивање на културата на почитување на правилата и подигање на свеста за ризиците во сообраќајот, преку:

- Национални кампањи за унапредување на свеста кај сите учесници во сообраќајот,
- Образование и воспитание во областа на сообраќајот,
- Сообраќајна култура,
- Обука на возачи,
- Зголемена контрола во делот на почитување на сообраќајната сигнализација и сообраќајните правила и прописи.

Преку национални кампањи, образовни програми и задолжителни обуки за возачи, се предвидува зголемување на свеста и дисциплината.
Развивањето на безбедна сообраќајна култура претставува основен предуслов за долгорочно намалување на бројот на незгоди и жртви. Фокусот е ставен на едукација, подигање на свеста и континуирано усовршување на сите категории учесници – од најмладите до професионалните возачи.

На национално ниво, треба да се воспостави единствена програма за сообраќајно образование и мобилност, која ќе започнува од најрана возраст, уште во градинките, и ќе продолжува низ сите нивоа на образование. Наставните програми ќе содржат теми поврзани со одговорно однесување во сообраќајот, ризиците при движење, користењето

заштитна опрема и значењето на одржлива мобилност.

Паралелно, потребно е да се развијат интерактивни дигитални платформи и материјали за наставници, со можност за размена на искуства и постојано ажурирање на содржините.

Во делот на обуката на возачи, треба да се воведе постојана ревизија на наставните содржини, во согласност со технолошкиот напредок и новите возила (вклучително и електрични и автоматизирани возила). Наставата треба да опфаќа и модули за препознавање на опасности, одвлекување на вниманието, замор и користење напредни системи за асистенција. Потребно е периодично да се стимулира дополнително усовршување на лицата со возачка дозвола, преку програми за дефанзивно возење и обновување на знаења.

Специјален акцент треба да се стави на младите возачи (18 – 25 години), кај кои ризикот од незгоди е највисок. Ова подразбира воведување програми со практична обука, психолошка едукација и курсеви за процена на ризик, како и можност за продолжен пробен период за возачки дозволи со цел засилена одговорност и контрола.

Во согласност со европските искуства, треба да се организираат кампањи базирани на научно потврдени модели на влијание, насочени кон позитивни норми и промовирање безбедносна култура наместо страв или казна. Кампањите се дизајнираат врз основа на анализа на незгоди, фокусирани на најризичните групи и ситуации, и ќе бидат проследени со стандарден систем на евалуација на нивната ефикасност.

Во насока на контрола и почитување на правилата, потребна е примена на модел за интегриран надзор, кој комбинира традиционални полициски методи со современи технолошки решенија, интелигентни камери, системи за детекција на брзина и прекршувања, и дигитални алатки за следење на безбедносни индикатори.

Овој модел ќе биде поддржан со континуирана соработка меѓу сообраќајната полиција, локалните власти и образовните институции, со цел да се создаде систем во кој едукацијата и контролата се меѓусебно засилувачки механизми.

Посебна компонента треба да биде насочена кон возачите на мопеди, велосипеди и електрични тротинети, за кои ќе се развијат приспособени програми за едукација, безбедно управување и почитување на заедничките простори со моторниот сообраќај.

Крајната цел на овој приоритетна област е да се воспостави општествена култура на безбедно учество во сообраќајот, со што секој граѓанин ќе биде свесен дека безбедноста на патиштата не зависи само од институциите, туку и од индивидуалната одговорност, почитување и соработка.

Ранливите категории учесници во сообраќајот (пешаци, велосипедисти, лица со инвалидитет, возачи на мопеди и електрични тротинети) се најизложени на ризик од тешки последици во сообраќајни незгоди. Затоа, оваа стратегија го препознава заштитниот (заштитничкиот) пристап кон овие групи како приоритетен столб во рамките на националната политика за безбедност на патиштата.

Истражувањата и европските практики покажуваат дека систематското инвестирање во инфраструктура, технологија и едукација драматично го намалува бројот на жртви и повредени лица. Во таа насока, мерките за унапредување на безбедноста на ранливите категории се организирани во неколку приоритетни области:

Возачи на електрични тротинети:

•Воведување задолжителна регистрација и јасно означување на тротинетите,

•Ограничување на брзината (максимум 20 – 25 km/h) и забрана за движење по тротоар,

•Дефинирање на минималната возраст и задолжителна заштитна опрема (кацига, светлосна сигнализација),

•Специјализирани курсеви за безбедно управување.

Возачи на мопеди:

•Засилени технички контроли и инспекции на мопеди,

•Строга контрола на брзина и алкохолизираност,

•Програми за дефанзивно возење,

•Субвенционирање висококвалитетни заштитни кациги.

Велосипедисти:

• Одвоени велосипедски патеки од моторниот сообраќај,

•Задолжителни кациги и светлосна опрема,

•Интелигентна сигнализација на крстосници со сензори за велосипеди,

•Вклучување на велосипедската едукација во наставните програми во училиштата.

Пешаци:

•Поставување безбедни, осветлени и подигнати пешачки премини,

•Национални кампањи за подигнување на свеста кај возачите и пешаците,

•Поголеми казни за непочитување на првенство за минување на пешак,

•Приспособување на инфраструктурата за лица со инвалидитет (тактилни патеки, звучни семафори).

Дополнително, треба да се воспостави национален систем за идентификација и анализа на ризици за ранливите категории, кој ќе овозможи мапирање на критичните точки во урбаните и руралните подрачја. Ваквиот систем ќе служи за приоретизирање инфраструктурни интервенции и подобрување на сигнализацијата и осветлувањето.
Во насока на подобрување на инфраструктурните услови, треба да се применува концептот на „самообјаснувачки патишта“ и „патишта што простуваат“, со цел физички да се одделат патеките за пешаци и велосипедисти од моторниот сообраќај. Сите нови проекти за патна изградба и реконструкција треба задолжително да вклучуваат елементи за заштита на ранливите учесници.

Паралелно, да се воведат стандарди за пристапност и универзален дизајн во јавниот простор и транспортните системи, со посебен акцент на лицата со инвалидитет. Ова вклучува изградба на тактилни патеки, звучни семафори, рампи за пристап до јавни површини и адаптација на автобуски постојки и тротоари.

Во делот на едукацијата, треба да се развијат програми за подигање на свеста и обуки за безбедно учество во сообраќајот, приспособени за различните возрасни групи. Посебно внимание да се посвети на младите, преку вклучување на предмети за сообраќајна култура во основното и средното образование. Кампањите да бидат насочени кон промена на навиките и однесувањето, почитување на пешачките премини, употреба на кациги и светлосни обележувачи и намалување на ризичното движење.

Во рамките на институционалната соработка, треба да се поттикне локално планирање на безбедносни зони (Safe Zones) околу училишта, паркови и центри на населби, преку партнерства меѓу општините, училиштата и граѓанските организации. Овие зони треба да имаат приоритетни мерки за ограничување на брзината, подобрено осветлување и визуелни предупредувања за возачите.

Потребно е промоција на развојот на урбани подрачја со ниска брзина (зони на смирен сообраќај), каде што приоритет ќе имаат пешаците и велосипедистите, со огра-

ничување на брзината на возилата на 30 km/h. Оваа мерка е веќе дел од добрите европски практики и покажува значителни резултати во намалување на бројот и сериозноста на сообраќајните незгоди.

Интегрирањето на овие мерки треба да овозможи системски пристап во кој инфраструктурата, образованието, контролата и законската рамка заедно ќе придонесат кон создавање побезбедна средина за сите ранливи учесници. Целта е создавање сообраќаен систем во кој безбедноста на човекот е поставена како врвен приоритет, а ризиците за ранливите категории се минимизирани преку координирана и одржлива примена на мерки.

Приоритетна област 5: Грижа по незгода

Ефикасниот систем за итна медицинска и спасувачка интервенција претставува клучен елемент во намалување на последиците од сообраќајните незгоди. Брзата реакција, координацијата меѓу службите и навременото обезбедување медицинска помош значително го зголемуваат бројот на спасени човечки животи и ја намалуваат сериозноста на повредите, преку:

- Едукација за прва помош,
- Брза комуникација меѓу службите,
- Подобрување на системот 112,
- Зајакнување на службите за итна медицинска помош.

Подобрување на системот 112, зголемување на мобилните тимови за итна медицинска помош, прва помош и развој на програми за обука на граѓаните и примената на моделот „златен час“ (golden hour) е клучна за спасување животи.

Системот за брза и ефикасна помош треба да се заснова на интегриран и технолошки поврзан пристап, кој овозможува координирано дејствување на сите релевантни институции од полиција, здравство, противпожарни единици до спасувачки служби.

Потребно е да се воспостави национална платформа за итни повици и комуникација во реално време, која ќе обезбеди автоматско пренасочување на повиците и споделување информации меѓу сите служби.

Особено внимание да се посвети на зајакнувањето на капацитетите на системот 112, преку негово модернизирање, дигитална интеграција и подобрување на опремата на опе-

ративните центри. Да се воспостават регионални диспечерски центри со резервни системи за комуникација, со цел да се гарантира непрекинато функционирање дури и во услови на зголемен број на инциденти.

Во рамките на здравствениот систем, треба да се обезбеди зголемена достапност на возила за итна медицинска помош, опремени со современа медицинска и комуникациска технологија. Тимовите да бидат стратешки распределени во зависност од густината на сообраќајот, фреквенцијата на незгоди и географските услови. Да се воспостават и специјализирани мобилни единици за брза интервенција, кои ќе реагираат во првите критични минути по настанот, следејќи го концептот на „златен час“. Во овој дел, потребно е да се обезбеди континуирана едукација на медицинските тимови и нивно запознавање со најновите протоколи за итни интервенции.

Континуираната едукација за прва помош е законски предвидена како задолжителна компонента во возачките обуки, во обуките на сообраќајната полиција, здравствените работници и јавните институции. Паралелно, да се спроведуваат и јавни кампањи за подигање на свеста на граѓаните за важноста на правилната реакција во првите моменти по незгода.

Покрај тоа, треба да се развијат национални протоколи за итни интервенции, кои ќе ги стандардизираат процедурите за дејствување при различни типови сообраќајни незгоди, вклучувајќи координација меѓу службите, редослед на приоритети и известување на јавноста.

Во насока на мониторинг и подобрување на системот, да се воспостават мерливи индикатори – просечно време на реакција, проценти на навремени интервенции. Врз основа на нив, да се спроведуваат редовни проценки и ажурирања на системот, со цел да се осигура дека секој регион и општина располага со функционален и одржлив механизам за итна реакција.

За да се проверат капацитетите на различните служби вклучени во одговорот на итни состојби поврзани со помош по незгода, препорачуваме да се организираат заеднички показни вежби кои ќе придонесат за подобра координација и подготвеност на институциите.

Целта на овој столб е да се создаде сеопфатен национален систем за итна помош, кој преку ефикасна комуникација, високообучен кадар, современа технологија и континуирана едукација ќе гарантира дека секој живот има навремена и квалитетна поддршка по случена сообраќајна незгода.



Пешакот, велосипедистот и мотоциклистот немаат каросерија што ги штити. Затоа, ние возачите на возила мора да бидеме нивната заштита. Во сообраќајот, најранливите се најважни.

„НА ПАТОТ НЕ ПОБЕДУВА ПОБРЗИОТ. СТИГНУВА ОНОЈ ШТО ВНИМАВА.“

РСБСП



4. РАМКА ЗА СЛЕДЕЊЕ, ОЦЕНУВАЊЕ И ИЗВЕСТУВАЊЕ

За да се обезбеди успешна имплементација на стратегијата, неопходно е воспоставување систем за следење, оценување и известување. Системот треба да овозможи редовно следење на напредокот, оцена на ефектите и приспособување на мерките во согласност со новите околности.

Клучни елементи:

- Изработка на годишни извештаи за напредокот,
- Применување на индикатори за мерење на резултатите,
- Независна евалуација на средината и на крајот од имплементацијата на стратегијата.

Следењето и оценувањето се суштински делови на управувањето со безбедноста на сообраќајот, бидејќи обезбедуваат транспарентен и мерлив процес на оценување на спроведените активности. Системот за следење ќе се темели на редовно собирање, обработка и анализа на податоци од сите релевантни институции, вклучително Министерството за внатрешни работи, Министерството за транспорт, Министерството за здравство, службите за итни повици, осигурителните компании, како и единиците на локалната самоуправа. Целта е да се создаде интегриран и централен систем на информации, кој ќе овозможи навремено идентификување на ризиците, проценка на успешноста на мерките и донесување политики засновани на докази.

Следењето на резултатите ќе се врши преку прецизно дефинирани индикатори кои ќе овозможат мерење на напредокот по одделни области: број на возачи кои управуваат возила под дејство на алкохол и психотропни супстанци, број на возачи кои не ги почитуваат ограничувањата на брзината на движење, користење на сигурносни појаси и заштитни кациги, техничка исправност на возилата, состојба на патната инфраструктура, време на реакција на службите за итна помош и институционална ефикасност. Секој индикатор да има почетна вредност (baseline), целна вредност (target), временска рамка за реализација и одговорна институција за прибирање и обработка на податоците.

Покрај квантитативните податоци, системот треба да опфаќа и квалитативна анализа преку анкети, интервјуа, теренски студии и фокус-групи со цел подобро разбирање на однесувањето на учесниците во сообраќајот и нивната перцепција за безбедноста. Овој комбиниран пристап ќе овозможи подлабока проценка на ефектите од политиките, како и препознавање на областите кај кои се потребни нови интервенции или приспо-

собување на постојните мерки.

