

БИЛТЕН



#БИРАМЖИВОТ



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја
број 17

**СТРАТЕГИЈА
БЕЗБЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА
НА ПУТЕВИМА
РЕПУБЛИКЕ
СРБИЈЕ**



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

**STRATEGY FOR
ROAD TRAFFIC
SAFETY IN THE
REPUBLIC
OF SERBIA**

2015

2020

САДРЖАЈ

Уводна реч.....	5
Кампања „Пажљивко“.....	6
Партнерством до безбедности у саобраћају.....	10
Кампања „Бирам живот“.....	11
Семинар о безбедности у саобраћају за локалне самоуправе на нивоу управног округа.....	12
За безбедност деце у саобраћају, сви заједно.....	13
Трибина „Савремени приступи у едукацији деце за безбедно учествовање у саобраћају“.....	13
Осврт на праћење стања безбедности саобраћаја у Републици Србији.....	14
Активности сектора за истраживање у периоду јул – септембар 2015. године.....	18
Успостављање семинара унапређења знања лиценцираних кадрова који учествују у процесу оспособљавања кандидата за возаче.....	20
Активности сектора за возаче у периоду јул – септембар 2015. године.....	24
Хомологација возила у Републици Србији.....	28
Активности сектора за возила у периоду од јула до септембра 2015. године.....	32

Агенција за безбедност саобраћаја

Булевар Михајла Пупина 2
11070 Нови Београд
011/214-50-89
011/214-49-62

Web адреса:

www.abs.gov.rs
e-mail: abs@abs.gov.rs

в.д. директора: Милан Божовић

Уредништво:

Александар Пурић
Мирјана Гојоловић
Вања Пантелић
Бранислав Ристић

Штампа:

All in one business centar d.o.o.
Београд
Тромесечно.

Фотографије:

Сектор за превенцију и локалне самоуправе
Сектор за истраживања
Сектор за возаче
Сектор за возила
Саша Михајловић
Shutterstock



Деца су посебно значајна категорија учесника у саобраћају па им је неопходно посветити посебну пажњу ради формирања исправних ставова о ризицима и безбедном учествовању у саобраћају. Кроз исправан и посвећен рад са децом се постижу и посредни ефекти у њиховом окружењу изражени кроз безбедније понашање. Када одрасту, деца обично задржавају исправно изграђене ставове, чиме се постиже виши ниво безбедности саобраћаја у дугорочном смислу. Схватајући рад са децом као једну од значајних системских мера усмерених смањењу страдања у саобраћајним незгодама, посветили смо се наставку реализације кампање “Пажљивко”, обезбедили “Пажљивкова правила” за све ђаке прваке, спровели кампању “За безбедност деце у саобраћају, сви заједно”, развили и тестирали програм за рад са учитељима, васпитачима и родитељима.

Кроз кампању “Бирам живот”, наставили смо активности усмерене ка смањењу страдања младих учесника у саобраћају, и у том сегменту остварили резултате којима се поносимо. Пројекат “Партнерством до безбедности у саобраћају” представља почетак заједничких активности усмерених ка унапређењу безбедности мотоциклиста чији се даљи развој и примена налазе у времену које долази.

Задатак Агенције је и сарадња са локалним саветима за безбедност саобраћаја, а семинари за савете на нивоу округа су успостављени управо у овом периоду, са циљем изградње локалних капацитета за управљање безбедношћу саобраћаја.

Техничка подршка заснована на прецизним и благовременим подацима о саобраћајним незгодама представља основ за отклањање проблема који доводе до страдања у саобраћају, па је у сарадњу са МУП – Управом саобраћајне полиције припремљен систем за отпочињање потпуно новог начина прикупљања и обраде података о саобраћајним незгодама.

Унапређење обуке кандидата за полагање возачког испита представља системску меру везану за безбедност младих возача. У овом периоду су успостављени семинари унапређења знања лиценцираних кадрова који учествују у процесу оспособљавања кандидата за возаче.

Кроз активности сектора за возила, настављен је пријатељски однос са увозницима и произвођачима возила са циљем јачања домаће привреде у области саобраћаја и превенције могућих недостатака.

Агенција је и у овом периоду наставила развој сарадње са друштвено одговорним компанијама са циљем јачања система безбедности саобраћаја, а укључила се и у спортске манифестације са циљем развоја програма везаних за безбедност стаза.

в.д. директора

Милан Божовић



Доц. др Јовица Васиљевић
Помоћник директора
Начелник Сектора за превенцију и локалне самоуправе

„ПАЖЉИВКО“

Кампања „Пажња сад!“ посвећена је деца узраста од 5 до 8 година. Саобраћајно-образовни час са Пажљивком видело је више од 50.000 малишана, предшколаца, ђака првих и других разреда основних школа

Уређеност и величина једне заједнице огледа се у њеном односу према најслабијима, а деца су свакако најслабији и најрањивији чланови друштва. Стога је и њихова безбедност велики изазов за све, а посебно за оне чији је то професионални позив.

Повреде настале у саобраћајним незгодама чине један од пет најчешћих узрочника смртног страдања деце у свету данас. Наиме, на свака четири минута на путевима широм света једно дете изгуби живот. Неупоредиво већи број њих задобије повреде, често и такве које их трајно онеспособе. Ови трауматични догађаји изазивају немерљиву патњу и жал, али и економске тешкоће за породицу. Због таквог следа догађаја пати и цело друштво, трпећи озбиљне ударце и остајући без своје младости, такозване „снаге друштва“.

Саобраћајне незгоде у којима страдају деца један су од највећих изазова са којима се данас суочавају сви који се баве саобраћајем. Нови концепти образовања, техничка и технолошка решења усмерена су ка томе да се деца што боље обуче и привикну на учешће у саобраћају и да се на тај начин смањи ризик од конфликта који могу имати тешке последице. Квалитетно и правовремено саобраћајно образовање и васпитање је сасвим сигурно један од најутицајнијих модела за смањење ризика од страдања деце у саобраћају. Стога је велика пажња и посвећена саобраћајном образовању и васпитању, као једном сегменту образовања, али и као делу одрастања сваког детета.

ИСТОРИЈАТ

У најразвијенијим земљама света, које су проблем страдања деце идентификовале годинама, па и деценијама уназад, у систем образовања деце одавно је утиснут и део који се бави саобраћајем. И док у овим земљама

такав принцип даје жељене резултате, у Републици Србији је у последњих 25 година удео саобраћајног образовања и васпитања у наставним плановима и програмима готово маргинализован. Као последица ове промене, деца имају мање знања и вештина неопходних за безбедно учешће у саобраћају него што је то било раније. Такав тренд захтевао је да се покрену активности које ће поново успоставити запостављени процес саобраћајног образовања и

саобраћаја од самог почетка био да се осмисли концепт који ће истовремено покренути јавност и институције, али и дати оквире за рад са децом у области безбедног понашања у саобраћају. Са том идејом, Агенција за безбедност саобраћаја покренула је 2011. године кампању „Пажња сад!“. Кампања је замишљена са намером да се утиче на масовне погрешне појаве и ставове који су свакодневно доводили до лоших одлука, које су



васпитања, и тако поставити темељ, како за безбедно учешће деце у саобраћају, тако и за изградњу исправних ставова у саобраћају који ће доћи до изражаја и у каснијим фазама живота.

Подаци о страдању деце у Републици Србији давали су јасну слику недовољне бриге о најрањивијим члановима нашег друштва, али и непостојања свести у јавности о томе колико је велики овај проблем. Зато је један од основних задатака Агенције за безбедност

за последицу имале губитак дечијих живота. Дакле, само једна свеобухватна и општеприсутна активност могла је постићи да се истовремено утиче на велики број учесника у саобраћају, а пре свега родитеља, од чијег понашања у највећој мери и зависи безбедност деце у саобраћају. Улога родитеља у овом процесу је, уз улоге васпитача и учитеља, од пресудног значаја, јер поред усменог преношења свих важних информација које деца треба да упамте

и усвоје, родитељи својим примером у значајној мери утичу на то како ће се деца понашати у саобраћају.

Кампања „Пажња сад!“ осмишљена је и покренута на основу добро познатих чињеница у вези са циљном групом којој се обраћа, а то су деца узраста од 5 до 8 година. У овом узрасту, дечије способности опажања, обрада информација, дечија моторика и знање су у развоју. Процес размишљања код деце предшколског и млађег школског узраста је везан за конкретну ситуацију „сада и овде“. Деца овог узраста нису довољно зрела да унапред предвиде опасност. Имајући све ово у виду, било је неопходно сконцентрисати се на основна правила по питању безбедног кретања тротоаром, кретања путем на ком нема тротоара, кретања у колони, преласка улице на пешачким прелазима, начина на који се улица прелази, вожње бицикла, вожње аутомобилом, и сл.

Деца у узрасту који обухвата циљну групу још увек живе у свету игара, цртаних јунака и безбрижности. Зато је и наша визија током креирања кампање била да се у потпуности уклопимо у тај свет, како би оно што деци желимо да пренесемо прихватили и уградили у своје понашање. Тако смо дошли и до нашег јунака, маскоте кампање – Пажљивка! Овај десетогодишњи дечак, који добро познаје саобраћајне прописе и жели да своје знање пренесе млађим другарима, створен је као упечатљиво и умиљато лице кампање. За стварање лика Пажљивка велику захвалност дугујемо и нашем драгом сараднику, илустратору Маринку Лебовићу, зато што је љубављу према деци и са великим разумевањем осмислио онакав лик Пажљивка који деца једноставно нису могла да не прихвате и заволе. Пажљивко је тако прво ушао у срца свих запослених у Агенцији, а затим и оних којима се обраћао – нашој деци. Како би ова кампања постала овако успешном, заслуга је људи из тима Агенције - Николе Брборића, Бранимира Милетића,



Поклон за Пажљивка од другара из предшколске установе из Штаца



На дечијем сајму сви су хтели да буду Пажљивко

Стефане Миладиновић, Жељке Зебић, Жељке Ђукић, Нине Драгутиновић Јовановић и Ђорђа Врањеша.

Наравно, бројне кампање из иностранства посвећене деци, које су нам у том тренутку биле познате, базиране су на цртаним ликовима, мада готово да и није било оних које су за јунаке имале – децу. Зато нам и није било тешко да се одлучимо да наш јунак буде баш дете, дечак који је добио и подесно име – Пажљивко, име које је готово немогуће адекватно превести на светске језике, и тако га учинили сасвим посебним.

Кампања је замишљена тако да садржи што више елемената и обухвати што већи број канала комуникације. Тако је планирано да кампања има: радио и ТВ спотове, анимирани филмове, песму, интерактивни саобраћајно-образовни час, илустровану књигу, летке, постере, разне промотивне материјале и др. Сви поменути материјали нису од почетка коришћени у кампањи, већ су

полако увођени у каснијим фазама.

За разлику од већине превентивних активности усмерених на децу, које трају углавном током септембра, намера нам је била да кампања „Пажња сад!“ траје непрекидно, током целе године. А како су деца најугроженија на почетку и на крају школске године, интензитет наших активности је у тим периодима био сразмерно већи.

ПОЧЕТАК

У школској 2011/2012. години, која је означила почетак кампање, представљени су: песма, летак, постер и пратећи промотивни материјали. Име песме – „Пажња сад!“ постало је име кампање. Интерактивни саобраћајно-образовни час обогаћен је костимом Пажљивка, уз ангажовање аматерског глумца Игора Бећирића, који је „оживео“ јунака кампање. Управо је ова сарадња у великој мери допринела инвентивности и успеху „Пажљивкових часова“. Наиме, заједничким напорима произведен је веома квалитетан садржај саобраћајно-образовног часа, обогаћен свим

оним важним информацијама, али и „упакован“ тако да деца буде занимљив.

Почетак сваке нове школске године обележаван је „Пажљивковим првим часом“ за ђаке прваке. Значај „Пажљивковог првог часа“ био је у томе да се, поред преносења знања, мобилише јавност у вези са једном веома значајном темом за наше друштво, и тако додатно скрене пажња на проблеме са којима се свакодневно сусрећу деца у саобраћају. Тако су, из године у годину, на „Пажљивковом првом часу“ учествовали и један председник Владе Републике Србије, један министар унутрашњих послова, три министра инфраструктуре, односно саобраћаја, два министра просвете, као и многи други највиши представници републичких органа, као и представници регионалних и локалних власти.

Од почетка кампање до данас, саобраћајно-образовни час са Пажљивком видело је више од 50.000 малишана, предшколаца, ђака првих и других разреда основних школа. На путу на ком смо прешли хиљаде и хиљаде километара, обишли смо преко 100 градова и села у Србији. Утисак са ових посета је такав да, и поред тога што долазе нове генерације, генерације које се ослањају на нове садржаје и технологију, начин рада који је представљен кроз „Пажљивкове часове“ и даље представља један од најуспешнијих модела за усвајање знања и вештина.

Даљим развојем, кампања „Пажња сад!“ редовно је обогаћивана новим материјалима – серијом анимираних филмова „Пажљивко“, илустрованом књигом „Пажљивкова правила у саобраћају“, новим постерима и разноликим поклонима, који су служили да повећају видљивост малишана, а које су они са великом радошћу примали и користили.

АНИМИРАНИ ФИЛМОВИ „ПАЖЉИВКО“

Деца веома анимиране филмове. Од ове претпоставке, чини се исправне, кренули смо у жељи да развијемо један потпуно нови елемент кампање. Основна идеја била је да се деца на један креативан и занимљив начин исприча све оно што је важно да знају како би били безбедни у саобраћају, и од најранијег животног доба развијали исправне ставове и понашање у вези са саобраћајем. Тако су и сценаријем обухватане све оне ситуације које је неопходно да деца знају, понављају и увежбавају, како не би правили грешке



које могу имати трагичне последице. Такође, кроз серијал анимираних филмова обрађивали смо и ситуације у којима родитељи праве типичне грешке, тако трајно усађујући погрешне навике својој деци, навике које их једног дана могу довести у опасност.

Емитовање првог анимираног филма „Пажљивко“ кренуло је почетком школске 2012/2013. године. Цртаћи са Пажљивком довели су овог веселог јунака у сваки дом у коме живе малишани широм Србије. Тако је Пажљивко, смештећи се свакога дана са малих екрана, постао један од најдражих другара сваког предшколца, ђака првака или другака. Они су, заједно са њим, пролазили кроз све изазове које носи пут до школе, до баке и деке, до мора или једноставно играње са друштвом.

