

ANALIZA STANJA U OBLASTI BEZBJEDNOSTI  
SAOBRAĆAJA U CRNOJ GORI

Evropska praksa za

# BEZBJEDNOST U SAOBRAĆAJU



Podgorica, jun 2024.



***Ovaj dokument je izrađen uz finansijsku podršku Ministarstva saobraćaja, u okviru javnog konkursa za oblast saobraćaja, sigurnost i bezbjednost u saobraćaju za 2023. godinu.***

***Sadržaj dokumenta je isključiva odgovornost Mreže za evropske politike MASTER i ni na koji način se ne može smatrati da odražava stavove donatora.***

***Autorica: Ana Andrijašević***

***Koautor: Adnan Metanović***

***Urednica: Mr. Andrea Popović***

***Dizajn: Ana Samardžić***

## SADRŽAJ

1. Kratak opis projekta .....	4
2. Uvod .....	5
3. Bezbjednost na putevima u Crnoj Gori.....	6
3.1. Bezbjednost učestnika u saobraćaju.....	9
3.2. Mladi vozači.....	10
4. Nacionalno zakonodavstvo.....	14
4.1. Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima .....	14
4.2. Krivična odgovornost.....	19
5. Strateški okvir.....	20
6. Evropsko zakonodavstvo.....	22
6.1. Evropska povelja o bezbjednosti saobraćaja na putevima .....	23
6.2. Rezolucija UN o unaprijeđenju globalne bezbjednosti na putevima .....	23
6.3. Stokholmska deklaracija o bezbjednosti na putevima .....	24
6.4. Direktiva 2015/413/EU .....	24
6.5. Preporuke Komisije od 17. januara 2001.....	26
6.6. Rezolucija Savjeta od 27. novembra 2003.....	26
7. Švedski model saobraćaja.....	27
8. Istraživanje.....	29
9. Zaključci i preporuke.....	56

## 1. KRATAK OPIS PROJEKTA

Projekat **Mreže za evropske politike - MASTER “Evropska praksa za bezbjednost u saobraćaju!”** realizuje se u okviru javnog konkursa Ministarstva kapitalnih investicija za oblast saobraćaja, sigurnosti i bezbjednosti u saobraćaju za 2023. godinu. Glavni cilj projekta je podizanje svijesti građana Crne Gore o saobraćajnoj kulturi, posebno mlade populacije koja je veoma aktivna u saobraćaju, kao i edukacija cjelokupnog crnogorskog društva, u skladu sa zakonima na nacionalnom nivou, koji uređuju ovu oblast, kao i propisima i standardima Evropske unije.

Sprovedenjem projektnih aktivnosti, planirano je da utičemo na unapređenje oblika vaninstitucionalnog obrazovanja za mlade osnovnog i srednješkolskog uzrasta, povećanje stepena lične i društvene odgovornosti uz usvajanje novih znanja i proširenje postojećih kada su u pitanju saobraćajna kultura, kao i poznavanje i poštovanje saobraćajnih propisa, što će u konačnom doprinjeti smanjenju saobraćajnih nezgoda na putevima.

Pred Vama je Analiza stanja iz oblasti saobraćaja, sigurnost i bezbjednost u saobraćaju, sa fokusom na dionice na kojima se događa najveći broj saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori, a kako bi se nadležnim organima predočila situacija i ukazalo na neophodnost preduzimanja dodatnih mjera kontrole na ovim djelovima puteva. Takođe, Analiza sadrži sveobuhvatan pregled zakonskih rješenja EU, radi unapređenja postojećeg zakonodavnog okvira u oblasti saobraćajnih politika, što će biti od koristi za zatvaranje pregovaračkog poglavlja 14 i približavanja standardima razvijenih zemalja članica EU kada je u pitanju sigurnost i bezbjednost na putevima i saobraćajna kultura.

Analiza sadrži i rezultate sprovedenog istraživanja na temu upoznatosti građana sa relevantnim propisima iz oblasti sigurnost i bezbjednost u saobraćaju, kao i preporuke koje će biti korisne nadležnim organima vlasti za unaprijeđenja stanja u ovoj oblasti.

U konačnom, pozivamo Vas da pratite naše društvene mreže i informišete se o svim projektnim aktivnostim, radi uključivanja u implementaciji istih, a kako bismo zajednički stvorili bezbjedne i sigurne puteve Crne Gore.

**Vaš MASTER Tim!**

## 2. UVOD

Prema različitim statističkim istraživanjima na putevima širom svijeta svake godine u saobraćaju izgubi život oko 1,3 miliona ljudi, a još 50 miliona biva povrijeđeno, gdje se na svakih šest sekundi desi jedna saobraćajna nezgoda, svake dvadeset tri sekunde pogine jedna osoba u saobraćaju, a na svaka tri minuta na putevima širom svijeta jedno dijete izgubi život.

Uprava policije Crne Gore je dala javno saopštenje<sup>1</sup> da je u periodu od 19. do 22. aprila 2024. godine, na crnogorskim putevima evidentirano je 38 saobraćajnih nezgoda, u kojima su dva lica smrtno stradala, četiri lica su zadobila teške, a 17 lica lake tjelesne povrede. U istom periodu, pripadnici saobraćajne policije su u okviru represivnih aktivnosti podnijeli 111 prekršajnih prijavi i izdali 1.112 prekršajnih naloga, privremeno oduzeli 19 pari registarskih oznaka i isto toliko vozila isključili iz saobraćaja. Lišena su slobode 33 vozača zbog **upravljanja vozilom pod dejstvom alkohola, opojnih droga, drugih psihoaktivnih supstanci i ostalih težih prekršaja iz oblasti saobraćaja**, od čega je 21 vozač lišenih slobode zbog vožnje pod dejstvom alkohola u organizmu u nedozvoljenoj količini, 10 vozača zbog vožnje pod dejstvom opojnih droga ili drugih psihoaktivnih supstanci i dva vozača lišena su slobode zbog počinjenih drugih težih prekršaja iz oblasti Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima. Od ukupnog broja lica lišenih slobode, 1 vozača je lišeno slobode u Podgorici, i po četiri u Danilovgradu i Nikšiću.

Na osnovu analitičkog praćenja i proučavanja saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica, glavni uzroci saobraćajnih nezgoda su nedovoljan nivo svijesti kod građana o opasnostima koje im prijete kao učesnicima u saobraćaju, nizak nivo saobraćajne kulture kod učesnika u saobraćaju, nepoštovanje ili nepoznavanje propisa iz oblasti bezbjednosti saobraćaja, i **nedovoljna informisanost djece i omladine o bezbjednosti u saobraćaju**. Da bi se povećala sigurnost i bezbjednost svih učesnika u saobraćaju, neophodno je prevashodno uticati na saobraćajno vaspitanje i obrazovanje djece, omladine i odraslih. Osnovna svrha edukativnih programa je razvoj adekvatnih stavova i navika ponašanja u saobraćaju kod učesnika. **Rana valjana edukacija je osnova blagovremenog razvoja opšte i saobraćajne kulture.**

Saobraćajnu kulturu čine međusobni odnosi svih učesnika u saobraćaju, njihove komunikacije, razmjena poruka, usluga, pažnje, zaštite i sporazumevanja. Značajan segment opšte i saobraćajne kulture je odnos vozača prema putu, i ostalim učesnicima u saobraćaju, kao i opštih mentalnih, senzornih i psihomotornih sposobnosti. Da bi se izbjegle nezgode, vozač treba da usvoji i da se adaptira na optimalne bezbjednosne granice.

**U Izvještaju Evropske komisije o Crnoj Gori za 2023.** godinu navedeno je da, što se tiče drumskog saobraćaja, dobar napredak je postignut na implementaciji inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju. Ograničen napredak ostvaren je u sprovođenju Strategije

<sup>1</sup> Vlada Crne Gore, Saopštenje Uprave policije, dostupno na: <https://www.gov.me/clanak/saopstenje-171>

razvoja saobraćaja, a nikakav napredak u njenoj reviziji. Dalje se ukazuje da je implementacija Programa bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2020-2022 donijela određena poboljšanja u prikupljanju i analizi podataka, ali nije dala očekivane rezultate u pogledu bezbjednosti, i **nije bilo poboljšanja ili smanjenja smrtnih i teških saobraćajnih nezgoda**. Nova strategija bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2023-2030 još uvijek je u fazi nacrtu i trebalo bi da bude usvojena što je prije moguće. **Crna Gora takođe treba da uspostavi posebnu agenciju za bezbjednost saobraćaja. Ostaju izazovi u efikasnom sprovođenju međunarodnih sporazuma o drumskom prevozu opasnih materija.**<sup>2</sup> S obzirom na to da statistika<sup>3</sup> pokazuje da je najveći uzrok saobraćajnih nezgoda u kojima učestvuju mladi vozači preveliko samopouzdanje i manjak iskustva, preventivno djelovanje u okviru osmišljenih projektnih aktivnosti, bi trebalo da omogući mladim vozačima da steknu nova znanja i vještine kada je riječ o bezbjednom upravljanju vozilom. Iskustva pokazuju da se obukama ove vrste utiče na mlade vozače da se odgovornije ponašaju u saobraćaju, i da rjeđe prave saobraćajne prekršaje. Kroz edukaciju primjenom različitih metoda ide se ka ovim strateškim ciljevima. U oblasti drumskog saobraćaja Crna Gora je transponovala **49% direktiva i propisa EU, od kojih su neki još uvijek samo djelimično usaglašeni**. Od Crne Gore se očekuje da donese dalje zakonske propise kako bi se u potpunosti zadovoljili zahtjevi i standardi Evropske unije kada je u pitanju bezbjednost u saobraćaju.

### 3. BEZBJEDNOST NA PUTEVIMA U CRNOJ GORI

Društveni i ekonomski razvoj podrazumijeva povećanje transporta ljudi, dobara i usluga, što za sobom povlači i povećanu upotrebu prevoznih sredstava od strane učesnika u saobraćaju. Međutim, nepoštovanje saobraćajnih propisa od strane učesnika u saobraćaju često dovodi do nastanka saobraćajnih nezgoda, koje u konačnom mogu rezultirati fatalnim ishodom. Brojna istraživanja potvrđuju da je čovjek kao učesnik u saobraćaju, pored ostalih faktora (motorna vozila, karakteristike puta) presudan faktor za efikasnost i bezbjednost saobraćaja.

Čovjek je akter brojnih različitih složenih saobraćajnih situacija u kojima učestvuje sa svim svojim obilježjima, dimenzijama i kapacitetima. Saobraćajna kultura je u visokoj korelaciji sa psihosocijalnim profilom ličnosti, iz kog razloga rana edukacija mladih o nužnosti poštovanja saobraćajnih propisa i uopšte, saobraćajne kulture, može biti od presudnog značaja za obezbjeđivanje bezbjednih puteva.

---

2 Evropska komisija, Izvještaj o Crnoj Gori za 2023. godinu, Brisel 08.11.2023. godine, str.126

3 Ministarstvo kapitalnih investicija, Sektorska analiza, Podgorica 04 04.2022. godine, str.11

Postoji širok opseg efikasnih mjera, a iskustva zemalja sa dugom tradicijom motorizovanog kretanja pokazala su da je za rješavanje problema potreban sistemski pristup. Saobraćajne „nezgode“ nisu „nesreće“, tj. stradanje u saobraćaju nije slučajno, već je rezultat sistemskih grešaka i nepoštovanja saobraćajnih propisa i pravila. Poboljšanje postojećih puteva zahtijeva stručan i odgovoran pristup u identifikaciji uticajnih faktora puta, koji uzrokuju ili doprinose nastanku saobraćajnih nezgoda, kao i uvećanju posljedica saobraćajnih nezgoda, a sve u cilju da se ti faktori otklone. U analizama država iz regiona i Evrope, put je, kao uticajni faktor, prepoznat u preko 20% slučajeva saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima (prema PIARC-u u 34% slučajeva saobraćajnih nezgoda), pa je neophodan sistemski pristup i primjena alata koji mogu poboljšati bezbjednost puta.

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je obezbijedilo izradu Studije mjerenja indikatora performansi bezbjednosti saobraćaja na putevima Crne Gore u 2023.godini. Indikatori performansi bezbjednosti saobraćaja su u visokoj korelaciji sa saobraćajnim nezgodama i njihovim posljedicama. Mjerenje indikatora je izvršeno u periodu od 21.10.2023.godine do 04.11.2023.godine. Istraživanjem je obuhvaćeno snimanje indikatora na teritorijama 11 opština u Crnoj Gori i to: Berane, Bijelo Polje, Budva, Cetinje, Herceg Novi, Kolašin, Kotor, Nikšić, Pljevlja, Podgorica i Tivat. **Na osnovu komparativne analize podataka zaključuje se da je u 2023. godini došlo do pogoršanja stanja bezbjednosti saobraćaja u odnosu na prethodnu 2022. godinu.**

Na području teritorije Crne Gore, u 11 opština, realizovano je terensko istraživanje mjerenja brzine vozila na mjernim mjestima na putevima u naselju, van naselja i na novoizgrađenoj dionici auto-puta. Obim uzorka obuhvaćen mjerenjem brzina kretanja je 13.638 vozila.

Na području Crne Gore, **više od polovine vozača kretalo se brzinom koja je veća od ograničenja brzine na posmatranoj dionici puta (58,2%)**, dok je njih 41,8% poštovalo ovo ograničenje. Prosječna izmjerena brzina vozila za sve gradove i opštine obuhvaćene istraživanjem iznosi 58,38 km/h. prosječna vrijednost prekoračenja ograničenja brzine u Crnoj Gori iznosi 13,44 km/h.

Najlošiji rezultati u pogledu izmjerenih brzina ostvareni su u Kolašinu (procenat prekoračenja 85,7%), Bijelom Polju (procenat prekoračenja 83,6%) i Pljevljima (procenat prekoračenja 81,1%), dok je najmanji procenat prekoračenja zabilježen u Tivtu (10,8%).<sup>4</sup>

Ovim istraživanjem po prvi put je obuhvaćeno snimanje brzina kretanja vozila na novoizgrađenoj dionici auto-puta Smokovac-Mateševo. Ukupno je izmjerena brzina kretanja 806 vozila na autoputu. Prosječna brzina kretanja iznosi 98 km/h, dok je najveća izmjerena brzina 165 km/h. Što se tiče procenta vozača koji su prekoračili ograničenje brzine koje na posmatranoj dionici od 100 km/h, on iznosi 43,5%.

<sup>4</sup> Vlada Crne Gore, Ministarstvo unutrašnjih poslova uprava policije - Sektor policije opšte nadležnosti, Odsjek za javni red i mir, Izvještaj o stanju bezbjednosti saobraćaja na putevima, za 2023.godinu, str. 6-7

Ukupno je evidentirano 15.975 vozača, od kojih je **1.500 (9,4%) koristilo uređaj za ometanje, u ovom slučaju mobilni telefon**, dok 14.475 (90,6%) vozača nije koristilo isti. Najveći broj evidentiranih vozača koji su koristili uređaje za ometanje pažnje tokom upravljanja vozilom zabilježen je u opštinama Bijelo Polje, Kotor i Pljevlja, dok je najmanji broj evidentiran na teritoriji opštine Cetinje i Glavnog Grada Podgorice.

Od ukupno 11 opština i gradova obuhvaćenih ovim istraživanjem, samo 7 posjeduje svjetlosnu saobraćajnu signalizaciju – semafore, tako da u preostale 4 opštine (Berane, Pljevlja, Tivat i Kolašin) nije bilo moguće izvršiti mjerenje indikatora koji se odnosi na ponašanje pješaka na signalisanim pješačkim prelazima/raskrsnicama. U opštinama i gradovima koji poseduju ovu vrstu saobraćajne signalizacije, zabilježen je najveći broj nepropisnog prelaska kolovoza na semaforizovanim raskrsnicama/pješačkim prelazima u Cetinje (48,2%) i Herceg Novom (44,5%), dok je na teritoriji Glavnog Grada Podgorice (81,3%) i opštine Kotor (81,9%) evidentirano najviše prelazaka na propisan način, dok je na semaforu bilo upaljeno zeleno svjetlo.