Мониторингот треба да се спроведува на три нивоа: тековен (оперативен), периодичен (годишен) и стратешки (среднорочен и завршен). Тековниот мониторинг го следи напредокот во реално време, годишниот овозможува анализа на постигнувањата според поставените цели, а среднорочниот и завршниот обезбедуваат проценка на влијанието и ефективноста на целокупната стратегија.

Годишните извештаи претставуваат основен инструмент за транспарентност и отчетност и содржат детални анализи, споредби со целните вредности, статистички прегледи, како и препораки за подобрување. Извештаите треба да се презентираат пред институциите и да бидат достапни за јавноста, со што ќе се обезбеди транспарентност и доверба во процесот на спроведување.

Суштински дел од системот треба да биде воспоставување дигитална платформа за мониторинг, која ќе овозможи електронско прибирање, обработка и визуализација на податоци во реално време. На овој начин, институциите ќе имаат можност за следење на индикаторите преку интерактивни панели, додека пак јавноста ќе добие редовен увид во постигнувањата и напредокот.

Посебно внимание да се посвети на координацијата меѓу институциите, преку воспоставување на национален механизам за редовни консултации и усогласување на методологиите за прибирање на податоци. Со тоа ќе се обезбеди конзистентност, споредливост и висока веродостојност на податоците, што е предуслов за точна анализа и евалуација.

Во рамките на процесот треба да се поттикнуваат научни истражувања, пилот-проекти и развој на иновативни решенија во областа на безбедноста. Да се воспостави национален план за истражувања и анализи на безбедноста на патиштата, кој ќе поддржува универзитети, истражувачки центри и професионални здруженија во подготовка на студии, модели и алатки за оценување на ефектите од политиките.

Системот за мониторинг и евалуација да биде флексибилен и динамичен, приспособлив на нови околности, технолошки промени и појавување на нови ризици. Тоа ќе и овозможи на стратегијата да остане актуелна, ефикасна и ориентирана кон постигнување на долгорочни резултати.

Со воспоставувањето на овој систем се обезбедува континуирано следење на реализацијата, навремено приспособување на политиките и објективна проценка на нивното влијание врз безбедноста на патиштата. Преку транспарентност, интегрирани по-

датоци и редовна евалуација, ќе се создаде стабилна основа за одржливо управување со безбедноста во сообраќајот и за постигнување на визијата: СЕКОЈ ЖИВОТ Е ВАЖЕН. Вклучувањето на јавноста и граѓанското општество претставува суштински елемент на оваа стратегија. Само преку активно учество на граѓаните, невладините организации и експертската јавност може да се подигне свеста за безбедноста во сообраќајот.

Механизми:

• Воспоставување платформа за консултации со невладини организации (НВО), здруженија и стручна јавност;

•Организирање јавни расправи и трибини по региони;

•Механизам за пријавување на нарушувања на безбедноста на сообраќајот од страна на граѓаните;

•Годишен форум за безбедност на сообраќајот на патиштата со сите засегнати страни.

Вклучувањето на јавноста не претставува само информативен процес, туку суштински дел од управувањето со безбедноста на патиштата. Граѓаните, стручната јавност и организациите имаат клучна улога во идентификување на ризиците, следење на резултатите и предлагање на подобрувања на локално и национално ниво. Платформата за консултации треба да овозможи континуирана комуникација меѓу државните институции, академските установи, професионалните здруженија, невладиниот сектор и граѓаните, со цел транспарентност и доверба во системот.

Јавните расправи и регионалните трибини ќе се користат за размена на мислења и предлози за мерките што се спроведуваат, особено за инфраструктурни проекти, регулаторни измени и кампањи за подигање на свеста. Преку годишен форум за безбедност на патиштата да се обезбеди национална платформа за соработка меѓу институциите, експертите и претставниците на граѓанското општество, каде што ќе се разгледуваат резултатите, предизвиците и приоритетите за наредната година. Во рамките на системот да се воспостави дигитален канал за пријавување на ризични локации, прекршоци или недостатоци во инфраструктурата, со што ќе се поттикне активна граѓанска вклученост. Сите пристигнати пријави да бидат обработувани транспарентно, со известување на јавноста за преземените мерки.

Дополнително, да се стимулира развој на партнерства со универзитети, Црвениот крст, истражувачки центри и медиуми за спроведување на едукативни и информативни кампањи, насочени кон создавање култура на одговорност, почитување и соработка во

сообраќајот. Посебен акцент да се стави на младите и локалните заедници, преку иницијативи за училишна и општинска соработка, во кои граѓаните директно ќе учествуваат во дизајнирање и надгледување на безбедносни проекти. На тој начин, ќе се поттикне чувството на заедничка одговорност и долгорочна одржливост на резултатите.

Преку ваков систем на партиципативно управување, стратегијата ја посочува јавноста како активен партнер, а не како пасивен набљудувач. Овој пристап обезбедува меѓусекторска поврзаност, транспарентност, доверба и зголемена култура на безбедно однесување, што е предуслов за трајно намалување на ризиците и зголемување на квалитетот на животот.

4.1. Табеларен приказ на показателите на успешност на ниво на резултат, исход и ефект

Табеларниот приказ ги претставува показателите на успешност на ниво на резултат, исход и ефект. За секој од стратешките приоритети се дадени посебни показатели кои се соодветни за целите кои се очекува да се постигнат, а поврзани со резултатите, исходот и ефектите од истите.

Табеларниот приказ е составен дел од НСБСП и е претставен во делот Анекси.

4.2. Начин на прибирање на податоците и мерење на показателите на успешност

Прибирање:

Податоци од Државниот завод за статистика и Министерството за внатрешни работи (сообраќајни незгоди, жртви, повредени).
Годишни извештаи од Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот и Министерството за транспорт.
Информации од Јавното претпријатие за државни патишта за реконструкции, поставена и обновена сигнализација и инвестиции.
Мерење на јавната свест и навиките на учесниците во сообраќајот преку анкети и истражувања.
Податоци од камери на системот „Безбеден град“.

Мерење:

Квантитативни показатели: број на незгоди, загинати, повредени, процент на користење сигурносни појаси, број на реконструирани делници.

Квалитативни показатели: ниво на јавна свест, перцепција за безбедност, задоволство на граѓаните.

Периодичност: мерење на годишно ниво, со среднорочни извештаи (преодни вредности) и крајна евалуација на крајот на стратегијата.

Методи на анализа:
Споредба со почетни вредности, тренд анализа, усогласување со европски индикатори.

4.3.Надлежни органи задолжени за спроведување, следење, оценување и известување и органи кои учествуваат во процесот на следење, оценување и известување

Републички совет за безбедност на сообраќајот-координација на кампањи за е дукација и јавна свест.
Министерство за внатрешни работи-спроведување контроли, надзор и санкционирање на прекршувања.
Министерство за транспорт-планирање и координација на инфраструктурни проекти.
Министерство за здравство
Министерство за финансии
Министерство за образование и наука
Министерство за социјална политика, демографија и млади
Министерство за енергетика, рударство и минерални суровини
Министерство за економија и труд
Министерство за дигитална трансформација
Јавно обвинителство на Република Северна Македонија
Јавно претпријатие за државни патишта-одговорно за изградба, реконструкција и одржување на патната инфраструктура.

Биро за метрологија
Биро за развој на образованието
Центар за управување со кризи
Дирекција за заштита и спасување
Територијални противпожарни единици
Центри за итна медицинска помош
Црвен крст на Република Северна Македонија
Царинска управа
Заедница на единиците на локалната самоуправа
Град Скопје и општините во државата
Воспитнообразовни установи
Комора на овластени архитекти и инженери
Правни лица овластени за вршење технички преглед на возила
Увозници на возила

4.4. Постапка и динамиката на известување и на оценување на постигнатите резултати

Редовно известување: надлежните институции (МТ, МВР, ЈПДП, РСБСП) подготвуваат квартални и годишни извештаи за спроведувањето на мерките.

Прибирање податоци: податоците се собираат од официјални статистики, институционални извештаи и од системи за мониторинг.

Оценување на резултатите: се врши преку споредба на постигнатите показатели со почетните, преодните и крајните вредности.

Методи на анализа: тренд-анализа, компаративна анализа со европски индикатори, квалитативни анкети за јавна свест.

Институционална координација: координација меѓу министерствата, локалните самоуправи и невладини организации за независна евалуација.

4.5. Механизми за координација

Координативното тело ќе ја следи имплементацијата и ќе обезбедува усогласеност со националните и европските политики. Преку редовни состаноци меѓу МВР, Министерството за транспорт, Министерството за образование и наука, Министерството за здравство, РСБСП и другите надлежни институции ќе се координираат активностите и ќе се предлагаат мерки и активности за подобрување на состојбите. Состаноците ќе се организираат најмалку еднаш месечно, а по потреба и почесто.



5. УПРАВУВАЊЕ СО РИЗИЦИ

Управувањето со ризици претставува систематски, проактивен и континуиран процес на идентификација, анализа, оценување и намалување на ризиците кои влијаат врз безбедноста на сообраќајот на патиштата. Во контекст на Националната стратегија за периодот 2026 – 2030, овој процес има за цел да го намали бројот на сообраќајни незгоди, загинати и повредени лица преку заснован пристап на докази, координирани политики и ефикасни интервенции.

Главната цел на управувањето со ризици е намалување на ризикот од сообраќајни незгоди и нивните последици преку интегриран, системски пристап заснован на анализа на податоци и меѓуинституционална координација.

Ефикасното управување со ризици претставува основа за постигнување на долгорочните цели на Националната стратегија за безбедност на сообраќајот. Преку координиран пристап, заснован на податоци и континуирано подобрување, Република Северна Македонија ќе се приближи кон визијата за нулта смртност на патиштата (Vision Zero) и побезбедна сообраќајна средина за сите учесници.

5.1. Утврдени ризици кои би можеле да влијаат на спроведувањето и постигнувањето на планираните општи и посебни цели

Како ризици кои би можеле да влијаат на спроведувањето и постигнувањето на планираните цели од Националната стратегија се препознаени:

1.Факторот човек:

- Брзо возење и непочитување на ограничувањата;
- Возење под дејство на алкохол/дроги;
- Невнимание и користење мобилни уреди;
- Низок степен на сообраќајна култура.

2.Возило

- Техничка неисправност;
- Недоволна примена на современи безбедносни технологии.

3.Пат и патна инфраструктура

- Небезбедни патишта и раскрсници;
- Недоволна сигнализација и осветлување;
- Недостаток на безбедни пешачки и велосипедски зони.

4.Институционални и системски ризици

- Недоволна координација помеѓу институции;
- Ограничени капацитети за анализа на податоци;
- Недоволно ефикасно спроведување на законите.

5.2.Мерки за справување со ризиците

Процесот на управување со ризици ќе ги опфати сите значајни сегменти на управувањето со ризици и ќе гарантира дека секоја посебна целина на стратегија и стратегијата како целосен документ ќе овозможат соодветен простор за намалување на ризиците по безбедноста на сообраќајот и остварување на планираните резултати.
Во процесот ќе биде направена анализа и проценка на ризиците, преку користење на базите на податоци за сообраќајни незгоди, мапирање „црни точки“, а ќе се направи и процена на ризик врз основа на веројатност и последици. Од овие податоци ќе се извлечат активностите според приоритетите за постапување, особено опфаќајќи:
- Фокус на ризици со најголемо влијание врз смртноста и тешките повреди,
- Насочување на ресурсите кон високоризични категории (млади возачи, пешаци, мотоциклисти).

5.3. Начин на ревидирање на акцискиот план

Ревидирањето на Акцискиот план за спроведување на „Националната стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата 2026 – 2030 година“ е суштински процес со кој се гарантира дека мерките, активностите и индикаторите остануваат релевантни, ефективни и усогласени со реалните состојби и новите предизвици.

Во однос на временската рамка, ревидирањето ќе се врши периодично, односно еднаш годишно и ад хок доколку се случат значајни измени на законските решенија или добиените податоци за безбедноста на сообраќајот на патиштата.

За периодичната ревизија во континуитет ќе се собираат податоци од надлежните институции што ќе се анализираат и евалуираат редовно и секогаш кога е потребно ќе се вршат консултации со засегнати страни.

Координативното тело на своите редовни состаноци, ќе ја следи имплементацијата на акцискиот план и ќе предлага соодветни мерки и активности за негова што поцелосна имплементација.



6. АКЦИСКИ ПЛАН

Акцискиот план претставува детална рамка за спроведување на мерките предвидени со стратегијата. Тој содржи јасно определени активности, носители на активности, временски рокови, потребни ресурси и индикатори за успех. Планот обезбедува практична насока за трансформација на стратешките цели во конкретни дејствија и резултати, преку координирано дејствување на сите институции вклучени во системот на безбедност на сообраќајот.

Приоритети за реализација:

•Намалување на бројот на жртви и повредени преку таргетирани кампањи и зголемени контроли,

•Подобрување на инфраструктурата преку санација на критични точки и инвестирање во нови технологии,

•Зајакнување на институционалниот капацитет и воспоставување интегрирана база на податоци,

•Поддршка на локалните самоуправи во развој на безбедни урбани средини.