Да је серијал анимираних филмова „Пажљивко“ нашао своју публику говори и податак да најгледанији од њих на интернет сајту www.youtube.com до сада има преко 1.700.000 прегледа.

„ПАЖЉИВКОВА ПРАВИЛА У САОБРАЋАЈУ“

Од почетка осмишљавања концепта будуће кампање посвећене безбедности деце, један од кључних циљева био је да се ова веома важна активност поново врати у школе, односно да се учитељи подстакну да са децом редовно обрађују теме из саобраћаја. За достизање задатог циља било је неопходно припремити материјал на који се учитељи могу ослонити у раду, а који ће истовремено бити разумљив и занимљив и деци. Израда илустроване књиге наметнула се као логично решење. Тако је настала идеја за „Пажљивкова правила у саобраћају“.

У књизи „Пажљивкова правила у саобраћају“ обухваћене су све оне најважније, животне лекције, које деца треба да савладају како би била безбеднија у саобраћају. У овој књизи обрађене су теме везане за пешачење и прелазак улице, игру, вожњу аутомобилом, вожњу бицикла, понашање на селу и прелазак преко пруге. Дакле, описане су све ситуације у којима се деца могу наћи, било самостално, у друштву или са неким старијим. Уз веома мало текста, тек онолико да се деца додатно појасне неке ситуације,



и ненадмашне илустрације Маринка Лебовића, представљен је још један од дефинишућих елемената кампање.

Књига је 2013. године штампана у нешто мањем тиражу, док је у 2014. и 2015. години одштампана у тиражу за све ђаке првих разреда основних школа у Србији, односно у тиражима од 75.000 и 72.000 примерака.

„СВИ ЗНАЈУ ПАЖЉИВКА“

Сви знају Пажљивка! Тако звучи и један од наслова за текст о кампањи Агенције која се већ пуних пет година изводи, а у чијем фокусу је безбедност деце. Имајући ово у виду, 2014. године

смо и званично променили име кампање „Пажња сад!“ у – „Пажљивко“.

У претходним годинама, „Пажљивко“ је постао национални бренд, па се тако и прича о Пажљивку нашла у једном броју часописа „Србија национална ревија“, часопису који представља оно чиме своју земљу желимо да представимо и изван њених граница. У јесен 2013. године, Пажљивко је по први пут прешао и границе наше земље, посетом Републици Српској, где смо до сада гостовањем обрадовали малишане у Бања Луци, Бијељини и Добоју.

Кампања „Пажљивко“ наставља се пуном паром. Долазе нове генерације

малишана које ће Пажљивко, уз велику посвећеност, желети да научи нечему новом и помогне им да утврде оно што већ знају о саобраћају. Пажљивко је ту, спреман као и увек да помогне деци, а на нама осталима је да дамо све од себе како нам деца не би страдала у саобраћају. Уосталом, такву обавезу себи смо задали и у Националној стратегији за безбедност саобраћаја, где је као циљ постављено да у 2020. години ниједно дете не погине у саобраћајним незгодама.

И како Пажљивко на крају свог дружења са децом увек каже: „Пао другари, и будите ми пажљиви и безбедни.“



ПАРТНЕРСТВОМ ДО БЕЗБЕДНОСТИ У САОБРАЋАЈУ

Када је реч о безбедности возача мотоцикала и мопеда, као последици њиховог односа са возачима осталих моторних возила, кључна реч је партнерство. Са том идејом, потпредседница Владе и министарка саобраћаја Зорана Михајловић, министар унутрашњих послова Небојша Стефановић и в.д. директора Агенције за безбедност саобраћаја Милан Божовић означили су почетак акције „Партнерством до безбедности у саобраћају“, чији је циљ сарадња државних институција са мотоциклистима и мото клубовима ради унапређења њихове безбедности и безбедности осталих учесника у саобраћају. Почетак акције уприличен је на платоу испред Палате „Србија“, 03. августа 2015. године. Акцију организује Агенција за безбедност саобраћаја у сарадњи са Министарством грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Министарством унутрашњих послова Републике Србије.

Министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Зорана Михајловић је поручила да се акција покреће, посебно са мото клубовима и мотоциклистима, у циљу спашавања људских живота. „Желимо да мото клубови буду део наших тимова у борби за безбедност на друму, да пошаљемо апел свима који уче да буду на мотору да морају да буду обучени, а ми ћемо као представници државе учинити све у законодавном делу да буду што безбеднији“, рекла је том приликом.

Михајловић је истакла да је највећа смртност у саобраћају управо код мотоциклиста. Она је подсетила да Национална стратегија за безбедност саобраћаја предвиђа да до 2020. достигнемо нулту смртност деце у саобраћају и да се за 50% смањи број саобраћајних незгода.

Министар унутрашњих послова Небојша Стефановић указао је на податак да је од 2001. године до данас на путевима у Србији 560 мотоциклиста изгубило живот. „То показује да је то изузетно велики проблем у саобраћају и да је данашњи апел свим учесницима



у саобраћају да воде рачуна о другим учесницима, а посебно мотоциклистима“, подвукао је он. Стефановић је нагласио да постоји добра ситуација због снажних мера које је влада предузела повећано је коришћење заштитних кацага за 90 одсто, чиме је значајно смањена смртност мотоциклиста. „Постоји још много тога што можемо да унапредимо. Треба да покушамо да будемо друштво које све учеснике у саобраћају посматра важним. Изменом и допуном закона треба да се потрудимо да мотоциклисти и сви други учесници у саобраћају заврше своја путовања безбедно и своје животе оставе породицама“, рекао је Стефановић. МУП ће, како је навео, наставити са другим министарствима да ради напорно на томе да сваког дана буде безбедније у Србији. „Наш посао је да се закон поштује у потпуности.

Полиција ће бити неумољива“, најавио је Стефановић, додајући да ће бити и даље сталних патрола и заустављања викендом, те да се жели снажном применом закона, репресивном акцијом полиције спасити људски животи.

Вршилац дужности директора Агенције за безбедност саобраћаја Милан Божовић нагласио је да акције морају бити заједничке, јер само на тај начин могу имати успеха. Од наредне недеље, како је најавио, биће одржани састанци са мотоциклистима, и обављен рад на анализама страдања по локалним заједницама.

Божовић је нагласио да мотоциклисти морају да буду укључени у рад локалних савета за безбедност саобраћаја и да ће се у наредном периоду много озбиљније радити са мотоциклистима.

Генерални секретар Ауто-мото савеза Србије и члан Управног одбора Мото савеза Србије Предраг Ђурђевић казао је да су АМСС и Мото савез Србије увек били покретачи многих идеја за повећање квалитета безбедности у саобраћају. „Јако ми је драго што је данашња манифестација упућена управо вама мотоциклистима - љубитељима двоточкаша. Ова манифестација и партнерство су само наставак и продубљивање старог партнерског односа који спроводимо дуги низ година заједно са МУП-ом и Министарством саобраћаја“, рекао је Ђурђевић. Он је изразио очекивање да ће поново бити организована традиционална акција „Кацига главу чува“. „Надам се да ћемо и ове године уз помоћ ресорних министарстава и Агенције за безбедност саобраћаја поново обезбедити довољан број кацига, успети да подигнемо саобраћајну културу и допринесемо већој безбедности“, казао је Ђурђевић, додајући и да очекује још много нових акција.

Вишеструки међународни победник у мотоциклизму Милош Миловановић апеловао је на возаче аутомобила да обрате већу пажњу на мотоциклисте.

Министри Михајловић и Стефановић су разговарали са представницима мотоциклиста и посматрали рад симулатора „ражањ“ и симулатора „коса раван“ који симулира удар у чврсту препреку.

Том приликом су подељени леци и представљене „пијане наочаре“, које симулирају вођњу под дејством алкохола.

КАМПАЊА „БИРАМ ЖИВОТ“



Кампања је покренута почетком јуна месеца, на друштвеним мрежама нешто раније, са циљем скретања пажње на проблем и утицање на промену ризичних понашања у саобраћају код младих. Ова кампања настала је на темељима кампање #MladostNeLudost, из 2014. године.

Званичан почетак кампање обележен је серијом јавних часова о безбедности саобраћаја, који су одржани у Новом Саду, Београду, Нишу и Крагујевцу. Кампању су јавности представили потпредседница Владе Републике Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић, в.д. директора Агенције, Милан Божовић, и промотери кампање – Бојан Перић, Иван Михајловић, Тамара Драгичевић и Бранкица Себастијановић.

Кампања је настављена током летњих месеци, а њени врхунци биле су активације на фестивалима EXIT (Нови Сад), Lovefest (Врњачка Бања), Парк Фест (Ужице), Belgrade beer Fest (Београд) и Дани пива (Зрењанин). Активација је осмишљена тако да је на сваком од фестивала постављена „зона безбедног саобраћаја“.

Зона је била место на ком су посетиоци могли чути све важно о безбедном понашању у саобраћају, као и да учествују у различитим активацијама, попут осликавања лица, испробавања „пијаних наочара“, писања порука на тему кампање #Бирамживот, и др. Током летњих фестивала, кроз зону безбедног саобраћаја прошло је више хиљада младих људи, који су тако постали

промотери целе кампање, односно и саме идеје о одговорном понашању у саобраћају.

Други значајан елемент кампање је Фејсбук страница Агенције за безбедност саобраћаја. Страница је постављена на почетку кампање „Бирам живот“, као кључни канал комуникације, имајући у виду циљну групу. На њој су, током трајања кампање, свакодневно постављани садржаји на тему безбедног понашања у саобраћају, а број пратилаца је за сада прешао бројку од 46.000.

Од самог почетка планирања кампање, једна од идеја била је и осмишљавање промотивних видео спотова у форми скривене камере. Идеја је била да се на тај начин, уз учешће познатих и популарних младих лица, додатно мотивишу припадници циљне групе да размишљају о начину на који поступају у одређеним ситуацијама. Младе глумице и глумци, који су се прикључили кампањи, и тако постали њени амбасадори су: Бранкица Себастијановић, Тамара Драгичевић, Бојан Перић и Иван Михајловић. Колико су спотови привукли пажњу младих, говори и податак да је за само неколико недеља приказивања, број прегледа за ова четири спота прешао бројку од пола милиона.

Кампања је званично завршена крајем септембра, мада ће се велики број активности наставити и у наредном периоду. Завршетак кампање обележен је пријемом у Градској скупштини Београда, а том приликом објављени су резултати и додељене захвалнице свима који су учествовали, односно подржали кампању.

Том приликом, потпредседница Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић и в.д. директора Агенције за безбедност саобраћаја Милан Божовић свечано су уручили признања и захвалнице медијима и партнерима који су се укључили у кампању „Бирам живот“.



СЕМИНАР О БЕЗБЕДНОСТИ У САОБРАЋАЈУ ЗА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ НА НИВОУ УПРАВНОГ ОКРУГА

Анализа стања безбедности саобраћаја и планова рада локалних тела за координацију послова безбедности саобраћаја, показује да су наменска средства углавном трошена на мере које нису усмерене ка смањењу страдања најугроженијих категорија учесника у саобраћају, односно на мере које нису у вези са безбедношћу друмског саобраћаја. Овакав приступ не може дати очекивани резултат у погледу смањења страдања.

У циљу успостављања стабилног система управљања безбедношћу саобраћаја и смањења страдања у саобраћајним незгодама на нивоу јединице локалне самоуправе, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Агенција за безбедност саобраћаја, припремили су низ програма и тренинга усмерених ка јачању капацитета и активности локалних тела за координацију послова безбедности саобраћаја. Један од активности јесте и семинар „Унапређење рада локалних тела за координацију послова безбедности саобраћаја“ намењен свим локалним телима на територији Републике Србије.

Теме овог семинара су: Организација рада и структура тела за послове координације безбедности саобраћаја, Стратегија безбедности саобраћаја на путевима 2015-2020. године, анализа постојећег стања коришћењем базе података Агенције, активности тела за безбедност саобраћаја и анализа рада тела на нивоу управног округа, као и сарадња Министарства и Агенције са локалним телима. Како би се на ефикаснији начин дошло до сваког локалног тела, овај семинар је организован на нивоу управних округа. Када се семинар организује у одређеном округу, позивају се представници свих локалних самоуправа из тог округа, градоначелник, односно председник општине као и сви представници локалних тела.

Градоначелник, односно председник општине, има значајну улогу у новој политици управљања безбедношћу саобраћаја у јединици локалне самоуправе. Ова политика подразумева изградњу стабилних капацитета на нивоу локалних самоуправа, праћење стања безбедности саобраћаја, доношење и примену планова за унапређење безбедности саобраћаја заснованих на анализи конкретних проблема и трошењу наменских средстава на мере које ће допринети смањењу страдања у саобраћајним незгодама. Градоначелник/председник општине узима учешће на семинару у почетном предавању и посебно се скреће пажња на неопходност и значај да управо он преузме

руковођење локалних тела.

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима за период 2015-2020. године је најбитнији стратешки документ и неопходно је да сва локална тела што пре донесу своје стратегије безбедности саобраћаја на путевима које ће бити у складу са Стратегијом. Такође, Агенција је у 2015. години успоставила базу података о обележјима безбедности саобраћаја у Србији и кроз WEB GIS апликацију на сајту Агенције свим заинтересованима је омогућен приступ бази података. На семинару, посебна предавања су посвећена овим темама, одржава се практична презентација како би чланови локалних тела могли самостално да користе базу

Министарства, Агенције и локалних тела су посебна тема на коју представници локалних самоуправа имају одличне коментаре. За угрожене категорије учесника у саобраћају представљене су активности које је Агенција спроводила, као и примери добре праксе из других локалних самоуправа на територији Републике Србије. Представљене су кампање које Агенција спроводи на националном нивоу и указано је на значај да се сва Локална тела укључе у спровођење тих кампања у периоду извођења.