U toku 2023.godine, na putevima u Crnoj Gori **registrovano je ukupno 6.573 saobraćajnih nezgoda**, što u odnosu na 2022.godinu (5.675) predstavlja povećanje za 898 saobraćajnih nezgoda, ili za 15,8%. Saobraćajnih nezgoda samo sa materijalnom štetom bilo je 4.404 što u odnosu na 2022.godinu (3.607) predstavlja povećanje za 897, ili za 22,1%. Saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima bilo je 62, što je u odnosu na 2022.godinu (58) više za 4 saobraćajne nezgode, ili za 6,9%. Saobraćajnih nezgoda sa povrijeđenim licima bilo je 2.107. U poređenju sa 2022.godinom (2.010) to je povećanje za 97 nezgoda, ili 4,8%. **U 2023. godini, u saobraćajnim nezgodama na putevima u Crnoj Gori, poginulo je 78 lica, što u odnosu na 2022.godinu (73) predstavlja povećanje za 5 poginulih lica, odnosno za 6,8%.<sup>5</sup>**

Od ukupnog broja poginulih lica (78), najviše je poginulo lica starosne dobi od 65 godina i više (23). Nakon toga, najviše je poginulih starosne dobi od 25 do 35 godine (14), od 36 do 45 godina (9), od 56 do 64 godina (9), od 46 do 55 godina (7), od 18 do 20 godina (3), od 21 do 24 godine (3). Ispod 18 godina starosti ukupno je stradalo 10 djece i to od 15 do 17 godina (8) i po jedno starosne dobi ispod 6 godina i od 10 do 14 godina.<sup>6</sup>

Od ukupnog broja saobraćajnih nezgoda, prema kategoriji puta i posledicama saobraćajnih nezgoda:

- **na auto-putu** kojim je u 2023.godini prošlo 2.290.000 vozila dogodilo se 47 (21) saobraćajnih nezgoda, u kojima kao i prethodne godine nije bilo poginulih lica, dok je povrijeđeno 19 (7), od kojih teže 3 (2) lica, a 16 (5) lica je zadobilo lake tjelesne povrede.
- **na magistralnim putevima** dogodilo se 1.866 (1.638) saobraćajnih nezgoda, **u kojima su život izgubila 54 (40) lica**, dok je povrijeđeno 1075 (1043), od kojih teže 260 (244) lica, a 815 (799) lica je zadobilo lake tjelesne povrede.
- **na regionalnim putevima** dogodile su se 272 (216) saobraćajne nezgode, u kojima je život izgubilo 8 (9) lica a povrijeđeno je 160 (160), od kojih teže 37 (50) lica, a 123 (110) je zadobilo lake tjelesne povrede.

---

<sup>5</sup> Vlada Crne Gore, Ministarstvo unutrašnjih poslova uprava policije - Sektor policije opšte nadležnosti, Odsjek za javni red i mir, Izvještaj o stanju bezbjednosti saobraćaja na putevima, za 2023.godinu, str. 10-11

<sup>6</sup> Ibid. str.13



- **na lokalnim putevima** dogodile su se 482 (413) saobraćajne nezgode, u kojima su život izgubila 3 (13) lica i povrijeđeno 255 (252) lica, od kojih teže 47 (51) lica, dok je 208 (201) lica zadobilo lake tjelesne povrede.
- **na ulicama** dogodilo se 3.729 (3.280) saobraćajnih nezgoda, u kojima je život izgubilo 12 (11) lica, a povrijeđeno je 1.555 (1.472) učesnika u saobraćaju, od kojih teže 222 (193) i 1.333 (1.279) lakše.
- **na nekategorisanim putevima** dogodilo se 176 (107) nezgoda, u kojima je život izgubilo 1 (0) lice, dok su povrijeđena 22 (21) lica, od kojih teže 7 (8) i lakše 15 (13).

### 3.1. Bezbjednost učesnika u saobraćaju

U sistemu faktora bezbjednosti saobraćaja čovjek – vozilo – put – okolina, faktor čovjek ima uticaj na nastanak saobraćajnih nezgoda u oko 95% slučajeva. Upravo zbog toga najveći potencijal na unaprjeđenju bezbjednosti saobraćaja leži u informisanju i edukaciji građana, s obzirom na njihovu aktivnu i pasivnu ulogu u saobraćaju.

Poseban fokus stavlja se na ranjive učesnike u saobraćaju. Osnovna odlika ranjivih učesnika u saobraćaju je ta da su to učesnici u saobraćaju, koji su direktno svojim tijelom izloženi djelovanju sila u sudarima u saobraćajnim nezgodama, a svjesni smo da gotovo nema saobraćajnih nezgoda bez učešća ranjivih učesnika u saobraćaju.

S ciljem smanjenja broja i posljedica saobraćajnih nezgoda sa ranjivim učesnicima u saobraćaju moraju biti prioritet na svim nivoima upravljanja bezbjednošću saobraćaja. U tom smislu, potrebno je neprekidno djelovati u dva pravca:

- prilagoditi okruženje (saobraćajnu infrastrukturu) ranjivim učesnicima u saobraćaju kroz preduzimanje saobraćajno-tehničkih mjera, i
- prilagoditi ranjive učesnike u saobraćaju okruženju tako što će se unaprjeđivati njihovo znanje, vještine, navike, stavovi i ponašanje u saobraćaju. Ovo se može postići kroz obrazovanje, vaspitanje, osposobljavanje, obuku, stručno usavršavanje, kampanje, odnosno dobro planiranom i društveno podržanom prinudom.

Posredstvom sredstava javnog informisanja, kroz niz medijskih aktivnosti, gostovanja u radio i TV emisijama, tekstovima u štampanim medijima i aktivnostima na društvenim mrežama, pripadnici saobraćajne policije, kao i nevladine organizacije koje u svojim programima uključuju oblasti bezbjednosti i zaštite u saobraćaju, kontinuirano obavještavaju javnost i sve učesnike u saobraćaju o uzrocima i posledicama saobraćajnih nezgoda, kao i o preventivnim mjerama koje je saobraćajna policija preduzimala u skladu sa svojim nadležnostima.

Međutim, predstavljeni podaci pokazuju da i pored kontinuiranog informisanja građana, i dalje postoji izuzetno visok stepen saobraćajnih nezgoda koje rezultiraju smrtnim ishodom.

Sa ciljem efikasnije borbe protiv kršenja saobraćajnih propisa, osim sprovođenja cjeloživotnog saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja i promocije bezbjednog ponašanja u saobraćaju, potrebno je uskladiti zakonodavni okvir sa pravnim tekovinama Evropske unije, te primjenjivati strože sankcije za počinioce prekršajnih i krivičnih djela.

Takođe, može se primjetiti da u Crnoj Gori **nije razvijen efikasan sistem u borbi protiv povratnika koji voze pod uticajem alkohola ili opijata**. Osim kaznenih poena, i novčanog sankcionisanja, kao jedan od načina rješenja ovog problema, može biti i upućivanje lica koja voze pod uticajem na liječenje od zavisnosti u odgovarajuće zdravstvene ustanove, gdje bi osim pružanja pomoći u borbi od zavisnosti, bila sprovedena i edukacija o obaveznosti poštovanja saobraćajnih propisa.

### 3.2. Mladi vozači

Mladi vozači predstavljaju kategoriju vozača sa najvećom stopom rizika od smrtnosti nastale kao posljedica saobraćajne nezgode. U nezgodama sa fatalnim ishodom obično doprinose više od svog procenta u populaciji: na primjer, u 2017. godini skoro 14% poginulih na putevima Evropske unije (EU) bili su vozači starosti od 18 do 24 godine, dok su od ukupne populacije oni činili svega 8%. **U Crnoj Gori je u 2023. godini u saobraćajnim nezgodama poginulo ukupno 78 lica, od kojih je 14 bilo starosne dobi od 25 do 35 godine.**

Mnogi razlozi doprinose ovim činjenicama, uključujući manjak iskustva, prihvatanje višeg nivoa rizika, traženje senzacija, dokazivanje među vršnjacima, potcenjivanje rizika, upotrebu alkohola, ometanja u vozilu (tj. korišćenje mobilnog telefona tokom vožnje ili prisustvo putnika iste starosne dobi (tinejdžera), itd.) i njihovu želju da brže stignu do odredišta.

U literaturi postoje različite definicije mladih vozača. Neki autori su ih definisali prema godinama starosti, a drugi prema iskustvu. Utvrđeno je da je dužina posjedovanja vozačke dozvole bolji pokazatelj u studijama koje pokušavaju da kvantifikuju relativnu važnost faktora starosti i iskustva. Kada se kategorizacija vozača vrši prema starosti, još uvek nije standardizovan raspon godina koji će biti jedinstven za sva istraživanja. Varijacije u definiciji su zbog razlike između zemalja u zakonskom uzrastu kada vozač može prvo da dobije vozačku dozvolu, kao i zbog načina na koji je dobijaju.<sup>7</sup>

#### Starost, pol i biološka nezrelost

Mladi ljudi prolaze kroz značajne biološke i društvene promjene između 15. i 25. godine. Kognitivni razvoj tokom puberteta može dovesti do veće emocionalne nestabilnosti i buntovnijeg ponašanja. Shodno tome, kao učesnici u saobraćaju, **mladi ljudi imaju tendenciju da ispolje**

---

<sup>7</sup> Put i saobraćaj, Mirjana Grdinić-Rakonjaca, Boris Antićb, Vladimir Pajkovića, Percepcija faktora bezbjednosti saobraćaja i ponašanje mladih vozača: Studija slučaja Crna Gora, 2022. godina, str. 1

**rizično ponašanje i imaju smanjenu percepciju opasnosti sa kojima se suočavaju.** Naročito mladi vozači muške populacije imaju odlučnije, opasnije stilove vožnje i konzistentno je veća vjerovatnoća da će biti umješani u fatalni sudar nego djevojke. Takođe je veća vjerovatnoća da će iskusiti pritisak vršnjaka za bržu vožnju, pa čak i trku. Učenje vožnje i sama vožnja često su dio tranzicije ka odraslom dobu i većoj nezavisnosti, međutim kako se društvena aktivnost povećava tokom adolescencije, to dovodi do većeg uticaja vršnjaka na proces donošenja odluka, što ishoduje nesmotrenom vožnjom i čestim udesima.<sup>8</sup>

Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima određuje da u kategoriju mladih vozača spadaju lica do 24 godine života.

### **Nedostatak vozačkog iskustva**

Mladim učesnicima u saobraćaju nedostaje iskustva. Oni mogu brzo da steknu tehničke vještine vožnje, ali nedovoljno vježbanja znači da mladi ljudi još nisu razvili neophodne vještine potrebne za predviđanje opasnosti i suočavanje sa potencijalno opasnim situacijama, kao što su loše vrijeme i vožnja većim brzinama. Tokom ranih faza vožnje, vještine još nisu ukorijenjene i vožnja zahtijeva veću koncentraciju. Shodno tome, smetnje i oštećenja predstavljaju veći rizik za mlade nego za iskusnije učesnike u saobraćaju. Veća je vjerovatnoća da će mladi vozači, posebno muškarci, biti u sudarima vezanim za brzinu sa inherentnim rizikom da će zadobiti teže povrede.<sup>9</sup>

### **Vožnja pod uticajem i uređaji za ometanje**

Mladi ljudi su fizički i emocionalno manje zreli, pa samim tim i manje sposobni da procijene rizik u odnosu na starije vozače. Mladi ljudi su takođe u godinama kada testiraju granice i potvrđuju svoju nezavisnost, i obično uživaju u intenzivnom društvenom životu. Ovo uključuje aktivnost noću i vikendom, često prevozeći vršnjake. Oni mogu biti skloni da se pokažu, podložni pritisku vršnjaka i da voze prebrzo ili pod uticajem alkohola ili droge, što može dovesti do fatalnih posledica.

Vožnja pod uticajem alkohola **usporava reakcije vozača za oko 25%**. Iako mladi ljudi uglavnom misle da dobro podnose sve vrste pića realnost je suprotna. Najteže prolaze upravo neiskusni vozači, budući da imaju niži nivo tolerancije na alkohol i droge. Druženje sa vršnjacima povećava njihovu izloženost ovim supstancama, kao i vjerovatnoću noćne konzumacije dok putuju na društvene događaje i vraćaju se sa istih.

Mnogi i nemaju osećaj pripitosti, ali piće uprkos tome utiče na njihov organizam. **Sa 0,8 grama alkohola u krvi, što odgovara količini od tri-četiri ispijene čaše, vozač više uopšte ne može da upravlja vozilom i s velikim poteškoćama se snalazi u saobraćaju.**

Konzumacija alkohola i nedozvoljenih opojnih supstanci, umor, emocije i uređaji za ometanje, kao što su mobilni telefoni, narušavaju sposobnosti vozača, te ukoliko se na neki od navedenih

8 Twisk, D., Stelling, A., Young people's risky behaviour requires integral approach, 2014. godina, str. 4, dostupno na: <https://goo.gl/Y1GjNF>

9 Department for Transport, The Characteristics of Speed Related Collisions, Road Safety Research Report 117, 2010. godina, str. 48., dostupno na: <https://goo.gl/01pkZ3>

faktora nadoveže i upotreba starijeg vozila (s obzirom da maldi ljudi često nisu u mogućnosti da sebi pruže novija vozila koja su sigurnija za upotrebu), mogu uticati na nastanak saobraćajnih nezgoda, što stvara rizik ne samo po njih same, već i druge učesnike u saobraćaju.

Korištenjem mobilnih telefona tokom vožnje smanjuje se koncentracija vozača, brzina donošenja odluka, brzina reagovanja, što sve kumulativno može da dovede do nastanka saobraćajnih nezgoda.

Prema podacima Izveštaja o bezbjednosti saobraćaja na drumovima za 2022. godinu, više od četiri petine vozača u Crnoj Gori je izjavilo da su u proteklih mjesec dana, koristili mobilni telefon tokom vožnje, a ta vrijednost je skoro tri puta veća u odnosu na prosječnu vrijednost u zemljama Evropske unije. Istraživanja pokazuju da ometanje pažnje učesnika u saobraćaju uzrokuje od 10 do 30% saobraćajnih nezgoda u Evropskoj uniji.

Dakle, najčešći uzročnik nastanka saobraćajnih nezgoda kod mladih vozača jesu alkohol, opojne droge, kao i korišćenje mobilnih telefona u saobraćaju, budući da svaki od navedenih faktora utiče na smanjenje pažnje koja se zahtjeva od učenika u saobraćaju, kao i do slabljenja motoričkih sposobnosti, brzog reagovanja i sagledavanje situacije i okruženja.

### **Prevazilaženje problema**

**Dobri vozači se ne rađaju, već stvaraju**, a učenje bezbjedne vožnje zahtijeva vrijeme i opsežnu praksu. Vremenom, radnje u vožnji – mijenjanje brzina, gledanje u retrovizor, upravljanje, pravilna procjena situacije, odgovarajuće reagovanje, itd. – postaju automatske. Međutim, vozač početnik mora da razmisli o ovim radnjama, povećavajući ukupno mentalno opterećenje i eventualno odvlačeći pažnju sa puta. Sticanje dovoljno iskustva je ključno za popravljavanje situacije – rizik od sudara naglo opada tokom prve godine vožnje bez pratnje. Ali takođe je važan i uzrast u kom je mladima dozvoljeno da ozpočnu samostalnu vožnju. **Što je niža minimalna starost za vožnju, veća je stopa sudara među vozačima početnicima.**

Ključni prvi korak je da se osiguraju najviši mogući opšti standardi bezbjednosti na putevima. Može se očekivati da će mladi ljudi u velikoj mjeri imati koristi od opštih mjera bezbjednosti na putevima, posebno u Crnoj Gori gdje je učinak bezbjednosti na putevima relativno nizak. Takođe je od suštinskog značaja da se riješi specifičan problem mladih vozača početnika putem institucionalnog i vaninstitucionalnog obrazovanja.