Во рамките на акцискиот план треба да се изработи детален временски распоред на активности по години, со прецизно определени одговорни институции, потребни ресурси и индикатори за мерење на напредокот. Секоја мерка да биде поврзана со конкретен столб од стратегијата, што ќе овозможи интегрирано следење на резултатите и навремено приспособување на политиките.

Примената на акцискиот план да се темели на принципите на транспарентност, отчетност и континуирано следење на ефектите. За таа цел да се воспостави механизам за редовно известување до Владата и јавноста преку годишни извештаи, кои ќе ги прикажуваат остварените резултати според индикаторите за безбедност.

Особен приоритет да се даде на мерките со директен и брз ефект врз намалувањето на бројот на жртви и повредени лица, како што се:

• интензивни контроли за почитување на ограничувањата на брзината и употреба на заштитна опрема,

• усовршување на системите за автоматска детекција на прекршоци,

• насочени медиумски кампањи за промена на однесувањето,

• подобрување на координацијата на службите за итна помош и здравствените установи.

Во доменот на инфраструктурата, приоритет треба да има санацијата на „црни точки“ и критични делници, преку редовни безбедносни ревизии и воведување современи стандарди за патна сигнализација и осветлување. Да се применува принципот на „патишта што простуваат“, кој ги минимизира последиците од човечки грешки.

Институционалното зајакнување опфаќа воспоставување национален интегриран систем за управување со податоци за сообраќајни незгоди, прекршоци и интервенции, кој ќе овозможи аналитички пристап во креирањето на политиките и насочување на ресурсите кон областите со највисок ризик.

Покрај централното ниво, акцискиот план треба да обезбеди поддршка на локалните самоуправи за развој на безбедни урбани средини преку:

- финансиска и техничка помош за подготовка на локални планови за безбедност во сообраќајот,
- едукација и обука на вработените во локалните самоуправи и луѓето кои учествуваат во одговор на локално ниво,
- развој на локални партнерства со образовни институции и граѓански организации.

Следењето на спроведувањето на акцискиот план да се врши преку систем на индикатори, кои ќе ги мерат промените во бројот на незгоди, степенот на користење на заштитна опрема, подобрувањето на инфраструктурата и институционалните капацитети.

Со ваков пристап, акцискиот план ќе обезбеди практична и одржлива рамка за реализација на националната стратегија, претворајќи ги поставените цели во конкретни резултати и долгорочни позитивни ефекти врз безбедноста на сите учесници во сообраќајот.

Акцискиот план со конкретни активности, временски период на реализација и потребни финансиски средства е составен дел на НСБСП.



Кога незгодата не може да се спречи, секоја секунда може да спаси живот. Службата за итна медицинска помош не спасува само животи – таа ја продолжува надежта.

„ПО СЕКОЈА СЕКУНДА ОД НЕЗГОДАТА, СЛЕДНАТА МОЖЕ ДА БИДЕ ПРЕСУДНА.

БРЗАТА РЕАКЦИЈА СПАСУВА ЖИВОТИ.“

РСБСП



7.ИНДИКАТИВЕН ФИНАНСИСКИ ПЛАН

Индикативниот финансиски план претставува клучна компонента за успешна имплементација на „Националната стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата 2026 – 2030 година“. Планот обезбедува рамка за проценка на потребните финансиски ресурси, нивна распределба по приоритетни области и идентификација на потенцијалните извори на финансирање.

Овој план има индикативен карактер и е предмет на годишно ажурирање во согласност со буџетските можности и динамиката на имплементацијата.

Финансирањето на стратегијата се заснова на следните принципи:

- Ефикасност и економичност – оптимално користење на средствата;
- Целна насоченост – приоритет на мерки со најголем ефект врз намалување на жртви;
- Транспарентност и отчетност;
- Мултиизворно финансирање;
- Одржливост на инвестициите.

За да се подготви одржлив финансиски план, во истиот ги предвидуваме сите сегменти за кои ќе биде потребно финансирање, а кои се соодветни на столбовите предвидени во делот Стратешка рамка, и тоа:

1.Институционален развој и управување – од 10 до 15 % од буџетот,
2.Безбедно учество во сообраќајот – од 10 до 15 % од буџетот,
3. Безбедна патна инфраструктура – од 40 до 50 % од буџетот,
4. Безбедни возила – од 5 до 10 % од буџетот,
5. Унапредување на безбедноста на ранливи категории на учесници – од 10 до 15 % од буџетот, и
6.Брза и ефикасна помош – од 10 до 15 % од буџетот.

Финансирањето на мерките ќе се обезбедува преку средства од државниот буџет (ресорни министерства, јавни фондови за патишта), од буџетот на единиците на локалната самоуправа (буџет на општините, локални планови и програми), меѓународни извори (ЕУ, Светска банка, УНДП и други), јавно-приватни партнерства, и останати извори како

донации, средства од осигурителните компании, казни и други надоместоци поврзани со сообраќајните прекршоци.

Следењето на финансиската ефикасност ќе се реализира преку:
-Степен на реализација на буџетот,
-Релацијата помеѓу инвестиции и намалување на жртви,
-Ефикасност на трошоците по реализирана мерка,
-Зголемување на инвестиции во високоризични области.

Свесни сме дека постојат и ризици поврзани со финансискиот план и можноста за имплементација на сите предвидени мерки. Тие ризици особено се поврзани со недоволен буџет, одложување на финансирањето на одредени мерки, недоволна и нецелосна искористеност на фондовите, ниска координација помеѓу институциите итн.

За да се обидеме да ги надминеме наведените ризици, индикативниот финансиски план треба да обезбеди реална основа за имплементација на стратегијата и да овозможи насочување на ресурсите кон најефективни мерки. Со соодветно планирање, транспарентност и координација, вложувањата во безбедноста на сообраќајот ќе доведат до значително намалување на сообраќајните незгоди и нивните последици, како и подобрување на општата безбедност и квалитет на живот на граѓаните.



Државата создава интегриран систем во кој сите чинители во сообраќајот работат заедно, но најзначаен е човекот. Почитувањето на сообраќајните правила, прописи и сообраќајната култура имаат пресудно значење во заштитата на животот и имотот во сообраќајот.

„БЕЗБЕДНОСТА ВО СООБРАЌАЈОТ НЕ Е СЛУЧАЈНОСТ – ТАА Е ОБВРСКА.

ДА БИДЕМЕ ВНИМАТЕЛНИ И ПОСВЕТЕНИ УЧЕСНИЦИ ВО СООБРАЌАЈОТ.“

РСБСП



8. ИДНИНАТА НА БЕЗБЕДНОСТА НА СООБРАЌАЈОТ

Иднината на безбедноста на сообраќајот зависи од способноста на институциите, општеството и секој поединец да изградат трајна култура на безбедност, одговорност и почитување на правилата. Безбедноста на патиштата не претставува изолиран фактор, туку дел од поширокиот систем на јавна безбедност, здравство, инфраструктура и одржлив развој. Република Северна Македонија ја насочува својата иднина кон создавање современ, интегриран и хуман транспортен систем во кој секој човек, без оглед на улогата во сообраќајот, е заштитен и вреднуван.

Хармонизацијата со европските стандарди и политики претставува основа за оваа трансформација. Усогласувањето со европската рамка за безбедност на патиштата 2021 – 2030 и долгорочната визија за 2050 година подразбира постепено воведување на концептот „Vision Zero“, кој се темели на ставот дека ниеден загубен живот во сообраќајот не е прифатлив. Во овој контекст, пристапот „Safe System“ ќе има централна улога: систем кој го признава фактот дека човечките грешки се неизбежни, но создава услови тие да не резултираат со смртни или сериозни последици.

Идниот развој ќе биде насочен кон воспоставување на сеопфатен екосистем на безбедност, во кој сите компоненти од инфраструктура, возила, човечки фактор, институции и технологии ќе делуваат заедно и координирано. Воведувањето на интелигентни транспортни системи (ITS), дигитални сензорски мрежи и вештачка интелигенција во управувањето со сообраќајот треба да овозможат предвидување и превенција на ризици во реално време.

Паралелно со технолошките решенија, човечкиот фактор ќе остане во центарот на системот. Ќе се поттикнува одговорно однесување, етичко управување со возило и активно учество на граѓаните во создавање безбедни заедници. Едукативните програми треба да се прошират на сите нивоа од основно образование до професионални обуки се со цел да се формира нова генерација учесници во сообраќајот кои го препознаваат значењето на безбедноста како општествена вредност.

Во инфраструктурниот домен, иднината ќе се гради врз концептите на „Self-Explaining Roads“ и „Forgiving Roads“ – патишта што природно го насочуваат однесувањето на возачите и ги минимизираат последиците од евентуални грешки. Патната мрежа ќе биде предмет на континуирани безбедносни ревизии, користење дигитални модели за процена на ризик, автоматизирано следење на сообраќајниот проток и идентификација

на „црни точки“ преку географски информациски системи (GIS).

Во делот на возилата, ќе се поттикнува транзицијата кон еколошки и технолошки напредни модели. Современите возила со вградените ADAS-системи (Advanced Driver Assistance Systems), автоматско сопирање, одржување на лента, детекција на пешаци и интелигентна контрола на брзината ќе претставуваат основен безбедносен стандард. Паралелно, ќе се поддржува обновувањето на возниот парк, заедно со дигитално следење на техничката исправност и емисиите на загадувачки материи.

Особено внимание ќе биде посветено на ранливите категории на учесници во сообраќајот како што се пешаци, велосипедисти, лица со инвалидитет, деца, постари лица и корисници на нови видови транспорт (електрични тротинети, мопеди, микромобилност). Урбаните средини ќе се редизајнираат според принципите на „Safe City“, каде што се комбинираат пристапност, безбедност и одржливост преку осветлување, видео-аналитика, безбедни премини и мултимодална координација на движење.

Иднината ќе го интегрира и аспектот на климатска одржливост и енергетска ефикасност. Безбедноста на патиштата ќе биде нераскинливо поврзана со целите на зелената транзиција, преку намалување на емисиите, поттикнување јавен транспорт и промовирање на пешачење и велосипедизам како безбедни и здрави начини на движење.

На институционално ниво, ќе се воспостави динамичен модел на управување заснован на податоци (data-driven governance), кој ќе овозможи анализи, предвидувања и корекција на мерките според реалните трендови. Ќе се развива национален центар за анализа и истражување на безбедноста во сообраќајот, кој ќе ги обедини сите релевантни бази на податоци од полицијата, здравството, осигурителните компании и локалните власти со цел подобра координација и брза реакција.

Оваа визија не завршува со усвојувањето на стратегијата, туку започнува со нејзината реализација. Преку континуирано следење на резултатите, транспарентност во работењето и активно учество на граѓаните, безбедноста ќе стане дел од секојдневниот живот и основна вредност на општеството.

До 2050 година, Република Северна Македонија има цел да воспостави транспортен систем кој ги обединува безбедноста, иновацијата и одржливоста во единствена целина, систем што не само што ги намалува незгодите туку и го унапредува квалитетот на животот и ја зајакнува довербата во институциите. Безбедноста на сообраќајот ќе биде показател за зрелоста, хуманоста и визијата на општеството, кое цврсто се раководи од принципот: **СЕКОЈ ЖИВОТ Е ВАЖЕН.**



Сообраќајот е една од најзначајните стопански гранки во државата. Добрата сообраќајна инфраструктура е претпоставка за безбеден и уреден сообраќај кој го поттикнува развојот на општеството.

„ГРАДИМЕ СИСТЕМ КОЈ ЌЕ ГО ПОТТИКНЕ РАЗВОЈ НА СООБРАЌАЈОТ, ЌЕ ЈА ГАРАНТИРА БЕЗБЕДНОСТА НА УЧЕСНИЦИТЕ И ЌЕ ОВОЗМОЖИ СЕВКУПЕН НАПРЕДОК ВО МАКЕДОНСКОТО ОПШТЕСТВО“.

РСБСП



9. ПРЕПОРАКИ ЗА УНАПРЕДУВАЊЕ НА БЕЗБЕДНОСТА ВО СООБРАЌАЈОТ

Развојот на безбедноста на сообраќајот претставува долгорочен и системски процес кој бара координирана акција на сите засегнати страни, државни институции, локална самоуправа, стручни тела, академска заедница, граѓански и приватен сектор. Врз основа на целокупната анализа презентирана во оваа стратегија, како и во согласност со европските насоки и документи за безбедност на патиштата, се предлагаат следните препораки за унапредување на националната стратегија и нејзино целосно усогласување со европските стандарди и политики. Препораките се даваат бидејќи во моментот на изготвување на оваа стратегија во Република Северна Македонија не постојат воспоставени методологии за систематско следење и оценка на индикаторите за безбедност, ниту се развиени структури, институционални механизми и аналитички алатки за мерење на индикаторите, мониторинг на резултатите и континуирано подобрување на состојбата во сообраќајот.

1. Институционална консолидација и зајакнување на управувачкиот капацитет

Да се воспостави централно координативно тело со јасно дефинирани надлежности, обврска за следење на индикаторите и одговорност за годишно известување пред Владата и Собранието. Ова координативно тело треба да ги обедини сите релевантни чинители – Министерството за внатрешни работи, Министерството за транспорт, Министерството за образование и наука, Министерството за здравство, локалните власти и експертската јавност.
Да се воспостави систем на вертикална координација меѓу државните и локалните структури за ефикасна имплементација на мерките на терен.