У присуству потпредседнице Владе Републике Србије и министарке грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зоране Михајловић, и вршиоца дужности Агенције за безбедност саобраћаја, Милана



података у сврху анализе постојећег стања. Анализиран је рад локалних тела на нивоу управног округа, за сваку општину или град појединачно. Посебно су обрађени састав, документа и начин функционисања локалних тела. Упоредени су стање безбедности саобраћаја на нивоу сваке локалне самоуправе са стањем безбедности саобраћаја на нивоу Републике Србије и представљене су вредности индикатора безбедности саобраћаја на нивоу округа. Указано је на најзначајније проблеме на нивоу сваке локалне самоуправе појединачно, и усмеравана су локална тела да предузму активности на основу анализе постојећег стања, тачније да усмере активности ка решавању проблема најугроженијих учесника у саобраћају. Могућности сарадње

Божовића, 31.08.2015. године у Скупштини града Новог Сада, одржан је први семинар о безбедности у саобраћају за локалне самоуправе на нивоу управног округа. Нови Сад је први у низу градова у Србији у којем је овај семинар одржан, а министарка је отварањем овакве врсте семинара дала на значају овој теми и указала на значај унапређења безбедности саобраћаја на локалном нивоу и позвала све градоначелнике, односно председнике општина да стану на чело локалних тела. У току 2015. године, у месецу септембру је урађено шест семинара, у исто толико управних округа у Републици Србији. Укупно 45 локалних самоуправа улазе у састав тих 6 округа а представници 40 локалних самоуправа су присуствовали семинару.

ЗА БЕЗБЕДНОСТ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ, СВИ ЗАЈЕДНО

Почетак школске године сваке године обележи појава већег број деце, на улицама и путевима у Републици Србији. Дечија радост због повратка у школске клупе и поновно дружење са другарицама и друговима, најалост неретко бива прекидана повредама у саобраћају, које некада доводе и до фаталног исхода.

Недовољна психофизичка развијеност практично онемогућује децу да добро и прецизно проценују ситуације и расуђују како да реагују у ситуацијама у саобраћају. Са друге стране, понашање возача, односно неразумевање дечијих могућности и начина схватања опасности, али и свесно или несвесно кршење саобраћајних прописа, додатно утиче на већи број ризичних ситуација. Све ово разлочи су да се старијима, а посебно возачима, скрене пажња и укаже на грешке које праве, а због којих испаштају најрањивији чланови наше заједнице – деца.

Агенција за безбедност саобраћаја, као и сваке године, током септембра и октобра, у фокус превентивних активности поставља децу. Тако је кампања „Пажљивко“ већ годинама водећа активност у Србији, у области едукације деце о безбедном понашању у саобраћају. Међутим, како је

ДЕТЕ У ВОЗИЛУ
Зашто је важно да дете буде везано појасом у возилу?

Чак и при најмањем саобраћајном настанку, дете које није везано појасом, или се не налази у деветој седишту, може се повредити или изгубити из возила. Такође, дете које није на адекватан начин везано, може изазвати повреде другим особама које се налазе у возилу.

Забрањено је да се дете млађе од 12 година превози на предњем седишту и мести. Изузетак се јавља до 3 година, када је превоз у безбедносним седиштима, која је потребно редовно проверити исправношћу, при чему мора бити изоловано од стране возача. Ваздух који пролази кроз вентилаторе у возилу, дете млађе од 12 година биће казнио строжијим казнама.

У складу са годишња старости, односно висини и тежини детета, постоје и одређене категорије дететских седишта. Тако за сваки узраст до 12 година, односно до 150 см висине, постоје посебна седишта за предњу, односно задњу страну. Дете млађе од 3 година увек се у возилу мора повезати у безбедносним седишту.

Како би дете добро промакло детету, а и сами били безбедни, важно је да будите увек правилно сигурносним појасом, чак и за кратка времена.

ДЕТЕ КАО БИЦИКЛИСТА
Идеја од најразновиднијих активности и делатности је велика Бициклиста. Велика Бициклиста на местима од има изабраног возача, за дете представља изазовну и опасност, и зато је Законом ограничено прагма деца Бициклиста, а у зависности од њихове узраста година.

ШТА КАЖЕ ЗАКОН?
Дете млађе од 12 година не сме да управља Бициклом на јавним улицама.

Изузетно у посебној зони, зони успореног саобраћаја, зване „зоно“, узимајући у обзир одређене путеве, Бициклом може управљати и дете са навршеним 9 година.

Дете млађе од 12 година увек и при управљању Бициклом мора носити заштитну опрему и дете млађе од 9 година увек је под надзором једног старатеља од 18 година.

Возач Бицикла старији од 18 година може на Бициклу управљати дете од 9 година старости, али је на Бициклу управљање посебно строго, при чему мора носити заштитну опрему и дете млађе од 9 година не сме се превести на мотоцикл, трицикл и мотоцикл.

ВЕОМА ЈЕ ВАЖНО ДА ДЕТЕ НА ВРЕМЕ НАУЧИТЕ.
Да се Бициклист само возити само тако што деца мора аутоматски, попут играчака. Да се Бициклист може возити одговорно, како не би повредили себе и друге, да користе заштитну опрему и да Бициклисту одговарајуће и осетљиве.

безбедност деце комплексна област, која зависи од више различитих фактора, било је неопходно осмислити и спровести и нове активности, усмерених ка широј популацији.

За почетак школске 2015/16. године, Агенција је, у сарадњи са Министарством грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, спровела разноврсне активности, заједно са телима за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама.

Једна од централних активности била је и медијска кампања „За безбедност деце у саобраћају. Сви заједно“, која је реализована

током поменутог периода. Носећи елементи кампање били су радио и ТВ спот, чија је порука и промовисана у име кампање. Основна замисао била је да се старијима, пре свега родитељима, скрене пажња на потребу активног и доследног приступа у погледу саобраћајног образовања и васпитања најмлађих. Наиме, недостатак стрпљења, недовољна посвећеност и давање лошег примера, одлика су великог броја родитеља, односно старијих у чијем окружењу се деца појављују у саобраћају. Порука је осмишљена тако да старије позове на одговорност, како би схватили колики допринос могу дати формирању исправних ставова и понашања деце.

Поред радио и ТВ спота за кампању „За безбедност деце у саобраћају. Сви заједно“ припремљени су брошура и летак за родитеље, у којима су садржани важни савети за одрасле како припремити дете за учешће у саобраћају. Позиву за сарадњу, одазвао се велики број локалних самоуправа које су поставиле билборде са поруком за безбедно учешће деце у саобраћају.

Трибина „САВРЕМЕНИ ПРИСТУПИ У ЕДУКАЦИЈИ ДЕЦЕ ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕСТВОВАЊЕ У САОБРАЋАЈУ“

Република Србија је донела Националну стратегију безбедности саобраћаја на путевима 2015-2020. године, а један од циљева је да од 2020. године нема погинуле деце у саобраћајним незгодама. Посебно је препознат значај свести родитеља о ризицима којима излажу своју децу, као и значај система едукације деце о безбедном понашању у саобраћају. Агенција за безбедност саобраћаја (АБС) је препознала овај проблем и осмишљена је трибина намењена учитељима, васпитачима и родитељима са циљем укључивања родитеља, учитеља и васпитача у едукацију деце, кад је у питању безбедност у саобраћају, али и да би одрасли знали на који начин да своју децу науче практичним знањима из разних свакодневних активности.

Трибина обрађује више тема, на почетку се истичу статистички подаци о угрожености и страдању деце у саобраћају. Деца су најрањивији учесници у саобраћају и веома је мала разлика у повредама између повређене и смртно страдале деце. Деца су некада највише страдала као пешаци и бициклисти, а сада је тренд да деца

најчешће страдају као путници у возилу а затим као пешаци. Самим тим се посебна пажња скреће на децу као путнике, начину превоза деце и значају употребе заштитних система за децу.

Карактеристике деце су тема која се такође обрађује на овој трибини, телесне, интелектуалне, говорне, емотивне Ово се мора узети у обзир приликом рада са децом. У оквиру модерног приступа у едукацији деце првенствено се мора радити на усвајању



ставова, унапређењу знања и понашања у саобраћају. АБС већ пету годину заредом издаје илустровану књигу „Пажљивкова правила у саобраћају“, а књига је намењена ученицима првог разреда основне школе. Сваки ученик првог разреда основне школе у Републици Србији добија бесплатно по један примерак ове књиге, а такође је Министарство просвете, науке и технолошког развоја дало препоруку за коришћење ове књиге. У њој се налазе илустроване ситуације у саобраћају, и то је део материјала који је потребно користити у едукацији деце. На илустрацијама су обрађене ситуације ко се куда креће у саобраћају, где прелазимо коловоз, правилан прелазак коловоза, опасности истрчавања, кретање на путу ван насељеног места, опасности играња на коловозу, седење у аутомобилу, итд

Трибине су одржаване у Београду у сарадњи са Градским секретаријатом за образовање и дечију заштиту, као и у осталим градовима Републике Србије где је АБС у току месеца септембра имао заказане активности, а то су Нови Сад, Краљево, Шабац, Гроцка, Ниш и Ваљево.



др Драгослав Кужић
Помоћник директора
Начелник Сектора за истраживања

ОСВРТ НА ПРАЋЕЊЕ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Научне чињенице, најбоља светска и европска пракса али и наш пример – пример државе Србије, показује да се са развојем квалитетнијег, односно поузданијег праћења стања безбедности саобраћаја, односно са развојем квалитетних база података о обележјима безбедност саобраћаја, побољшава стање безбедности саобраћаја у једној држави. Стање безбедности саобраћаја у Србији се квалитетније прати уназад десет година, практично од 2006. године од када су подаци о саобраћајним незгодама и последицама постали доступни научној и стручној јавности, пре свега кроз бољу и квалитетнију сарадњу са Министарством унутрашњих послова – Управом саобраћајне полиције. У 2006. години су се по први пут на овим просторима појавиле и мапе ризика страдања у саобраћају по општинама Републике Србије, што је такође

Агенција за безбедност саобраћаја је у 2014. години реализовала пројекат поређења постојеће структуре података о саобраћајним незгодама у Србији са CADAѕ препорукама Европске комисије. У току 2015. године у сарадњи са МУП - Управом саобраћајне полиције, извршене су коначне корекције у постојећој апликацији и спроведена је обука 420 припадника саобраћајне полиције који су задужени за вршење увиђаја

представљало прекретницу у овој области у нашој држави. Међутим, када је реч о самој структури података о саобраћајним незгодама, Србија и даље много заостаје у односу на поједине европске земље, пре свега у односу на Шведску, Велику Британију, Немачку, Норвешку и поједине земље изван Европе попут Аустралије, Новог Зеланда, Јапана и САД-а.

Праћење стања безбедности саобраћаја

се и даље највише заснива на подацима о саобраћајним незгодама, иако саобраћајне незгоде чине само један од скупова података потребних за квалитетно праћење стања безбедности саобраћаја. Поред података о саобраћајним незгодама, Република Србија од 2013. године прати и индикаторе перформанси безбедности саобраћаја, који пре свега описују понашање учесника у саобраћају, затим ставове о опасностима у саобраћају, а у оквиру успостављене Јединствене базе податка о обележјима безбедности саобраћаја јавности су поред поменутих података доступни и подаци о анализама ризика за сваку категорију учесника у саобраћају по општинама и полицијским управама у Србији. Јединствена база података о обележјима безбедности саобраћаја у Србији је од јуна 2015. године доступна путем WEB-GIS апликације на интернет страници Агенције за безбедност саобраћаја.

Држава Србија је прву базу података успоставила пре 18 година, тачније 1997. године, док се процес успостављања база података о саобраћајним незгодама у другим развијеним државама одиграо седамдесетих година XX века. Ипак, тек од 1997. године наша држава је била у могућности да квалитетније прати стање безбедности саобраћаја, јер су од те године по први пут у Србији унети подаци у једну „озбиљну“ базу података о саобраћајним



незгодама, која је успостављена од стране Министарства унутрашњих послова у оквиру тзв. Јединственог информационог система. Међутим, највећи проблем се може препознати у чињеници да се од 1997. године па све до данас поменута база података о саобраћајним незгодама ни у једном сегменту није променила. Практично, није се даље развијала, структура података је остала иста, квалитет уноса података у базу није побољшан, контрола уноса није била на одговарајућем нивоу, а софтверска платформа је до јуна 2014. године била прилично застарела.

Са развојем научне и стручне мисли у области безбедности саобраћаја која је у првој деценији XXI века доживела пуну експанзију у Србији, креће и рађање потребе да се структура података у бази података саобраћајних незгода мења и прилагођава најбољој европској пракси. Паралелно са овим процесом, интензивирају се и процес придруживања Републике Србије Европској унији, као и учешће Републике Србије у раду најзначајнијих међународних институција и организација које се баве облашћу безбедност саобраћаја, а пре свих у Европском савету за безбедност саобраћаја – ETSC и међународној бази података о саобраћајним незгодама – IRTAD. У току 2014. и 2015. године завршени су експланаторни и билатерални скрининзи преговарачких поглавља за Транспорт (ПГ-14) и Статистику (ПГ-18), на којима су са једне стране Србији представљене правне тековине Европске уније у поменутим областима, а са друге, актуелно стање у држави и планови како да Србија достигне захтеве и препоруке представљене директивама, одлукама и другим прописима који важе на територијама земаља чланица. Један од најзначајнијих докумената који уређује област база података о саобраћајним незгодама је Одлука Савета Европске комисије – Council decision 93/704EC, која дефинише обавезу успостављања базе податка о саобраћајним незгодама за земље чланице Европске уније. Одлука Савета предвиђа и формирање посебне стручне радне групе која ће диктирати „правила игре“ у погледу начина достављања и структуре податка који ће бити достављани у заједничку базу података. Ова стручна радна група је од усвајања Одлуке Савета тзв. CARE група,

а база података земаља чланица је тзв. CARE база података.