Takođe, izuzetno je važno **odrediti odgovarajuću minimalnu starosnu dob za otpočinjanje smostalne vožnje i pored dobijanja vozačke dozvole.** Vožnja u pratnji starijeg, iskusnijeg vozača trebala bi da postane zakonska obaveza za sve mlade vozače do određene životne dobi, što bi direktno uticalo na smanjenje saobraćajnih nezgoda među mladim ljudima i uticalo na kvalitetno sticanje iskustva u vožnji. Administracije treba da se odupru svakom pritisku da smanje sadašnje starosne granice za izdavanje dozvola i zapamtite da bi povećanje starosne granice za solo vožnju smanjilo broj smrtnih slučajeva. Uslovi za vožnju motocikala i mopeda treba da budu jednako strogi kako bi se spriječila migracija na manje bezbjedne oblike transporta.

Ove mjere bi se mogle uticati na faktore koji su prepoznati kao doprinosi nesrećama mladih vozača početnika, ali će funkcionisati samo ako se sprovede i efikasan sistem kažnjavanja za kršenje ustanovljenih pravila i propisa. **Vozači početnici bi trebalo da podliježu probnom roku, tokom kojeg bi mogli da izgube vozačku dozvolu i/ili da prođu dodatnu obuku ako ne budu postupali u vožnji u skladu sa pravilima puta ili uslovima licenciranja.** Ako su vozači kažnjeni sistemom loših bodova, prag za oduzimanje dozvole mogao bi biti niži za vozače početnike.

Komunikacioni i obrazovni naponi su takođe važni, kako bi se promijenili fundamentalni stavovi koji pogoršavaju rizik od nastanka saobraćajnih nezgoda. Takve kampanje treba da ciljaju posebno neiskusne vozače i rizične grupe. **Roditelji takođe imaju važnu ulogu, sa obzirom da se mnogi stavovi vezani za bezbjednost u saobraćaju uspostavljaju mnogo prije uzrasta predviđenog za vožnju, dok su mladi podložni uticaju autoriteta i ugledaju se na svoje uzore.**

Kontramjere treba uvoditi postepeno, pokazujući konkretne rezultate na svakom koraku. Takođe ih treba pratiti i prilagođavati tamo gdje ne daju konkretne rezultate. Konkretno, za implementaciju promjena koje zahtijevaju uvođenje novih zakonskih rješenja, biće potrebno više vremena, ali na ovaj način se može efikasno osigurati bezbjednost na putevima. Međutim, prije preduzimanja navedenog koraka, **potrebno je kontinuirano raditi na podizanju svijesti javnosti o ovom problemu, putem kampanja koje podstiču promjene u stavovima i ponašanju i jačaju potrebu za direktnim djelovanjem.**

Vlasti bi takođe mogle da **poboljšaju obuku i testiranje vozača.** Cilj ovih procesa treba da bude kreiranje nove generacije vozača kod kojih postoji veći stepen saobraćajne kulture, što podrazumijeva edukaciju mladih o sopstvenim ograničenjima i razumijevanje posledica preduzetih rizika.

Važno je sagledati i aspekte bezbjednosti na putevima u javnim politikama koje nisu direktno povezane sa bezbjednošću na putevima, u oblastima kao što su dostupnost i cijena javnog prevoza, troškovi upravljanja vozilom, dostupnost parkinga u školama i drugim institucijama i centrima koje mladi posjećuju, kao i sprovoditi strogu kontrolu u odnosu na dostupnost alkohola mladima.

## 4. NACIONALNO ZAKONODAVSTVO

Sistem bezbjednosti saobraćaja na putevima u Crnoj Gori uređen je Ustavom, priznatim međunarodnim dokumentima, zakonima i podzakonskim aktima.

Krovni zakon u ovoj oblasti je **Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima**<sup>10</sup>, međutim važno je napomenuti da je pitanje bezbjednosti uređeno i drugim zakonima kao što su: **Zakon o putevima, Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju, Zakon o prevozu opasnih materija, Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju i Krivični zakonik Crne Gore.**

### 4.1. Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima

Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima je osnovni zakon koji uređuje oblast bezbjednosti saobraćaja. Ovim zakonom uređuju se pravila saobraćaja na putevima, obaveze učesnika i drugih subjekata u saobraćaju, ograničenje saobraćaja, saobraćajna signalizacija, oznake, znaci i naredbe kojih se moraju pridržavati učesnici u saobraćaju, uslovi koje moraju da ispunjavaju vozači za upravljanje vozilima, uslovi koje moraju da ispunjavaju vozila, posebne mjere koje se preduzimaju u saobraćaju i druga pravila i mjere kojima se obezbjeđuje bezbjednost saobraćaja na putevima.<sup>11</sup>

Članom 10 navedenog Zakona propisana je izričita obaveza učesnika u saobraćaju da se ponašaju na način kojim neće ometati, ugroziti ili povrijediti druge učesnike, kao i da preduzmu sve potrebne mjere radi izbjegavanja opasnih situacija nastalih nepropisnim ponašanjem drugih učesnika u saobraćaju.

#### Opšta pravila

Zakon propisuje i opšta pravila koja se odnose na obaveze i dužnosti učesnika u saobraćaju, i to:

- da postupa u skladu sa propisanim pravilima saobraćaja, saobraćajnom signalizacijom i znacima i naredbama koje daje policijski službenik koji vrši kontrolu saobraćaja na putevima;
- da postupa u skladu sa saobraćajnom signalizacijom i kad time odstupa od propisanih pravila saobraćaja;
- da postupa prema znacima, odnosno naredbama koje daje ovlašćeni policijski službenik i kad time odstupaju od propisanih pravila saobraćaja, značenja saobraćajnog znaka postavljenog na putu ili svjetlosnog saobraćajnog znaka;
- da ne ostavlja na putu vozila koja nisu u upotrebi, nanosi ili baca otpatke ili predmete i materije koje mogu ometati ili ugroziti bezbjednost saobraćaja ili zagađivati ili ugroziti okolinu;

---

<sup>10</sup> Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima, "Službeni list CG", br. 33/2012, 58/2014, 14/2017

<sup>11</sup> Član 1 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima

- da, bez odlaganja, sa puta ukloni predmet, odnosno materiju koja se na kolovozu našla njegovim činjenjem, kao i predmet, odnosno materiju koja potiče sa vozila kojim upravlja;
- da sa kolovoza ukloni predmete i prepreke na koje naiđe (ukoliko je u mogućnosti i ako time ne ometa bezbjednost saobraćaja), koji ugrožavaju bezbjednost saobraćaja, a ako nije u mogućnosti, dužan je da o tome, bez odlaganja, obavijesti nadležni organ, odnosno privredno društvo ili preduzetnika koje je zaduženo za održavanje puta;
- da, bez odlaganja, obavijesti nadležni organ o svakom događaju, odnosno pojavi koja ugrožava ili može ugroziti bezbjednost saobraćaja;
- da, s obzirom na brzinu kretanja vozila i druge okolnosti saobraćaja, vozilo drži na takvom odstojanju i rastojanju od drugih vozila, odnosno učesnika u saobraćaju, da ne izaziva opasnost i ne ometa druge učesnike u saobraćaju.

Zakon izričito zabranjuje vozačima korišćenje telefonskih uređaja ili drugih uređaja za komunikaciju, osim u slučajevima kad se telefonski ili drugi uređaj upotrebljava uz pomoć opreme koja omogućava njihovu upotrebu bez korišćenja ruku. Zabranjeno je takođe koristiti audio, odnosno video uređaje na način da vozač nije u stanju da čuje zvučne signale drugih učesnika u saobraćaju, niti da preduzima druge radnje koje ometaju njegovu pažnju prilikom upravljanja vozilom, a lice koje se prevozi vozilom ne smije da ometa vozača u upravljanju vozilom, niti da utiče na njega da upravlja vozilom na način kojim se umanjuje bezbjednost saobraćaja.

U motornom vozilu na prednjem sjedištu ne smije da se prevozi dijete mlađe od 12 godina, **kao ni lice koje zbog dejstva alkohola, psihoaktivnih supstanci ili iz drugih razloga nije sposobno da upravlja svojim postupcima.**<sup>12</sup>

Na putu u naselju vozač ne smije vozilom da se kreće brzinom većom od 50 km/h, odnosno brzinom većom od brzine dozvoljene postavljenim saobraćajnim znakom za cijelo naselje ili njegov dio. Izuzetno, na putu u naselju, čiji saobraćajno-tehnički elementi to omogućavaju, može da se saobraćajnim znakom dozvoli kretanje vozilom brzinom i do 80 km/h.

Na putu van naselja vozač ne smije vozilom da se kreće brzinom većom od:

- 1) 130 km/h na autoputu;
- 2) 100 km/h na brzoj saobraćajnici;
- 3) 80 km/h na ostalim putevima.

Zakonu članu 37a propisnu da **mladi vozač i vozač početnik ne smije upravljati vozilom na putu brzinom većom od 70 km/h, odnosno na autoputu 100 km/h, niti mopedom brzinom većom od 40 km/h.**

Zakon takođe propisuje posebna ograničenja koja se odnose na vožnju biciklima. Na magistralnim i regionalnim putevima zabranjena je vožnja bicikla djeci mlađoj od 16 godina života. Na lokalnim putevima i ulicama biciklom mogu samostalno upravljati djeca sa navršениh 14 godina života. U zoni usporenog saobraćaja, zoni škole i nekategorisanom putu biciklom može upravljati i dijete sa navršениh 11 godina života.<sup>13</sup>

12 Član 25 stav 2 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima

13 Član 86 stav 1,2 i 3 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima

### **Dužnosti učesnika u saobraćaju u slučaju saobraćajne nezgode**

Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima je posebnom glavom određena dužnost učesnika u saobraćaju u slučaju saobraćajne nezgode.

Lice koje se zatekne ili naiđe na mjesto saobraćajne nezgode u kojoj ima povrijeđenih lica dužno je da odmah obavijesti nadležni organ i službu hitne medicinske pomoći i da u skladu sa svojim znanjima, sposobnostima i mogućnostima pruži pomoć licima povrijeđenim u saobraćajnoj nezgodi i po potrebi ih preveze do najbliže zdravstvene ustanove i da preduzme sve što je u njegovoj moći da spriječi uvećavanje postojećih, odnosno nastajanje novih posljedica.<sup>14</sup>

Vozač, odnosno drugi učesnik saobraćajne nezgode u kojoj je neko lice zadobilo tjelesne povrede, odnosno poginulo ili je nastala velika materijalna šteta dužan je da:

- 1) zaustavi vozilo, isključi motor, uključi sve pokazivače pravca, postavi sigurnosni trougao na bezbjednom rastojanju, obavijesti nadležni organ i ustanovu za pružanje hitne medicinske pomoći i preduzme druge mjere kako bi upozorio ostale učesnike u saobraćaju o postojanju nezgode;
- 2) upozori sva lica da se sklone sa kolovoza da ne bi bila povrijeđena i da ne bi uništavala tragove nezgode;
- 3) obavijesti nadležni organ i ostane na mjestu nezgode do dolaska policijskog službenika i završetka uviđaja;
- 4) ukaže pomoć povrijeđenima, odnosno prvu pomoć ili medicinsku pomoć u skladu sa svojim znanjima, sposobnostima i mogućnostima;
- 5) preduzme sve mjere zaštite koje su u njegovoj moći da se spriječi nastajanje novih i uvećavanje postojećih posljedica i povreda;
- 6) obezbijedi tragove i predmete nezgode, pod uslovom da time ne ugrožava bezbjednost saobraćaja.

Hitne službe koje djeluju nakon saobraćajne nezgode jesu: **policija, vatrogasci i hitna medicinska pomoć.**

Hitna pomoć se pruža na mjestu događaja, tokom primarnog sanitetskog transporta, kao i u jedinicama hitne pomoći, neprekidno 24 sata. Hitnu pomoć obavljaju zdravstveni radnici koji posjeduju posebnu edukaciju iz hitne pomoći kao i u slučajevima većih (masovnih) nesreća i epidemija većih razmjera.

Obavještavanje o događajima i upućivanje poziva timovima hitne medicinske pomoći se obavlja putem jedinstvenog sistema veza, preko Dispečerskog centra za hitnu pomoć, smještenog u Zavodu, koji je dio jedinstvenog operativnog komunikacionog centra za sve pozive u hitnim slučajevima, organizovanog u skladu sa posebnim zakonom.

**Obavještavanje o hitnim situacijama vrši se pozivom na broj 112.** Svaka jedinica hitne pomoći ima svog dispečera. U slučaju potrebe za angažovanjem više jedinica za hitnu pomoć iz više opština, Dispečerski centar u jedinici za hitnu pomoć u Podgorici koordinira radom angažovanih jedinica za hitnu pomoć.

---

<sup>14</sup> Član 165 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima



## Prekršajna odgovornost

U slučaju nepoštovanja i kršenja ustanovljenih pravila i dužnosti i postupanje suprotno izričitim zabranama, Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima predviđa prekršajnu odgovornost za počinioce prekršajnih djela, te u zavisnosti od učinjenog prekršaja zavisi i sankcija za ovakvo postupanje.

Kako bi učesnici u saobraćaju poštovali pravne norme koje propisuju pravila ponašanja u saobraćaju neophodno je primjenjivati sistem saobraćajne prinude. Mjere prinude posjeduju dvostruku funkciju, koje se manifestuju kroz proces sankcionisanja, odnosno objektivnog rizika kažnjavanja i proces zastrašivanja, odnosno povećanja percipiranog rizika kažnjavanja. Na ovaj način se u stvari prinudom djeluje represivno, ali i vaspitno. I dodatno, na ovaj način, dobro razvijen sistem prinude obezbjeđuje da učesnici u saobraćaju koji su skloni činjenju saobraćajnih prekršaja steknu osjećaj o tome da će prekršaj biti brzo otkriven, jasno dokumentovan, a potom i brzo sankcionisan. S tim u vezi sprovodiće se sistem prinude primjenom tradicionalnog metoda, odnosno angažovanjem policijskih službenika i službenica i savremeni metod ili implementacijom sistema za automatsko otkrivanje i evidentiranje saobraćajnih prekršaja, postavljanjem kamera i drugih uređaja za detekciju i evidentiranje prekršaja (mjerenje trenutne i prosječne brzine, crveno svjetlo, itd.).<sup>15</sup>

U nastavku ukazujemo samo na neke od predviđenih prekršajnih sankcija, a koje se tiču mladih vozača i vozača početnika.

Novčanom kaznom u iznosu **od 300 eura do 1.000 eura ili kaznom zatvora do 60 dana kazniće se za prekršaj:**

- vozač, mladi vozač ili vozač početnik koji se vozilom na putu u naselju kreće brzinom koja je za 60 km/h do 70 km/h veća od dozvoljene brzine, odnosno vozač, mladi vozač ili vozač početnik koji se vozilom na putu van naselja kreće brzinom koja je za 80 km/h do 90 km/h veća od dozvoljene brzine;

- vozač, mladi vozač i vozač početnik koji upravlja vozilom u saobraćaju na putu koji je pod dejstvom alkohola u koncentraciji od 1 g/kg do 2 g/kg, odnosno lice kod koga je nesposobnost za upravljanjem vozilom zbog dejstva alkohola konstatovana stručnim pregledom, ili je u tolikoj mjeri umoran, bolestan ili u takvom psihofizičkom stanju da nije sposoban da bezbjedno upravlja vozilom.