2. Национален систем на индикатори за следење на безбедноста на сообраќајот (ИБС)

Да се имплементира систем на индикатори кој ќе овозможи квантитативно и квалитативно следење на безбедноста на сообраќајот. Индикаторите треба да ги опфаќаат:

• процент на возачи под дејство на алкохол или психоактивни супстанции,
• процент на возачи коишто се движат со недозволена брзина,
• процент на користење сигурносен појас, детско седиште и заштитен шлем,
• процент на возачи кои користат мобилен телефон или други електронски уреди со кои се одвлекува вниманието
• квалитет на патната инфраструктура,
• застапеност на возила со активни безбедносни системи,
• ефикасност на службите за итни повици (време на пристигнување на местото на незгода).

Овој систем треба да биде во согласност со Европската рамка за индикатори (EU Road Safety Performance Framework), Закон за електронско управување и електронски услуги (ЗЕУЕУ), Закон за електронски документ, електронска идентификација и доверливи услуги (ЗЕДЕИДУ), Закон за централен регистар на население (ЗЦРН) и да се интегрира во националниот портал за отворени податоци.

3. Развој на индекс на сообраќајна безбедност и геопросторна анализа на ризик

Да се воспостави систем за мапирање на сообраќајниците врз основа на индекс на сообраќајна безбедност како композитен показател што ќе ги обединува факторите на ризик, инфраструктурните карактеристики и човечкото однесување. Индексот треба да се ажурира годишно и да се прикажува по општини и региони преку геопросторна (GIS) карта на ризик.
Овој инструмент ќе овозможи прецизна идентификација на „црни точки“, приоретизација на инвестициите и насочување на превентивните мерки кон најкритичните подрачја.

4. Финансиска рамка и економска одржливост

Да се развие национален модел за финансирање на безбедноста во сообраќајот кој ќе комбинира јавни, локални, приватни и донаторски извори. Потребно е:
• дефинирање на годишна финансиска рамка во државниот буџет;
• формирање на Фонд за безбедност на патиштата со посебна намена за инфраструктурни подобрувања, едукација и истражувања;

• можност за кофинансирање преку европски и меѓународни програми,
Редовната финансиска проценка треба да биде дел од националните извештаи за одржливост и јавен расход.

5. Интеграција на истражување, иновации и дигитализација

Да се поттикне примената на нови технологии и научни решенија во сите сегменти на системот за безбедност:
• развој на интелигентни транспортни системи (ITS) – автоматски системи за детекција на прекршоци, интелигентни семафори, управување со сообраќаен тек во реално време;
• воведување сензорски и видеоаналитички системи за детекција на прекршоци и анализа на ризик;
• примена на Big Data и AI-модели за предвидување на критични ситуации и за анализа на човечкото однесување во сообраќајот;
• поддршка на универзитетите и истражувачките институции преку програми за развој на национални бази на податоци и софтверски симулации.

6. Унапредување на правната рамка и спроведувањето

Да се направи целосна ревизија на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата и поврзаните подзаконски акти со цел:
усогласување со Директивите на Европската Унија за транспортна безбедност (Directive (EU) 2019/1936), Закон за електронско управување и електронски услуги (ЗЕУЕУ), Закон за електронски документ, електронска идентификација и доверливи услуги (ЗЕДЕИДУ), Закон за централен регистар на население (ЗЦРН).;

• воведување нови категории прекршоци и санкции (употреба на телефон, замор, возење под дејство на лекови);
• стандардизирање на процедури за истрага и анализа на сообраќајни незгоди;
• унапредување на системот за лиценцирање на возачи, инструктори и возила.

7. Едукација, култура на безбедност и јавна свест

Да се воспостави Национален образовен и комуникациски програм за безбедно однесување во сообраќајот, кој ќе ги опфати:

• интеграција на предмети за безбедност во наставните програми во основното и средното образование;

• систематски кампањи за ранливи групи (деца, велосипедисти, возачи на мотори, возрасни пешаци);

• редовни обуки и евалуации за возачи и возачи-почетници;

• програми за превенција на употреба на алкохол и психоактивни супстанции при возење.

Културата на безбедност треба да стане дел од општата култура на живеење и мобилност.

8. Превенција, контрола и примена на технологија за надзор

Да се засили присуството на мобилни единици за превенција и контрола, особено во урбаните средини и за време на викендите. Контролата да се заснова на реални податоци, не на кампањски пристап.

9. Меѓусекторска соработка и европска интеграција

Да се обезбеди постојана соработка со европските и меѓународните институции (ETSC, UNECE, WHO, EU Road Safety Observatory) за размена на добри практики и поддршка во усогласувањето со европските стандарди. Да се иницираат заеднички истражувања, пилот проекти и експертски мисии со земјите од регионот, со цел регионално хармонизирање на пристапот кон безбедноста на патиштата.

Овие препораки обезбедуваат системска и долгорочна рамка за трансформација на безбедноста во сообраќајот во Република Северна Македонија. Тие се засноваат на принципите на интегрирано управување, превенција, дигитализација и отчетност, со крајна цел – до 2030 година да се постигне трајно намалување на бројот на жртви и повредени лица за најмалку 50 %, создавајќи модерна, интелигентна и одржлива транспортна средина во согласност со европските стандарди.

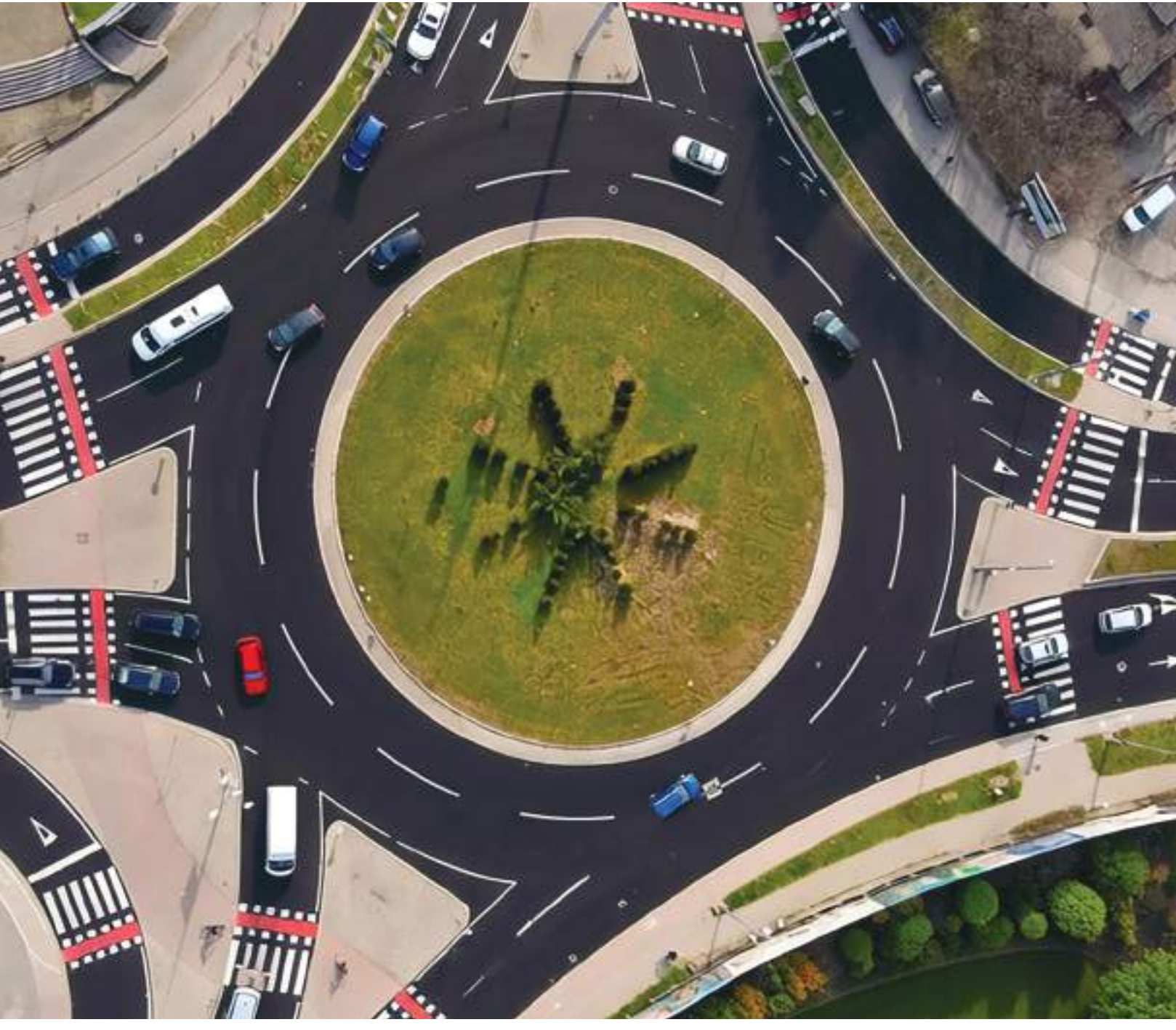
Оваа стратегија се објавува во „Службен весник на Република Северна Македонија”



Нема безбедни патишта без одговорни институции.
Нема ефикасна превенција без податоци, контрола и реакција.

„ПРЕВЕНЦИЈАТА СПАСУВА ЖИВОТИ.“

РСБСП



10. БИБЛИОГРАФИЈА

1. Закон за безбедност на сообраќајот на патишта, (Службен весник на РМ бр. 169/15, 226/15,55/16,11/18, 83/18, бр.191/18, бр.70/19, бр.98/19, бр.302/20, бр.122/21, бр.33/24, бр.208/24 и бр.193/25).
2. Закон за јавни патишта, Службен весник на РМ бр.84/2008, бр.52/2009, бр.114/2009, бр.39/10, бр.124/10, бр.23/11, бр.53/11, бр.44/12, бр.168/12, бр.163/13, бр.187/13, бр.39/14, бр.42/14, бр.166/14, бр.44/14, бр.116/15, бр.150/15, бр.31/16, бр.163/16, бр.174/21, бр.253/223, бр.224/24 и бр.135/25.
3. Закон за возила Службен весник на РМ бр.140/08, бр.53/11, бр.123/12, бр.153/12, бр.70/13, бр.164/13, бр.138/14, 161/19, бр.308/20, бр.87/23 и бр.148/25.
4. Закон за национална развојна стратегија, Службен весник на РСМ бр. 30/2024, Национална развојна стратегија 2024-2044 година.
5.Влада на Република Македонија. 2018. Национална транспортна стратегија 2018-2030 година.
6.European Commission, White Paper, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, European Commission, Brussels, COM (2011), 144 final.
7.European Commission, Communication - Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011 – 2020, Brussels COM (2010), 389 final.
8.Commission of the European Communities, Brussels Communication: Towards a safer and more competitive high quality road transport system in the Community, Brussels COM (2000), 364 final.
9. Directive on driving license – Директива за возачки дозволи (2006/ 126/ЕЗ и 2009/ 113/ ЕЗ.
10.Directive 2003/EC, on the approximation of the laws of the Member States relating to compulsory use of safety belts in vehicles of less of 3, 5 tones - Директива, за апроксимација на законодавството на Европската унија во земјите членки, што се однесува на задолжителна употреба на сигурносните појаси во возила, со тежина помала од 3,5 тона.
11.Directive (EU) 2015/413 of facilitating the cross border exchange of information on road safety related traffic offences – Директива, за олеснување на прекугранична размена на информации за прекршување на сообраќајните правила и размена на информации за безбедност на патиштатата.

12. Directive (EU) 2018/645, on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers – Директива 2003/ 59/ ЕЦ за иницијални квалификации за периодична обука на возачите на одредени возила за превоз на патници и стоки.
13.Directive 2004/54/EC, on minimum safety requirements for tunnels in the Trans – European road network – Директива за минимални безбедносни услови за тунели во транс-европска патна мрежа.
14.Directive 2014/47/EU, adopting to technical progress of Directive on technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulated in the Community – Директива за технички прогрес на Директивата 2000/ 30/ ЕС, за техничка инспекција на комерцијални возила што циркулираат во Унијата.
15.Directive 2008/96/EC on road infrastructure safety management – Директива за безбедно менаџирање со патната инфраструктура.
16.Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures – Директива за изменување на Директива 1999/62/ ЕС, за наплата на тешки товарни возила за користење на одредена инфраструктура.
17.Directive 2006/1 EC, on use of vehicles hired without drivers for the carriage of goods by road (codified version) – Директива за ангажиње на возила за превоз на стоки во патниот сообраќај.
18.Directive 2006/22/EC, on minimum conditions for the implementation of Council regulations, EEC 3820/ 85.
19.Regulation EC 561/ 2006 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport – Регулатива за хармонизација на определно општествено законодавство, што се однесува на патниот сообраќај.
20.Folla, K., EU Strategic Action Plan on Road Safety (Стратешки акционен план на Европската Унија за безбедност на патиштата), National Technical University of Athens (NTUA), Workshop: RSPR MD policy dialogue and how to move forward road safety system, Chisinau, 14 December 2023.
21.Републички совет за безбедност на сообраќајот на РС Македонија. Прирачник за управување со велосипед, велосипед со помошен мотор и електричен тротинет), Skopje, 2024.
22.Републички совет за безбедност на сообраќајот на РС Македонија. Прирачник за родители-Децата и нивната безбедност во сообраќајот), Skopje, 2022.
23.Републички совет за безбедност на сообраќајот на РС Македонија Прирачник за возач