Током 2011. Године, Европска комисије је уз сарадњу и препоруку CARE групе промовисала документ CADaS, којим је дефинисан основни заједнички сет података о саобраћајним незгодама, као и структура свих података који треба да буду прикупљани од стране земаља чланица. Постојање оваквог документа је препознато као велика потреба и шанса, јер се различити начини прикупљања, доступност и различите структуре

података у земљама чланицама одражавају на квалитет европске базе података о саобраћајним незгодама. CARE група је врло брзо након првог објављивања CADaS документа у току 2013. године, објавила и нови ревидирани документ са одређеним изменама. Објављивање CADaS документа од стране Европске комисије искористила је и наша држава јер је већ ионако застарелу структуру података о саобраћајним незгодама у Србији требало мењати, а препоруке Европске комисије које су промовисане у годинама реформи у Србији и процесу придруживања Европској унији и искоришћене као повод да се на билатералном скринингу преговарачких поглавља „14“ и „18“ закључи да ће Србија од 01. јануара 2016. године прихватити „нова правила игре“ и прилагодити своју базу података CADaS препорукама Европске комисије. Како би се активности на увођењу CADaS-а и покренуле, Агенција за безбедност саобраћаја је у 2014. години реализовала пројекат поређења постојеће структуре података о саобраћајним незгодама у Србији са CADaS препорукама Европске комисије. У току 2015. године у сарадњи са МУП - Управом саобраћајне полиције, извршене су коначне корекције у постојећој апликацији за унос података о саобраћајним незгодама и оно што је





Пример скице лица места саобраћајне незгоде

можда још важније, спроведена је обука 420 припадника саобраћајне полиције који су задужени за вршење увиђаја и прикупљање података о саобраћајним незгодама. Овим је Република Србија извршила све неопходне припреме како би од 1. јануара 2016. године у потпуности била спремна да одговори захтевима и препорукама Европске комисије, како у погледу достављања података о саобраћајним незгодама, тако и у погледу уједначавања структуре података са СА-ДаС препорукама Европске комисије.

Основ за укључивање Агенције за безбедност саобраћаја у целокупан процес осавремењавања праћења стања безбедности саобраћаја и унапређења постојеће базе података о саобраћајним незгодама је Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14 и 96/15 (др. закон)). У члану 9. поменутог Закона утврђена је обавеза Агенције да успостави и развија Јединствену базу података о обележјима безбедности саобраћаја, док је у члану 15. истог Закона утврђена обавеза Агенције да дефинише структуру података који ће се прикупљати. Важност праћења стања безбедности саобраћаја и развоја базе података о обележјима безбедности саобраћаја препознат је и у Стратегији безбедности саобраћаја на путевима

Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, која је усвојена у јулу 2015. године.

Шта су најважније новине осавремењавања прикупљања података у складу са САДАС препорукама Европске комисије и уопште унапређења прикупљања података о саобраћајним незгодама? Пре свега то је прикупљање података о утицајним факторима који су допринели настанку саобраћајне незгоде, уместо досадашњих узрока саобраћајних незгода, за које заправо никада нисмо имали коначне податке верификоване од стране суда, након окончања судског поступка. Шта то практично значи може

се објаснити на примеру саобраћајне незгоде „излетања возила са пута“ у којој учествује млад возач са навршених 17 година, који има пробну возачку дозволу и који учествује у саобраћају као возач путничког аутомобила у раним јутарњим сатима, примера ради у 4 сата после поноћи, који је при том под утицајем алкохола и вози веома брзо – изнад ограничења брзине, на делу пута изван насеља где је кривина изнад провалије, а коловоз клизав. При томе на делу пута где је дошло до излетања возила нема заштитне ограде. Дакле, код овог примера веома је тешко да саобраћајни полицајац приликом вршења увиђаја определи

узрок саобраћајне незгоде. Због тога је важно да он прикупи податке о утицајним факторима који су допринели конкретној саобраћајној незгоди и последицама, а којих евидентно има више: неискуство, пребрза возња, алкохол, клизав коловоз, недостатак опреме пута – заштитне ограде и сл. До сада су се овакви примери најчешће завршавали само са податком да је до незгоде дошло због непрописне или неприлагођене брзине, што очигледно није једино што је допринело настанку конкретне незгоде. Тако смо годинама уназад имали искривљену слику приликом идентификације основних проблема, узрока или разлога догађања саобраћајних незгода. Са увођењем утицајних фактора и додатном обуком саобраћајне полиције за њихово препознавање, очекујемо знатно бољу и поузданију идентификацију проблема, а самим тим квалитетније препознавање мера и активности којима би се проблеми отклонили.

Друге значајне новине очекују се кроз нове групе података које је потребно прикупљати, а које су предвиђене CADaS документом, попут: специфичног места саобраћајне незгоде (зона школе, „зона 30“, кривина, зона успореног саобраћаја, мост, тунел, превој, зона радова и сл.), типова саобраћајних незгода, којих ће уместо досадашњих 14 бити 62, подељена у пет великих група: (1) саобраћајне незгоде са пешацима, (2) саобраћајне незгоде са паркираним возилима, (3) саобраћајне незгоде са једним возилом, (4) саобраћајне незгоде са најмање два возила – без скретања и (5) саобраћајне незгоде са најмање два возила – скретање или прелазак. Новине се огледају и у прикупљању података о маневрима учесника у саобраћају непосредно пре настанка саобраћајне незгоде, као и у прикупљању података о координатама саобраћајних незгода и њиховој вези са конкретним деоницама путева, што ће допринети лакшој идентификацији опасних места (црних тачака) и опасних деоница на путевима.

За све што је до сада урађено на пољу осавремењавања и успостављања Јединствене базе података и уопште праћења стања безбедности саобраћаја, Србији су стигле и прве похвале. Пре свих од IRTAD групе која управља међународном базом података о саобраћајним незгодама, чији је Агенција пуноправни члан од 01.01.2016. године и од Транспортне опсерваторије за Југоисточну Европу – SEETO. Након увођења прикупљања података у складу са CADaS препорукама Европске комисије, очекују се и прве похвале из Брисела, од стране CARE групе која диктира „правила игре“ у бази података саобраћајних незгода Европске уније.





АКТИВНОСТИ СЕКТОРА ЗА ИСТРАЖИВАЊА У ПЕРИОДУ ЈУЛ – СЕПТЕМБАР 2015. ГОДИНЕ

Сектор за истраживања је значајан део својих активности у 2015. години посветио реализацији Пројекта „Бенчмаркинг безбедности саобраћаја на локалном нивоу и успостављање система безбедности саобраћаја у локалним самоуправама“. Пројекат у суштини представља „пилот пројекат“ увођења бенчмаркинга и успостављања система безбедности саобраћаја у једанаест локалних самоуправа: Крушевац, Краљево, Сремска Митровица, Шабац, Зрењанин, Ваљево, Лозница, Ковин, Уб, Чачак и Богатић. Активности Сектора у овом периоду су биле фокусиране на израду методологије за непосредан рад са локалним самоуправама током реализације пројекта. Приликом израде ове методологије, водили смо се идејом да методологија уједно буде основа за касније праћење и вредновање рада свих локалних самоуправа у области безбедности саобраћаја, али и да се омогући трансфер



знања и примера најбоље праксе од бољих локалних самоуправа ка лошијим.

Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, која је усвојена почетком јула 2015. године, дефинисана је обавеза израде Акционог плана за спровођење Стратегије. Запослени у Сектору за истраживања су у

овом периоду активно учествовали у изради Акционог плана за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја. Акциони план садржи конкретне мере и активности, систематизоване кроз пет стубова безбедности саобраћаја: (1) Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја, (2) Безбеднији путеви, (3) Безбеднија возила, (4) Безбеднији учесници у саобраћају и (5) Деловање након саобраћајне незгоде. У Акционом плану су за сваки од стубова представљени циљеви и активности сваке институције и/или организације која је носилац или сарадник на реализацији активности. То је урађено за сваку годину у периоду важења Стратегије, од 2015. до 2020. године. На крају, дефинисани су и извори финансирања за сваку од предвиђених активности.

Сектор за истраживања је израдио универзалне пројектне задатке за спровођење различитих врста активности на локалном нивоу који су достављени надлежним органима у локалним

самоуправама. Урађени су, на пример, пројектни задаци за спровођење анализа стања безбедности саобраћаја са предлогом мера унапређења безбедности саобраћаја за различите категорије учесника у саобраћају (деца, млади, старија лица, пешаци, бициклисти, трактористи и сл.), пројектни задаци за уређење „зона школа“, пројектни задатак за идентификацију и отклањање „црних тачака“ на путној и уличној мрежи, пројектни задатак за израду Стратегије безбедности саобраћаја на локалном нивоу, пројектни задаци за спровођење обука, тренинга, трибина и сл. са темама из области безбедности саобраћаја. Циљ израде пројектних задатака је помоћ локалним телима за безбедност саобраћаја на стварању услова за реализацију

Назив пројекта	ИДЕНТИФИКАЦИЈА ОПАСНИХ МЕСТА „ЦРНИХ ТАЧАКА“ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ _____ СА ПРЕДЛОГОМ МЕРА ЗА САМАНДРНО
Дужина трајања пројекта	Према препорукама Агенције за безбедност саобраћаја: 2 месеца
Тематска област	Безбедност друског саобраћаја
Учешће буџета (ДИП)	
Руководилац пројекта у име наручника и особа за контакт	Општина _____ Име и презиме, мјело Тел. - број телефона
наручиоца	Тел. - број телефона

Напомена: Пројектни задаци представљају само основи за припрему конкретних пројекатних задатака који одговарају специфичности сваке конкретне локалне самоуправе.

КРАТКАК ОПИС ПРОБЛЕМА

Општина _____ на територији локалне самоуправе Тела за координацију послова безбедности саобраћаја покренула пројекат „Идентификација опасних места на територији општине _____ са предлогом мера за самандрно са циљем повећања нивоа безбедности саобраћаја. Препорука анализе саобраћајних незгода омогућава препознавање тачних локација на којима се догађају саобраћајне незгоде, али и локација на којима се саобраћајне незгоде догађају учешћем него на осталим местима (опасна места или прелезне тачке).

На територији општине _____ се у 2014. години догодило _____ саобраћајних незгода са погинулим лицима и _____ са повређеним лицима. У периоду од 2010. до 2014. године у општини _____ је погинуло _____ лица, а повређено _____.

Према истраживањима Агенције за безбедност саобраћаја, општина _____ спада у групу општина са највећем ризиком сукоба _____ (поглавје, деца, млади и сл.).

У Србији од доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима регулирана је, између осталог, обавља примена Управљања првим тачкама. Чланом 156. Закона о безбедности саобраћаја на путевима је дефинисано управљање првим тачкама на свим нивоима, од националног до локалног.

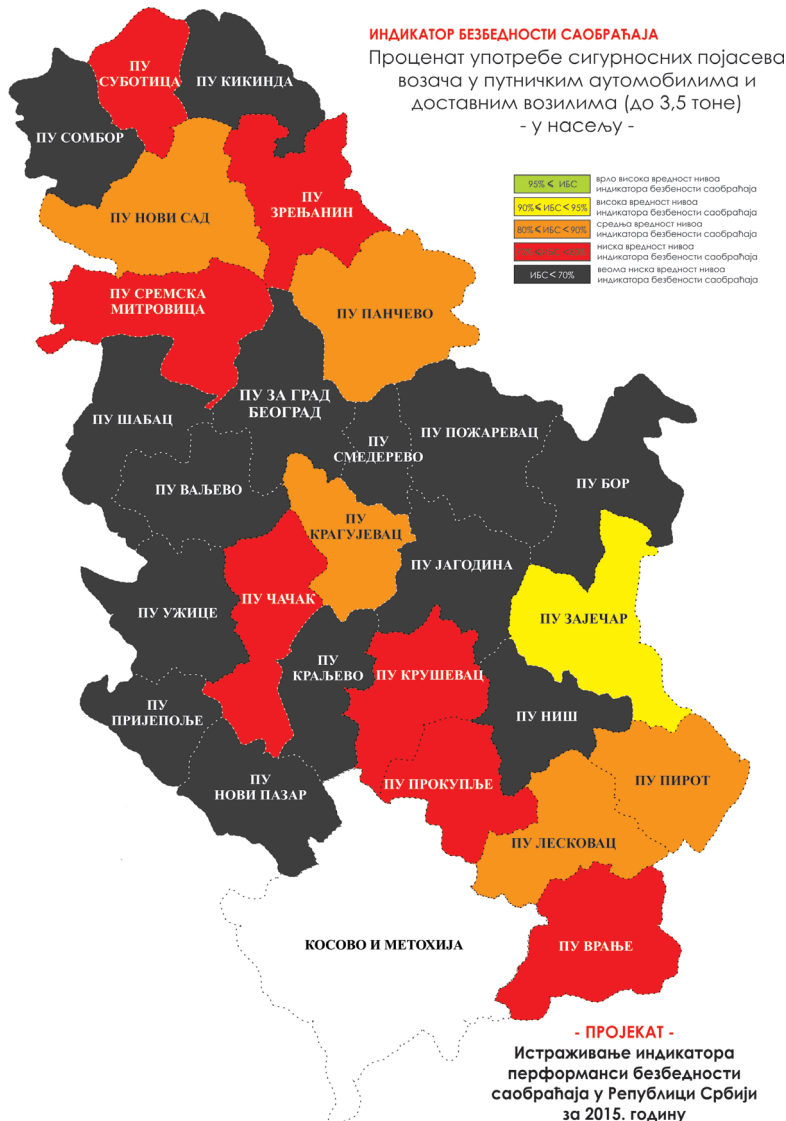
Иницијатива у виду да је основни услов за пројекатне мере за унапређење безбедности саобраћаја познавање постојећег стања, неопходно је квалитетно препознати сва опасна места (објективне и субјективне незгоде), извршити детаљну анализу стања безбедности саобраћаја на тим локацијама и дати предлог локалних мера за унапређење нивоа безбедности саобраћаја на тим локацијама. За потребе реализације

пројекта неопходно је успоставити додаци, бити подизања која може представљати основу за вођење локалних иницијатива у будућности.

