

ЗАКЉУЧЦИ

20. МЕЂУНАРОДНЕ КОНФЕРЕНЦИЈЕ „БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ“, БСЛЗ 2025

У периоду од среде 23. до суботе 26. априла, у Врњачкој Бањи, одржана је 20. међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“ (БСЛЗ 2025). У раду БСЛЗ 2025 учествовало је преко 300 учесника из преко 140 различитих организација, а од тога 49 учесника из иностранства.

На пленарном раду су представљени следећи уводни реферати:

- Better Road Safety System based on in-depth analysis of road accidents in Bosnia and Herzegovina and Serbia, Ненад Николић, УН Економска комисија за Европу (UNECE, Женева),
- Global status report on road safety 2023: Insights for road safety policies and practices in EURO and the Western Balkans, Jonathon Passmore, Светска здравствена организација – саветник за Европски регион (World Health Organization),
- Road Safety in the European Union: EU Strategic Framework for Road Safety 2021-2030, Antonio Avenoso, извршни директор Европског савета за безбедност саобраћаја (ETSC, Брисел).
- Рад на унапређењу система безбедности саобраћаја у Републици Србији: Резултати, изазови и правци даљег развоја, Бранко Стаматовић, в.д. директора Агенције за безбедност саобраћаја,

Посебна пажња је посвећена проблемима управљања безбедношћу саобраћаја, реализацији националне стратегије безбедности саобраћаја на путевима Србије 2023-2030, Акционог плана безбедности саобраћаја 2023-2025 и изменама Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

Представљено је 35 научних и стручних радова у сесијама са радовима, и 6 (шест) панел дискусија, и то:

- Панел дискусија 1: *Вештачка интелигенција и безбедност друмског саобраћаја у будућности;*
- Панел дискусија 2: *Безбедна и одржива урбана мобилност;*
- Панел дискусија 3: *Безбедна и одржива урбана мобилност – од плана до реализације – примери добре праксе;*
- Панел дискусија 4: *Проблеми примене прописа у безбедности саобраћаја;*
- Панел дискусија 5: *Реализација Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије 2023-2030 и*
- Панел дискусија 6: *Пут ка визији „0“ у граду Керпен у Немачкој.*

На основу изложених реферата и дискусија, учесници Конференције су **констатовали кључне проблеме и дали препоруке** класификоване по следећим главним областима:

1. Стратешко управљање безбедношћу саобраћаја:

- а. **Већина активности из Акционог плана** за период 2023 – 2025. године **није реализована**, како од стране локалних самоуправа тако и од стране државних органа и институција;

- b. Република Србија **није достигла већину циљева** из Стратегије безбедности саобраћаја на путевима 2023 – 2030. године, тако да се повећава раскорак између Србије и држава ЕУ;
- c. **Агенција за безбедност саобраћаја (АБС) није припремила ниједан годишњи извештај** о резултатима спровођења акционог плана путем Јединственог информационог система за планирање, праћење спровођења, координацију јавних политика и извештавање;
- d. **Тело за координацију послова безбедности саобраћаја** није на својим седницама анализирано спровођење мера и активности из Стратегије безбедности саобраћаја, нити степен достизања циљева безбедности саобраћаја;
- e. **Влада није разматрала, нити је Народној скупштини поднела извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима**, који по Закону треба да подноси најмање двапут годишње;
- f. Значајан број **јединица локалне самоуправе (ЈЛС)** још увек **није усвојио стратегију** безбедности саобраћаја;
- g. Слаби резултати су резултат недовољног рада и изостанка системског, координисаног деловања свих субјеката;
- h. Безбедност саобраћаја није заузела одговарајуће место на листи друштвених приоритета. Доносиоци одлука, а посебно министри који су чланови Тела за координацију, али и грађани, посветили су се другим, важним друштвеним проблемима;
- i. Приближава се крај трогодишњег периода спровођења Стратегије на крају којег **АБС треба да изврши независну ex-post анализу Стратегије и првог акционог плана**. Ова анализа треба да обухвати све спроведене мере и активности, ефекте спроведених мера и степен достизања циљева, али и мере и активности које нису реализоване са препорукама за решавање конкретних проблема. Уколико се препозна оправданост, треба преиспитати и поједине циљеве у Стратегији;

2. Примена приступа безбедног система (*Safe system approach*):

- a. Циљ примене Приступа безбедног система је развој путног система који више прашта и који узима у обзир људску погрешивост и рањивост. Овај приступ полази од тога да је људски живот највећа вредност и да се брзина, конфор или нека друга вредност у саобраћају не могу поредити са животом и здрављем људи. Саобраћајне незгоде се посматрају као последица грешке система, а не грешке појединца, а цео транспортни систем је осмишљен да елиминише смрт и тешке телесне повреде у саобраћају;
- b. У Европској унији, Приступ безбедног система је прихваћен као начин рада на остваривању концепта Визије нула. Ова два концепта се обично представљају заједно;
- c. Европски савет за безбедност саобраћаја наводи две кључне препоруке за унапређење безбедности саобраћаја: Доследна и свеобухватна примена приступа безбедног система и одрживо финансирање безбедности саобраћаја;
- d. На основу наведеног, неопходно је да Србија званично прихвати, у прописе, стратешке и друге документе унесе и доследно спроводи Приступ безбедног система као примарни концепт у безбедности саобраћаја.

3. Систем финансирања безбедности саобраћаја:

- a. У складу са изменама Закона о безбедности саобраћаја на путевима, промењен је систем финансирања безбедности саобраћаја. Од 2024. године, у примени је тзв. пројектно финансирање безбедности саобраћаја. Међутим, јавни позив је објављен тек у другој половини године. Због кашњења у административним активностима, програми локалних самоуправа из 2024. године нису реализовани у потпуности, а велики број пројеката је реализован убрзано, са смањеним квалитетом.
- b. Јавни позив за финансирање БС у 2025. години још увек није објављен, а износ одређених средстава из буџета је знатно умањен у односу на 2024. годину, што говори о неизвесном финансирању безбедности саобраћаја. **За 2025. годину**, износ одређених средстава из буџета је првобитно износио 2,5 милијарди, али је тај износ до данас умањен за 778,2 милиона, па је **за расподелу за све намене остало само око 1,7 милијарду (за 1/3 мање у односу на годину 2024.);**
- c. **Нови начин финансирања** је знатно неповољнији и прети опасност да **угрози темеље система безбедности саобраћаја**. Посебно је угрожено финансирање мера и активности на нивоу локалних самоуправа. Уместо да се унапреди начин финансирања и рад јединица локалне самоуправе, примена новог модела финансирања је ометала редован рад на локалном нивоу. Лоше је одређивање да се расположива средства одређују сваке године, уз могућност смањивања или укидања, у зависности од осталих потреба и процене доносиоца одлука.
- d. Посебно је **угрожен научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја**. Мада је Уредбом Владе било дефинисан износ средстава за научно-истраживачки рад – **пројекте о националног значаја**, приликом спровођења, ова средства су усмерена на потребе саобраћајне полиције, а делом нису ни реализована, тако да су средства научно-истраживачким институцијама била ускраћена.
- e. Да би се ово превазишло, неопходно је изменити модел финансирања безбедности саобраћаја и **вратити концепт да „небезбедни финансирају безбедност саобраћаја“**, тако да се Законом гарантује извесност, предвидљивост и одрживост финансирања безбедности саобраћаја.
- f. На прошлим конференцијама је предложен следећи, одржив **модел финансирања безбедности саобраћаја**, и то тако што ће се:
 - цео износ средстава од казни за прекршаје у саобраћају наменски користити за финансирање безбедности саобраћаја, на државном и на локалном нивоу (небезбедни финансирају безбедност),
 - макар 5% премије аутоосигурања користити за финансирање мера и активности из Стратегије безбедности саобраћаја,
 - макар 10% буџета за путеве наменски користити за реализацију прописаних савремених алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре,
 - сва наведена средства користити наменски, у складу са програмима које ће одобравати Влада Р. Србије или органи јединица локалне самоуправе,
 - што прецизније прописати намену средстава, како би се што боље инвестирала и што више допринела унапређењу безбедности саобраћаја,
 - систематски пратити коришћење ових средстава, извештавати јавност и санкционисати све који ненаменски троше ова средства,
 - неискоришћена средства на локалном нивоу враћати у државни фонд намењен безбедности саобраћаја.