почетник), Skopje, 2022.
24. Републички совет за безбедност на сообраќајот на РС Македонија. Прирачник за подготовка за полагање на стручен испит за работа во авто школа и испитен центар), Skopje, 2022.
25. Government of Greece, National Road Safety Strategic Plan 2021–2030 (Национален стратешки план за безбедност на патиштата 2021–2030), Athens, 2021.
26. Government of Sweden, Vision Zero Road Safety Strategy (Стратегија за безбедност на патиштата „Vision Zero"), Stockholm, (updated framework, official policy).
27. Government of Norway, National Transport Plan 2022–2033 – Road Safety Chapter (Национален транспортен план 2022–2033 – дел за безбедност на патиштата), Oslo, 2021.
28. Government of Finland, Road Safety Strategy 2022–2030 (Стратегија за безбедност на патиштата на Финска 2022–2030), Helsinki, 2022.
29. Government of Netherlands, Strategic Plan for Road Safety 2030 (SPV 2030) (Стратешки план за безбедност на патиштата 2030), The Hague, 2018 (updated implementation),
30. Government of Denmark, National Action Plan for Road Safety 2021–2030 (Национален акционен план за безбедност на патиштата 2021–2030), Copenhagen, 2021.
31. Ministry of the Interior of the Republic of Croatia, National Road Safety Plan of the Republic of Croatia for the period 2021–2030 (Национален план за безбедност на патниот сообраќај на Република Хрватска за периодот 2021–2030), Zagreb, 2021.
32. Ministry of Transport, Information Technology and Communications, National Strategy for Road Safety in the Republic of Bulgaria 2021–2030 (Национална стратегија за безбедност на патиштата во Република Бугарија 2021–2030), Sofia, 2021.
33. Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology, Austrian Road Safety Strategy 2021–2030 (Стратегија за безбедност на сообраќајот на Република Австрија 2021–2030), Vienna, 2021.
34. Government of the Republic of Serbia, Road Safety Strategy of the Republic of Serbia for the period 2023–2030 with Action Plan for 2023–2025 (Стратегија за безбедност на сообраќајот на Република Србија за периодот 2023–2030 со акционен план 2023–2025), Belgrade, 2023.
35. Directorate-General for Traffic (DGT), Road Safety Strategy 2030 (Summary) (Стратегија за безбедност на патиштата 2030 (резиме)), National Road Safety Observatory, Madrid, 2022.
36. Dirección General de Tráfico, Estrategia de Seguridad Vial 2030 (Resumen) (Стратегија за безбедност на патиштата 2030 (резиме)), Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Madrid, 2022.

37. Republic Council for Road Traffic Safety, Second National Strategy of the Republic of Macedonia for Improvement of Road Traffic Safety 2015–2020 (Втора национална стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата 2015–2020), Skopje, 2014.
38. City of Helsinki and Ramboll Finland Oy, Helsinki Traffic Safety Development Programme 2022–2026 (Програма за развој на безбедноста на сообраќајот во Хелсинки 2022–2026), Urban Environment Publications 2023:25, Helsinki, 2023.
39. Government of Ireland, Road Safety Strategy 2021–2030 (Стратегија за безбедност на патиштата на Ирска 2021–2030), Road Safety Authority, Dublin, 2021.
40. Portuguese Road Safety Authority, National Road Safety Strategy – Vision Zero 2030 (Национална стратегија за безбедност на патиштата – Vision Zero 2030), Lisabon, 2021.

11. АНЕКСИ

Табела 1 Вкупен број на сообраќајни незгоди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за период 2025 – 2030

Година	Историја (2020 – 2024)	Очекувано (2025 – 2030)
2020	7.215	
2021	8.037	
2022	7.806	
2023	8.118	
2024	8.457	
2025		7.534
2026		6.713
2027		5.982
2028		5.331
2029		4.750
2030		4.229

Табела 2 Сообраќајни незгоди со смртни последици за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030

Година	Историја (2020 – 2024)	Очекувано (2025 – 2030)
2020	115	
2021	106	
2022	117	
2023	118	
2024	124	
2025		110
2026		98
2027		87
2028		78
2029		69
2030		62

Табела 3 Сообраќајни незгоди со тешки телесни повреди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030

Година	Историја (2020 – 2024)	Очекувано (2025 – 2030)
2020	705	
2021	713	
2022	749	
2023	799	
2024	956	
2025		852
2026		759
2027		676
2028		603
2029		537
2030		478

Табела 4 Сообраќајни незгоди со телесни повреди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030

Година	Историја (2020 – 2024)	Очекувано (2025 – 2030)
2020	2.876	
2021	3.250	
2022	3.085	
2023	3.357	
2024	3.446	
2025		3.070
2026		2.736
2027		2.438
2028		2.172
2029		1.935
2030		1.724

Табела 5 Сообраќајни незгоди со материјална штета за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030

Година	Историја (2020 – 2024)	Очекувано (2025 – 2030)
2020	3.519	
2021	3.968	
2022	3.856	
2023	3.744	
2024	3.931	
2025		3.501
2026		3.119
2027		2.779
2028		2.476
2029		2.206
2030		1.966

Табела 6 Вкупен број на настрадани учесници во сообраќајни незгоди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030

Година	Историја (2020 – 2024)	Очекувано (2025 – 2030)
2020	5.866	
2021	6.775	
2022	6.420	
2023	7.105	
2024	7.298	
2025		6.503
2026		5.794
2027		5.162
2028		4.600
2029		4.098
2030		3.651

Табела 7 Број на лица со последица смрт за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030

Година	Историја (2020 – 2024)	Проекција (2025 – 2030)
2020	125	
2021	116	
2022	124	
2023	127	
2024	142	
2025		127
2026		113
2027		100
2028		89
2029		80
2030		71

Табела 8 Број на лица со тешки телесни повреди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030

Година	Историја (2020 – 2024)	Проекција (2025 – 2030)
2020	801	
2021	792	
2022	858	
2023	926	
2024	1.085	
2025		967
2026		861
2027		767
2028		684
2029		609
2030		543

Табела 9 Број на лица со телесни повреди за период 2020 – 2024 и очекуван тренд за 2025 – 2030

Година	Историја (2020 – 2024)	Проекција (2025 – 2030)
2020	4.940	
2021	5.867	
2022	5.438	
2023	6.052	
2024	6.071	
2025		5.409
2026		4.820
2027		4.294
2028		3.826
2029		3.409
2030		3.038

АКЦИСКИ ПЛАН ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА СТРАТЕГИЈАТА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА 2026-2028 ГОДИНА

Активностите акцискиот план за безбедност во сообраќајот на патиштата се структурирани по приоритетни области за безбедност на патиштата и тоа:

- Управување со безбедноста во сообраќајот на патиштата,
- Безбедни патишта и брзини,
- Безбедни возила,
- Безбедни учесници во сообраќајот и
- Грижа после сообраќајна незгода.

За секоја активност е дефинирано:

- Мерка,
- Временски период за имплементирање на мерка,
- Која институција ќе биде одговорана и со кои засегнати страни треба да соработува за имплементација на мерката,
- Проценет буџет и извор на средства (проценетиот буџет е претставен како ниско, средно, високо ниво на инвестиции така што ниски инвестиции се оние до 50.000 евра (3.082.000 денари), средни од 50.000 евра до 150.000 евра (од 3.082.000 денари до 9.246.000 денари) и високи над 150.000 евра (над 9.246.000 денари) и
- Очекуван излезен резултат/индикатор.

Листа на кратенки:

Република Северна Македонија – РСМ
Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата – РСБСП
Национална стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата – НСБСП
Министерство за внатрешни работи – МВР
Министерството за транспорт – МТ
Министерството за образование и наука – МОН
Министерството за здравство – МЗ

Министерство за енергетика, рударство и минерални суровини – МЕРМС
Министерство за дигитална трансформација – МДТ
Министерство за економија и труд – МЕТ
Министерство за финансии – МФ
Министерство за социјална политика, демографија и млади – МСПДМ
Заедница на единиците на локалната самоуправа – ЗЕЛС
Јавно претпријатие за државни патишта – ЈПДП
Центар за управување со кризи – ЦУК
Дирекција за заштита и спасување – ДЗС
Јавно обвинителство – ЈО
Царинска управа – ЦУ
Итна медицинска помош – ИМП
Биро за развој на образованието – БРО
Високо образовни установи – ВОУ
Европска унија – ЕУ
Техничка помош и размена на информации – TAIEX
Меѓународни финансиски институции – МФИ
Делегација на Европска Унија – ДЕУ
Фонд за здравствено осигурување на Македонија – ФЗОМ
Институтот за јавно здравје – ИЈЗ

ПРИОРИТЕТНА ОБЛАСТ 1:

Управување со безбедност во сообраќајот на патиштата

АКЦИСКИ ПЛАН ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА 2026 – 2028 ГОДИНА	
ПРИОРИТЕТНА ОБЛАСТ: Управување со безбедност во сообраќајот на патиштата	ПОВРЗАНОСТ СО НАЦИОНАЛНАТА РАЗВОЈНА СТРАТЕГИЈА: ОДРЖЛИВ ЛОКАЛЕН И РЕГИОНАЛЕН РАЗВОЈ ШТО ОБЕЗБЕДУВА КОХЕЗИЈА
Општа цел: Подобрување на безбедноста во сообраќајот на патиштата преку воспоставување ефикасен, интегриран и одржлив систем за управување со безбедноста, заснован на пристапот на „Безбеден систем“ и „Визија Нула“, со јасно дефинирана институционална рамка, координирани надлежности, стабилно финансирање, унапредено прибирање и анализа на податоци и редовно следење на индикаторите за безбедност, со крајна цел намалување на бројот на загинати и тешко повредени лица во сообраќајни незгоди.	**Показател на ефект:** Бројот на загинати и тешко повредени лица во сообраќајни незгоди на патиштата е намален за 50 % до 2030 година Почетна вредност: 2026 – 0; Преодна вредност: 2028 – 40 %; Крајна вредност: 2030 – 100 %;
1.1 Посебна цел: Зајакнато институционално управување со безбедноста во сообраќајот на патиштата на национално и локално ниво врз основа на јасна правна рамка, функционална координација, одржливо финансирање и усогласен систем за прибирање, анализа и користење на податоците.	**Показател на исход:** Воспоставени законски, институционални и координативни механизми за управување со безбедноста во сообраќајот на патиштата.

АКЦИСКИ ПЛАН ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА 2026 – 2028 ГОДИНА

ПРИОРИТЕТНА ОБЛАСТ: Управување со безбедност во сообраќајот на патиштата	ПОВРЗАНОСТ СО НАЦИОНАЛНАТА РАЗВОЈНА СТРАТЕГИЈА: ОДРЖЛИВ ЛОКАЛЕН И РЕГИОНАЛЕН РАЗВОЈ ШТО ОБЕЗБЕДУВА КОХЕЗИЈА
	Почетна вредност: 2026 – Постојна законска и институционална рамка. **Преодна вредност:** 2028 – Унапредени законски и институционални механизми. **Крајна вредност:** 2030 – Целосно функционален и координиран систем на национално и локално ниво.

	Активности	Водечки орган Други органи	Почетен датум (квартал)	Планиран датум на извршување (квартал)	Проценка на потребните средства	Извор на финансирање	Показател на резултат (поврзан со мерката/активноста)
1.1.1 Институционализација на пристапот на безбеден систем преку усвојување на институционална рамка за управување со безбедноста во сообраќајот на патиштата	1.1.1.1 Оваа активност опфаќа подготовка на јасна институционална рамка за управување со безбедноста во сообраќајот на патиштата базирана на пристапот на „Безбеден систем“ и „Визија Нула“ со која ќе воспостави обврска сите јавни инвестиции и планови да бидат	**Водечка институција** МВР и РСБСП **Вклучени институции** МВР, МТ, МЗ, МФ, МОН, МСПДМ, МЕРМС, МЕТ, РСБСП	К4 2026	К4 2028	до3.000.000 денари	Национален буџет на РСМ	Усвоена институционална рамка за управување со безбедноста во сообраќајот на патиштата базирана на пристапот на безбеден систем

	вреднувани според принципите на пристапот на безбеден систем. Рамката се доставува до Владата на Република Северна Македонија за усвојување.						
1.1.2. Доделување водечка улога за насочување на националните напори за безбедност во сообраќајот кон постигнување на посакуваните резултати	1.1.2.1 Оваа активност опфаќа изготвување предлог до Владата на Република Северна Македонија за доделување на водечка улога за насочување на националните напори за безбедност во сообраќајот кон постигнување на резултати по примерот на земјите со добра практика, каде што една институција има водечка улога во повеќето функции на институционалното управување со безбедноста во сообраќајот и е одговорна за: хоризонтална меѓувладина координација; вертикална координација на активностите на национално, регионално и	Водечки институции МВР, МТ Вклучени институции МЗ, МФ, МОН, МСПДМ, МЕРМС, МЕТ, РСБСП	К4 2026	К4 2028	до 1.000.000 денари	Национален буџет на РСМ	Јасно дефинирана водечка улога во закон за безбедност во сообраќајот на патиштата

	локално ниво; координација на партнерства помеѓу владините институции и засегнатите страни, професионалниот, невладиниот и бизнис-секторот, како и парламентарните групи и комисии; обезбедување сеопфатна законска рамка; обезбедување одржливи извори на годишно финансирање и воспоставување рационална рамка за распределба на ресурсите; промоција на стратегијата за безбедност во сообраќајот на високо ниво во владата и општеството; периодично следење и оценка на перформансите во безбедноста на сообраќајот, и насочување на истражувањата, развојот и трансферот на знаење.						