ПРОЈЕКТНИ ЗАДАЦИ

1. Припрема базе података о саобраћајним незгодама.
 - База података треба да садржи податке о саобраћајним незгодама које су се догодиле најмање у последњем трогодишњем периоду (пример: 2013-2015), или у случају мањег броја саобраћајних незгода у истом временском периоду (пример: 2011-2015) на територији општине _____.
 - Као опасно место потребно је третирати дужињу путева – доминантно од најмање 300 метара, дакле идентификација опасних места на основу објективних података (саобраћајних незгода и постојања) ће се вршити на основу концентрације саобраћајних незгода у оквиру анализираних тачака – доминане.
 - База података треба да обухвати најмање саобраћајне незгоде са погинулим лицима, саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицима и саобраћајне незгоде са мањим повређеним лицима.
 - Последње саобраћајне незгоде морају бити размештене на постојећу мрежу (ПДЗ), мрежу од тешких тересних површина (ТТП) и мрежу од лакших тересних површина (ЛТП).
 - Различите опасна места потребно је вријетити извршавањем техничких критеријума за свако опасно место, на начин да се број постојећих места на конкретном месту придржава индикатор 99, тешко повређених лица мрежу 13 и мањим повређених лица мрежу 1. Присутност координатних тачака опасних места (ТКОМ) ће се добити применом формуле: $TKOM = \frac{Br_{POG} + Br_{TTP13} + Br_{TTP1}}{Br_{LTP1}}$.
 - База података може бити припремљена у програму Microsoft Excel или Microsoft Access. Базу података је потребно припремити у софтверском алату Microsoft Access како уопште неопходно за анализу података и извршавање базе података премака на ту платформу.
 - Податке о тачним локацијама саобраћајних незгода је потребно прикупити у складу са позитивним статистичким подацима који крију информације о саобраћајним незгодама на територији општине _____.
 - База података је потребно организирати на начин да се у табелима налазе подаци о саобраћајним незгодама, лицима који су учествовали у саобраћајним незгодама и возачима који су учествовали у саобраћајним незгодама у складу са Законом о заштити података о личности.
 - Подацима базе података се прерађује Наручиоцу на захтев Пројекта.
2. Припрема табеле субјективних критеријума опасних места.
 - За потребе препознавања субјективно опасних места потребно је припремити адекватан упитник, чије ће се резултате вријетити путем интервјуа са истраживачима.
 - Адекватан упитник неопходно је у сваком насељеном месту које припада општини _____ извршити интервјуе на репрезентативном узорку који је потребно узурати за територију општине у зависности од величине популације и броја регистрованих моторних возила на територији општине, пре чему морају бити

Предлог пројектног задатка за локалну самоуправу



конкретних пројеката, којима би се индиректно или директно утицало на смањење броја и последица саобраћајних незгода по општинама и градовима Србије.

Агенција за безбедност саобраћаја је у 2015. години наставила процес праћења индикатора перформанси безбедности саобраћаја у Републици Србији, који се односе на понашање учесника у саобраћају. Индикатори се мере два пута у току једне године како би се током године правремено деловало на ризичне сегменте понашања, који у већој мери доприносе настанку саобраћајних незгода или тежини последица. Половином јула 2015. године спроведена је анализа истраживаних индикатора за период пролеће-лето 2015. године, који се односе на: прекорачење дозвољене брзине кретања возила од стране возача моторних возила, на саобраћајницама у насељу, ван насеља и на аутопуту; индикаторе употребе заштитних система за децу; индикаторе употребе сигурносних појасева возача, сувозача и путника на задњем седишту возила; индикаторе употребе мобилних телефона у војњи од стране возача и индикаторе коришћења заштитних кацага возача и путника мопеда и мотоцикала. Сектор за истраживања је извршио детаљан преглед и сумирање извештаја о реализованим истраживањима, сачинио систематичан и прегледан приказ вредности измерених индикатора и исте учинио доступним одговорним институцијама и организацијама, као и целокупној јавности.



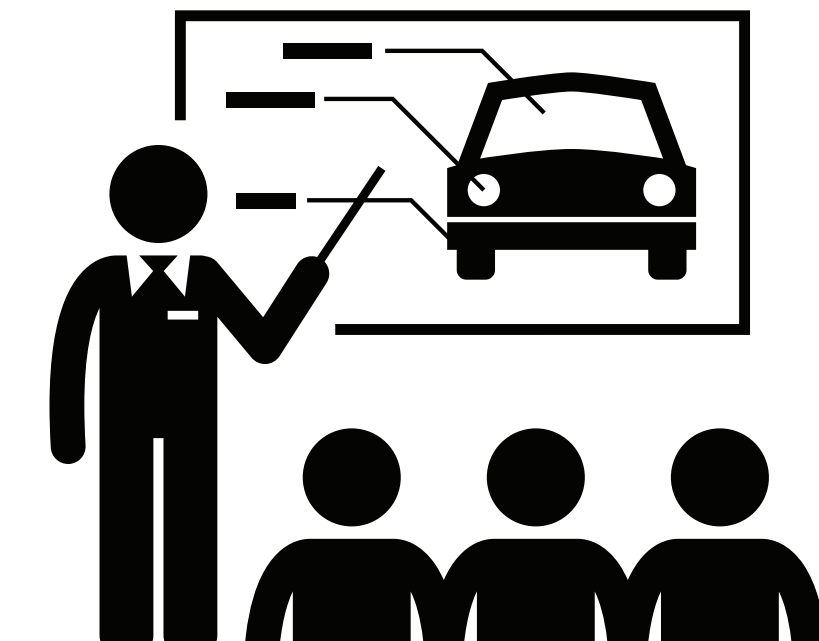
Дарко Петровић
Помоћник директора
Начелник Сектора за возаче

Оспособљавање кандидата за возаче представља једну од најбитнијих карика у систему саобраћајног образовања и васпитања. Иако су кандидати за возаче у великој мери већ зреле личности, са већ формираним ставовима, процес обуке кандидата за возаче представља јединствену прилику за унапређење њихових ставова и схватања ризика у саобраћају

УСПОСТАВЉАЊЕ СЕМИНАРА УНАПРЕЂЕЊА ЗНАЊА ЛИЦЕНЦИРАНИХ КАДРОВА КОЈИ УЧЕСТВУЈУ У ПРОЦЕСУ ОСПОСОБЉАВАЊА КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ

Искуства указују на велики потенцијал да се током обуке кандидата за возача, поред стицања неопходних знања и вештина за управљањем возилом, промовишу и идеје безбедности саобраћаја. Да би се овај потенцијал искористио, у што већој мери, неопходно је унапредити систем обуке, тако да се у сваком сегменту рада истиче значај безбедности саобраћаја, као и сви аспекти ризика који постоје у саобраћају. Процес оспособљавања који поред знања и вештина, унапређује и ставове и свест кандидата за возаче представља неизоставан корак ка унапређењу безбедности младих у саобраћају, а посебно младих који у саобраћају учествују као возачи. Квалитет обуке кандидата за возаче, директно зависи од стручности кадрова који реализују практичну и теоријску обуку, као и оних који реализују испит кандидата за возаче.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима¹ Агенцији за безбедност саобраћаја поверени су послови који се односе на лиценцирање кадрова који учествују у процесу оспособљавања кандидата за возаче, тј. инструктора возње, испитивача на возачком испиту и предавача теоријске обуке. ЗоБСом из 2009. године, уведено је лиценцирање свих кадрова који



учествују у оспособљавању кандидата за возаче. Лиценцирање ових кадрова треба да допринесе успостављању јединственог квалитета, али и усаглашавању стручних ставова и праксе рада у обуци кандидата.

Послови чији је носилац Агенција, а који се односе на рад са кадровима који учествују у процесу оспособљавања кандидата за возаче, реализују се у оквиру Сектора за возаче.

Након доношења неопходних Правилника², јануара 2013. године, почео је процес издавања дозвола-лиценци за инструкторе возње. До децембра 2015. године лиценцирано је 3.384 инструктора возње. Услови за стицање лиценце инструктора возње (Члан 223. и Члан 224. ЗоБСа) подразумевају и признавање стечених права, на основу којег су сва лица

¹ Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14 и 96/15 (др. закон));

² Правилник о организацији семинара унапређења знања, спровођењу испита провере знања и вођењу регистра издатих дозвола (лиценци) за инструктора возње („Службени гласник РС”, број 58/2012, од 13.06.2012. год.) и Правилник о програму и роковима за одржавање семинара, начину полагања испита провере знања и изгледу и садржају обрасца дозволе (лиценце) за инструктора возње („Службени гласник РС”, број 21/2012, од 21.03.2012. год.);

која су обављала ове послове, а поседовала одговарајућу дозволу и стручну спрему, остваривала право на стицање лиценце за инструктора возње.

После доношења неопходних Правилника³, децембра 2013. године почело је издавање лиценци за испитиваче. До децембра 2015. године, лиценцирано је 748 испитивача. Услови за стицање лиценце за испитивача (Члан 238. и Члан 239. ЗоБСа), поред осталог подразумевају и поседовање лиценце за инструктора возње, као и положен стручни испит за испитивача. Агенција, односно Сектор за возаче, спроводи стручни испит за испитиваче који се састоји из теоријског и практичног дела.

Лиценцирање предавача теоријске обуке је почело 1. августа 2013. године, након што су усвојени неопходни правилници⁴. До децембра 2015. године, лиценцирано је 490 предавача. Услови за стицање лиценце за предавача (Члан 221. и Члан 222. ЗоБСа), поред осталог

подразумевају похађање припремне наставе и положен стручни испит за предавача. Агенција, односно Сектор за возаче, организује и спроводи припремну наставу и спроводи стручни испит за предаваче теоријске обуке.

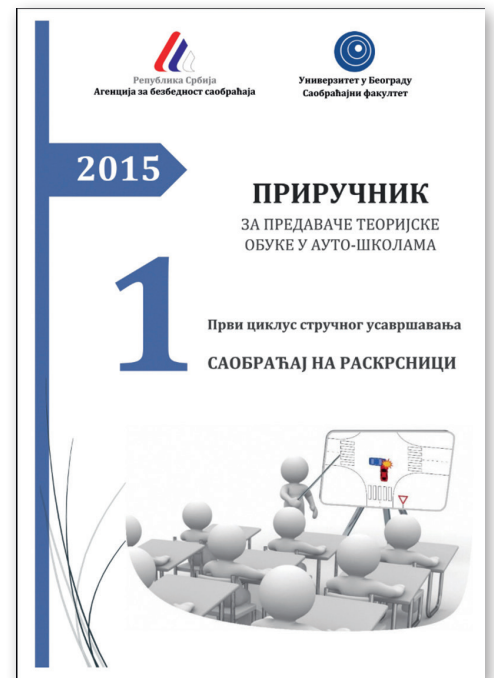
Лиценцирање кадрова који учествују у процесу оспособљавања кандидата за возаче је и даље у току, а динамика ових послова прилагођена је обиму захтева за појединим лиценцама. Лиценцирање инструктора се врши на недељном нивоу, док су испити за испитиваче у току 2015. године реализовани у седам испитних рокова. Одржана је једна припремна настава за кандидате за предаваче и реализовано десет испита за предаваче, у току 2015. године. Број лиценцираних кадрова свих категорија је у сталном порасту, што доприноси већој конкуренцији на тржишту.

У складу са Законом, свака издата лиценца, има рок важења пет година, од датума издавања. Након истека овог периода, лице које поседује лиценцу може обновити лиценцу. Како би остварили право на обнављање лиценци, сви лиценцирани кадрови су обавезни да похађају семинаре унапређења знања, и то најмање пет семинара у периоду важења лиценце (најмање један семинар годишње).

У току 2015. године, успостављена је организација обавезних семинара унапређења знања за лиценциране инструкторе возње, испитиваче и предаваче теоријске обуке. Семинари унапређења знања представљају једну од најважнијих активности које се реализују у Сектору за возаче, јер се кроз реализацију ових семинара успоставља стално унапређење лиценцираних кадрова.

У оквиру система безбедности саобраћаја, семинари унапређења знања, намењени кадровима који учествују у оспособљавању кандидата за возаче, имају значајну улогу, јер представљају јединствену прилику да се адекватним садржајима унапреде, усагласе и размене знања и искуства ових кадрова.

Размена искуства и анализа



практичног рада у ауто-школама указују да постоје значајне разлике у сагледавању појединих саобраћајних ситуација, пракси рада, методологији која се примењује у обуци, не само по појединим регионима у Републици Србији, већ и међу ауто-школама које територијално припадају истом округу. Управо ове чињенице доприносе значају семинара унапређења, који представљају прилику да се, кроз стручне дискусије и размену искустава у раду, усагласе критеријуми и поставе јединствене смернице за практичан рад у обуци кандидата за возаче.

Тренутно је око 4.600 лиценцираних кадрова који могу да учествују у оспособљавању кандидата за возаче за које је потребно предвидети редовне семинаре унапређења знања. Приликом процене капацитета за које треба предвидети ове семинаре, проблем настаје код процене броја лиценцираних инструктора возње који ће бити заинтересовани за ове семинаре. Како је лиценцирање инструктора возње вршено

Приручник за семинар

**УНАПРЕЂЕЊА
ЗНАЊА**

за лиценциране
инструкторе-испитиваче

Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

³ Правилник о програму у за полагање стручног испита за испитивача, програму и роковима за одржавање семинара, начину полагања стручног испита и испита провере знања и изгледу и садржају обрасца дозволе (лиценце) за испитивача („Службени гласник РС”, број 21/2012, од 21.03.2012. год.) и Правилник о спровођењу испита, организацији семинара унапређења знања и вођењу регистра издатих дозвола (лиценци) за испитивача („Службени гласник РС”, број 53/2012, од 24.05.2012. год.);

⁴ Правилник о програмима и роковима за одржавање семинара, начину полагања испита и изгледу и садржају дозволе (лиценце) за предавача теоријске обуке кандидата за возаче, („Службени гласник РС”, број 001/2012, од 11.01.2012. год.) и Правилник о спровођењу испита, организацији семинара унапређења знања и вођењу регистра издатих дозвола (лиценци) за предавача теоријске обуке („Службени гласник РС”, број 025/2012, од 04.04.2012. год.);

без обавеза претходног полагања стручног испита и/или похађања припремне наставе (што је дефинисана обавеза при лиценцирању испитивача/предавача), највећи број лица која су имала законску могућност за добијање лиценце инструктора су и поднела захтев и добила лиценцу за инструктора возње. Овакав приступ довео је до тога да је велики број лица лиценциран, а да при томе нису озбиљно разматрали да ли тим послом желе или планирају да се професионално баве у будућности. Зато је број активних инструктора возње значајно мањи од броја лиценцираних инструктора возње.

Програми семинара унапређења знања дефинисани су Правилницима, по областима, за сваку категорију појединачно. Усмеравање садржаја семинара на ове области треба да пружи прилику за унапређење знања и вештина које су специфичне за сваку појединачну категорију полазника семинара. Иако постоје области које су заједничке за све кадрове, аспекти кроз који се те области обрађују на семинарима су значајно различити, зависно од улоге коју полазници семинара имају у процесу обуке кандидата за возаче.

Постоји могућност да једно лице поседује две или више лиценци. У табели је приказан број лиценцираних предавача теоријске обуке, са једном или више лиценци.