Pored novčane kazne, izriču se i tri kaznena boda.

Novčanom kaznom **u iznosu od 150 eura do 400 eura** kazniće se za prekršaj:

- vozač, mladi vozač ili vozač početnik koji se vozilom na putu u naselju kreće brzinom koja je za 50 do 60 km/h veća od dozvoljene brzine, odnosno vozač, mladi vozač ili vozač početnik koji se vozilom na putu van naselja kreće brzinom koja je za 70 do 80 km/h veća od dozvoljene brzine;

- vozač, mladi vozač i vozač početnik koji upravlja vozilom u saobraćaju na putu koji je pod dejstvom alkohola u koncentraciji od 0,5 do 1 g/kg.

Pored novčane kazne, izriču se i dva kaznena boda.

<sup>15</sup> Vlada Crne Gore, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period od 2023. do 2030. godine, oktobar 2023. godine, str. 60

Za učonjeni prekršaj kojim je izazvana neposredna opasnost za drugog učesnika u saobraćaju ili prouzrokovana saobraćajna nezgoda, učiniocu će se izreći i zaštitna **mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od tri mjeseca.**

Novčanom kaznom u iznosu **od 80 eura do 250 eura** kazniće se za prekršaj:

- vozač koji se vozilom na putu u naselju kreće brzinom koja je za 20 do 30 km/h veća od dozvoljene brzine, odnosno vozač koji se vozilom na putu van naselja kreće brzinom koja je za 40 do 50 km/h veća od dozvoljene brzine odnosno mladi vozač i vozač početnik;
- vozač koji upravlja vozilom u saobraćaju na putu ukoliko u organizmu ima alkohola u koncentraciji od 0,3 g/kg do 0,5 g/kg odnosno mladi vozač i vozač početnik.

Novčanom kaznom u iznosu **od 60 eura do 200 eura** kazniće se za prekršaj:

- mladi vozač i vozač početnik koji upravlja vozilom u saobraćaju na putu koji je pod dejstvom opojnih droga, drugih psihoaktivnih supstanci ili je pod dejstvom alkohola u koncentraciji od 0,1 g/kg do 0,3 g/kg;
- vozač koji se vozilom na putu u naselju kreće brzinom koja je za 10 do 20 km/h veća od dozvoljene brzine, odnosno vozač koji se vozilom na putu van naselja kreće brzinom koja je za 30 do 40 km/h veća od dozvoljene brzine odnosno mladi vozač i vozač početnik.

Novčanom kaznom u iznosu **od 50 eura do 90 eura** kazniće se za prekršaj:

- vozač koji se vozilom na putu u naselju kreće brzinom koja je do 10 km/h veća od dozvoljene brzine, odnosno vozač koji se vozilom na putu van naselja kreće brzinom koja je za 10 km do 30 km/h veća od dozvoljene brzine odnosno mladi vozač i vozač početnik.

**Kaznom zatvora od 15 do 60 dana kazniće se za prekršaj:**

- vozač, mladi vozač ili vozač početnik koji se vozilom na putu u naselju kreće brzinom koja je za 70 km/h i više veća od dozvoljene brzine, odnosno vozač, mladi vozač ili vozač početnik koji se vozilom na putu van naselja kreće brzinom koja je za 90 km/h i više veća od dozvoljene brzine;
- vozač koji ne zaustavi vozilo na propisani znak ili naredbu ovlašćenog policijskog službenika;
- vozač, mladi vozač i vozač početnik koji upravlja vozilom u saobraćaju na putu koji je pod dejstvom opojnih droga, drugih psihoaktivnih supstanci ili je pod dejstvom alkohola u koncentraciji od 2 g/kg ili većoj;
- vozač, mladi vozač, vozač početnik, kandidat za vozača tokom praktične obuke i polaganja vozačkog ispita i član komisije na praktičnom dijelu vozačkog ispita koji odbije da se podvrgne ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i aparata (alkometar, droga test i dr.) radi provjere prisustva alkohola u organizmu ili postojanja znakova alkoholne poremećenosti ili dejstva opojnih droga, drugih psihoaktivnih supstanci ili lijekova na kojima je označeno da se ne smiju upotrebljavati prije ili za vrijeme vožnje ili odbije da se podvrgne stručnom pregledu u zdravstvenoj ustanovi ili analizi krvi ili urina, osim ako bi zbog toga nastupile štetne posljedice po njegovo zdravlje.

## 4.2. Krivična odgovornost

Efikasna zaštita i bezbjednost u saobraćaju je pored prekršajnog pravnog sankcionisanja regulisana posebno i odredbama krivičnog zakonodavstva. **Krivični zakonik Crne Gore**<sup>16</sup> u posebnu grupu krivičnih djela svrstava **krivična djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja**. Navedenim krivičnim djelima se štiti bezbjednost javnog saobraćaja i ova krivična djela imaju svoju značajnu ulogu u oblasti prevencije saobraćajne nediscipline i nepoštovanja pravila javnog saobraćaja.

Krivično djelo **ugrožavanje javnog saobraćaja** definisano je članom 339 Krivičnog zakonika Crne Gore (u daljem tekstu: KZCG), te članom 1 propisano je da će se *učesnik u saobraćaju na putevima koji se ne pridržava saobraćajnih propisa i time tako ugrozi saobraćaj da dovede u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu čija vrijednost prelazi iznos od dvadeset hiljada eura, pa usljed toga kod drugog nastupi laka tjelesna povreda ili drugom prouzrokuje imovinsku štetu koja prelazi iznos od tri hiljade eura, kazniti zatvorom do tri godine*.

Kod krivičnog djela ugrožavanje javnog saobraćaja dovoljno je ako je izvršilac bio svjestan da će usljed njegove radnje, odnosno propuštanjem, nastati konkretna opasnost za život ljudi i imovinu većeg obima, pa je na ovu posledicu pristao, dakle dovoljno je da postoji eventualni umišljaj na strani počinioca krivičnog djela.

**Teška djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja postoje ukoliko je u odnosu na prednje navedenu radnju izvršenja nastupila teža posledica, odnosno teška tjelesna povreda nekog lica ili imovinska šteta koja prelazi iznos od četrdeset hiljada eura.** U tom slučaju, počinitelj krivičnog djela će se kazniti **zatvorom od jedne do osam godina, a ukoliko nastupila smrt jednog ili više lica, učinilac će se kazniti zatvorom od dvije do dvanaest godina.**

**Kaznom zatvora do 3 godine** kazniće se i učinilac **koji ugrožava saobraćaj opasnom radnjom i opasnim sredstvom**, odnosno *ukoliko uništenjem, uklanjanjem ili težim oštećenjem saobraćajnih uređaja, sredstava, znakova ili uređaja za signalizaciju ili zaštitnih i odbojnih ograda koji služe bezbjednosti javnog saobraćaja na putevima, davanjem pogrešnih znakova ili signala, postavljanjem prepreka na saobraćajnicama ili drugi sličan način tako ugrozi javni saobraćaj da time dovede u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu čija vrijednost prelazi iznos od dvadeset hiljada eura.*<sup>17</sup>

Kao posebno krivično djelo KZCG inkriminiše i pasivno držanje vozača u slučaju prouzorkovanje povrede drugom licu, te članom 347 kao posebno djelo kvalifikuje **nepružanje pomoći licu povrijeđenom u saobraćajnoj nezgodi**. Krivično djelo postoji ukoliko *vozač motornog vozila ili drugog prevoznog sredstva koji ostavi bez pomoći lice koje je tim prevoznim sredstvom povrijeđeno ili čiju je povredu tim sredstvom prouzrokovao*, te propisuje **novčanu kaznu ili kaznu zatvora do dvije godine** za izvršenje navedenog krivičnog djela.

<sup>16</sup> Krivični zakonik Crne Gore, "Službeni list CG", br. 40/2008, 25/2010, 32/2011, 64/2011 - drugi zakon, 40/2013, 56/2013, 14/2015, 42/2015, 58/2015 - drugi zakon, 44/2017, 49/2018, 3/2020, 26/2021 - ispravka, 144/2021 i 145/2021 i 110/2023.

<sup>17</sup> Član 340 KZCG

*Ako je usljed nepružanja pomoći nastupila teška tjelesna povreda povrijeđenog lica, učinilac će se kazniti novčanom kaznom ili zatvorom do tri godine.*

*Ako je usljed nepružanja pomoći nastupila smrt povrijeđenog lica, učinilac će se kazniti zatvorom od tri mjeseca do četiri godine.*

Takođe, zakon inkriminiše i zloupotrebu **znaka za pomoć i znaka za opasnost**, te članom 406 propisuje **novčanu kaznu ili zatvor do šest mjeseci**, ukoliko neko lice zloupotrijebi znak za pomoć ili znak za opasnost ili neosnovano pozove u pomoć i time izazove preduzimanje nepotrebnih mjera državnih organa, protivpožarne ili druge nadležne organizacije ili izazove poremećaj u saobraćaju.

## 5. STRATEŠKI OKVIR

Sa ciljem kreiranja sveobuhvatnog sistema zaštite i bezbjednosti saobraćaja, donijeta su strateška dokumenta koja su usklađivana sa nacionalnim zakonodavstvom i preduzetim međunarodnim obavezama.

### **Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period od 2023. do 2030. godine**

Krovna strategija u oblasti bezbjednosti saobraćaja je **Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period od 2023. do 2030. godine**. Strateški dokument je usklađen sa krovnim i sektorskim strateškim dokumentima, odnosno programskim dokumentima koja tretiraju pitanja od značaja za bezbjednosti saobraćaja.

Kao prvi strateški cilj određen je - **Smanjen broj poginulih i teško povrijeđenih lica za 50% do 2030. godine, u odnosu na 2021. godinu i bez poginule djece u saobraćaju.**

Do dostizanja strateškog cilja vodi pet operativnih ciljeva, koji su u vezi sa pet stubova bezbjednosti saobraćaja:

1. **Upravljanje sistemom bezbjednosti saobraćaja** - Sistem bezbjednosti saobraćaja u kome svi subjekti bezbjednosti saobraćaja (institucije i pojedinci) međusobno sarađuju i djeluju ka dostizanju ciljeva.
2. **Bezbedniji putevi** - Najmanje 75% putovanja se odvija na putevima sa visokim standardima bezbjednosti saobraćaja.
3. **Bezbednija vozila** - Prosječna starost voznog parka ispod 15 godina.
4. **Bezbedniji učesnici u saobraćaju** - Stavovi i ponašanje učesnika u saobraćaju na nivou prvih 50% zemalja EU.

**Djelovanje nakon saobraćajne nezgode** - Vrijeme odziva ispod 8 minuta

Strategijom za poboljšanje bezbjednosti u drumskom saobraćaju planirane su aktivnosti koje će doprinijeti identifikovanju uticajnih faktora i uzroka na nastanak saobraćajnih nezgoda. Novi putevi će biti planirani, projektovani i izgrađeni uz primjenu alata za unapređenje bezbjednosti

putne infrastrukture. Postojeći putevi će biti rekonstruisani i održavani tako da se na njima obezbijedi visok standard bezbjednosti saobraćaja uz potpuno uvažavanje ranjivih učesnika u saobraćaju, pristupa bezbjednog sistema ("safe system approach") i zahtjeva autonomnih vozila. Za detektovane visokorizične prolaskе državnih puteva kroz naselja pripremiće se projekti poboljšanja bezbjednosti saobraćaja. Na ovim dionicama puteva posebno će se voditi računa o potrebama ranjivih učesnika u saobraćaju (pješaka, biciklista). Urediće se zone škola koje se nalaze na ovim dionicama putevima. Za naselja za koja se utvrdi visok rizik stradanja na prolascima državnih puteva kroz naselja sprovedeće se analiza opravdanosti izgradnje obilaznica. Takođe je planirano da se sprovede detaljna analiza ugroženosti – rizik stradanja na opštinskim putevima, a posebno ranjivih učesnika u saobraćaju i za sve visokorizične lokacije (zone, dionice) i zone škola, pripremiće se projekti poboljšanja bezbjednosti saobraćaja. Za poboljšanje bezbjednosti saobraćaja na prelazima preko pruge i smanjivanje rizika stradanja na ovim lokacijama biće pripremljena metodologija za procjenu rizika bezbjednosti saobraćaja na prelazima preko pruge i redovno će se sprovoditi ocjena rizika.

### **Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2019-2035.**

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore u periodu 2019-2035. utvrđuje stanje u oblastima transporta, definiše insfrazstrukturne, organizacione i operativne ciljeve razvoja transportnog sistema, koji se realizuju kroz oročene i dugoročne planove implementacije. Ova Strategija u ukupnom smislu postavlja okvir za bezbjednost u saobraćaju i tretira ovu oblast u značajnom njenom dijelu. Implementacijom predmetne strategije dodatno će se unaprijediti saobraćajna politika u oblasti drumskog saobraćaja, čijim se donošenjem nastavlja kontinuiran proces planiranja mjera s ciljem postizanja željenog stanja bezbjednosti saobraćaja.

### **Nacionalna Strategija održivog razvoja do 2030. godine**

Nacionalna Strategija održivog razvoja do 2030. godine, u oblasti saobraćaja definiše da jedan od prioriteta u ukupnom razvoju saobraćajnog sistema u Crnoj Gori jeste poboljšanje sigurnosti i bezbjednosti u svim vidovima saobraćaja u cilju očuvanja ljudskih života i imovine. Taj cilj zahtijeva redovno održavanje postojeće infrastrukture, investicije u nove saobraćajne kapacitete uz poštovanje standarda bezbjednosti i sigurnosti, jačanje administrativnih kapaciteta, kontrolu, nadzor saobraćaja primjenom mjerila koja su usaglašena sa metrološkim propisima (npr. radari i etilometri), kao i obuke i javne kampanje idr. Prilikom izrade ovog strateškog dokumenta poseban značaj je dat usklađivanju sa navedenom strategijom, realizacijom mjera koje su postavljene u pet operativnih ciljeva.

## 6. EVROPSKO ZAKONODAVSTVO

U 2022. godini, 20.653 osobe su poginule u saobraćajnim nesrećama u Evropskoj uniji (u daljem tekstu: EU), što je povećanje od 3,7% u odnosu na 2021. godinu. U 2022. godini u saobraćajnim nesrećama u Rumuniji poginulo je 86 osoba na milion stanovnika, što je najveća stopa nesrećnih slučajeva sa smrtnim ishodom u EU. Ljudi starosti od 25 do 49 godina činili su jednu trećinu smrtnih slučajeva na putevima u EU 2022. godini.<sup>18</sup>

Prepoznajući ozbiljnost problema, EU ulaže kontinuirane napore na donošenju propisa i akata koji imaju za cilj stvaranje bezbjednih i sigurnih puteva, uz promociju “nulte tolerancije” na konzumaciju alkohola i opojnih droga za učesnike u saobraćaju.

Iako ne postoji opšti zakon EU o pravilima i bezbjednosti na putevima, postoje određena pravila koja važe u svim zemljama EU, kao što su:

- **obaveza vezivanja sigurnosnog pojasa u svim vozilima, uključujući turističke autobuse i minibusove;**
- **djeca moraju imati odgovarajuća dječija sjedišta u automobilima i kamionima (i, gdje je moguće, u drugim vozilima);**
- **zabranjeno je koristiti mobilni telefon bez handsfree uređaja tokom vožnje.**

Zemlje EU mogu imati različita pravila u mnogim oblastima, kao što su:

- maksimalni nivo alkohola u krvi (neke zemlje ne dozvoljavaju unos alkohola u krvi tokom vožnje)
- ograničenja brzine za različite tipove puteva i vozila
- potrebna sigurnosna oprema u automobilima i za bicikliste
- obavezno korišćenje dnevnih svjetala i/ili zimskih guma
- vožnja lijevom stranom puta (Kipar, Irska i Malta).