1.1.3. Воспоставување владино координативно тело за подобрување на безбедноста во сообраќајот на патишта	1.1.3.1 Оваа активност опфаќа изготвување одлука за воспоставување владиното координативно тело кое претставува многу важен елемент; безбедност на патиштата со главна цел координација на активностите за безбедноста во сообраќајот на ниво на министри и на директори кои се одговорни за различни елементите на системот за управување со безбедноста во сообраќајот на патиштата, и нејзино доставување до Владата на Република Северна Македонија за донесување.	Водечки институции МВР, МТ, РСБСП Вклучени институции МЗ, МФ, МОН, МСПДМ, МЕРМС, МЕТ, РСБСП	К1 2027	К4 2028	до 500.000 денари	Национален буџет на РСМ	Одлука за формирање владино координативно тело за безбедност во сообраќајот на патиштата
1.1.4. Измени и дополнувања на Закон за безбедност во сообраќајот на патишта	1.1.4.1 Изработка на Измени и дополнувања на Закон за безбедност во сообраќајот на патиштата базиран на принципите на безбеден систем.	Водечки институции МВР Вклучени институции МТ, РСБСП	К4 2026	К4 2028	до 500.000 денари	Национален буџет на РСМ	Усвоени измени и дополнувања на Законот за безбедност во сообраќајот на патиштата

1.1.5. Формирање совети за безбедност во сообраќајот на патишта во Градот Скопје и општините и нивна оперативност	1.1.5.1 Оваа активност опфаќа формирање совети за безбедност во сообраќајот на патиштата во Градот Скопје како и во сите општини, донесување годишна програма за работа и нејзина имплементација.	Водечки институции РСБСП Вклучени институции МВР, ЗЕЛС	К4 2026	К4 2028	до 1.000.000 денари	Буџет на РСБСП	Основани локални совети за безбедност на патиштата во Градот Скопје и општините
1.1.6. Развивање стратешки документи на локални нивоа (планови за безбедност во сообраќајот)	1.1.6.1 Оваа активност опфаќа развивање на петгодишни планови за безбедност во сообраќајот на Град Скопје и општините и донесување годишни програми за спроведување на предвидените мерки.	Водечки институции Град Скопје и Општини Вклучени институции РСБСП	К4 2026	К4 2028	до 600.000 денари	Буџет на град Скопје и Општини	Усвоени планови за безбедност во сообраќајот
1.1.7. Развивање методологија и спроведување на истражување за вкупното социо-економско влијание на сообраќајни незгоди	1.1.7.1 Оваа активност опфаќа развивање методологија и одредување на годишните економски трошоци од сообраќајните незгоди, како и периодично ажурирање на истите	Водечки институции РСБСП Вклучени институции МВР, МФ, МЕТ, МЗ, ВОУ	К1 2027	К4 2028	до 1.000.000 денари	Буџет на РСБСП	Спроведено истражување за социоекономско влијание на сообраќајни незгоди

1.1.8. Развивање и усвојување нов модел на одржливо финансирање на безбедноста во сообраќајот на патиштата	1.1.8.1 Оваа активност опфаќа развивање модел за одржливи и доволни средства за подобрување на безбедноста на патиштата вклучително и за финансирање на активности од програмата на советите за безбедност во сообраќајот на локално ниво.	Водечки институции РСБСП Вклучени институции МВР, МФ	К1 2027	К4 2028	до 500.000 денари	Буџет на РСБСП	Дефинирање нов модел за финансирање на безбедноста во сообраќајот во законот за безбедност во сообраќајот на патиштата
1.1.9. Подобрување на базата на податоци за сообраќајни незгоди и процесот на прибирање податоци за сообраќајни незгоди на полицијата и нивно усогласување со CADaS-протоколот на Европската Комисија со цел приклучување кон CARE-базата на податоци	1.1.9.1 Оваа активност опфаќа воспоставување доверлива и сеопфатна база на податоци за сообраќајни незгоди и систем за прибирање податоци за сообраќајни незгоди во согласност со CADaS-протоколот со крајна цел приклучување кон CARE-базата на податоци за сообраќајни незгоди.	Водечки институции МВР Вклучени институции МТ, РСБСП	К4 2026	К4 2028	до 5.000.000 денари	Буџет на МВР / фондови на ЕУ или Меѓународни институции	Усогласена база за податоци и воспоставен нов систем за собирање податоци за незгоди согласно CADAS-протокол
1.1.10. Воспоставување национална интегрирана ГИС-база на податоци за безбедност во сообраќајот на патишта во	1.1.10.1 Оваа активност опфаќа воспоставување јавно достапна интегрирана база на податоци за безбедност во сообраќајот на патишта која ќе вклучува раз-	Водечки институции МВР Вклучени институции МТ, РСБСП, ЈПДП, МДТ	К4 2026	К4 2028	до 10.000.000 денари	Буџет на МВР /фондови на ЕУ или Меѓународни институции	Воспоставена Интегрирана база на податоци за безбедност на патишта

Република Северна Македонија	лични збирки на податоци (податоци поврзани со незгоди, поставени цели, клучни индикатори за перформанси (KPI), ризици на страдање во сообраќајот, безбедносни карактеристики на патишта; резултати од применети алатки за безбедност на патната инфраструктура патишта и итн.) како и воспоставување партнерство за меѓуинституционална размена на податоци од значење за безбедноста во сообраќајот.						
1.1.11. Воспоставување, мерење и известување за индикатори за безбедност во сообраќајот на патиштата	1.1.11.1 Оваа активноста подразбира редовно годишно спроведување на мерење индикатори за безбедност во сообраќајот на патиштата согласно усвоена методологија, вклучително и конечни исходи и системски индикатори, како и воспоставување на партнерство за обезбедување на потребните податоци од одредување на индикаторите поврзани со безбедност на патишта, безбедност на возила и грижа по незгода.	Водечки институции РСБСП Вклучени институции МТ, МВР, МЗ, МЕРМС	К4 2026	К4 2028	до 4.500.000 денари	Буџет на РСБСП /фондови на ЕУ или Меѓуна-родни институ-ции	Спроведени редовни годишни мерења за индикатори за перформанси за безбедност во сообраќајот на патиштата

ПРИОРИТЕТНА ОБЛАСТ 2:

Безбедни патишта и брзини

АКЦИСКИ ПЛАН ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА 2026 – 2028 ГОДИНА	
ПРИОРИТЕТНА ОБЛАСТ: Безбедни патишта и брзини	ПОВРЗАНОСТ СО НАЦИОНАЛНАТА РАЗВОЈНА СТРАТЕГИЈА: ОДРЖЛИВ ЛОКАЛЕН И РЕГИОНАЛЕН РАЗВОЈ ШТО ОБЕЗБЕДУВА КОХЕЗИЈА
Општа цел: Подобрување на безбедноста на патната инфраструктура и управувањето со брзините преку примена на пристапот на „Безбеден систем“, современи алатки за процена и унапредување на безбедноста на патиштата, идентификување и третман на високоризични делници, примена на безбедни стандарди за планирање и проектирање, интелигентни транспортни системи и мерки за смирување на сообраќајот, со крајна цел намалување на ризикот од сообраќајни незгоди и намалување на нивните последици.	**Показател на ефект:** Нивото на безбедност на патната инфраструктура и управувањето со брзините е подобрено, со намален ризик на високоризични делници, урбани зони, крстосници и тунели. Почетна вредност: 2026 – 0; Преодна вредност: 2028 – 40 %; Крајна вредност: 2030 – 100 %;
2.1 Посебна цел: Зајакната примена на современи алатки, стандарди и инфраструктурни мерки за управување со безбедноста на патиштата и брзините на државните и општинските патишта врз основа на усогласена правна рамка, обучен стручен кадар, систематско мапирање ризик и програми за третман на небезбедни делници и зони.	**Показател на исход:** Воспоставени услови за систематска примена на алатки, стандарди, стручни проверки и обучен кадар за третман на небезбедни делници и зони. **Почетна вредност:** 2026 – 0; **Преодна вредност:** 2028 – Усвоени стандарди, спроведени обуки и започната примена на стручни проверки и мапирање ризик. **Крајна вредност:** 2030 – Целосно воспоставен систем за редовно утврдување, третман и следење небезбедни делници и зони.

Мерки	Активности	Водечки орган Други органи	Почетен датум (квартал)	Планиран датум на извршување (квартал)	Проценка на потребните средства	Извор на финансирање	Показател на резултат (поврзан со мерката/активноста)
2.1.1. Интегрирање на принципите за безбеден систем и транспонирање на директивите за управување со безбедноста на патната инфраструктура и безбедноста на тунели во законот за јавни патишта	2.1.1.1 Оваа активност опфаќа Интегрирање на принципите за безбеден систем и транспонирање на директивите за управување со безбедноста на патната инфраструктура и безбедноста на тунели во законот за јавни патишта	Водечки институции МТ Вклучени институции МВР, ЈПДП	К4 2026	К4 2028	до 500.000 денари	Национален буџет на РСМ	Интегрирани принципи на безбеден систем и транспонирани директиви на ЕУ во Закон за јавни патишта
2.1.2. Развивање и усвојување подзаконски акти за поблиско регулирање на имплементацијата на современи алатки за подобрување на безбедноста на патната инфраструктура согласно директивите на ЕК	2.1.2.1 Оваа активност подразбира изработка и усвојување подзаконски регулативи во согласност со правната основа, воведена со Закон за јавни патишта за проценка на влијанието врз безбедноста на патиштата, ревизија и проверка на безбедност на патишта, мапирање ризик, управување со црни точки, длабинска анализа на сообраќајни незгоди, итн.)	Водечки институции МТ Вклучени институции ЈПДП и МВР	К4 2026	К4 2028	до 500.000 денари	Национален буџет на РСМ/ ЕУ (инструмент: TAIEX)	Усвоени подзаконски акти за примена на современите алатки за подобрување на безбедноста на патната инфраструктура

	Подзаконските акти треба да овозможат целосна имплементација на современи алатки за подобрување на безбедноста на патната инфраструктура. Забелешка: Правилникот за ревизија и инспекција е подготвен во рамките на претходниот проект на ЕУ (2020).						
2.1.3. Воспоставување систем за обука и лиценцирање ревизори и проверувачи за примена на алатки за подобрување на безбедноста на патната инфраструктура	2.1.3.1 Оваа активност вклучува развивање систем со програма за обука, проверка на знаењето и издавање лиценци за ревизори и проверувачи за примена на алатки за подобрување на безбедноста на патната инфраструктура.	Водечки институции МТ Вклучени институции МВР, ВОУ	К1 2027	К4 2028	до 6.000.000 денари	Буџет на МТ	Обучени и лиценцирани ревизори и проверувачи за примена на алатки за безбедност на патната инфраструктура
2.1.4. Воспоставување систем за примена на алатки за подобрување на безбедноста на патната инфраструктура	2.1.4.1 Обучување на кадар на Јавно претпријатие за државни патишта, Јавно претпријатие за одржување на патишта „Македонија пат“ и управители на локални патишта за примена на современи алатки за безбедност на па-	Водечки институции МТ Вклучени институции МВР, ВОУ	К1 2027	К4 2028	до 4.000.000 денари	Буџет на МТ	Обучен кадар во сите управители на патишта за применување на современи алатки за безбедност на патишта

	тишта во нивната секојдневна работа (планирање, подготвување на проектни задачи, тендерирање, избор, имплементирање, мониторинг и евалуација).						
2.1.5. Примена на алатки за подобрување на безбедноста на патната инфраструктура	2.1.5.1 Оваа активност опфаќа донесување на програми за примена на современите алатки за безбедност на патната инфраструктура и нивно спроведување.	Водечки институции ЈПДП, Општини и Град Скопје Вклучени институции МВР, ЗЕЛС	К1 2027	К4 2028	до 5.000.000 денари	Буџет на МТ, Град Скопје и Општини	Применети алатки за подобрување на безбедноста на патиштата согласно усвоена програма
2.1.6. Целни подобрувања на инфраструктурата согласно резултати од примена на современи алатки за управување со безбедноста на патната инфраструктура	2.1.6.1 Оваа активност подразбира развивање програми за имплементација на препораки произлезени од применетите алатки за безбедност на патната инфраструктура и нивно реализирање.	Водечки институции МТ и Град Скопје и Општини Вклучени институции МВР, ЈПДП	К1 2027	К4 2028	до 300.000.000 денари	Буџет на МТ и општини / фондови на ЕУ или Меѓународни институции	Имплементирани препораки за подобрување на безбедноста во сообраќајот согласно усвоена програма

2.1.7. Ревизија и ажурирање на стандарди за планирање и проектирање патна инфраструктура	2.1.7.1 Оваа активност опфаќа воведување меѓународни стандарди и практики за планирање и проектирање безбедни патишта и интегрирање на принципите за безбеден систем во постоечки стандарди за проектирање патишта особено за проектирање „самообјаснувачки патишта“ и „патишта што простуваат грешки“, а со цел интеграција на безбедноста во дизајнот на патиштата.	Водечки институции МТ Вклучени институции ЈПДП, ВОУ, Комора на овластени архитекти и инженери	К1 2027	К4 2028	до 6.000.000 денари	Буџет на МТ и фондови на ЕУ (инструмент: TAIEX)	Ажурирани стандарди за планирање и проектирање безбедни патишта согласно принципите за безбеден систем
2.1.8. Идентификување високоризични делници од државните и од општинските патишта и улици	2.1.8.1 Оваа активност опфаќа мапирање ризик со примена на iRAP или објективен метод (согласно директивата на ЕУ за управување со безбедноста на патната инфраструктура) на секои 5 години, а со цел идентификација на високоризични делници со предлози за мерки за отстранување проблеми поврзани со придонес на патишта за појава на сооб-	Водечки инсституции ЈПДП и Општини Вклучени институции МТ, ЗЕЛС	К1 2027	К4 2028	најмалку 12.000.000 денари	Буџет на ЈПДП и Општини	Оценети патишта/улици со ѕвезди, мапирање ризик, предложени мерки за подобрување и нивна имплементација

	раќајни незгоди вклучително и имплементација на мерки.						
2.1.9. Имплементација на интелигентни транспортни системи (ITS) и апликации на безбедност на патиштата	2.1.9.1 Оваа активност опфаќа имплементација на интелигентни транспортни системи (ITS) и апликации за безбедност на патиштата предвидени согласно националната стратегија за интелигентни транспортни системи.	Водечки институции МТ и Општини Вклучени институции ЈПДП, МВР	К1 2027	К4 2028	до 15.000.000 денари	Буџет на Град Скопје и Општините / фондови на ЕУ или Меѓународни инситуиции	Имплементирани зони на смалени брзини и мерки за забавување на сообраќајот согласно усвоена програма

2.1.10. Широка примена на зони на смалени брзини и мерки за забавување на сообраќајот	2.1.10.1 Оваа активност опфаќа развивање програма за примена на зони на смалени брзини и мерки за смирување на сообраќајот и нејзино усвојување и спроведување. Тоа вклучува воспоставување на зони 30 на секундарната улична мрежа, зона школо за сите училишта, зона на смирен сообраќај на улиците од најниска категорија и зона на влез во населено место на сите влезови во населеното место како и примена на мерки за забавување на сообраќајот со цел гарантирање на безбедната брзина во зоните.	Водечки институции Град Скопје и Општини Вклучени институции МВР	К1 2027	К4 2027	до 15.000.000 денари	Буџет на Град Скопје и Општините/ фондови на ЕУ или Меѓународни инсиуиции	Имплементирани зони на смалени брзини и мерки за забавување на сообраќајот согласно усвоена програма

ПРИОРИТЕТНА ОБЛАСТ 3:

Безбедни возила

АКЦИСКИ ПЛАН ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА 2026 – 2028 ГОДИНА	
ПРИОРИТЕТНА ОБЛАСТ: Безбедни возила	ПОВРЗАНОСТ СО НАЦИОНАЛНАТА РАЗВОЈНА СТРАТЕГИЈА: ОДРЖЛИВ ЛОКАЛЕН И РЕГИОНАЛЕН РАЗВОЈ ШТО ОБЕЗБЕДУВА КОХЕЗИЈА
Општа цел: Подобрување на безбедноста на возилата во сообраќајот преку усогласување на законската и подзаконската рамка со регулативите и директивите на Европската Унија, воспоставување централен регистар на возила, интегриран систем за технички надзор и евиденција на исправноста, зајакнат надзор на пазарот на возила, обновување на возниот парк и зголемување на редовните контролни, вонредните и превентивните технички прегледи, со цел намалување на ризиците поврзани со технички неисправни и небезбедни возила.	**Показател на ефект:** Подобрена техничка исправност и безбедност на возилата преку функционален систем за регистрација, технички надзор, контрола на пазарот и обновување на возниот парк. **Почетна вредност:** 2026 – 0; **Преодна вредност:** 2028 – 60 %; **Крајна вредност:** 2030 – 100 %;
3.1 Посебна цел: Зајакната техничка исправност, евиденција и надзор на возилата во сообраќајот врз основа на усогласена правна рамка, централен регистар на возила, интегриран систем за технички надзор, независен пазарен надзор и програма за обновување на возниот парк.	**Показател на исход:** Воспоставен интегриран систем за евиденција, технички надзор, независен пазарен надзор и спроведување на програма за обновување на возниот парк; **Почетна вредност:** 2026 – 0; **Преодна вредност:** 2028 – Воспоставен централен регистар, унапреден технички надзор и започната примена на мерки за обновување на возниот парк. **Крајна вредност:** 2030 – Целосно функционален систем за следење на техничката исправност, надзор на пазарот и обновување на возниот парк.

Мерки	Активности	Водечки орган Други органи	Почетен датум (квартал)	Планиран датум на извршување (квартал)	Проценка на потребните средства	Извор на финансирање	Показател на резултат (поврзан со мерката/активноста)
3.1.1. Измени и дополнување на Закон за возила и подзаконски акти	3.1.1.1 Подготовка и усвојување на измени и дополнувања на Закон за возила согласно предлозите дадени во рамки на проектот на Делегација на Европската Унија (ДЕУ) со МЕРМС. Скенирање на законодавство за возила во патниот сообраќај за да се обезбеди безбедност на патишта.	Водечки институции МЕРМС Вклучени институции МВР	К1 2027	К4 2027	до 300.000 денари	Буџет на МЕРМС / фондови на ЕУ (TAIEX)	Измени и дополнувања на Закон за возила во кој се вклучени сите препораки од проектот на Европска Унија и усогласен со регулативите и директивите на Европската Унија
3.1.2. Развивање и воспоставување Централен регистар на возила	3.1.2.1 Оваа активност опфаќа воспоставување на централен регистар на возила и негово поврзување со сите засегнати страни. Обучување на вработените во заинтересираните страни за тоа како да внесуваат податоци и како да го користат. Евалуација и подобрување на Централниот регистар за возила	Водечки институции МВР Вклучени институции МЕРМС, МТ, ЦУ – Царинска управа, Технички служби, станици за технички преглед, увозници на возила, Национално биро за осигурување	К4 2026	К4 2028	до 3.000.000 денари	Буџет на МВР	Воспоставен Централен регистар на возила (сите заинтересирани страни внесуваат податоци од нивните надлежности)

3.1.3. Воспоставување интегриран систем за технички надзор и евиденција на исправноста на сите возила во сообраќајот	3.1.3.1 Оваа активност опфаќа Воспоставување интегриран систем за технички надзор и евиденција на исправноста на сите возила во сообраќајот со цел навремено откривање ризици и намалување на бројот на технички неисправни возила. Централната база на податоци треба да ги поврзе сите релевантни институции од Министерството за внатрешни работи, центрите за технички преглед, осигурителните компании до царинските служби, овозможувајќи постојана размена на информации и автоматска проверка на техничката исправност и безбедносните параметри и системи кај возилата.	Водечки институции МВР Вклучени институции Технички служби, станици за технички преглед, увозници на возила	К1 2028	К4 2028	до 3.000.000 денари	Буџет на МВР	Воспоставен интегриран систем за технички надзор и евиденција на исправноста на сите возила во сообраќајот

3.1.4. Надзор на возила на пазарот	3.1.4.1 Министерството за енергетика, рударство и минерални суровини преку Комисија за надзор над работата на правните лица за технички преглед овластени за вршење работи на идентификација и идентификација и оцена на техничката состојба на возилата и на овластените технички служби (во натамошниот текст: Комисија), врши контролен преглед на најмалку 1 % од бројот на прегледаните возила во последните 12 месеци за работите што ги извршува правното лице за технички преглед кое е овластено за идентификација и идентификација и оцена на техничката состојба, односно извршува контролен преглед на 1 % од возилата во последните 12 месеци за кои е водена постапка за одобрување. Оваа активност опфаќа надзор на пазарот на возила	Водечки институции МЕРМС Вклучени институции МВР Биро за метрологија	К1 2028	К4 2028	до 6.000.000 денари	Буџет на МЕРМС	Контролен преглед на најмалку 1 % од бројот на прегледаните возила во последните 12 месеци за работите што ги извршува правното лице за технички преглед кое е овластено за идентификација и идентификација и оцена на техничката состојба, односно извршува контролен преглед на 1 % од возилата во последните 12 месеци за кои е водена постапка за одобрување на возило

	во согласност со регулативата 2018/858 со цел подигнување на нивото на квалитет и стандардите поврзани со увозот на нови и половни возила, обучување на вработените во телото за надзори вклучените засегнати страни за начинот на вршење на надзор.						
3.1.5. Воспоставување национална програма за обновување на возниот парк	3.1.5.1 Оваа активност опфаќа развивање и усвојување на национална програма за обновување на возниот парк преку субвенции, даночни олеснувања и стимули за купување возила со повисоки стандарди за безбедност и емисии.	Водечки институции МЕРМС Вклучени институции МЕТ	К1 2027	К4 2028	Најмалку 12.000.000 денари	Буџет на МЕРМС	Усвоена и спроведена национална програма за обновување на возен парк на годишно ниво
3.1.6. Зајакнување на контролните и превентивните прегледи кај сите категории возила	3.1.6.1 Оваа активност опфаќа зајакнување на контролните и превентивните прегледи кај сите категории возила	Водечки институции МВР Вклучени институции Нема	К4 2026	К4 2028	до 2.000.000 денари	Буџет на МВР	Зголемување на бројот на годишни контролни и превентивни прегледи за 10 % на годишно ниво до 2028 година

ПРИОРИТЕТНА ОБЛАСТ 4:

Безбедни учесници во сообраќајот

АКЦИСКИ ПЛАН ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА 2026 – 2028 ГОДИНА	
ПРИОРИТЕТНА ОБЛАСТ: Безбедни учесници во сообраќајот	ПОВРЗАНОСТ СО НАЦИОНАЛНАТА РАЗВОЈНА СТРАТЕГИЈА: ОДРЖЛИВ ЛОКАЛЕН И РЕГИОНАЛЕН РАЗВОЈ ШТО ОБЕЗБЕДУВА КОХЕЗИЈА
Општа цел: Подобрување на безбедноста на учесниците во сообраќајот преку развивање сообраќајно образование, подигнување на јавната свест, унапредување на обуката и проверката на знаењата, промоција на безбедно однесување и одржлива урбана мобилност, како и зајакнување на контролата на почитувањето на сообраќајните правила, со цел намалување на ризичното однесување во сообраќајот.	**Показател на ефект:** Подобрено знаење, ставови и однесување на учесниците во сообраќајот преку образование, обука, информирање и засилена контрола на почитувањето на сообраќајните правила **Почетна вредност:** 2026 – 0; **Преодна вредност:** 2028 – 50 %; **Крајна вредност:** 2030 – 100 %;
4.1 Посебна цел: Зајакнато безбедно однесување на учесниците во сообраќајот врз основа на задолжително сообраќајно образование, достапни едукативни програми, редовни кампањи, истражување ставови, унапредена обука и проверка на знаење и засилена контрола на почитувањето на правилата.	**Показател на исход:** Воспоставен систем за задолжително сообраќајно образование, едукација, промотивни активности, истражување на ставови и редовна контрола на ризичното однесување **Почетна вредност:** 2026 – 0; **Преодна вредност:** 2028 – Воведена програма за задолжително образование, активна дигитална платформа и спроведени кампањи и истражувања. **Крајна вредност:** 2030 – Целосно функционален систем за едукација, информирање, следење ставови и контрола на ризично однесување на учесниците во сообраќајот.

Мерки	Активности	Водечки орган Други органи	Почетен датум (квартал)	Планиран датум на извршување (квартал)	Проценка на потребните средства	Извор на финансирање	Показател на резултат (поврзан со мерката/активноста)
4.1.1. Развивање и усвојување програма за задолжително образование за безбедност во сообраќајот и одржлива мобилност за сите нивоа на образование	4.1.1.1 Оваа активност опфаќа развивање програма за задолжително образование за безбедност во сообраќајот и одржлива мобилност за сите нивоа на образование (градинка, основно образование и средно образование) и сите возрасти.	Водечки институции МОН Вклучени институции МСПДМ, РСБСП, МВР, БРО, ВОУ	К1 2027	К4 2028	до 1.000.000 денари	Буџет на МОН, МСПДМ	Усвоена програма за задолжително образование за безбедност во сообраќајот и одржлива мобилност за сите нивоа на образование и возрасти
4.1.2. Развивање и одржување дигитална „one stop resource“ платформа за безбедни деца во сообраќајот	4.1.2.1 Оваа активност опфаќа развивање и одржување дигитална „one stop resource“ платформа за безбедни деца во сообраќајот со материјали за наставници, родители, деца, локални власти итн. и нејзино постојано ажурирање.	Водечки институции РСБСП Вклучени институции МВР, МОН, БРО, ЗЕЛС,МТ	К4 2026	К4 2027	до 300.000 денари	Буџет на РСБСП	Развиена дигитална „one stop resource“ платформа за безбедни деца во сообраќајот
4.1.3. Спроведување национална кампања за промоција на пристапот на безбеден	4.1.3.1 Оваа активност опфаќа промоција на пристапот на безбеден систем преку реализација на неколку	Водечки институции РСБСП Вклучени институции МТ, МВР, ВОУ	К4 2026	К4 2027	до 500.000 денари	Буџет на РСБСП	Прифаќање на принципите за безбеден систем, промена на ставовите и свеста