- Број лица која поседују „само“ лиценцу предавача теоријске обуке 182

- Број лица која поседују лиценцу предавача теоријске обуке и лиценцу инструктора возње 88

- Број лица која поседују лиценцу предавача теоријске обуке и лиценцу испитивача (лиценца испитивача подразумева и обавезну лиценцу инструктора) 199

Први циклус семинара унапређења знања реализован је као једнодневни семинар, у малим групама полазника (од 15 до 30 полазника) који је обухватао најмање 3 области дефинисане Правилником за одређену категорију лиценци. Приликом одабира локације семинара, у обзир су узети сви градови који су могли да прикупе минималан број полазника семинара.

Имајући у виду да је ово први циклус семинара, уводно предавање на свим семинарима посвећено је прописима који регулишу област рада полазника семинара. На овом часу представљен је модел рада који ће бити заступљен на семинарима, и промовисана

је сарадња Агенције, Сектора за возаче, са лиценцираним кадровима. Искоришћена је прилика да се кроз уводно излагање поставе смернице за даљу сарадњу Агенције и лиценцираних кадрова, која је пресудна за квалитет ових семинара.

Како би семинар био успешан, он својим садржајем мора да буде прилагођен специфичностима кадрова којима је намењен. Програм семинара треба да има фокус на анализи проблема рада у пракси, усаглашавању стручних ставова и критеријума у раду полазника, промовисању нових законских и подзаконских одредби и примера добре праксе у раду. Кључ за добар одабир тема семинара налази се у сарадњи запослених у Агенцији и лиценцираних кадрова којима је семинар намењен, јер једино на овај начин могу бити кандидоване појединости



из праксе које је потребно обрадити на семинарима и које могу бити од значаја за практичан рад полазника семинара.

Саставни део сваког семинара је улазни тест, који за циљ има препознавање образовне потребе полазника семинара, а уједно указује и на значај тема које су обрађиване на овим семинарима. Улазни тест се реализује као анониман, на самом почетку семинара, обухвата 10 до 15 кратких питања.

На крају сваког семинара реализује се евалуација семинара. Полазници имају

прилику да оцењују предаваче на семинару, садржај семинара, елементе организације семинара и дају сугестије и предлоге за унапређење семинара. Садржај семинара прати штампан и електронски приручник, намењен полазницима семинара, који обухвата све наставне јединице реализоване на семинару.

Први семинар унапређења знања иницијално је организован за лица која поседују само лиценцу инструктора возње. Овај семинар је обухватао више тематских целина које су обрађене кроз 4 области дефинисане правилником. Реализација више тема на једном семинару код полазника који су провели дан у интензивном раду, показала се као успешна, али такође стиче се утисак да је велики број тема додатно оптеретило полазнике. Више тема на семинару покреће и велики број питања полазника, која су усмерена на практичне проблеме, а услед измена тема нема довољно времена да се пруже одговори на сва ова питања.

Први семинар унапређења знања за инструкторе возње реализован је 25. априла 2015. године у Београду, након чега је до данас реализовано 35 семинара на којима је присуствовало око 900 лиценцираних инструктора возње. Семинари су реализовани у преко 10 градова у Србији.

На основу анализе иницијалног семинара намењеног инструкторима, закључено је да ће постављање једне теме семинара, као централне, која ће бити обрађена кроз области

дефинисане правилником, дати више простора за истраживање проблема у пракси, као и презентовање могућих решења тих проблема. Оваквим приступом, полазници семинара, цео дан би посветили раду у оквиру једне тематске целине, након чега би добили низ одговора на конкретне ситуације и проблеме у пракси, а фокусиране на ту тему. Овакав приступ, може убрзати и позитивне промене у практичном раду лиценцираних кадрова.

Имајући у виду искуства у реализацији семинара за инструкторе, а након разматрања улазног теста и евалуације, закључено је да испитивачима и предавачима треба понудити семинар који ће се фокусирати на једну тему, обрађену кроз бар три области дефинисане Правилницима.

Имајући у виду значај процеса унапређења знања лиценцираних кадрова, а са циљем да се полазницима понуди садржај који је ефикасно применљив, у пракси у области њиховог рада, реализована је анкета лиценцираних испитивача и предавача. Циљ



ове анкете био је да укаже на потребе ових лиценцираних кадрова, као проблеме рада у пракси, али је и пружена прилика да сами предложе и кандидују теме које сматрају значајним за рад на овим семинарима.

На основу ових анализа препозната је и дефинисана тема семинара „Саобраћај на раскрсници“, и то: раскрсница са једном саобраћајном траком по смеру, која је регулисана саобраћајним знаковима. Семинар је организован тако да се кроз радионице анализирају припремљени и препознати проблеми који настају у пракси, али и да се усагласе стручни ставови и критеријуми у оцењивању појединих радњи у саобраћају на раскрсници. Како би се садржај семинара представио на начин близак полазницима, а истовремено осигурала стручна релевантност литературе која прати семинар, у припрему садржаја приручника за семинару унапређења знања за испитиваче укључени су представници свих институција које учествују у процесу оспособљавања кандидата за возаче. У изради литературе за семинар знања укључени су представници: Агенције, Саобраћајног факултета, Факултета техничких наука, Заједнице саобраћајних школа Републике Србије и представници удружења ауто-школа. На овај начин у припреми литературе учествовали су људи из праксе, лиценцирани испитивачи као и професори факултета и средњих школа који учествују у образовању кадрова којима је семинар намењен.

Планирано је да се одржи више од десет семинара за испитиваче који ће бити реализовани у Београду и више градова Србије до краја 2015. године.

Анализом евалуације овог семинара и анкетирањем полазника семинара установљен је модел који је оцењен високом оценом, како по питању садржаја и квалитета наставе, тако и по питању организације семинара.

Надаље, по сличном моделу, формиран је и семинар унапређења знања за предаваче теоријске обуке, са истом темом, „Саобраћај на раскрсници“, која је обрађена са аспеката потреба предавача у ауто-школама.

Планирано је да се реализује више од десет семинара унапређења знања за предаваче до краја 2015. године у Београду, Нишу и Новом Саду.

Током 2015. године успостављени су семинари унапређења знања за лиценциране кадрове који учествују у оспособљавању кандидата за возаче. Надаље ове семинаре треба унапређивати, у погледу садржаја и организације. У циљу даљег унапређења, неопходан је развој комуникације Агенције и лиценцираних кадрова. Ови семинари су се показали као добри за размењивање искустава у раду лиценцираних кадрова, којима је ово јединствена прилика да



Семинари унапређења знања



се на једном месту нађу са 20-ак колега исте професије. Основа за квалитет ових семинара је литература, која својим садржајем одговара интересовањима и области рада полазника семинара. Израда и припрема ове литературе представља дуготрајан процес у који морају бити укључени представници свих сегмената система, образовања (универзитета и средњих саобраћајних школа), Агенције, Министарства унутрашњих послова и заједница ауто-школа (представници удружења лиценцираних кадрова).

Семинари унапређења знања,

дугорочно посматрано, допринеће унапређењу стручности и вештина кадрова који учествују у процесу обуке кандидата за возаче, што треба да резултира високим нивоом стручне усаглашености у раду ових кадрова на територији Републике Србије. Подизање обуке, кандидата за возаче, на виши ниво допринеће формирању младих возача који поред знања и вештина, неопходних за учешће у саобраћају, имају и формиране позитивне ставове о безбедности саобраћаја и изграђену свест о ризицима у саобраћају.

АКТИВНОСТИ СЕКТОРА ЗА ВОЗАЧЕ У ПЕРИОДУ ЈУЛ – СЕПТЕМБАР 2015. ГОДИНЕ

Законом о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије прописано је да Агенција за безбедност саобраћаја врши лиценцирање кадрова који учествују у процесу обуке кандидата за возаче. Поред лиценцирања, Агенција за безбедност саобраћаја – Сектор за возаче организује семинаре унапређења знања и обавља проверу знања за наведене кадрове. Такође, Сектор за возаче организује обуку и организује и спроводи испит знања за возаче којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања.

ИНСТРУКТОРИ ВОЖЊЕ

Сектор за возаче је у периоду од јула, а закључно са 30. септембром 2015. године реализовао шеснаест семинара унапређења знања намењених лиценцираним инструкторима вожње и то у Белој Цркви, Београду, Сомбору, Нишу, Сурдулици, Краљеву, Крагујевцу, Чачку, Ћуприји, Новом Саду, Шапцу и Крушевцу. Семинаре унапређења знања похађало је 387 лиценцираних инструктора вожње.

Извођење садржаја на семинару вршили су сертификовани извођачи наставе који су кроз активан групни рад омогућили инструкторима вожње да прошире и унапреде своја знања из области: Саобраћајна етика, Безбедност друмског саобраћаја, Прописи о безбедности саобраћаја, обука возача и полагање возачких испита и Теорија извођења радњи возилом у саобраћају на путу.

Општи утисак лиценцираних инструктора вожње који су до сада похађали семинаре, је да су исти испунили очекивања, да су садржаји били занимљиви и корисни и да су, поред прилике да усвоје нова знања, понели позитивну енергију и мотивацију која је и те како потребна за ефикасан рад у





овом изузетно одговорном и значајном послу.

Поред похађања семинара, инструктори вожње су имали прилику да на упечатљив и безбедан начин заједно са кандидатима за возаче, пробају симулаторе вожње кроз демонстрацију чеоног судара и превртања возила, и увиде ефекат и значај употребе сигурносног појаса. Кроз кратак програм обуке на симулаторима, имали су прилику да прођу сви заинтересовани грађани јер су симулатори били изложени током читавог дана у централним градским зонама.

Поред симулатора сви присутни били су у могућности да испробају ефекат „пијаних наочара“ како бисмо што реалистичније приказали негативне последице конзумирања алкохола. Програм обуке правилног везивања појаса и коришћења симулатора и „пијаних наочара“ припремили су и водили представници Сектора за возаче Агенције за безбедност саобраћаја.

Прилику да испробају симулаторе, увиде ефекат и значај правилне употребе сигурносног појаса као и ефекат „пијаних наочара“ искористило је око 3100 грађана.

ИСПИТИВАЧИ

Сектор за возаче Агенције за безбедност саобраћаја је реализовао радне састанке са представницима факултета Универзитета у Београду и Новом Саду, Удружењима ауто-школа и Министарством унутрашњих послова на којима је представљена идеја формирања Научно-стручног одбора који ће имати функцију праћења реализације и унапређења семинара намењених за инструкторе вожње и испитиваче на возачком испиту као и формирање литературе намењене за унапређење знања за наведене кадрове. Радни састанци и формирање Научно-стручног одбора, резултатом је литературом у виду приручника за семинаре унапређења знања. Такође, поред формирања литературе, у овом периоду извршене су припреме за реализацију семинара унапређења знања за инструкторе вожње - испитиваче.

ПРЕДАВАЧИ ТЕОРИЈСКЕ ОБУКЕ

Дванаеста припремна настава за предаваче теоријске обуке реализована је у Београду у периоду од 31.08. до 04.09.2015. године, у просторијама Београдског сајма, коју је похађало укупно 64 кандидата. Током септембарског испитног



Пример пројектног задатка

рока одржан је стручни испит за предаваче коме је приступило 17 кандидата.

Сектор за возаче је у овом периоду израдио пројектне задатке за спровођење различитих врста активности од којих је међу значајнијим организација Семинара унапређења знања који су намењени предавачима теоријске обуке. Организација ових семинара представља процес који је од пресудног



ИНФОРМАЦИЈА ЗА ВОЗАЧЕ КОЈИМА ЈЕ ОДУЗЕТА ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА

Возачи којима је Министарство унутрашњих послова одузело возачку дозволу према одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима, а који испуњавају услов за враћање возачке дозволе могу се пријавити за присуство на обавезном семинару унапређења знања који организује Агенција за безбедност саобраћаја.

Које услове треба да испуним да бих присуствовао семинару?

Возач којем је одузета возачка дозвола може да се пријави за присуство на обавезном семинару када прође 90 дана од дана када је измирили све обавезе: платити је све новчане казне, извршио је све изречене мере забране управљања моторним возилом, односно издржао је све казне затвора, ако су изречене.

Како да се пријавим за присуство на семинару?

Потребна документа:

- попуњен образац **пријаве за обавезан семинар унапређења знања из области безбедности саобраћаја** (можете преузети са сајта Агенције или на шалтеру Полицијске станице);
- оригинал **потврде Суда о измиреној обавези плаћања изречене новчане казне** за прекршаје због којих су изречени казнени поени, односно потврда Суда о плаћеним новчаним казнама за кривична дела због којих је одузета возачка дозвола, са бројевима пресуда и датумима измирења новчаних казни у целисти;
- оригинал **уверење МУП-а да су извршене све мере забране управљања моторним возилом** које су изречене;
- оригинал **отпусни лист - доказ о издржаној изреченој казни затвора за прекршаје**, односно кривична дела због којих је одузета возачка дозвола (издаје МУП), само ако је лице имало изречену казну затвора;
- **фотокопију личне карте**, или ишчитану личну карту уколико је са чипом;
- **оригинал лекарско уверење** о здравственој способности возача за све категорије које су уписане у возачкој дозволи и
- **доказ о измиреним трошковима за присуство на обавезном семинару**, налог за уплату (рачун примаоца: 840-1000627-09, позив на број: 120, износ: 25.000,00 динара, сврха уплате: Пријава за семинар унапређења знања, прималац: Агенција за безбедност саобраћаја, Булевар Михајла Пупина 2, 11070 Београд.
НАПОМЕНА: уплатилац мора бити лице коме је одузета возачка дозвола - подносилац захтева).

Сва документа пошљајте путем поште на адресу:
Агенција за безбедност саобраћаја
Булевар Михајла Пупина 2,
11070 Београд.

Колико траје семинар?

Семинар траје 14 радних дана. Програм семинара обухвата укупно 40 наставних часова. Часови се одржавају у поподневним сатима, у току једног дана полазници похађају три наставна часа, од 17h до 19:45h. Присуство на свим семинарима је обавезно.

Да ли морам да полажем испит?

Након одслушаних 40 часова полага се Испит провере знања. Трошкови полагања испита износе 15.000,00 динара. Трошкови издавања уверења о положеном испиту износе 3.000,00 динара.

