

## 1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О КОНФЕРЕНЦИЈИ

---

Од 24. до 27. јуна 2020. године, у Врњачкој Бањи је одржана 15. Међународна конференција **Безбедност саобраћаја у локалној заједници, БСЛЗ 2020.**

Преко 200 учесника Конференције су радили пленарно, по секцијама и у радионицама. Конференцију је подржала УН економска комисија за Европу (UNECE из Женеви), Европски савет за безбедност саобраћаја и низ научно-образовних установа, државних органа и других субјеката.

Реализоване су и четири радионице и један округли сто:

- 1) Искуства земаља југоисточне Европе у стратешком управљању безбедношћу саобраћаја,
- 2) Одржива урбана мобилност у региону,
- 3) *Micromobility* – нов вид еколошки прихватљивог превоза у градовима,
- 4) Примери добре праксе у одабраним градовима и општинама, у региону и
- 5) Округли сто *Прописи у безбедности саобраћаја.*

На Конференцији су приказани резултати најновијих истраживања безбедности саобраћаја у региону и у свету, карте ризика по локалним заједницама, као и вредности индикатора перформанси система безбедности саобраћаја.

## 2. ЗАКЉУЧЦИ КОНФЕРЕНЦИЈЕ У ПОГЛЕДУ СПРОВОЂЕЊА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

---

2.1. Посебна пажња је посвећена анализи резултата спровођења Стратегије безбедности саобраћаја 2015-2020, и резултата Деценије акција безбедности саобраћаја. У том смислу, учесници Конференције су донели низ закључака, са којима желе да упознају носиоце власти, стручну и најширу јавност:

2.2. Влада Србије је 2015. године усвојила савремену и, на науци засновану, **Националну стратегију безбедности саобраћаја 2015-2020.** као и Акциони план безбедности саобраћаја

- У овим документима је добро сагледано постојеће стање и најважнији проблеми безбедности саобраћаја,
- Дефинисани су квантификовани циљеви у погледу унапређења ставова, индикатора безбедности саобраћаја (посебно унапређења понашања на путевима), смањивања броја настрадалих, а посебно смањивања броја настрадале деце у саобраћају и смањивања укупних друштвено-економских последица саобраћајних незгода,
- Дефинисани су циљеви по годинама, као и циљеви на крају периода (2020),
- Дефинисана је обавеза редовног праћења реализације стратегије и стручно оцењивање достизања циљева стратегије,
- Предвиђена је обавеза редовног информисања политичке, стручне и најшире јавности о резултатима који су постигнути итд.

### 2.3. Србија није достигла ниједан зацртани циљ из националне стратегије безбедности саобраћаја 2015-2020:

- Није остварено планирано повећање употребе сигурносних појасева,
- Посебно су лоши резултати код употребе сигурносних појасева на задњим седиштима,
- Није остварено планирано смањење прекорачења брзине на нашим путевима,
- Није достигнут планирани проценат употребе дечијих седишта,
- Уместо повећања, смањена је употреба кацига код мотоциклиста,
- Није остварено планирано смањење вожње под утицајем алкохола,
- Није остварена редовна примена алата унапређења безбедности путне инфраструктуре,
- Посебно су лоши и неприхватљиви резултати у погледу страдања деце у саобраћају (уместо прокламованог смањења страдања деце и елиминисања смртог страдања деце, дошло је до повећања броја погинуле и повређене деце у саобраћају),

### 2.4. У периоду од 2015 до 2019. године било је знатно **више људи је настрадало у саобраћајним незгодама**, него што је то било предвиђено стратегијом безбедности саобраћаја, и то било је:

- 288 више погинулих лица,
- 1.925 више тешко повређених лица и
- око 15.000 више лакше повређених лица, у односу на стратегијом дефинисане циљеве!
- Ово повећање броја настрадалих, према европском моделу за израчунавање укупних економских последица саобраћајних незгода, коштало је наше друштво око **1,6 милијарди евра** више него што је било одређено као прелазни циљ у стратегији безбедности саобраћаја.

2.5. Овако лоши резултати су **последица нерада и слабе координације и сарадње најважнијих субјеката БС**. Стратегија безбедности саобраћаја је дефинисала да су "Најважнији субјекти безбедности саобраћаја у Републици Србији: Влада, министарство надлежно за послове саобраћаја и Министарство унутрашњих послова, као носиоци извршне власти и као органи одговорни за стање безбедности саобраћаја у држави". Са друге стране, за успостављање координације најодговорније је национално Тело за координацију послова безбедности саобраћаја које није радило у претходном периоду. У највећем делу општина и градова, локална тела за координацију послова безбедности саобраћаја нису била успешна у свом раду. Да би се у наредном периоду смањиле штетне последице, учесници конференције позивају Владу Републике Србије и најважније субјекте безбедности саобраћаја да утврде степен достизања циљева из Стратегије, узроке лоших резултата, анализирају спровођење активности из Акционог плана, утврде одговорност за неостварене циљеве и са резултатима ове анализе упознају најширу јавност.

### **3. ПРЕДЛОГ ХИТНИХ МЕРА**

Да би се променио овако негативан тренд, неопходно је:

- Да Влада Србије доследно спроводи, односно да организују и **прати спровођење** мера и активности предвиђених Стратегијом безбедности саобраћаја,
- Да се **активира Тело за координацију** послова безбедности саобраћаја и да преузме одлучујућу улогу, али и одговорност за стање безбедности саобраћаја у Србији,
- Да носиоци **власти на локалном нивоу организују и прате спровођење** мера и активности из своје надлежности,
- Да све јединице локалне самоуправе припреме, усвоје и спроводе **локалне стратегије и акционе планове безбедности саобраћаја** који ће бити засновани на подацима, стручним анализама и могућностима,
- Да Влада формира **стручну радну групу за праћење спровођења стратегије** безбедности саобраћаја и информисање јавности о резултатима, уз стручно и непристрасно праћење достизања циљева стратегије,
- Да се о стању безбедности саобраћаја и спровођењу стратегије безбедности саобраћаја **редовно информишу** Влада Србије, Народна скупштина, стручна и најшира јавност.
- **Кадровски јачати јединица локалне самоуправе** - у свакој општини/граду би требало да има макар један запослени чији основни посао организација и спровођење мера безбедности саобраћаја,
- Вршити стално **стручно усавршавање запослених** у општинама и градовима, кроз редовне обуке у виду семинара, конференција и других стручних скупова посвећених безбедности саобраћаја,
- У свим општинама и градовима доследно и одговорно, **наменски користити средстава од казни** за саобраћајне прекршаје,
- Да **државна ревизорска институција (ДРИ) надзире** коришћење наменских средстава и о томе информише јавност, односно покреће мере против оних који ненаменски користе овај новац,
- Да се на свим нивоима и у свим областима промовише **савремени концепт одговорности** за стање безбедности саобраћаја, са нагласком на ванправну одговорност креатора система,
- Наставити **редовно снимање и анализу ставова** о ризицима у саобраћају, **изложености** саобраћају, **индикатора** безбедности саобраћаја и **других обележја** безбедности саобраћаја, како би се стварали услови да безбедност саобраћаја буде заснована на подацима и на науци.

Београд, јуни 2020.

Председник Програмског  
одбора Конференције  
проф. др Крсто Липовац, ср