4. Израда нацрта новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима

- a. Радна група за израду нацрта новог Закона о безбедности саобраћаја оснива се већ трећи пут (13.03.2019.; 02.02.2021. и 23.07.2024.). Оснивање и рад ових радних група зависи од тренутне политичке ситуације, што неповољно утиче на мотивисаност, ефикасност и резултате рада.
- b. **Метод рада** на припреми новог Закона није у складу са научном методологијом која би гарантовала да ће се у Закону наћи савремени и проверени концепти безбедности саобраћаја. Зато се предлаже другачији модел рада, и то доношење прописа у 8 корака: (1) формирање полазних ставова саобраћајне струке о томе шта све Закон треба да испуни (рецимо, како треба да изгледа процес унапређења возача, кога и на који начин треба да обухвате одредбе о одузимању возила итд.), (2) усаглашавање и верификација стручних ставова, начела и принципа у широј стручној јавности, (3) обликовање усаглашених стручних ставова у текст нацрта Закона итд. Реализација прва два корака припада научним институцијама, а не органима извршне власти.
- c. Да би се ефикасно дошло до најбољих решења у Закону и другим прописима, предлог текста новог Закона би требало добити као резултат научног пројекта чији носилац би био Универзитет, а у којем би учествовали представници саобраћајне полиције, заинтересованих министарстава и других субјеката.
- d. Наиме, према постојећем моделу, радном групом руководи саобраћајна полиција и усмерава рад ка техничким питањима примене, а посебно унапређењем ефикасности и праксе кажњавања. На овај начин се донети новог Закона ограничавају због неких практичних проблема примене, као нпр.
 - i. практични проблеми одузимања возила, недостатак обезбеђеног простора за одлагање одузетих возила, а онда их и враћамо.
 - ii. објективна одговорност учесника – не може да се уведе због другог закона итд.
- e. У новом Закону би требало уврстити **приступ безбедног система**, а посебно принципи **подељене и проширене одговорности**, визију нула погинулих и тешко повређених, концепт одрживог развоја и одрживе мобилности итд.
- f. Требало би даље развијати систем управљања безбедношћу саобраћаја – унапредити поглавље Закона „Основи система безбедности саобраћаја“:
 - i. јачати капацитет, интегритет и посвећеност најважнијих институција у систему безбедности саобраћаја (Тело за координацију послова безбедности саобраћаја, Управа саобраћајне полиције, Агенција за безбедност саобраћаја, локални савети за безбедност саобраћаја итд.),
 - ii. усталити и унапређивати стратешко управљање безбедношћу саобраћаја,
 - iii. интензивирати на развоју и унапређењу квалитета, отворености и лакоће коришћења интегрисане базе података итд.

5. Примена вештачке интелигенције у безбедности саобраћаја:

- a. На Конференцији су разматрани позитивни и негативни утицаји вештачке интелигенције на локалне самоуправе, саобраћај и безбедност саобраћаја. Надлежни државни органи би требало да подстичу и подржавају примену вештачке интелигенције у области безбедности саобраћаја,
- b. Вештачка интелигенција већ налази примену у области саобраћаја, али није довољно препозната у *Стратегији развоја вештачке интелигенције у Републици Србији за период 2025–2030.* година, јер се спомиње само у контексту оптимизације саобраћајних токова и смањења емисије штетних гасова;

- c. Примена вештачке интелигенције мора бити препозната у стратегији и у следећим областима:
 - i. Системи помоћи возачу (ADAS);
 - ii. Аутономна возила
 - iii. Праћење и управљање саобраћајем
 - iv. Предвиђање и спречавање саобраћајних незгода
 - v. Паметни надзор и принуда саобраћајних прописа
 - vi. Оптимизација реаговања у ванредним ситуацијама
 - vii. Примена предикције и превенције саобраћајних незгода,
 - viii. Одлучивање на основу вештачке интелигенције итд.
- d. Министарство надлежно за научно-истраживачку и иновациону делатност и Савет за вештачку интелигенцију требало би да нађу начин да допуне стратешке документе.

6. Примена концепта „Безбедна и одржива урбана мобилност,,:

- a. Безбедна и одржива урбана мобилност фокусира се на стварање транспортних система који су еколошки прихватљиви, друштвено праведни и економски одрживи, уз давање приоритета безбедности и благостању свих корисника. То подразумева планирање и имплементацију различитих начина транспорта, као што су јавни превоз, возња бицикла, пешачење и електрична возила, како би се минимизирао утицај на животну средину и побољшао квалитет живота у урбаним подручјима.
- b. Неопходно је велике напоре усмерити на промоцију и примену концепта безбедне и одрживе урбане мобилности у Србији. Ово захтева темељну измену ставова, концепата, планова развоја градова и општина тако се **уместо градова за возила почну планирати градови за људе**. Да би се ово постигло, неопходно је да се овај концепт уврсти у наставне планове и програме у основним, средњим школама и на универзитетима, као и да се организују интензивни **семинари за доносиоце одлука**.
- c. Хитно је потребно направити програм и план, и спровести систем едукација планера и пројектаната у области саобраћаја (саобраћајне инжењере, грађевинске инжењере, архитекте, урбанисте итд.) како би овај концепт почели што пре да примењују;
- d. Учесници Конференције су се сложили да **безбедност саобраћаја мора бити заснована на подацима и на науци**. Неопходно је финансијски подржати интензиван и разноврсни научно-истраживачки рад у безбедности саобраћаја. Коректна, стручна критика свих примера неуважавања струке, притисака на стручњаке од стране доносиоца одлука и истицање стручне и политичке одговорности за безбедност саобраћаја су важни предуслови за бржи напредак у смањивању ризика у саобраћају.

Београд, мај 2025.



Председник

Научно-програмског одбора Конференције
проф. др Крсто Липовац, с.р.