ЗА СВЕ ДЕТАЉНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ ПОСЕТИТЕ САЈТ АГЕНЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА www.abs.gov.rs



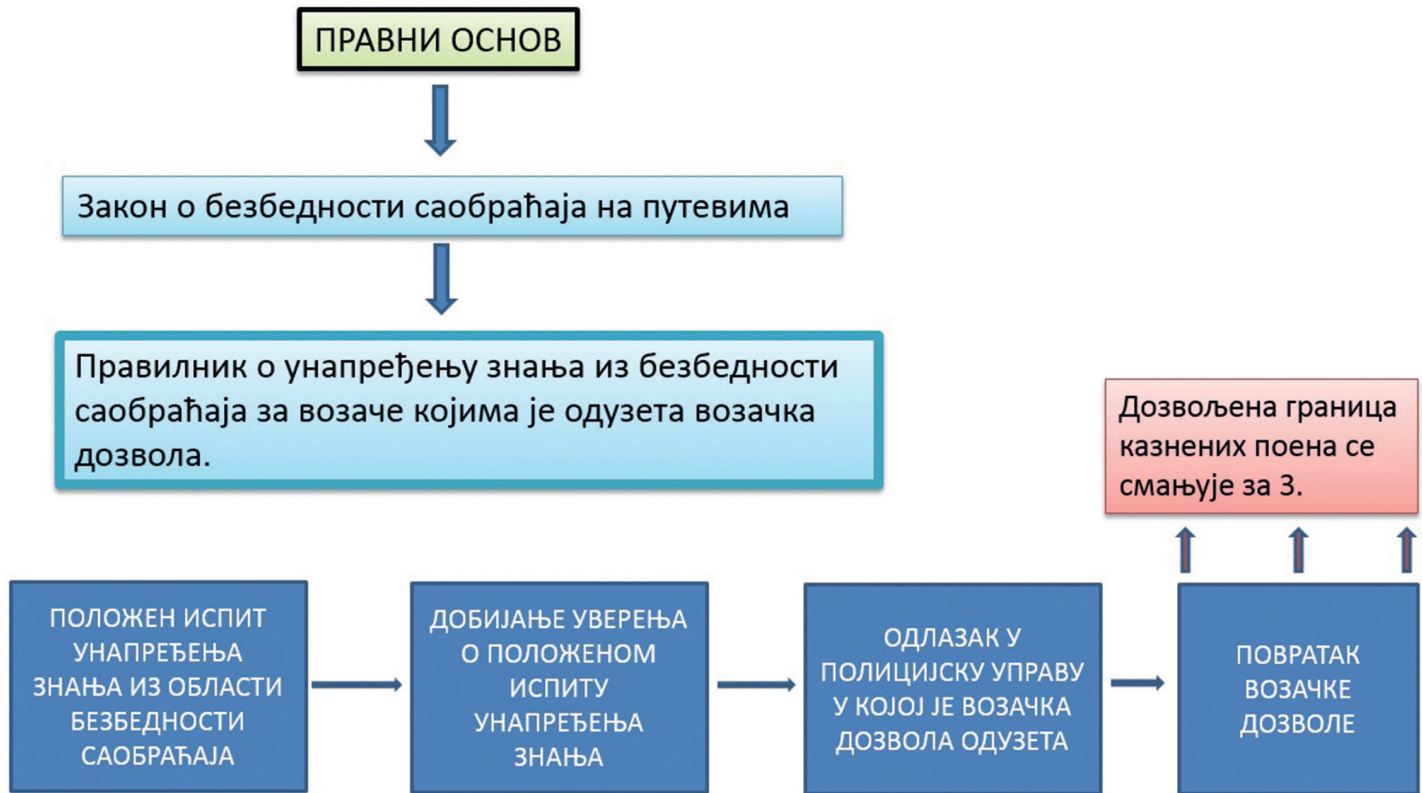
утицаја на формирање квалитетног и професионалног предавача теоријске обуке који ће бити спреман да својим радом унапреди квалитет обуке возача. За предавача који жели на најбољи начин да одговори свом позиву, битно је да поред стручних знања и неопходног искуства рада у безбедности саобраћаја, поседује и презентационе особине за пренос знања на кандидате за возаче. Како би се осигурао висок квалитет садржаја и организације семинара који ће бити прилагођен предавачима, неопходно је стручно усавршавање и развијање презентерских вештина предавача поверити правним субјектима који имају потребно и признато искуство као и кадровске потенцијале за спровођење овакве врсте семинара. Процес усавршавања је Законски усмерен тако да се у циклусу од пет година омогућава унапређење стручних знања и вештина ефикасног трансфера знања између предавача и кандидата за возаче. Применом мултисензорног учења, потребно је пружити прилику кандидатима да коришћењем што већег броја чула, уче по принципу “Чујем-заборавим, видим-упамтим, урадим-знам”.

ВОЗАЧИ КОЈИМА ЈЕ ОДУЗЕТА ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА

Агенција за безбедност саобраћаја од јуна 2012. године организује и спроводи семинаре унапређења знања за возаче којима је одузета возачка дозвола, у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима и Правилником о унапређењу знања из безбедности саобраћаја за возаче којима је одузета возачка дозвола.

Семинар унапређења знања садржи 40 часова, а након свих одслушаних

Како извршити повраћај права на управљање моторним возилом?



часова, кандидати могу да приступе полагању испита провере знања који организује Агенција за безбедност саобраћаја.

Програм семинара обухвата разговор у групи полазника о узроцима и последицама понашања која су довела до одузимања возачке дозволе, у трајању од најмање 9 наставних часова, наставу о познавању саобраћајних прописа, у трајању од најмање 15 наставних часова и наставу о значају и начину безбедног понашања возача у саобраћају на путевима ради избегавања ситуација које доводе до саобраћајних незгода или кршења саобраћајних прописа, у трајању од најмање 16 наставних часова. Наставни час на семинарима траје 45 минута, а паузе између часова 15 минута. У току једног радног дана семинара полазник може похађати највише 3 наставна часа. Групна радионица се спроводи у групама од 6 до 12 полазника. Наставу на овим семинарима реализују предавачи који су посебно оспособљени за рад са малим групама полазника и поседују сертификат Агенције да су посебно оспособљени за унапређење знања из области безбедности.

Испит знања се састоји од 20 питања,



а да би кандидат положио, потребно је да тачно одговори на најмање 75 % од броја постављених питања.

Сектор за возаче у периоду од јула па до краја септембра 2015. године организовао је и спровео 20 семинара и исто толико испита знања за возаче којима је одузета возачка дозвола. Семинари су спроведени у Београду, Новом Саду, Нишу, Суботици, Чачку, Краљеву, Ваљево, Шапцу, Зрењанину, Смедереву, Пожаревцу, Јагодини и Новом Пазару. Семинар је у овом периоду похађало 232 полазника.





Зоран Алimpiћ
Помоћник директора
Начелник Сектора за возила

Агенција за безбедност саобраћаја, као надлежни државни орган има право у име Републике Србије да додели хомологацију са ознаком Е10. Да би се добила хомологација односно издало Саопштење о хомологацији, потребно је да се задовоље одређени прописи и стандарди садржани у појединачним Правилницима

ХОМОЛОГАЦИЈА ВОЗИЛА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

ОСНОВНЕ ХОМОЛОГАЦИЈЕ

Термин хомологација поред свог значења, неким компликованог за изговор, код нас често прави забуну при коришћењу, како у свакодневном говору, тако и у стручној терминологији. Није редак случај да се и у широј и стручној јавности, различите активности без обзира да ли су везане за хомологацију или не, називају хомологацијом. Тако на пример можемо да чујемо да се различите врсте испитивања изједначавају са хомологацијом, и то: провера возила да ли испуњава стандарде „ЕУРО 3“, затамњивање стакала фолијама, процес добијања уверења возила из увоза и друго. У наредним редовима покушаћемо да појаснимо право значење термина хомологације како би разјаснили недоумице око његове употребе.

За почетак вратићемо се на 1962. годину тачније 15. Април, када је тадашња ФНРЈ приступила Спо-разуму из '58 (Споразум је кључ-ни документ који је поставио темеље за прописе у области возила са точковима у протеклих 50 година, при чему оригинални нов назив Споразума гласи: „Споразум о усвајању једнообразних техничких прописа за возила са точковима, опрему и делове који могу бити уграђени и/или коришћени на возилима са точковима и условима за узајамно признавање додељених хомологација на основу ових прописа“), а додељени ЕСЕ знак је Е10, као 10-ој земљи



потписници Споразума. Данашња Република Србија, као правни следбеник те Југославије, наследила је знак - Е10.

Хомологација представља технички термин који потиче од грчке речи homologeo, који одговара енглеском термину „to agree“ – сложити се, сагласити се. За појам возила најчешће се користи појам „type approval“ као и „homologation“. Уколико желимо да дефинишемо појам хомологације, у неком најширем смислу, можемо рећи да је то административни поступак којим надлежни државни орган потврђује да неко возило, опрема или

делови, након обављених прописаних провера, одговарају захтевима прописа, стандарда који уређују ту област. Када то пребацимо на тренутно стање у нашој земљи то изгледа овако:

Агенција за безбедност саобраћаја, као надлежни државни орган има право у име Републике Србије да додели хомологацију са ознаком Е10. Овај поступак прати тзв. излазни документ Саопштење о хомологацији. Да би се добила хомологација односно издало Саопштење о хомологацији, потребно је да се задовоље одређени прописи и стандарди садржани у појединачним Правилницима.

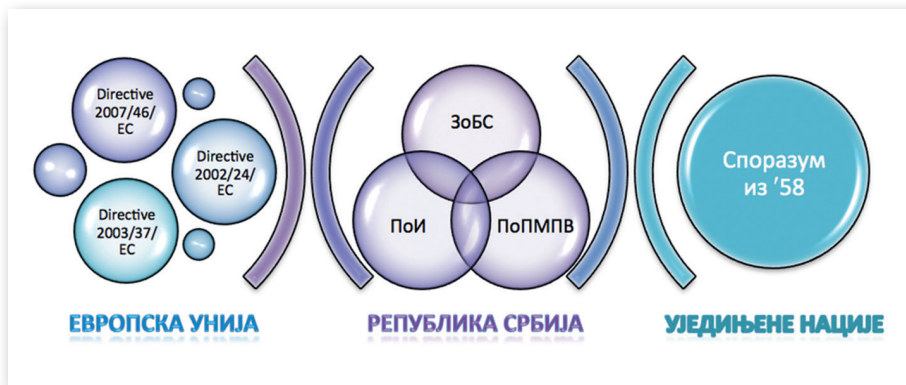
Земље потписнице, које су до данашњег дана приступиле Споразуму из '58. су:

Е 1	НЕМАЧКА	Е 28	БЕЛОРУСИЈА
Е 2	ФРАНЦУСКА	Е 29	ЕСТОНИЈА
Е 3	ИТАЛИЈА	Е 31	БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА
Е 4	ХОЛАНДИЈА	Е 32	ЛЕТОНИЈА
Е 5	ШВЕДСКА	Е 34	БУГАРСКА
Е 6	БЕЛГИЈА	Е 35	КАЗАХСТАН
Е 7	МАЂАРСКА	Е 36	ЛИТВАНИЈА
Е 8	ЧЕШКА РЕПУБЛИКА	Е 37	ТУРСКА
Е 9	ШПАНИЈА	Е 39	АЗЕРБЕЈДАН
Е 10	СРБИЈА	Е 40	БИВША ЈУГОСЛОВЕНСКА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
Е 11	УЈЕДИЊЕНО КРАЉЕВСТВО		
Е 12	АУСТРИЈА	Е 42	ЕВРОПСКА УНИЈА
Е 13	ЛУКСЕМБУРГ	Е 43	ЈАПАН
Е 14	ШВАЈЦАРСКА	Е 45	АУСТРАЛИЈА
Е 16	НОРВЕШКА	Е 46	УКРАЈИНА
Е 17	ФИНСКА	Е 47	ЈУЖНА АФРИКА
Е 18	ДАНСКА	Е 48	НОВИ ЗЕЛАНД
Е 19	РУМУНИЈА	Е 49	КИПАР
Е 20	ПОЉСКА	Е 50	МАЛТА
Е 21	ПОРТУГАЛИЈА	Е 51	РЕПУБЛИКА КОРЕЈА
Е 22	РУСКА ФЕДЕРАЦИЈА	Е 52	МАЛЕЗИЈА
Е 23	ГРЧКА	Е 53	ТАЈЛАНД
Е 24	ИРСКА	Е 56	ЦРНА ГОРА
Е 25	ХРВАТСКА	Е 58	ТУНИС
Е 26	СЛОВЕНИЈА	Е 60	ГРУЗИЈА
Е 27	СЛОВАЧКА	Е 62	ЕГИПАТ

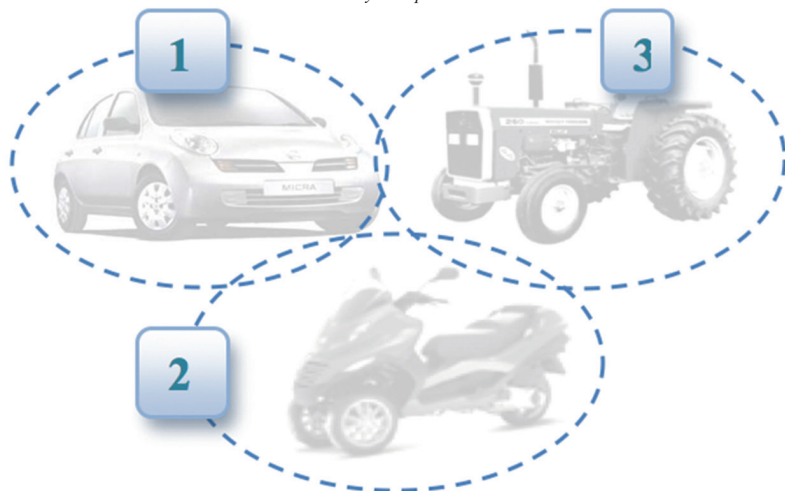
СИСТЕМ УН И ЕУ У РС

Такође, да појаснимо и да РС паралелно примењује прописе два система, а то су систем Уједињених нација и ЕУ, односно UNECE прописе и прописе Европске уније, као и прописе садржане у оквиру националног законодавства РС, као што је илустровано на следећој слици.