систем и подигнување на свеста за значењето на управувањето со безбедноста во сообраќајот на патишта	индивидуални кампањи поврзани со принципите на безбеден систем во текот на годината, кои би биле насочени кон носителите на одлуки, а со цел подобрување на ставовите и подигнување на свеста за безбедноста во сообраќајот на патиштата и прифаќање на истата како важен социјален приоритет.						за безбедноста во сообраќајот како важен социјален приоритет
4.1.4. Развивање методологија за истражување на општествените ставови за ризик во патниот сообраќај и спроведување на истражување	4.1.4.1 Оваа активност опфаќа развивање методологија за истражување на ставовите за ризиците во патниот сообраќај усогласена со проектите SARTRE и ESRA на ЕУ и редовно спроведување на истражување за општествените ставови за ризик во патниот сообраќај.	Водечки институции РСБСП Вклучени институции МОН, МВР, ВОУ, НВО	К1 2027	К4 2028	до 1.000.000 денари	Буџет на РСБСП	Усвоена методологија за истражување на општествените ставови за ризик во патниот сообраќај и спроведено истражување ставови
4.1.5. Промоција на одржлива урбана мобилност и безбедноста на ранливите учесници во сообраќајот	4.1.5.1 Оваа активност опфаќа промоција на патувања со одржливи начин на транспорт со посебен акцент на безбедноста на ранливите	Водечки институции РСБСП Вклучени институции МВР, Град Скопје и општини	К4 2026	К4 2028	до 500.000 денари	Буџет на РСБСП/ Фондови на ЕУ или Меѓународни институции	Организирани годишни настани за промоција на одржлива урбана мобилност и безбед-

	учесници во сообраќајот преку организирање на настани и кампањи.						носта на ранливите учесници во сообраќајот
4.1.6. Унапредување на системот за стекнување и обнова на возачки дозволи	4.1.6.1 Оваа активност опфаќа ревизија за програмата за обука на возачи вклучително и професионални возачи, проверка на знаењето и вештините за стекнување возачка дозвола како и модернизирање на процесот за стекнување и обнова на возачки дозволи и воспоставување систем за постепено стекнување возачка дозвола.	Водечки институции МВР Вклучени институци МОН	К1 2027	К4 2028	до 10.000.000 денари	Буџет на МВР	Ревидирана програма за обука и тестирање возачи и воспоставен систем за постепено стекнување возачка дозвола
4.1.7. Воведување програми за обука и проверка на знаење за мопеди, велосипеди и електрични тротинети	4.1.7.1 Оваа активност опфаќа воведување програми за обука и проверка на знаење за мопеди, велосипеди и електрични тротинети со цел безбедно управување и почитување на заедничките простори со моторниот сообраќај.	Водечки институции МВР Вклучени институции МОН	К1 2027	К4 2028	до 300.000 денари	Буџет на МВР	Воспоставени програми за обука и проверка на знаење за мопеди, велосипеди и електрични тротинети

4.1.8. Спроведување национални кампањи насочени кон подигнување на свеста за безбедно однесување во сообраќајот вклучително и поддршка на програмите на МВР кои се насочени кон небезбедно однесување	4.1.8.1 Оваа активност опфаќа спроведување национални кампањи со цел да се подигне свеста за безбедно однесување во сообраќајот вклучително и поддршка на програмите на полицијата кои се насочени кон небезбедно однесување. Тоа подразбира дизајнирање и спроведување годишни кампањи и оценување на ефикасноста и на ефективноста на спроведените кампањи. Темите на кампањите ќе се одредат врз база на индикатори за однесување на учесниците во сообраќајот.	Водечки институции РСБСП Вклучени институции МВР	К4 2026	К4 2028	до 30.000.000 денари	Буџет на РСБСП /Фондови на ЕУ или Меѓународни институции	Спроведени национални кампањи за подигнување на свеста за безбедно однесување во сообраќајот и евалуација на нивната ефективност
4.1.9. Зајакнатата контрола за почитување на сообраќајни правила и прописи	4.1.9.1 Оваа активност опфаќа контроли за почитување на правилата и прописите со примена на интегриран модел за надзор, кој комбинира традиционални полициски методи со современи технолошки решенија, интелигентни камери, системи за детекција на брзина и прекршувања, и дигитални алатки	Водечки институции МВР Вклучени институции	К4 2026	К4 2028	до 2.000.000 денари	Буџет на МВР	Зголемување на бројот на контроли за 10 % на годишно ниво до 2028

	за следење на индикатори за безбедност во сообраќајот.						

ПРИОРИТЕТНА ОБЛАСТ 5:

Грижа по незгода

АКЦИСКИ ПЛАН ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА 2026 – 2028 ГОДИНА	
ПРИОРИТЕТНА ОБЛАСТ: Грижа по незгода	ПОВРЗАНОСТ СО НАЦИОНАЛНАТА РАЗВОЈНА СТРАТЕГИЈА: ОДРЖЛИВ ЛОКАЛЕН И РЕГИОНАЛЕН РАЗВОЈ ШТО ОБЕЗБЕДУВА КОХЕЗИЈА
Општа цел: Подобрување на системот за грижа по сообраќајна незгода преку модернизирање на пристапот за постапувањето и обезбедување на местото на незгодата, зајакнување на капацитетите на итната медицинска помош, унапредување на начинот на укажување на прва помош, евиденцијата на повреди, болничката грижа, рехабилитацијата и координацијата на итните служби, со цел скратување на времето на реакција и намалување на последиците од сообраќајните незгоди.	**Показател на ефект:** Подобрен систем за итна реакција, медицинско згрижување, рехабилитација и координација на службите по сообраќајна незгода. **Почетна вредност: 2026 – 0;** **Преодна вредност: 2028 – 50 %;** **Крајна вредност:** 2030 – 100 %;
5.1 Посебна цел: Зајакната реакција и згрижување на повредените лица врз основа на модернизирана полициска и медицинска опрема, подобрени процедури за итна медицинска помош, унапреден модел „Златен час“, дигитална евиденција на повреди, подобрена медицинска грижа, рехабилитација и координација на службите за итни случаи.	**Показател на исход:** Воспоставени подобрени процедури, опрема, евиденција и координација за навремена реакција, згрижување и следење на повредените лица по сообраќајна незгода. **Почетна вредност:** 2026 – 0; **Преодна вредност:** 2028 – Обезбедена опрема, започната примена на унапредени процедури и воспоставена подобра размена на податоци меѓу надлежните служби. **Крајна вредност:** 2030 – Целосно функционален систем за навремена реакција, медицинско згрижување, рехабилитација и координирано следење на повредените лица.

Мерки	Активности	Водечки орган Други органи	Почетен датум (квартал)	Планиран датум на извршување (квартал)	Проценка на потребните средства	Извор на финансирање	Показател на резултат (поврзан со мерката/активноста)
5.1.1. Модернизирање на МВР со опрема за обезбедување на местото на сообраќајната незгода и опрема за увид на сообраќајната незгода	5.1.1.1 Оваа активност опфаќа модернизирање на полицијата преку набавка на опрема за обезбедување на местото на незгодата како и опрема за брзо и квалитетно вршење на увид на сообраќајната незгода. Активноста треба да вклучи и обука на полициските единици кои се задолжени за увид на сообраќајни незгоди и обезбедување местото на незгодата.	Водечки институции МВР Вклучени институции РСБСП	К1 2027	К4 2028	до 6.000.000 денари	Буџет на МВР	Набавена опрема и обучен кадар за обезбедување и увид на местото на сообраќајната незгода
5.1.2. Зајакнување на системот за реакција и итна медицинска помош (ИМП) при сообраќајни незгоди	5.1.2.1 Оваа активност опфаќа зајакнување на системот за реакција и итна медицинска помош при сообраќајни незгоди преку подобра покриеност и позиционирање на центрите како и подобрување на процедурите за дејствување со цел скратување	Водечки институции МЗ Вклучени институции ЦУК, МВР и Центри за ИМП	К4 2026	К4 2028	до 500.000 денари	Национален буџет на РСМ, Фонд за здравствено осигурување на Македонија, како и кофинансирање преку ИПА/ЕУ и МФИ	Подобрена покриеност на центрите, подобрени процедурите за дејствување и просечно време на реакција во рамки на просекот на ЕУ

	на просечното време од повик до пристигнување на местото на незгода во рамките на просекот на ЕУ.						
5.1.3. Ревизија на програмата за обуката за прва помош и воспоставување систем за периодично освежување на знаењето	5.1.3.1 Оваа активност опфаќа ревизија на програмата за прва помош при стекнување возачка дозвола како и воспоставување систем за периодично освежување на знаењето при обновување на возачката дозвола.	Водечки институции Црвен крст Вклучени институции МЗ, МОН, МВР	К1 2027	К4 2028	до 600.000 денари	Буџет на Црвен крст	Ревидирана програма за обука и воспоставен систем за периодично освежување на знаењето за укажување на прва помош
5.1.4. Воведување на скалата MAIS3+ за повреди во редовното евидентирање повреди од сообраќајни незгоди	5.1.4.1 Оваа активност опфаќа воведување на скалата MAIS3+ за повреди во болниците/центрите на Итната медицинска помош во согласност со препораката на Европската Унија и CADaS-протоколот како и дигитално размену-вање податоци за повредите помеѓу болниците, Институтот за јавно здравје (ИЈЗ), сообраќајната полиција и јавното обвинителство.	Водечки институции МЗ Вклучени институции ИЈЗ, МВР, ЈО	К1 2027	К4 2028	до 9.000.000 денари	Буџет на МЗ/ИЈЗ/ Фондови на ЕУ или МФИ	Имплементирана скала за повреди MAIS3+ и дигитална размена на податоци за повреди

5.1.5. Унапредување на „Златен час" за итната медицинска помош	5.1.5.1 Оваа активност опфаќа унапредување на моделот „Златен час" со цел спасување човечки животи при сообраќајни незгоди.	Водечки институции МЗ Вклучени институци Центри за ИМП	К4 2026	К4 2028	до 3.000.000 денари	Буџет на МЗ/ Фондови на ЕУ или Меѓународни институции	Унапреден модел „Златен час"
5.1.6. Скратување на транспортот од местото на незгода до болниците	5.1.6.1 Времето за транспорт од местото на незгодата до болниците претставува клучна компонента што влијае на времето на „Златниот час". Оваа активност опфаќа проценка на организацијата, идентификација на празнините и утврдување мерки за скратување на времето за транспорт до болниците.	Водечки институции МЗ Вклучени институции Центри за ИМП	К1 2028	К4 2028	до 15.000.000 денари	Буџет на МЗ, ФЗОМ и МВР	Проценка на времето за транспорт, идентификација на слабости и имплементирање мерки
5.1.7. Подобрување на болничката грижа при траума од сообраќајна незгода	5.1.7.1 Одделите за болничка грижа за траума треба да бидат добро опремени за медицинска нега на повредени во сообраќајна незгода.	Водечки институции МЗ Вклучени институции Ургентни центри	К1 2027	К4 2028	до 15.000.000 денари	Буџет на МЗ, ФЗОМ	Опремени оддели за болничка грижа на повредени во сообраќајни незгоди

5.1.8. Воведување програма за рехабилитација на повредени лица во сообраќајна незгода	5.1.8.1 Потребно е да се развие сеопфатна шема за рехабилитација на настрадани лица во сообраќајни незгоди со цел да се обезбеди нивна побрза рехабилитација.	Водечки институции МЗ Вклучени институции Црвен крст, МСПДМ	К1 2027	К4 2028	до 1.000.000 денари	Буџет на МЗ/ Буџет на Црвен крст	Подобрена шема за рехабилитација на жртви од сообраќајни незгоди
5.1.9. Подобрување на координацијата на службите за итни случаи на место на незгода	5.1.9.1 Активноста подразбира: проценка на сегашните практики за одговор на службите за итни случаи во случај на сообраќајна незгода, соработка во однос на координација на активностите на терен и давање предлози за подобрување на шемите за координација.	Водечки институции ЦУК Вклучени институции МВР, МЗ, Територијални противпожарни единици, ДЗС	К1 2027	К4 2028	до 500.000 денари	Буџет на ЦУК	Проценка на моментални практики и изготвен предлог за подобрување
5.1.10. Целосно имплементирање на системот 112	5.1.10.1 Оваа активност опфаќа мерки за целосно имплементирање и примена на системот 112 со цел скратување на времето на реакција на итните служби но и мерење на реакцијата на итните служби и дигитална евиденција и размена на податоци	Водечки институции ЦУК Вклучени институции МЗ, МВР, Територијални противпожарни единици, ДЗС	К4 2026	К4 2027	до 500.000 денари	Буџет на ЦУК	Целосна примена на системот 112 при сообраќајни незгоди, дигитална евиденција и размена на податоци на итните служби

	поврзани со реакцијата и одговорот на итните служби.						

CIP - Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека "Св. Климент Охридски", Скопје

656.1/.5:005.21(497.7)“2026/2030“(047.31)

НАЦИОНАЛНА стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата во Република Северна Македонија : 2026 – 2030 година / [главен и одговорен уредник Горан Ангеловски ; фотографии Никола Станков, Ѓоко Петковски]. - Скопје : Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата на Република Северна Македонија, 2026. - 145 стр. : илустр. ; 21 см

Библиографија: стр. 103-106. - Содржи и: Анекси

ISBN 978-608-4920-07-6

1. Ангеловски, Горан [главен и одговорен уредник]
а) Национална стратегија -- Безбедност на сообраќајот на патишта -- Македонија -- 2026-2030

COBISS.MK-ID 69805573



РСБСП