Sa ciljem olakšavanja građanima pristup informacijama, Evropska komisija je formirala sajt na kome su dostupne osnovne informacije o saobraćajnim pravilima i propisima zemalja članica EU. Dovoljno je da klikom odaberete neku od ponuđenih zemalja, te vas sajt direktno preusmjerava na stranicu sa linkom koji sadrži osnovne informacije o ovoj temi.

Web stranica na kojoj možete pronaći korisne informacije o saobraćajnim propisima i pravilima zemalja članica EU je: [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/index_en.htm) .

Bezbjedni putevi mogu značajno doprineti smanjenju nesreća. Putna infrastruktura treba da obezbjedi sigurno i kontinuirano odvijanje saobraćaja na svim javnim putevima u zemlji. U tom kontekstu mora se uzeti u obzir i najbolja iskustva zemalja EU u bezbjednosti saobraćaj, a navedeno to se posebno odnosi na usklađivanje zakona sa evropskim propisima i standardima. U okviru **politike bezbjednosti saobraćaja EU za period 2021-2030**, traženo je od država članica i Komisije da prednost daju onim ulaganjima od kojih će biti najviše koristi za sigurnost

---

<sup>18</sup> Eurostat, Road safety statistics in the EU, dostupno na: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road\\_safety\\_statistics\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_safety_statistics_in_the_EU)

na putevima, te da se pritom fokusiraju na područja s najvećim brojem nesreća i obuhvate, kao prioritet, ulaganja u održavanje postojeće infrastrukture i u izgradnju nove infrastrukture gdje je to potrebno.

## 6.1. Evropska povelja o bezbjednosti saobraćaja na putevima

Potpisivanjem **Evropske povelje o bezbjednosti saobraćaja na putevima** označava i novu fazu u riješenosti Evrope da unaprijedi bezbjednost saobraćaja na putevima. Svi učesnici ove inicijative daju pozitivan doprinos rješavanju vitalnih pitanja ukupne bezbjednosti saobraćaja na putevima, u jednoj ili više oblasti, koje predstavljaju okosnicu integrisanog pristupa problemu bezbjednosti saobraćaja na putevima, a ogledaju se u sledećem:

**Bezbjednost vozila:** putem inovacija, bezbjednosnih uređaja, regulativa koja se odnosi na vozila.

**Bezbjednost infrastrukture:** putem bezbjednih saobraćajnica, ocena uticaja bezbjednosti saobraćaja na putevima.

**Ponašanje učesnika u saobraćaju:** putem podizanja svesti i razumevanja, unapređenja veština i jačanje stavova po pitanjima bezbjednosti.

## 6.2. Rezolucija UN o unaprijeđenju globalne bezbjednosti na putevima

Generalna skupština UN usvojila je 31. avgusta 2020. rezoluciju A/RES/74/299 o unaprijeđenju globalne bezbjednosti na putevima.

Rezolucija je zasnovana na Stokholmskoj deklaraciji dogovorenoj na 3. Globalnoj ministarskoj konferenciji o bezbjednosti na putevima u februaru 2020. Njom se postavlja novi cilj za bezbjednost na putevima za narednih 10 godina i proglašava se Druga decenija akcije za bezbjednost na putevima.

Glavne tačke:

- Proglašenje druge decenije akcije za bezbjednost saobraćaja 2021 – 2030.
- Novi cilj za smanjenje smrtnih slučajeva i povreda na putevima za 50% do 2030. godine.
- Zahtjev UNSC-u, SZO i regionalnim komisijama UN da pripreme plan akcije.
- Podsticanje država članica da zauzmu holistički pogled na bezbjednost na putevima u kontekstu pune agende SDG, povezujući je sa pitanjima životne sredine, mobilnosti, jednakosti, roda i urbanog planiranja.
- Promovisanje ekološki prihvatljivih, bezbjednih, pristupačnih i pristupačnih vidova kvalitetnog transporta, posebno javnog i nemotorizovanog transporta, kao i aktivna zaštita i promocija bezbjednosti pješaka i biciklističke mobilnosti.
- Fokus na ugrožene učesnike u saobraćaju, uključujući djecu i omladinu, starije osobe i osobe sa invaliditetom.

- Bezbjedan sistem i pristup nulte vizije koji promoviše pristup zasnovan na dokazima i podacima.
- Obezbeđivanje bezbjednosti vozila, standarda vozača, putne infrastrukture i tehnologije i rješavanje ključnih rizičnih ponašanja.
- Njega nakon udesa, rehabilitacija i socijalna reintegracija za žrtve saobraćajnih nezgoda.
- Uloga nevladinih organizacija, akademske zajednice, privatnog sektora, zainteresovanih strana da pomognu vladama, koje imaju primarnu odgovornost za bezbjednost na putevima, u zajedničkom radu na postizanju ciljeva.

### 6.3. Stokholmska deklaracija o bezbjednosti na putevima

Globalni karakter izazova bezbjednosti na putevima zahtjeva međunarodnu saradnju i partnerstva u mnogim sektorima društva. Imajući to u vidu, Vlada Švedske je radila na obezbeđivanju širokog angažovanja zainteresovanih strana oko Stokholmske deklaracije.

Stokholmska deklaracija je pripremljena u bliskoj saradnji sa upravljačkom grupom konferencije. Deklaracija je prošla kroz opsežne konsultacije sa državama članicama kroz njihova stalna predstavništva u Ženevi i transparentne i inkluzivne javne konsultacije otvorene za sve širom svijeta.

Nadovezujući se na Moskovsku deklaraciju iz 2009. i Brazilsku deklaraciju iz 2015., rezolucije Generalne skupštine UN i Svjetske zdravstvene skupštine, Stokholmska deklaracija je ambiciozna i okrenuta ka budućnosti i **povezuje bezbjednost na putevima sa sprovođenjem Agende za održivi razvoj 2030.** Naglašava potrebu za kontinuiranom ambicijom, posebno radeći na **novom globalnom cilju smanjenja smrtnih slučajeva od najmanje 50% smrtnih slučajeva u saobraćaju od 2020. do 2030. godine,** pošto trenutni cilj ističe ove godine. Stokholmska deklaracija takođe odražava preporuke Akademske ekspertske grupe konferencije i njene nezavisne i naučne procene napretka ostvarenog **tokom Dekade akcije za bezbjednost na putevima 2011-2020** i njene predloge za dalje napredovanje.

Stokholmska deklaracija će biti prosljeđena Ujedinjenim nacijama u Njujorku i predstavljaće važnu osnovu za rad na godišnjoj Rezoluciji Generalne skupštine o bezbjednosti na putevima.

### 6.4. Direktiva 2015/413/EU

**Direktiva 2015/413/EU** donesena je u maju 2015. godine. Direktivom se nastoji osigurati visok nivo zaštite svih učesnika u saobraćaju na putevima olakšavanjem prekogranične razmjene informacija o saobraćajnim prekršajima protiv bezbjednosti saobraćaja na putevima, a samim tim i olakšavanjem izvršenja sankcija, ako su ti prekršaji počinjeni vozilom koje je registrovano u državi članici različitoj od one u kojoj je počinjen prekršaj.

Direktivom se predviđa upotreba elektronskog informacionog sistema koji omogućava državama članicama automatizovane pretrage podataka o registraciji vozila radi utvrđivanja



vlasnika / korisnika vozila kojim je počinjen prekršaj u putnom prometu. Direktivom se od svake države članice zahtijeva da odredi nacionalnu kontaktnu tačku koja će nacionalnim kontaktnim tačkama ostalih država članica omogućiti pretraživanje informacionog sistema upotrebom čitave registarske oznake dotičnog vozila (član 4.).

Svi lični podaci moraju biti obrađeni u skladu s Direktivom 95/46/EZ o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom ličnih podataka i o slobodnom pristupu takvih podataka (član 7.). Nakon što se utvrdi vlasnik / korisnik vozila ili osoba za koju se sumnja da je počinila saobraćajni prekršaj država članica u kojoj je prekršaj počinjen odlučuje o pokretanju daljnjih postupanja.

Direktivom se određuje način obavještanja dotične osobe o prekršaju, a u njoj se nalazi i (neobvezujući) predlog dopisa koji se dostavlja. Taj dopis treba biti sastavljen na istom jeziku kao i dokument za registraciju vozila ili na jednom od službenih jezika države članice u kojoj je vozilo registrirano.

Postupak za prekogranično izvršenje sankcija za prekršaje u saobraćajnom prometu sastoji se od sljedećih koraka:

- 1) prekršaj je utvrđen;
- 2) ustanovljeni su elementi prekršaja;
- 3) utvrđen je vlasnik, korisnik ili vozač vozila;
- 4) prikupljeni su dokazi;
- 5) ako država članica u kojoj je prekršaj počinjen odluči pokrenuti dalja postupanja, policija ili drugo relevantno tijelo pretpostavljenom počiniocu prekršaja dostavlja obavještenje o kazni / pisano obavještenje;
- 6) pretpostavljeni počinitelj prekršaja plaća kaznu (ili identifikuje stvarnog počinioca prekršaja i peti se korak ponavlja ili se ulaže žalba);
- 7) ako kazna nije plaćena i ako država članica u kojoj je prekršaj počinjen odluči pokrenuti dalja postupanja, njeni upravni ili krivični sudovi donose konačnu odluku;
- 8) država članica kojoj je odluka poslata (eventualno) priznaje odluku i izvršava sankciju.

Područje primjene Direktive može se smatrati prikladnim jer **obuhvata osam najvažnijih saobraćajnih prekršaja povezanih sa sigurnošću saobraćaja na putevima**. Prekršaji poput **prekoračenja ograničenja brzine, vožnje bez upotrebe sigurnosnog pojasa, vožnje pod uticajem alkohola i upotrebe komunikacijskih uređaja u vožnji** (odvratanje pažnje) velike su prijetnje sigurnosti saobraćaja na putevima i često ih čine nerezidentni vozači, te su isti obuhvaćeni navedenom Direktivom.

## 6.5. Preporuke Komisije od 17. januara 2001.

**U Preporukama Komisije od 17. januara 2001. o maksimalno dozvoljenom sadržaju alkohola u krvi za vozače motornih vozila** sugerisano je da sve države članice treba da usvoje zakonsku granicu maksimalnog sadržaja alkohola u krvi (BAC) od 0,5 mg/ml ili niže za vozače svih motornih vozila.

Takođe se preporučuje da sve države članice treba da usvoje niži zakonski maksimalni sadržaj alkohola u krvi (BAC) od 0,2 mg/ml ili niže za sledeće grupe učesnika u saobraćaju:

- (a) neiskusni vozači (vozači početnici);
- (b) vozači motornih vozila na dva točka;
- (c) vozači velikih vozila;
- (d) vozači vozila koja prevoze opasne materije.

Shodno datim preporukama, sve države članice treba da usvoje nasumično testiranje daha kako bi odvratile vozače od alkohola do te mjere da svaki vozač ima realnu statističku vjerovatnoću da bude testiran prema trenutnom standardu najbolje prakse najmanje jednom u tri godine.

U konačnom se preporučuje i da sve države članice treba rade na prihvatanju nacрта Direktive o mjernim instrumentima kako bi se uskladila tačnost uređaja za testiranje alkohola u dahu.

## 6.6. Rezolucija Savjeta od 27. novembra 2003.

**Rezolucija Savjeta od 27. novembra 2003. o borbi protiv uticaja upotrebe psihoaktivnih supstanci na saobraćajne nezgode** posebnu važnost stavlja na promovisanje i istraživanja o uticaju psihoaktivnih supstanci na sposobnost vožnje, tako da se mjere prevencije i sprovođenja zakona mogu zasnovati na čvrstim naučnim dokazima.

Rezolucijom se apeluje na povećanje, u granicama nacionalnog zakona, upotrebe neuro-bihejvioralnih i toksikoloških testova dizajniranih da otkriju moguću konzumaciju psihoaktivnih supstanci od strane vozača, kao i da provjere uticaj tih supstanci na vožnju, prije svega u u slučaju saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom i u nezgodama koje su prema nacionalnim definicijama i propisima klasifikovane kao teške, i kada postoji osnovana sumnja da su vozači bili pod dejstvom psihoaktivnih supstanci.

Rezolucija takođe ukazuje na neophodno obezbeđivanje razmjene informacija među državama članicama, uključujući zemlje koje pristupaju Evropskoj uniji, kako bi se identifikovale najbolje prakse, i blagovremeno obezbeđivanje informacije Evropskoj komisiji u vezi sa mjerama koje su preduzete na nacionalnom nivou, sa ciljem omogućavanja praćenja ovog fenomena na evropskom nivou.

Predlaže se i pokretanje ciljanih informativnih i preventivnih kampanja za upozorenje na opasnosti od upotrebe psihoaktivnih supstanci u kontekstu vožnje, kroz uključivanje mladih ljudi, zdravstvenih radnika, porodica, škola kao i profesionalnih vozača.

U smislu navedene Rezolucije potrebno je definisati i razviti efiksne mjere prevencije, koje

bi trebalo da budu prilagođene specifičnim kulturnim i društvenim kontekstima kako na nacionalnom, tako i na lokalnom nivou, sa ciljem smanjenja broja saobraćajnih nesreća nastalih upotrebom psihoaktivnih supstanci, između ostalog i podsticanje korišćenja javnog prevoza kao alternative korišćenju privatnih vozila i uspostavljanje grupa prve pomoći koja se sastoji od socijalnih radnika i zdravstvenih radnika, koji djeluju u noćnim klubovima i diskotekama kako bi identifikovali pojedince u opasnosti prije nego što otpočnu vožnju.

Rezolucija podvlači i važnost preduzimanja svih odgovarajućih mjera, koje mogu uključivati sankcije, u odnosu na vozače vozila koji su pod uticajem psihoaktivnih supstanci, koje smanjuju njihovu sposobnost za upravljanje vozilom, te u konačnom i stvaranje baze podataka o mjerama rehabilitacije vozača koji su koristili droge u cilju razvoja prilagođenih programa rane intervencije.

## 7. ŠVEDSKI MODEL SAOBRAĆAJA

“**Vision Zero**” je švedski pristup razmišljanju o bezbjednosti na putevima. Može se sažeti u jednu rečenicu: **Nijedan gubitak života nije prihvatljiv**. Pristup “Vision Zero” se pokazao veoma uspješnim. Zasniva se na jednostavnoj činjenici da smo ljudi i da griješimo. Putni sistem treba da nas drži u pokretu i isti mora biti dizajniran da nas štiti na svakom koraku.

“Vision Zero” je osmišljen još 1994. godine i isti je podrazumijevao dosta promjena u pravilima saobraćaja od kojih je jedna - promjena ograničenje brzine na 110 km/h na auto-putu. Kao i sve dobre ideje i ova je brzo putovala. Samo tri godine kasnije, Parlament je usvojio zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima kojim je “Vision Zero” uvedena u švedski zakon. Predlog zakona postavlja krajnji cilj **da nema smrtnih slučajeva ili ozbiljnih povreda na putevima u Švedskoj, i nije zadovoljan samo smanjenjem nesreća na ekonomski prihvatljiv nivo**.

Švedska je od tada modelirala svoju **Strategiju reforme bezbjednosti na putevima prema pristupu Vision Zero**. Mnoge druge zemlje usvojile su isti pristup koji se ponekad naziva i održiva bezbjednost (NL) ili pristup bezbjednom sistemu (OECD).

“Vision Zero” je takođe doprinjeo stručnosti i tehničkom razvoju za koji smatramo da može biti od koristi ostatku svijeta jer je bezbjednost na putevima i dalje jedan od najvećih bezbjednosnih rizika, posebno za mlade ljude širom svijeta.

Na primjer, Švedska je **država koja nema smrtnih slučajeva djece u saobraćajnim nezgodama!** Ovo je **prva država koja je uvela obavezno vezivanje pojasa na bilo kom sjedištu**, što je znatno smanjilo broj povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama. Dijete mlađe od 7 godina mora sjediti u posebnim sjedištima koje je okrenuto suprotno smjeru kretanja automobila.

Većina poginulih na putevima u Švedskoj **dogodila se na seoskim putevima** (64%). Procenat smrtnih slučajeva koji su se desili na gradskim putevima u Švedskoj (29%) je mnogo niži od prosjeka EU (40%). U vremenskom periodu 2012.-2021., broj poginulih i teških povreda smanjen na svim tipovima puteva u Švedskoj.

U odnosu na starosnu dob, situacija u Švedskoj je slična onoj u EU, sa većim udjelom poginulih u dobi od 65 ili više godina i manjim udjelom smrtnih slučajeva u starosnoj dobi od 25 do 49 godina. U periodu 2012-2020, broj poginulih je opao za skoro sve starosne grupe.<sup>19</sup>

**Od 27 zemalja EU, Švedska ima drugi najmanji broj smrtnih slučajeva (22) na milion stanovnika. Na prvom mjestu je Norveška, sa najmanjim brojem smrtnih slučajeva (21) na milion stanovnika.**<sup>20</sup>

Rad na bezbjednosti saobraćaja je sproveden sistematski, korišćenjem modela upravljanja prema ciljevima. Ovaj model je podrazumijevao mjerenje i praćenje niza aktuelnih stanja u sistemu drumskog saobraćaja, koji imaju verifikovanu vezu sa trendom poginulih i teško povrijeđenih na putevima. Ovi uslovi se mjere pomoću indikatora performansi bezbjednosti na putevima (SPI). Postavljeni su privremeni ciljevi za poginule na putevima, teško povrijeđene i SPI.

Svake godine se prate i analiziraju stvarni broj poginulih i teško povrijeđenih. Analiza učinka bezbjednosti na putevima se predstavlja na godišnjim konferencijama na kojima učestvuju različiti akteri. **Svrha modela upravljanja prema ciljevima je primjena dugoročnog, sistematskog pristupa radu bezbjednosti saobraćaja.**

Švedska vlada postavila je novi privremeni cilj za 2030. smanjenje smrtnih slučajeva za 50% između 2020. i 2030. (na osnovu prosječnog broja smrtnih slučajeva za 2017-2019), što odgovara maksimalno 133 smrtnih slučajeva u saobraćaju u 2030. Takođe je postavila cilj da se smanji broj teško povrijeđenih za 25% u istom periodu, što odgovara maksimalnom broju od 3 100 teško povrijeđenih. Postoje još dva cilja, jedan o prevenciji samoubistava i jedan o nesrećama koje uključuju pješake, o kojima je dogovoreno od strane Grupe za nacionalnu saradnju nulte vizije (Vision Zero) – Putevi (GNS Vag). GNS Vag je arena za razmjenu znanja i koordinaciju aktivnosti u okviru bezbjednosti na putevima između ključnih aktera za realizaciju "Vision Zero".

Kao dio svog zadatka koji se odnosi na koordinisanje sveobuhvatne saradnje na poslovima bezbjednosti na putevima za drumski saobraćaj, Švedska saobraćajna uprava je izradila akcioni plan za bezbjedan drumski saobraćaj za 2022-25. Plan obuhvata 111 mjera koje 14 organa vlasti i zainteresovanih strana ima ambiciju da realizuje.

---

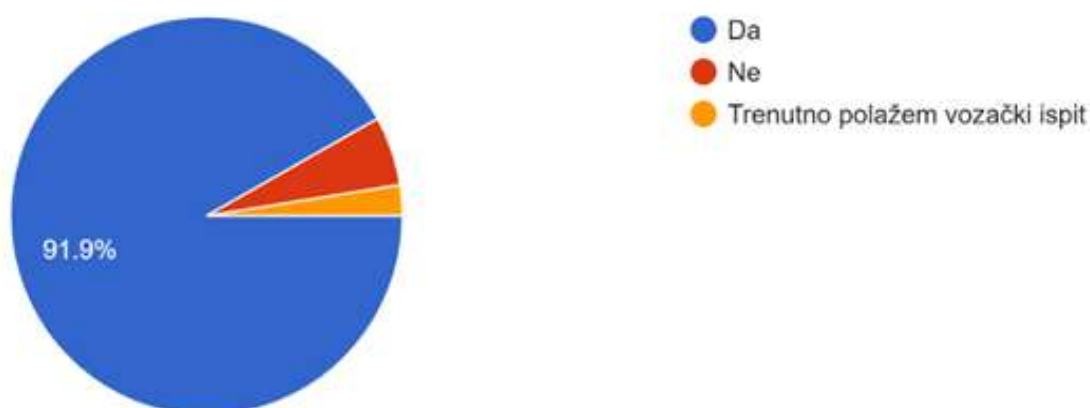
19 European Commission, Country Profile Sweden, Mobility and Transport, 2023.

20 European Transport Safety Council, 17th Annual Road Safety Performance Index (PIN Report), dostupno na: <https://etsc.eu/17th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/#:~:text=Norway%20is%20the%20safest%20PIN,54%20per%20million%20in%202012.>

## 8. ISTRAŽIVANJE

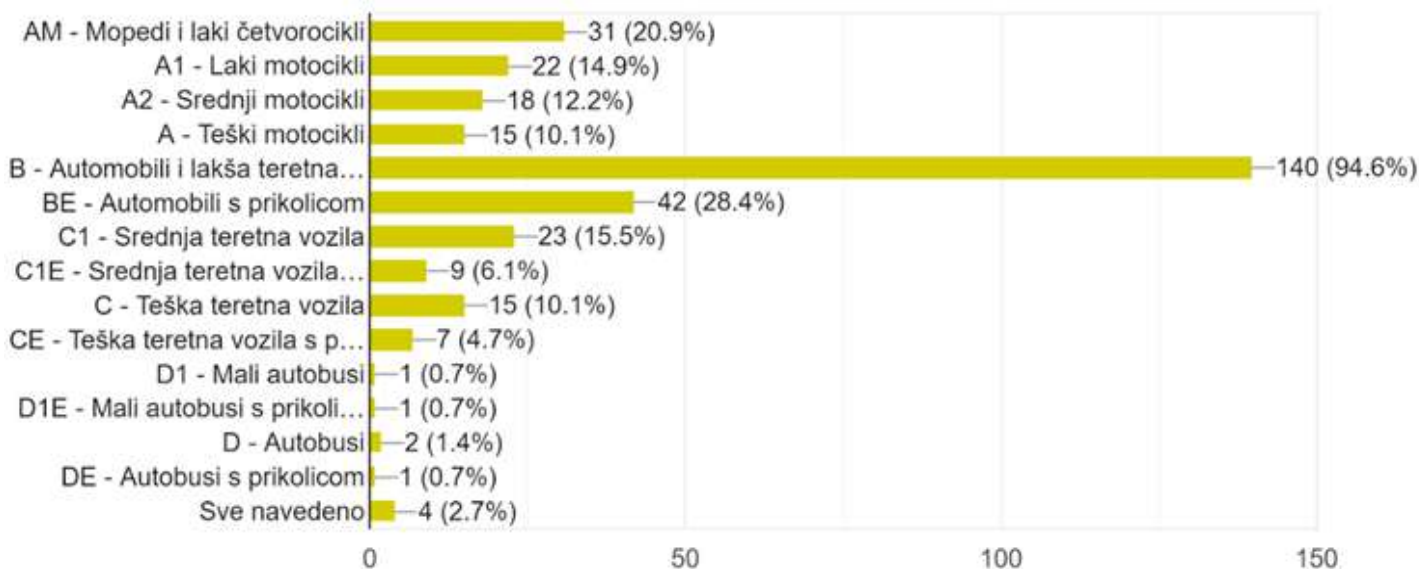
Demografija ispitanika: U istraživanju je učestvovalo ukupno 160 ispitanika. Od toga, 56.3% su bile žene, dok je 43.8% bilo muškaraca. Što se tiče starosne strukture, 34.4% ispitanika bilo je u starosnoj grupi od 35 do 50 godina, 24.4% je bilo u starosnoj grupi od 19 do 25 godina, 20.6% je bilo u starosnoj grupi od 50 do 70 godina, dok je 18.8% bilo u starosnoj grupi od 26 do 35 godina. 55.6% dolazi iz centralne regije Crne Gore, 28.1% iz južne regije, a 14.4% iz sjeverne regije.

Da li imate položen vozački ispit ?



Kada je reč o posjedovanju vozačke dozvole, 91.9% ispitanika ima položen vozački ispit, 5.6% nema položen vozački ispit, dok je 2.5% ispitanika u trenutku istraživanja bilo u procesu polaganja vozačkog ispita.

Ukoliko je odgovor na prethodno pitanje da, za koju kategoriju ste sve položili?



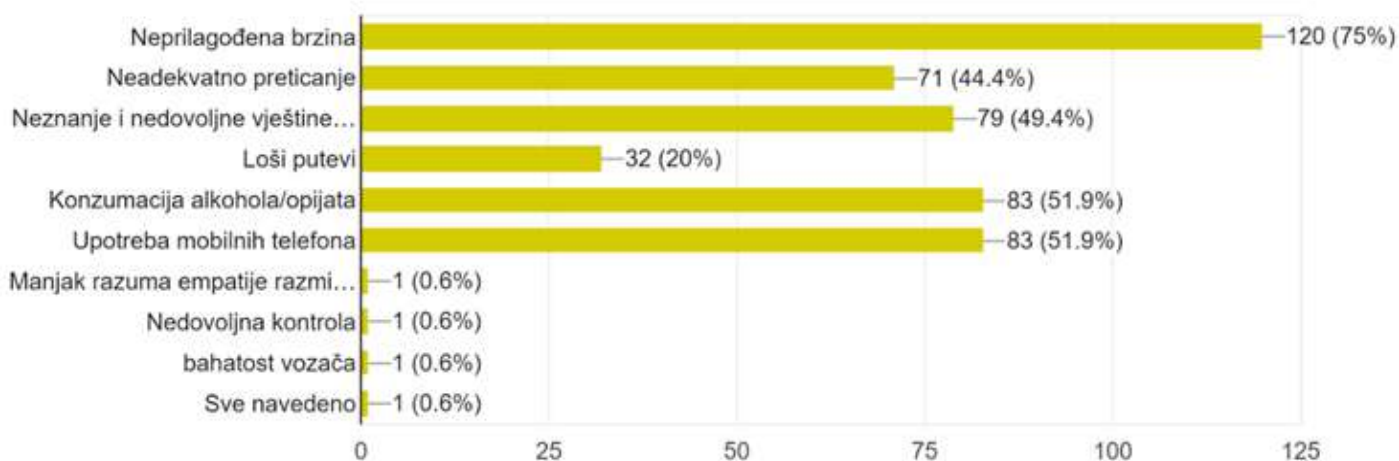
Od ukupnog broja ispitanika koji su odgovorili na pitanje o posjedovanju vozačkih kategorija, struktura posjedovanja je sledeća: 20.9% ispitanika (31 osoba) posjeduje vozačku dozvolu kategorije AM, dok 14.9% (22 osobe) ima dozvolu za A1 kategoriju. Kategoriju A2 posjeduje 12.2% ispitanika (18 osoba), a A kategoriju ima 10.1% (15 osoba). Najzastupljenija je B kategorija koju ima 94.6% ispitanika, odnosno 140 osoba. BE kategoriju ima 28.4% ispitanika (42 osobe), C1 kategoriju posjeduje 15.5% (23 osobe), dok C1E kategoriju ima 6.1% (9 osoba). C kategoriju posjeduje 10.1% ispitanika (15 osoba), a CE kategoriju 4.7% (7 osoba). Samo jedan ispitanik (0.7%) posjeduje D1, D1E i DE kategorije, dok D kategoriju ima 1.4% ispitanika (2 osobe). Četiri ispitanika (2.7%) posjeduju sve gore navedene kategorije vozačkih dozvola. Ovi podaci ukazuju na visok stepen posejdovanja vozačkih kategorija među ispitanicima, s posebno velikim udjelom onih koji imaju B kategoriju.

Da li ste upoznati sa važećim saobraćajnim propisima Crne Gore?



U istraživanju o poznavanju saobraćajnih propisa, 47.5% ispitanika je izjavilo da su «veoma dobro upoznati sa svim važećim propisima». Velika većina, odnosno 45%, smatra da su «uglavnom upoznati sa većinom propisa». Manji deo ispitanika, 6.3%, priznaje da su «djelimično upoznati», znajući osnovne propise ali nisu sigurni u detalje. Samo 1.2% ispitanika je odgovorilo da «nisu uopšte upoznati sa važećim saobraćajnim propisima». Ovi podaci sugerišu da većina ispitanika ima solidno znanje o saobraćajnim pravilima, sa relativno malim brojem onih koji nisu upućeni u detalje ili propise.

Šta smatrate najčešćim uzrocima saobraćajnih nezgoda/nesreća u Crnoj Gori? (najviše dva odgovora)

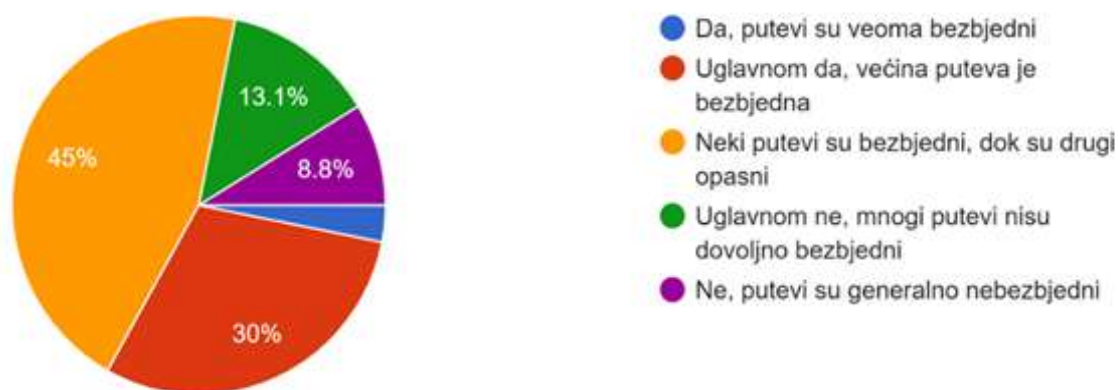


Prema odgovorima 160 ispitanika na pitanje o najčešćim uzrocima saobraćajnih nesreća u Crnoj Gori, većina je istakla sledeće faktore:

Neprilagođena brzina je prepoznata kao najčešći uzrok sa 75% glasova, što naglašava važnost poštovanja ograničenja brzine. Neadekvatno preticanje smatra se uzrokom saobraćajnih nesreća kod 44.4% ispitanika, što upućuje na rizike rizičnih manevra preticanja. Neznanje i nedovoljna veština vozača je kao uzrok saobraćajnih nezgoda istaklo 49.4% ispitanika, upozoravajući na nedostatke u vozačkoj edukaciji. Loši putevi su identifikovani kao uzrok saobraćajnih nesreća kod 20% ispitanika, što ukazuje na značaj infrastrukture u bezbjednosti saobraćaja. Konzumacija alkohola/opijata i upotreba mobilnih telefona doživljavaju se kao glavni uzroci saobraćajnih nezgoda kod 51.9% ispitanika za svaki od pomenutih uzroka, naglašavajući probleme vezane za vožnju pod uticajem opijata i distrakcije uzrokovane upotrebom mobilnih telefona. Veoma mali procenat (0.6%) smatra da su manjak razuma, empatije, razmišljanje o načinu vožnje, nedovoljna kontrola saobraćaja ili bahatost primarni uzroci nesreća, dok takođe 0.6% ispitanika veruje da su svi navedeni faktori jednako važni uzroci saobraćajnih nezgoda. Ovi odgovori ukazuju na širok spektar faktora koji doprinose rizicima na putevima u Crnoj Gori, sa dominantnim faktorima koji uključuju kako ponašanje vozača tako i eksterne uslove.



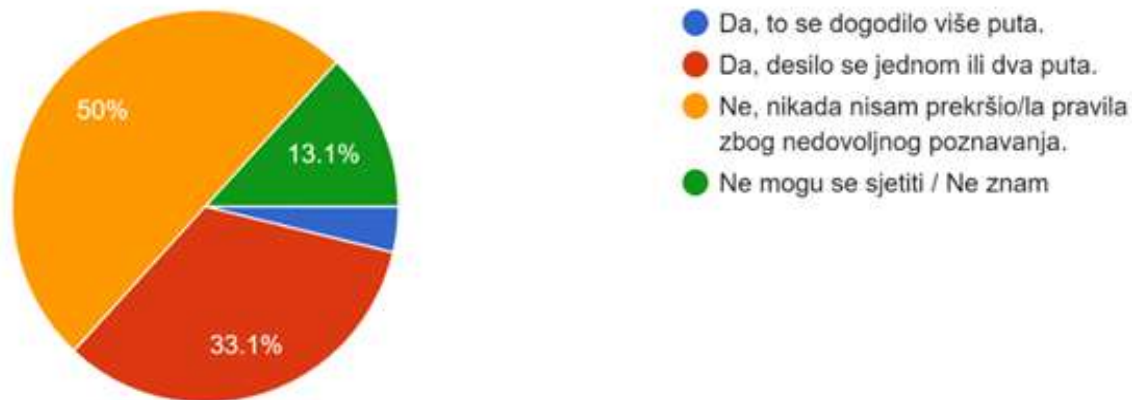
Da li su prema Vašem mišljenju putevi u Crnoj Gori bezbjedni?



Prema rezultatima istraživanja koje je obuhvatilo 160 ispitanika, odgovori na pitanje o bezbjednosti puteva u Crnoj Gori su sledeći: 45.5% ispitanika smatra da «neki putevi su bezbjedni, dok su drugi opasni». Ovo ukazuje na različite uslove i održavanje puteva u različitim delovima zemlje, što rezultira mješovitom percepcijom sigurnosti saobraćajne infrastrukture. 30% ispitanika veruje da su «uglavnom da, većina puteva je bezbjedna», sugerišući da većina anketiranih ima pozitivan stav o opštoj bezbjednosti puteva. 13.1% ispitanika odgovorilo je «uglavnom ne, mnogi putevi nisu dovoljno bezbjedni», izražavajući zabrinutost za stanje određenog broja puteva. 8.8% ispitanika vidi puteve kao «generalno nebezbjedne», što ukazuje na opštu zabrinutost za bezbjednost saobraćaja. Samo 3.1% ispitanika smatra da su «da, putevi su veoma bezbjedni», što pokazuje da veoma mali broj ljudi ima visoko mišljenje o bezbjednosti saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori.

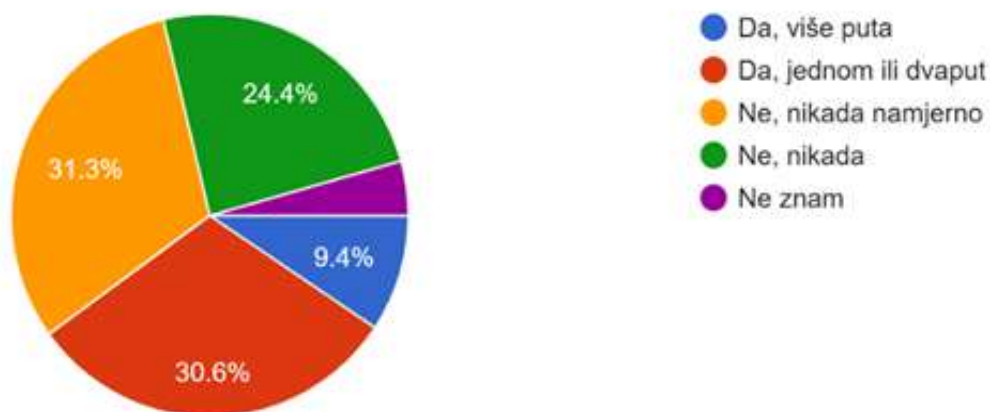
Ovi rezultati odražavaju raznolike stavove građana o stanju puteva u Crnoj Gori, pri čemu većina ne smatra da su putevi potpuno sigurni ili potpuno nebezbjedni, već da situacija varira u zavisnosti od lokacije.

Da li ste ikada prekršili saobraćajni propis zbog nedovoljnog poznavanja pravila?



Na postavljeno pitanje vezano za kršenje saobraćajnih propisa zbog nedovoljnog poznavanja pravila, ispitanici su pokazali različite nivoe svesti i iskustva. Polovina ispitanika ( tačno 50% ) je istakla da nikada nisu načinila takvu grešku, naglašavajući svoje dobro poznavanje saobraćajnih pravila. Trećina ( 33.1% ) se prisetila da su jednom ili dva puta prekršili pravila, što ukazuje na to da greške mogu biti retke ali ipak se dešavaju. Mali procenat (13.1%) ispitanika nije mogao tačno da se sjeti ili nije bio siguran u svoje odgovore, dok je veoma mali dio(3.8%) priznao da često krši pravila zbog nedovoljnog poznavanja. Ovi odgovori ukazuju na generalno solidno poznavanje saobraćajnih propisa među ispitanicima, ali i potencijal za dalje poboljšanje u edukaciji kako bi se izbegli budući prekršaji.

Da li ste u posljednjih godinu dana prekršili saobraćajni propis iako poznajete pravila?



U vezi sa pitanjem o tome da li su ispitanici u poslednjih godinu dana prekršili saobraćajni propis iako poznaju pravila, odgovori ukazuju na različite obrasce ponašanja. Oko 31.3% ispitanika tvrdi da nikada nisu namjerno prekršili saobraćajni propis, dok 30.6% priznaje da su to učinili jednom ili dvaput. Još 24.4% ispitanika ističe da nikada nisu prekršili pravila, čime se naglašava visok moralni standard kod skoro polovine učesnika. Sa druge strane, 9.4% ispitanika navodi da su prekršili propise više puta, što ukazuje na manju grupu učesnika koji mogu predstavljati veći rizik u saobraćaju. Mala manjina od 4.4% nije sigurna u svoje odgovore, što može odražavati nedostatak samosjvesti ili nesigurnost u sopstveno ponašanje. Ovi podaci reflektuju kombinaciju odgovornog ponašanja i priznanja grešaka među ispitanicima, kao i prisutnost neizjvesnosti kod nekolicine učesnika.

Ukoliko je odgovor pozitivan da li ste sankcionisani zbog takvog postupanja?



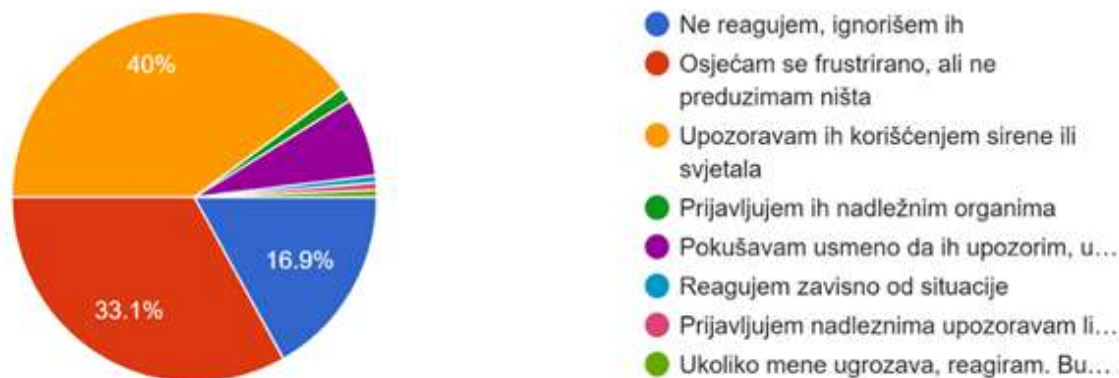
Iz odgovora 119 ispitanika koji su priznali da su prekršili saobraćajne propise, primećuje se zanimljiv spektar iskustava vezanih za sankcionisanje. Značajna većina od 40.3% tvrdi da nikada nisu svesno napravili saobraćajni prekršaj, što sugerise visok nivo samodiscipline ili pažnje tokom vožnje. Sa druge strane, 33.6% ispitanika navodi da iako su prekršili pravila, nikada nisu sankcionisani zahvaljujući sreći, što ukazuje na određeni stepen rizika koji su uzeli bez posledica. Zbirni odgovori o sankcionisanju pokazuju da je 17.6% ispitanika sankcionisano jednom, dok 5% navodi da uglavnom budu sankcionisani.

Koliko često primjećujete kršenje saobraćajnih propisa od strane drugih vozača?



Prema odgovorima na pitanje o primjećivanju kršenja saobraćajnih propisa od strane drugih vozača, velika većina ispitanika, 81.3%, izjavila je da veoma često (svakodnevno) primjećuje takvo ponašanje. Manji procenat, 11.9%, primjećuje kršenje propisa često, odnosno nekoliko puta nedjeljno. Samo 5% ispitanika primjećuje kršenja ponekad, odnosno nekoliko puta mjesečno, dok izuzetno mali broj, 1.2%, navodi da to primjećuje rijetko, odnosno nekoliko puta godišnje. Jedan ispitanik posebno ističe da kršenja saobraćajnih propisa primjećuje «non stop» i zagovara upotrebu kamera za kažnjavanje prekršilaca, naglašavajući učestalost i neophodnost strožijih kontrola. Ovi podaci ukazuju na percepciju da je nepoštovanje saobraćajnih pravila česta pojava među vozačima.

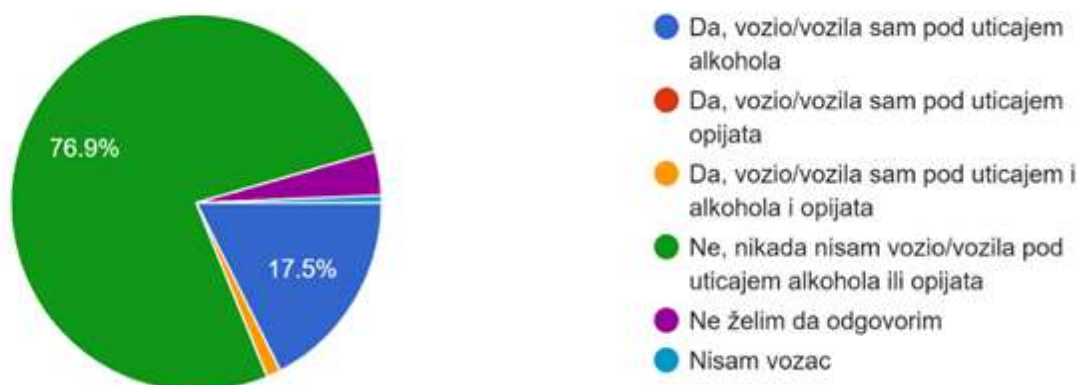
Kako reagujete kada vidite druge vozače koji ne poštuju saobraćajne propise?



Odgovori na pitanje kako ispitanici reaguju kada vide druge vozače koji ne poštuju saobraćajne propise pokazuju različite reakcije u takvim situacijama. Četrdeset posto ispitanika aktivno reaguje na nepoštovanje saobraćajnih propisa korišćenjem sirene ili svetala da upozori druge vozače. S druge strane, trećina ispitanika, odnosno 33.1%, izražava frustraciju ali ne preduzima nikakve konkretne akcije. Oko 16.9% ispitanika izabira da ignoriše takve situacije i ne reaguje. Manji dio, 6.9%, pokušava usmeno upozoriti druge vozače kad je to moguće i sigurno. Vrlo mali broj, 1.2%, odlučuje se za prijavljivanje prekršaja nadležnim organima, dok 0.6% navodi da reaguje zavisno od situacije. Dodatni komentari pojedinih ispitanika naglašavaju ličnu angažovanost u zaštiti svoje porodice u saobraćaju, sa izjavama poput «Prijavljujem nadležnima, upozoravam lično, ali ovdje niko ne priznaje krivicu iako je očigledno da greše. Imamo ćerkicu i ja idem kao štit supruzi i bebi jer je ovo ludnica što se radi iščo se krećemo u blizini kuće». Takođe, neki ispitanici navode da reaguju «burno» ako su lično ugroženi.

Ovi odgovori pokazuju širok spektar emocionalnih i praktičnih reakcija na kršenja saobraćajnih pravila, od pasivnosti do aktivnog uključivanja u rešavanje situacije, što reflektuje kako lične stavove tako i opštu društvenu klimu u saobraćaju.

Da li ste ikada vozili u alkoholisanom stanju ili pod dejstvom opijata ?



Većina ispitanika, tačnije 76.9%, tvrdi da nikada nisu vozili pod uticajem alkohola ili opijata, pokazujući visoku svest o rizicima takvog ponašanja. Značajan manji deo, 17.5%, priznaje da su vozili pod uticajem alkohola, dok još manji broj, 1.3%, priznaje da su vozili pod uticajem i alkohola i opijata. Mali procenat, 3.7%, odlučio je da ne odgovori na ovo pitanje. Ovi odgovori reflektuju različite nivoe odgovornosti i opreza među vozačima u odnosu na vožnju pod uticajem alkohola i drugih opijata.

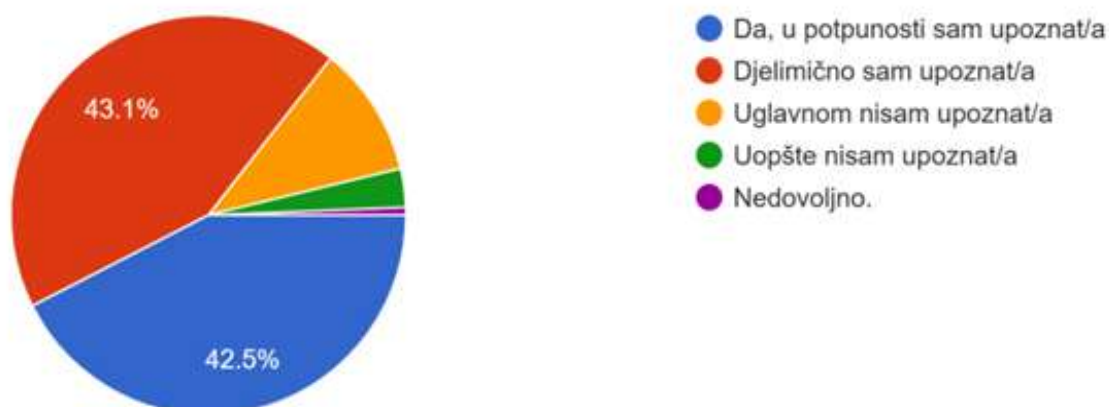
Da li ste upoznati kako alkohol/opijati specifično utiču na sposobnost vožnje i donošenje odluka tokom vožnje?



Većina ispitanika, 69.4%, je izjavila da su veoma dobro informisani o specifičnim uticajima alkohola i opijata na sposobnost vožnje i donošenje odluka, ukazujući na visok nivo svesti o ovoj temi. Skoro trećina, 27.5%, ima opšte znanje o uticajima, ali ne zna detalje, što sugerise osnovno razumevanje rizika bez dubljeg poznavanja specifičnosti. Veoma mali procenat, 1.2%, priznaje da nema puno znanja o tome kako alkohol i droge utiču na vožnju, što može ukazivati na nedostatak edukacije ili izloženosti informacijama o ovoj temi. Zanimljivi su pojedinačni odgovori, gde jedan ispitanik smatra da ima bolje motoričke veštine i bolje upravlja vozilom kada je pod uticajem alkohola ili opijata, što je opasan i zabludan stav koji može povećati rizik od saobraćajnih incidenata. Još jedan ispitanik je naveo da ne zna kako alkohol i opijati utiču na vožnju jer nikada nije probao ni jedno ni drugo, pružajući uvid u različite životne izbore i iskustva unutar populacije.