UNECE прописи се базирају на Споразуму из '58 и на данашњи дан постоји 137 Правилника која прате Споразум. Тренутно стање на нашем тржишту је такво да као земља чланица



Прописи о хомологацији моторних и прикључних возила ЕУ подељена су на три сегмента

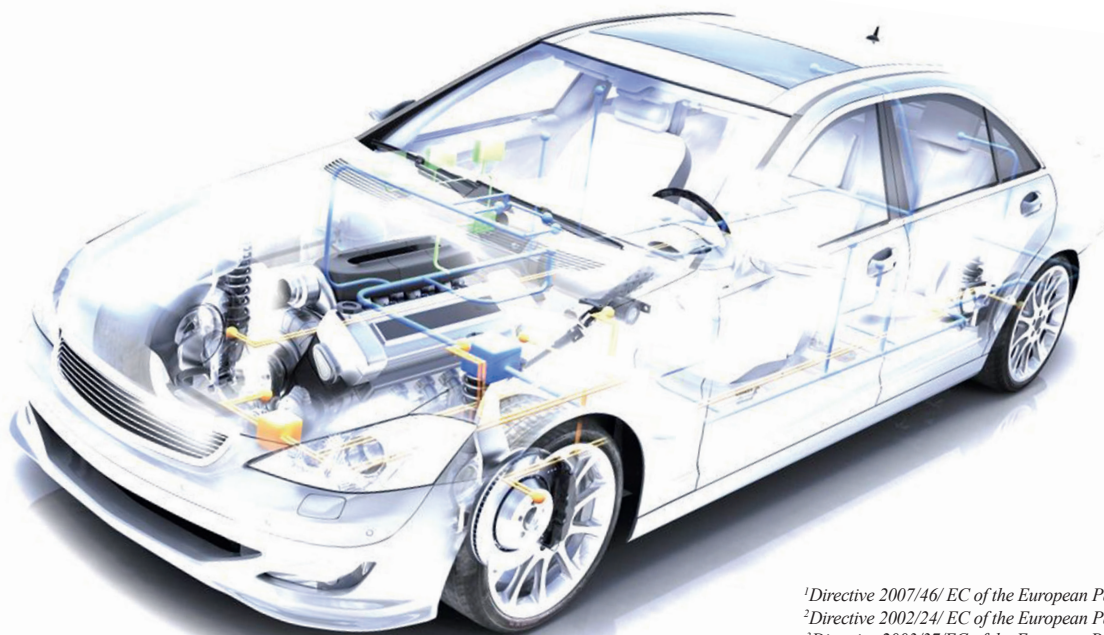


УН односно потписница Споразума из '58 примењујемо одредбе Споразума као и одређени број правилника (тренутно је усвојено 57 UNECE Правилника у РС).

Директиве ЕУ су у већој мери усаглашене са прописима UNECE, с тим што ће РС имати пуну обавезу примене тек након приступа чланству ЕУ. Наши национални прописи који уређују ову област су прилично усаглашени са захтевима прописа ЕУ.

Прописи о хомологацији типа моторних и прикључних возила ЕУ покривају три значајне области, које су шематски приказане на слици:

1. Путничка и теретна моторна возила и њихове приколице¹
2. Возила на два или три точка²
3. Трактори за пољопривреду и шумањство³



¹Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council

²Directive 2002/24/EC of the European Parliament and of the Council

³Directive 2003/37/EC of the European Parliament and of the Council

ПОДЕЛА ХОМОЛОГАЦИЈЕ

Да се вратимо сада на поступак хомологације. Хомологација може бити:

1. Хомологација целог возила односно хомологација типа возила према прописима ЕУ (WVTA – Whole Vehicle Type Approval). У овом случају за сваку врсту возила (N-теретна возила М-путничка возила, L-мотоцикли, О-прикључна возила, Т и С-трактори, R и S-прикључна возила за трактор) постоји списак одређеног броја правилника по којима одређене врсте возила морају да буду хомологоване. Тек након што се ураде све појединачне хомологације може се издати хомологација типа возила. У нашој земљи оваква врста хомологације се признаје.

2. Хомологација у односу на одређени UNECE Правилник. Најчешће рађене појединачне хомологације код нас су: према правилнику бр. R 10 – електромагнетна компатибилност, правилнику бр. R 43 – сигурносна стакла, правилнику бр. R 48 – уградња светлосних и светлосно-сигналних уређаја, правилнику бр. R 58 – задња заштита од подлетања, као и хомологација према Правилницима 30, 54 и 117 целокупне производње компаније TIGAR TYRES из Пирота.

У СИСТЕМУ ХОМОЛОГАЦИЈЕ У РС ПОСТОЈИ

8 ОВЛАШЋЕНИХ ЛАБОРАТОРИЈА.

- 10/A Агенција за безбедност саобраћаја, Београд;
- 10/B Технички опитни центар (ТОЦ), Београд, R10;
- 10/C Машински факултет Лабораторија ЛаБМВ, Београд, R13, 78;
- 10/D Машински факултет Лабораторија ЦИАХ, Београд, R18, 39, 48, 53, 55*, 58, 68, 73, 105, 43*;
- 10/E Институт Винча Центар за моторна возила (ЦМВ), Београд, R9,24, 28, 39, 41, 49*, 51, 59, 63, 85, 105;
- 10/F Тигар Тирес Пирот, R30, 54, 75, 117;
- 10/G ВТИ, Београд, R39, 51, 110*;
- 10/H IDIADA (Automotive Technology, S.A. L Albornar – P.O. Vox 20), R117.

*само уградња

РАЗЛИКА ИЗМЕЂУ УВОЗА НОВИХ И УПОТРЕБЉАВАНИХ (ПОЛОВНИХ) ВОЗИЛА СА АСПЕКТА ХОМОЛОГАЦИЈЕ



НОВА ВОЗИЛА

У хомологацији је битан термин „тип производа“, у нашем случају „тип возила“. То значи да се изабере одређени репрезент типа возила у оквиру једног типа возила, док се варијанте и верзије могу разликовати. Тако изабрани репрезент типа возила се проверава унапред дефинисаним

процедурама односно врши се тзв. контрола саобразности, након чега се у случају позитивног исхода издаје потврда за увоз истих. Таква потврда између осталог садржи и следеће податке приказане у табели:

Дакле, контрола се не врши за све варијанте/верзије типа возила, већ када се за одређени репрезент типа

возила утврди да одговара техничким прописима и UNECE прописима који важе у РС онда за све варијанте/верзије возила тог типа важи додељена потврда. Када се појави нова варијанта/верзија типа возила врши се тзв. проширење.

Укупан број нових возила која се увозе у нашу земљу на годишњем нивоу износи око 15.000.

Произвођач возила	BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG DE-80788 München, GERMANY
Комерцијална ознака возила	BMW
Тип возила	7L
Комерцијална ознака типа возила	Серија 7
Варијанта типа возила	KC81
Комерцијална ознака варијанте типа	750Li xDrive

УПОТРЕБЉАВАНА ВОЗИЛА ИЗ УВОЗА (ПОЛОВНА ВОЗИЛА)

У претходном периоду у РС поступак издавања потврда за увоз пролазили су сви нови типови возила. Такође, вршена је провера једног одређеног броја возила око 2000-тог годишта у смислу задовољавања захтева „ЕУРО 3“, док су остала возила која су се увозила, као употребљавана, готово несметано улазила у нашу земљу.

Доношењем Правилника о испитивању возила од 15. априла 2014. године почела је примена одредаба - да је за сва возила која се увозе као употребљавана неопходно извршити поступак контролисања возила. На годишњем нивоу то представља око 100.000 возила која пролазе поступак контролисања, у којем се проверава тачност документације која прати возила са тренутним стањем возила, а све у

циљу заштите крајњег корисника. Након завршеног поступка контролисања издаје се одговарајуће уверење које је крајњем кориснику доказ да то возило које је купио има техничке карактеристике наведене у уверењу. У систему испитивања возила постоји 7 овлашћених организација, и то:

- Машински факултет - Београд, лабораторија „СИАН“
- Универзитет у Новом Саду факултета техничких наука - лабораторија за моторе и возила
- Факултет инжењерских наука Универзитета у Крагујевцу - Центар за Техничку исправност возила
- Машински факултет у Нишу
- Институт за нуклеарне науке "ВИНЧА" - Центар за моторе и возила
- АМСС – Центар за моторна возила доо
- Институт за заштиту на раду АД Нови Сад

Испитивање и контролисање возила се врши на 342 места у 130 градова широм Републике Србије. Од почетка имплементације система за испитивање возила, фебруар 2013. односно април 2014. године за контролисање, до данас организације су обрадиле више од 365.000

захтева за испитивање возила (овај број захтева се односи и на преправке и на уградњу/изградњу уређаја на течни нафтни гас - ТНГ) и скоро 200.000 захтева за увоз употребљаваних возила. Агенција послове у вези са испитивањем и контролисањем возила реализује у оквиру web online апликације у реалном времену, која умногоме убрзава рад и олакшава крајним корисницима да у што краћем року дођу до уверења.

Број предмета	Датум извештаја	Овлашћена организација	VIN	Марка	Акција
100960-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	W0L0TGF7542084757	ОРЕЛ ТИМОНОСАВ НУ11 ЗА1ТА327НВ7	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100999-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	1B3H0C8A870575012	DODGE PK B8CBA 71	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100928-15	18.12.2015	МАШИНСКИ ФАКУЛТЕТ БЕОГРАД, ЛАБОРАТОРИЈА ЦИХАК	VF7K0NHF8L565248	СИТРОЕН К*** КДНН* КДНН*В	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100997-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	W0L0KCF0814327575	ОРЕЛ CORSA-C AB11 1A02A28BCA5	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100996-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	WFD000GALD0910898	FORD J03 FYJ81 SCEAKH	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100995-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	W0L0AHL3555202602	ОРЕЛ А-Н/СВ FE11 1A06ALCCCS	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100994-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	VF1JZ140647742111	RENAULT JZ JZ14 JZ1406	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100993-15	18.12.2015	УНИВЕРЗИТЕТ У НОВОМ САДУ ФАКУЛТЕТА ТЕХНИЧКИХ НАУКА, ДЕПАРТАМАН ЗА МЕХАНИЗАЦИЈУ И КОНСТРУКТИВНО МАШИНСТВО, КАТЕДРА ЗА МОТОРЕ И ВОЗИЛА, ЛАБОРАТОРИЈА ЗА МОТОРЕ И ВОЗИЛА	W0L0AHH7576160990	ОРЕЛ А-Н МОНОСАВ БЕ11 ЗА05ACR0E47	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100992-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	W0L0AHL4845218002	ОРЕЛ А-Н БЕ11 1A06ALCCCS	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100991-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	W0L0KCF07544240522	ОРЕЛ ХОМОНОСАВ БЕ11 1A05AKG0BF5	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100990-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	WFD000G88H02852853	FORD BMY D08A1 SPAARH	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100949-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	VF18B0K0F2387307	RENAULT B B808 B808F	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100948-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	W0L0JBF3511212335	ОРЕЛ П6 КОМБИ FH11 ЗА12SLX05	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100947-15	18.12.2015	МАШИНСКИ ФАКУЛТЕТ БЕОГРАД, ЛАБОРАТОРИЈА ЦИХАК	WBAJ010101205452	BMW 3L 3031 SH200	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100946-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	VF7LC9K4C74119387	СИТРОЕН L*** LС9K* LС9K*	Испитивање Одустале Испробовање Србије
100945-15	18.12.2015	AMSS-CMV DOO	VF18B87CF31449707	RENAULT B B887 B887CF	Испитивање Одустале Испробовање Србије

АКТИВНОСТИ СЕКТОРА ЗА ВОЗИЛА У ПЕРИОДУ ОД ЈУЛА ДО СЕПТЕМБРА 2015. ГОДИНЕ

Агенција је у августу месецу у сарадњи са Саобраћајним факултетом започела пројекат **Анализа рада радионица за тахографе у РС и упоредна анализа са искуствима из земаља из окружења и ЕУ, као и анализа степена имплементације правне регулативе ЕУ у национално законодавство, у вези послова са тахографима и упоредна анализа са земљама окружења.** Циљ пројекта је био израда плана и програма унапређења знања и вештина техничара. Дакле Агенција је препознала да сам испит, ма колико комплексан он био, није довољан за квалитетан рад техничара, већ је неопходно периодично усавршавање техничара као би он стално био у кораку са новим технологијама, новим у погледу прописа јер је ова област прилично динамична и подлеже променама,



10. испитни рок

72 захтева за полагање испита

16 дана за реализацију испита

20 техничара положило испит

27,7 % пролазност на испиту

нарочито како се акценат све више ставља на дигиталне тахографе.

Такође, средином септембра месеца започело се са реализацијом 10. испитног рока за техничаре у радионици за тахографе на којем је пролазност била око 30%, што указује на чињеницу да Агенција не жели да прави инстант техничаре већ јасно ставља акценат на њихова знања и вештине, јер се од њега очекује извесна самосталност у раду.

Агенција, односно Сектор за возила

је у периоду од јула до краја септембра обрадио преко 2.500 захтева за тахографске картице, 7 захтева за издавање дозволе радионици за тахографе, преко 30.000 захтева за контролисање возила која се увозе као употребљавана и преко 50 потврда за увоз нових возила. Урађено је више од 4.000 испитивања возила, која се односе како на преправке на возилу тако и на уградњу/изградњу уређаја за течни нафтни гас –ТНГ.

Одређени представници Сектора за возила учествовали су у изради Акционог плана Стратегије БС за потребе радне групе Координационог тела, који су уједно и њени чланови.

Запослени у Сектору за возила свесни чињенице колико је ова област динамична и подложна променама, што са аспекта нових технологија као и честих измена законске регулативе

и новина у раду, често пролазе различите врсте обука и стручног усавршавања. У летњим месецима запослени су прошли обуку за стандарде ISO 9001, ISO19011, ISO 31000 која је допринела побољшању рада како на нивоу дневних активности, тако и на пољу планирања активности, а све у циљу пружања сто брже и квалитетније услуге крајњем кориснику.





CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд
656.1 (497.11) (094.5)

БИЛТЕН / Република Србија.
Агенција за безбедност саобраћаја. - 2011, бр. 1- .
Нови Београд: Агенција за безбедност саобраћаја,
2011- ([Београд]: All in one business centar). - 30 cm
Тромесечно.

ISSN 2217-5229 = Билтен (Агенција за безбедност саобраћаја)
COBISS.SR-ID 182542092



ПАЖЊА! ДЕЦА У САОБРАЋАЈУ!



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

**ЗА БЕЗБЕДНОСТ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ.
СВИ ЗАЈЕДНО.**



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја