**17. МЕЂУНАРОДНА КОНФЕРЕНЦИЈА**

**„БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ“**

**- БСЛЗ 2022. -**

У периоду 13.-16.04.2022. године, у хотелу „Фонтана“, у Врњачкој Бањи, одржана је 17. Међународна конференција "Безбедност саобраћаја у локалној заједници", која је окупила око 360 учесника из Србије и иностранства, уз додатно *online* учешће стручњака из иностранства. Конференцију су организовале еминентне високошколске установе из Републике Србије и иностранства.

Уз подршку Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије, објављен је Зборник радова са 40 рецензираних научних и стручних радова који је, у електронској форми, доступан јавности на Web адреси bslz.org. Конференција је организована у оквиру међународне "Деценије активности у безбедности саобраћаја 2021-2030.", и подржана је од стране Економске комисије УН за Европу (UNECE из Женеве), Европског Савета за Безбедност Саобраћаја из Брисела (European Transport Safey Council) и Међународног центра за безбедност саобраћаја (IRSC).

На Конференцији су приказани резултати најновијих истраживања безбедности саобраћаја у региону и у свету, карте ризика по локалним заједницама, као и резултати најновијих истраживања индикатора перформанси система безбедности саобраћаја. Кроз пленарни и рад у секцијама одржана су излагања одабраних стручњака и изложени радови аутора Зборника радова. Сви учесници су добили штампани примерак брошуре на српском језику „*Глобални план деценије акције за безбедност саобраћаја на путевима 2021-2030.*“ Значајан део Конференције је био посвећен представљању и дискусији најважнијих делова овог плана.

Током Конференције одржани су и:

1. панел дискусија: *Возни парк у Србији - Стање и перспективе*, у којој су учествовали најважнији стручњаци из ове области, представници ауто индустрије и учесници Конференције;

2. радионица: *Унапређење урбане мобилности - Трансформација урбаног ткива применом концепта „Суперблока“* коју су водили одабрани стручњаци из Града Београда – Секретаријата за саобраћај, Немачке, Индије и Словеније;
3. округли сто: *Проблеми примене прописа у безбедности саобраћаја* – који су водили представници организатора и саобраћајне полиције.

На Конференцији су донети следећи:

## ЗАКЉУЧЦИ

Циљеви Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период 2015-2020. нису остварени. Са друге стране, значајно се касни са припремом и доношењем Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за наредни период.

**Неопходно је да Влада Републике Србије унапреди рад у систему безбедности саобраћаја.**

Најважнији елементи система безбедности саобраћаја су[1]:

1. Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима;
2. Агенција за безбедност саобраћаја;
3. Стратегија безбедности саобраћаја;
4. Праћење безбедности саобраћаја;
5. Финансирање безбедности саобраћаја;

Посматрано по стубовима деценије акција за безбедност саобраћаја и елементима система безбедности саобраћаја у Републици Србији, учесници Конференције предлажу Влади Републике Србије да спроведе следеће:

## 1: УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

### *1.1. Правни и институционални оквир*

a) Извршити анализу рада и реформу Тела за координацију безбедности саобраћаја на путевима (ТКБС), као координационог тела Владе, посебно кад се ради о функцији редовног, стручног праћења стања безбедности саобраћаја и најважнијих проблема у овој области, координисања активности свих субјеката. Да би се ово успешно реализовало, неопходно је да се у рад ТКБС укључе најмање три независна стручњака из области безбедности саобраћаја и донесе програм рада ТКБС. Програмом би требало предвидети најмање 4 седнице годишње, а да најмање две седнице буду отворене за јавност;

b) Формирати стручне радне групе ТКБС тако да њихов састав рефлектује кључне проблеме у безбедности саобраћаја (унапређење прописа, унапређење безбедности путева, унапређење понашања учесника у саобраћају, унапређење безбедности возила, унапређење активности после саобраћајне незгоде, унапређење рада саобраћајне полиције, тужилаштва и кривичних судова, унапређење рада јединица локалних самоуправа, унапређење безбедности рањивих учесника у саобраћају, праћење реализације стратегије безбедности

[1] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, ***Поглавље III. ОСНОВИ СИСТЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА***

саобраћаја, достизања усвојених циљева и извештавање јавности итд.). У састав радних група укључити и представнике науке и образовања, невладиног сектора, приватног сектора, тужилаштва, кривичних судова итд.;

c) Без одлагања покренути процес измена и допуна ЗБС и других прописа[2], на основу научно-стручних анализа њихове примене и најбоље праксе. У том смислу би требало организовати редовне, годишње научно-стручне скупове посвећене проблемима примене прописа у безбедности саобраћаја, а закључке са ових скупова користити приликом редовних измена и допуна прописа;

d) Неопходно је обезбедити добру комуникацију, пуну координацију (вертикалну и хоризонталну) и делотворну сарадњу субјеката безбедности саобраћаја на свим нивоима. Државно и локална тела за координацију безбедности саобраћаја су најважнији и најодговорнији за спровођење ових активности;

e) Унапређење капацитета и интегритета појединаца и институција који ће спроводити стратегију и акционе планове безбедности саобраћаја је од пресудног значаја за успешно смањивање страдања у саобраћају. У том смислу, најважнији државни органи, јавна предузећа, јединице локалних самоуправа и други субјекти треба да, на основу стручних анализа, донесу програме јачања институција, а посебно програме запошљавања одговарајућих кадрова, стручног оспособљавања и непрекидног стручног усавршавања у области безбедности саобраћаја;

f) Активности саобраћајне полиције треба да буду усаглашене са циљевима државне и локалних стратегија безбедности саобраћаја и да доприносе њиховом достизању. Програм саобраћајне полицијске принуде и других активности саобраћајне полиције треба да буде саставни део државног и локалних програма безбедности саобраћаја и да се реализује у складу и у сарадњи са другим субјектима;

g) Стално унапређивати процес откривања и документовања саобраћајних прекршаја, уз коришћење савремених средстава, у складу са најбољом европском праксом и нашим прописима;

### *1.2. Праћење безбедности саобраћаја*

a) Србија је доста урадила на успостављању система праћења саобраћајних незгода и индикатора безбедности саобраћаја. Неопходно је даље развијати ове процесе, али и успоставити редовно праћење ставова и стања система безбедности саобраћаја, а посебно стручно пратити капацитет и интегритет најважнијих субјеката безбедности саобраћаја;

b) Агенција за безбедност саобраћаја треба да настави развијати интегрисану базу података о саобраћајним незгодама и другим обележјима значајним за безбедност саобраћаја, а сви други субјекти да прате и подржавају овај процес;

[2] Процес би требало да се одвија по следећим фазама: формирање полазних стручних ставова; усаглашавање и верификација ставова, начела и принципа у широј стручној јавности; обликовање усаглашених стручних ставова у законе и друге прописе; промовисање стручних ставова и законских одредби у политичкој и најширој јавности; доношење закона и других прописа; реализација кампање у циљу унапређивања ставова најшире јавности; спровођење закона у пракси (принуда) и перманентно праћење примене и унапређивање прописа.

c) Надлежне институције нису пратиле спровођење мера и активности које су биле предвиђене стратегијом безбедности саобраћаја на путевима, нити су извештавале јавност о степену достизања циљева који су дефинисани стратегијом. Да би се ово превазишло, у наредном периоду је неопходно да се редовно организују научно-стручни скупови посвећени спровођењу мера и активности и достизању циљева Стратегије безбедности саобраћаја. На основу закључака ових скупова, надлежне институције би требало да стално коригују и унапређују мере и активности, како би се достигли зацртани циљеви у безбедности саобраћаја;

d) Прописана обавеза Владе да подноси Народној скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима, најмање двапут годишње се није спроводила редовно (нпр. током 2019. године ниједан извештај није поднет, нити је Скупштина на дневном реду имала стање безбедности саобраћаја). Зато би требало прописати да ове извештаје припрема АБС;

e) Прописана обавеза надлежних органа локалне самоуправе да подносе локалној скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на том подручју најмање двапут годишње, углавном, се не спроводи. Неопходно је да свака јединица локалне самоуправе успостави систем редовног извештавања надлежних субјеката, стручне и најшире јавности, како би се унапређивала свест о значају проблема, али и о одговорности за безбедност саобраћаја;

f) Базу података о саобраћајним незгодама допунити подацима о незгодама за које је сачињен Европски извештај о саобраћајној незгоди и које су осигуравајућа друштва дужна да евидентирају и једном месечно достављају МУП и АБС;

g) Неопходно је убрзати припрему и доношење националне стратегије безбедности саобраћаја за период до 2030. године и акционог плана безбедности саобраћаја.

h) Када се усвоје Стратегија и Акциони план безбедности саобраћаја, ТКПБС би требало да обезбеди доследно спровођење свих мера и активности из ових стратешких докумената, а посебно да прати резултате и о томе извештава јавност;

i) Јединице локалних самоуправа да, одмах по усвајању националне стратегије безбедности саобраћаја, припреме своје, локалне стратешке документе, у складу са прописаним обавезама и националном стратегијом. Локална тела за безбедност саобраћаја су најодговорнија за овај процес и треба да формирају мешовите радне групе за праћење реализације стратегија и акционих планова и извештавање јавности;

### *1.3. Финансирање безбедности саобраћаја;*

a) Систем финансирања безбедности саобраћаја је прописан у ЗБС. Међутим, никада није извршена стручна и свеобухватна анализа његовог функционисања. Део средстава од казни која иду у државни буџет (око 70%) се нису улагала у складу са ЗБС, а посебно нису коришћена за реализацију мера и активности унапређења безбедности саобраћаја који су предвиђени националном стратегијом и акционим плановима безбедности саобраћаја;

b) Мада јединице локалне самоуправе, у складу са ЗБС добијају 30% средстава од казни и дужне су да ова средства улажу у унапређење безбедности саобраћаја, само око 30% ових средстава је коришћен наменски, у складу са Законом. Највећи

део ових средстава трошен је ненаменски. Надлежне институције нису показале интерес да ово контролишу и санкционишу;

c) Закон о буџетском систему је унео додатну забуну и још више смањио интерес за улагања у безбедност саобраћаја. Погрешно и тенденциозно тумачење овог закона оставило је могућност да се највећи део новца који је ЗБС намењен безбедности саобраћаја, врати у буџет и користи за друге сврхе;

d) У складу са ЗБС, новчана средстава за унапређење безбедности саобраћаја, поред средстава од казни, укључују и друге изворе финансирања (буџет, донације, итд.). Ова средства (фонд за безбедност саобраћаја) треба да гарантују успешну и доследну реализацију свих мера и активности из акционог плана и годишњег програма безбедности саобраћаја;

e) Приликом усаглашавања прописа, у наредном периоду би требало обезбедити одрживо финансирање безбедности саобраћаја и наменско коришћење средстава, на државном и на локалном нивоу. У том смислу, учесници Конференције предлажу да се размотри оправданост формирања националног фонда за безбедност саобраћаја и припреме националног програма безбедности саобраћаја којим би Влада Републике Србије усмеравала коришћење ових средстава. Ово је најозбиљнији проблем за даљи развој и унапређење безбедности саобраћаја и требало би га одмах решавати, у сагласности са надлежним субјектима;

## 2: БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ И КРЕТАЊЕ

a) У Србији је прописано, али није успостављено редовно и доследно спровођење прописаних алата управљања безбедношћу путне инфраструктуре. Посебно мало се урадило на примени препорука из ревизија безбедности саобраћаја, провера безбедности саобраћаја, независних оцена саобраћајних незгода са погинулим лицима. ТКПБС треба да захтева од управљача путева да одмах успоставе све прописане алате, а посебно у погледу реализације препорука на основу примене ових алата. Управљачи државних путева би требало да оснаже своје организационе јединице за безбедност саобраћаја, како би, што пре, успоставили тзв. програм црних тачака, програм провера безбедности саобраћаја, програм ревизија безбедности саобраћаја, програм независних оцена саобраћајних незгода са погинулим и мапирање ризика на путевима којима управљају;

b) У циљу обезбеђивања редовног спровођења и координираног праћења примене свих прописаних алата за управљање безбедношћу инфраструктуре, Агенција за безбедност саобраћаја треба да успостави организациону јединицу за безбедност путне инфраструктуре;

c) Сви државни органи и органи јединица локалне самоуправе треба да промовишу Глобалне циљеве одрживог развоја, циљеве безбедности саобраћаја и приступ безбедног система као приоритет код планирања употребе земљишта, пројектовања инфраструктуре, организовања транспортног система и управљања саобраћајем у градским и ванградским подручјима;

d) Доносиоци одлука у локалним самоуправама треба да што јаче промовишу и примењују принципе одрживе урбане мобилности, са нагласком на унапређење безбедности рањивих учесника у саобраћају;

## 3: БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

a) Промовисати безбедносна својства возила добијена путем програма за процену аутомобила;

b) С обзиром да просечна старост возила тренутно износи 17,5 година и да се повећавала у претходном периоду, неопходно је да ТКПБС, на основу стручних анализа и процена, предложи Влади Републике Србије одговарајуће мере у циљу подмлађивања возног парка;

c) Што пре, стручно сагледати светска искуства у микромобилности унети у домаће прописе и промовисати на оптималан начин, примерен локалним заједницама и потребама;

## 4: БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

a) Унапређивати и доследно спроводити мере сталног усавршавања понашања возача, на основу броја казнених поена, како би се сви возачи уклопили у шаблон цивилизованог понашања на путу;

b) Прописати и промовисати допунску обуку возача, посебно кад се ради о младим возачима и возачима рецидивистима;

c) Интензивирати кампање у кључним областима безбедности саобраћаја (употреба појасева на предњим и задњим седиштима, употреба заштитних система за децу, брзина, алкохол и дроге);

d) Извршити ургентно повезивање база података у здравственом систему како би информације о здравственом стању возача биле доступне приликом издавања уверења за возаче моторних возила;

e) Унапредити систем извештавања МУП од стране здравствене установе, другог облика здравствене службе, изабраног лекара или другог лекара када дође до промене здравственог стања возача од утицаја на способност за управљање возилима;

f) Спроводити едукацију у вези дијагностиковања и лечења опструктивне болести спавања (Sleep Apnea) код возача;

## 5: ЗБРИЊАВАЊЕ НАКОН НЕЗГОДЕ

a) Спровести анализу времена одзива хитних медицинских служби приликом дешавања саобраћајних незгода у локалним самоуправама и дати смернице за унапређење;

b) Развијати програме помоћи подршке жртвама саобраћајних незгода и њиховим породицама;

c) Истражити друге аспекте збрињавања повређених, указивања помоћи, лечења и рехабилитације;

Београд, мај 2022.

| Председник Организационог одбора Конференције | Председник Научно-програмског одбора Конференције |
|---|---|
| проф. др Миладин Нешић, ср | проф. др Крсто Липовац, ср |