Da li ste upoznati sa propisanim kaznama za konzumiranje alkohola/opijata u saobraćaju?



Među ispitanicima koji su odgovorili na pitanje o poznavanju propisanih kazni za konzumiranje alkohola i opijata u saobraćaju, većina ima bar neko znanje o toj temi. Oko 43.1% je navelo da su djelimično upoznati sa propisanim kaznama, što ukazuje na to da imaju osnovno razumevanje ali možda ne poznaju sve detalje. Sličan procenat, 42.5%, izjavio je da su u potpunosti upoznati sa kaznama, pokazujući dobru informisanost o mogućim posledicama kršenja saobraćajnih propisa vezanih za alkohol i opijate. Manji dio, 10.6%, priznao je da uglavnom nisu upoznati sa kaznama, dok 3.1% ispitanika tvrdi da uopšte nisu upoznati sa ovim informacijama. Samo 0.6% ispitanika smatra da su nedovoljno informisani o kaznama.

Ovi odgovori ilustruju različite nivoe svesti i edukacije o saobraćajnim propisima i kaznama, naglašavajući potrebu za boljom edukacijom i informisanjem javnosti o posledicama vožnje pod uticajem alkohola i opijata.

Da li ste nekada vozili preko 20 km/h iznad propisane brzine na određenoj dionici puta?



Među ispitanicima koji su odgovorili na pitanje o vožnji preko 20 km/h iznad propisane brzine, skoro polovina, tačnije 47.5%, priznala je da su to učinili nekoliko puta. Ovo ukazuje na prilično učestalu praksu prekoračenja dozvoljene brzine među učesnicima. Manji deo, 21.9%, nije siguran da li su ikada vozili znatno brže od dozvoljenog, ali naglašavaju da uglavnom voze u skladu sa propisanom brzinom. Zabrinjavajuće je što 12.5% ispitanika vozi preko dozvoljenog limita svakodnevno, što ukazuje na stalno rizično ponašanje u saobraćaju. Sa druge strane, 9.4% ispitanika tvrdi da uvijek voze u skladu sa propisanom brzinom, pokazujući strogo pridržavanje saobraćajnih propisa.

Dodatno, 8.1% učesnika navodi da ne vozi uopšte, što može objasniti njihovu neposrednu sigurnost u vezi sa ovim pitanjem. Jedan ispitanik je izrazio poseban oprez, navodeći da prekoračuje brzinu samo kada je potpuno svjestan da ne može ugroziti nikoga u svojoj blizini, što ukazuje na određeni nivo samosvesti i odgovornosti prema drugima u saobraćaju.

Ovi podaci jasno pokazuju različite stavove i prakse vezane za poštovanje ograničenja brzine među vozačima.

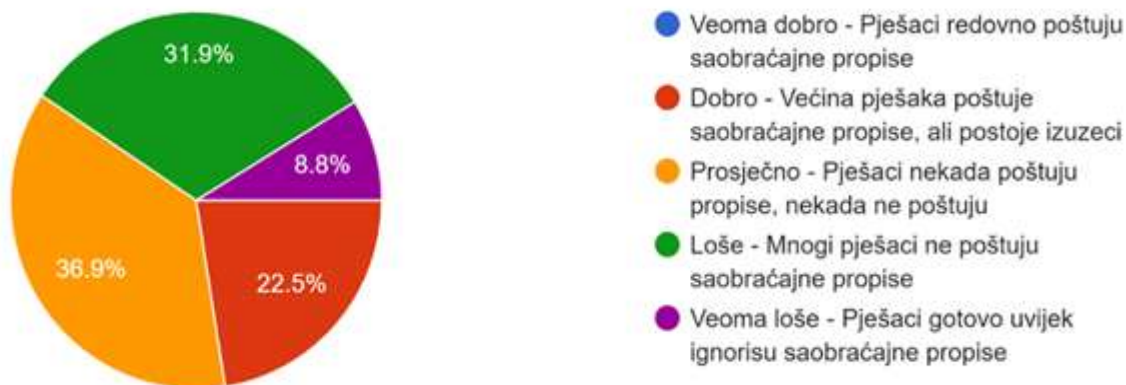
Da li uvijek stavljate sigurnosni pojas dok vozite ili se nalazite na mestu suvozača?



Većina ispitanika, 68.1%, izjavila je da uvijek koristi sigurnosni pojas dok vozi ili se nalazi na mestu suvozača, što pokazuje visok nivo svesti o značaju sigurnosnih mera. Manji procenat, 23.1%, navodi da uglavnom koriste sigurnosni pojas osim u kratkim ili poznatim putovanjima, što može ukazivati na opušteniji pristup u manje rizičnim situacijama. Relativno mali deo, 4.4%, navodi da ponekad koriste sigurnosni pojas, zavisno od situacije, kao što su dužina puta ili brzina, ukazujući na selektivno pridržavanje ove sigurnosne mjere. Još manji broj, 3.1%, retko koristi sigurnosni pojas, dok samo 1.2% ispitanika izričito navodi da nikada ne koristi sigurnosni pojas.

Ovi podaci otkrivaju kako značajan deo populacije dosledno poštuje preporuke za sigurnost, tako i postojanje malog broja ljudi koji zanemaruju ovu bitnu meru zaštite u saobraćaju.

Kako biste ocjenili ponašanje pješaka u Crnoj Gori u odnosu na saobraćajne propise?



Većina ispitanika ima izražene stavove o ponašanju pješaka u Crnoj Gori vezano za poštovanje saobraćajnih propisa. Skoro trećina, 36.9%, ocenila je ponašanje pješaka kao prosječno, naglašavajući da pješaci ponekad poštuju a ponekad ne poštuju saobraćajne propise. Blizu jedne trećine, 31.9%, smatra da je ponašanje pješaka loše, sa mnogima koji ne poštuju propise, što ukazuje na značajnu zabrinutost za sigurnost. Oko petine, 22.5%, ima pozitivniju percepciju, ocenjujući ponašanje pješaka kao dobro, iako priznaju da postoje izuzeci koji ne poštuju pravila. Manji deo, 8.8%, daje veoma negativnu ocenu, tvrdeći da pješaci gotovo uvijek ignorišu saobraćajne propise.

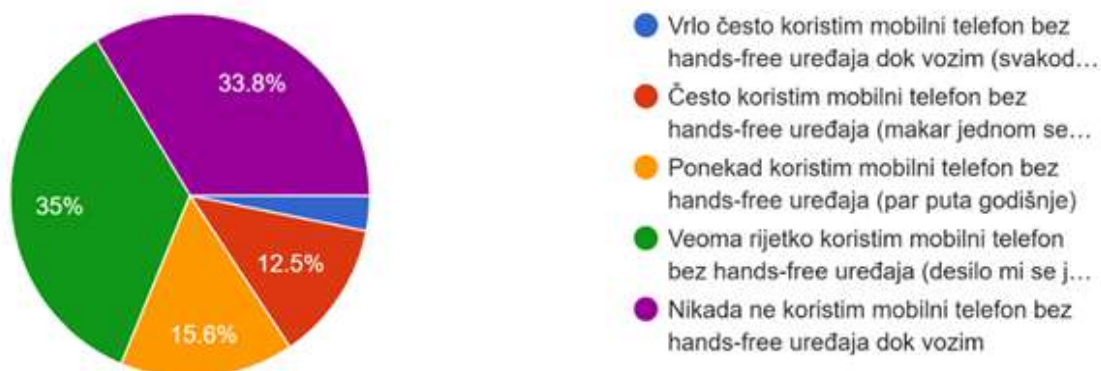
Ovi odgovori pokazuju variranje percepcija o sigurnosnom ponašanju pješaka, ukazujući na potrebu za dodatnim edukacijama i pojačanom saobraćajnom kontrolom kako bi se poboljšala sigurnost na putevima.

Da li ste u posljednjih godinu dana vidjeli pješaka da prelazi ulicu van označenog pješačkog prelaza?



Prema odgovorima ispitanika na pitanje o uočavanju pješaka koji prelaze ulicu van označenog pješačkog prelaza u posljednjih godinu dana, ogromna većina, 83.1%, smatra da je ovo učestala i svakodnevna pojava. Ovaj visok procenat ukazuje na opštu percepciju da pješaci često ignorišu saobraćajne propise vezane za prelazak ulice. Sa druge strane, manji dio, 16.9%, navodi da su ovakve situacije vidjeli samo nekoliko puta, što sugeriše da, iako manje učestalo, ponašanje pješaka koji ne koriste označene prelaze i dalje predstavlja značajan problem u saobraćaju. Ovi podaci reflektuju značajan izazov u ponašanju pješaka koji može doprinijeti povećanom riziku od saobraćajnih nesreća.

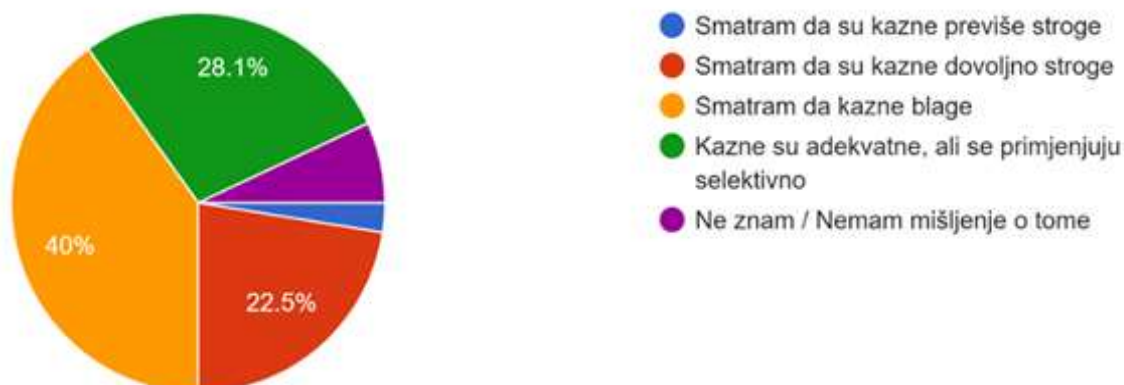
Da li koristite mobilni telefon bez hands-free uređaja dok vozite ili kucate poruke tokom upravljanja vozilom?



Ispitanici su dali različite odgovore na pitanje o korištenju mobilnog telefona bez hands-free uređaja tokom vožnje. Trećina, tačnije 33.8%, je izjavila da nikada ne koristi mobilni telefon bez hands-free uređaja dok vozi, što pokazuje visok stepen odgovornosti i poštovanje saobraćajnih propisa. Međutim, 35% ispitanika priznalo je da veoma rijetko koristi telefon bez hands-free uređaja, navodeći da im se to desilo jednom ili nekoliko puta, što implicira povremeno odstupanje od sigurnih navika u vožnji. Još 15.6% ispitanika koristi mobilni telefon bez hands-free uređaja ponekad, nekoliko puta godišnje. Zabrinjavajući podatak je da 12.5% ispitanika često koristi telefon bez hands-free uređaja, makar jednom sedmično, dok 3.1% ispitanika to čini vrlo često, svakodnevno.

Ovo ukazuje na značajan broj vozača koji redovno rizikuju svoju i sigurnost drugih učesnika u saobraćaju koristeći mobilni telefon bez dodatne opreme koja omogućava sigurno korištenje tokom vožnje.

Da li smatrate da su kazne za saobraćajne prekršaje u Crnoj Gori adekvatne?



Na pitanje o adekvatnosti kazni za saobraćajne prekršaje u Crnoj Gori, odgovori ispitanika variraju, ali većina izražava određenu kritiku trenutnog sistema. Četiri desetine ispitanika, ili 40%, vjeruje da su kazne blage, sugerirajući potrebu za strožijim sankcijama kako bi se poboljšala sigurnost na putevima. Dodatno, 28.1% ispitanika navodi da su kazne adekvatne, ali ističe problem u njihovoj primjeni, smatrajući da se one primjenjuju selektivno, što ukazuje na potrebu za pravednijim i dosljednijim provođenjem zakona. Sa druge strane, 22.5% smatra da su kazne već dovoljno stroge, pokazujući da postoji i grupa koja smatra trenutne mjere zadovoljavajućima. Manji procenat, 6.9%, ne može da formira mišljenje ili nema dovoljno informacija da bi ocijenio adekvatnost kazni, dok veoma mali broj, 2.5%, smatra da su kazne previše stroge, što ukazuje na postojanje percepcije da trenutne sankcije mogu biti i suviše ograničavajuće.

Ovi odgovori odražavaju složene stavove građana vezane za percepciju pravde i efikasnosti u sistemu kažnjavanja saobraćajnih prekršaja, te upućuju na zaključak da represivni sistem kažnjavanja nema adekvatnog učinka na počinioce prekršajnih i krivičnih djela koja se odnose na ugrožavanje bezbjednosti na putevima.

Da li biste podržali uvođenje strožih kazni za počinioce saobraćajnih prekršaja?

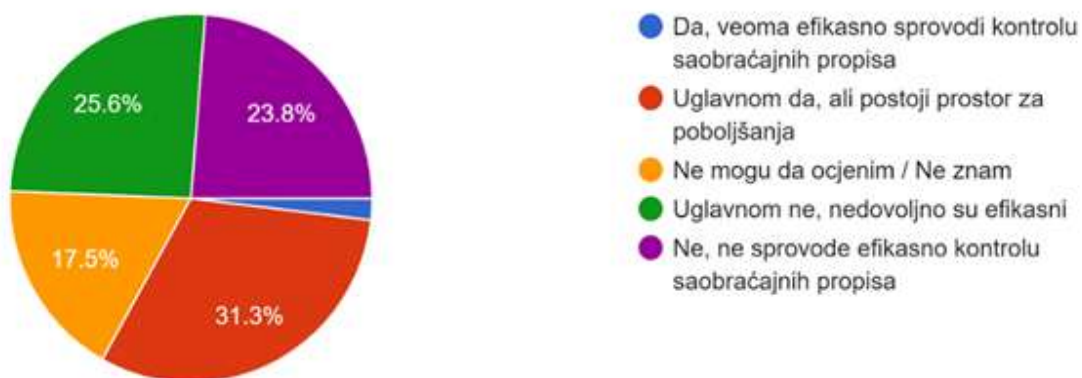


Većina ispitanika izražava podršku uvođenju strožih kazni za počinioce saobraćajnih prekršaja, što se odražava u 53.8% odgovora koji su jasno za ovu mjeru. Još 28.7% bilo bi sklono podršci, ali uz određene uslove, što pokazuje otvorenost za diskusiju o specifičnostima kaznene politike. Mali deo, 7.5%, ostaje neodlučan, indicirajući da bi mogli biti otvoreni za promene ali još nisu formirali čvrst stav. S druge strane, manjina od 6.3% se izričito protivi uvođenju strožijih kazni, što uključuje 4.4% koji definitivno ne podržavaju ovu ideju i 1.9% koji bi vjerovatno bili protiv. Dodatni pojedinačni odgovori reflektuju složenost stavova vezanih za saobraćajne kazne. Neki sugerišu da bi uveli strože kazne samo za određene prekršaje, dok drugi ističu da problem nije toliko u strogoći kazni koliko u njihovoj doslednoj primeni. Primjedbe se posebno odnose na teškoće u praćenju i sankcionisanju svih prekršaja bez adekvatne tehnološke podrške, kao što su kamere. Komentari takođe naglašavaju potrebu za fokusom na prekršaje koji direktno ugrožavaju bezbjednost, kao što su rizična preticanja, vožnja pod uticajem alkohola ili opijata, gdje bi strože kazne moguće bile opravdane.

Ovi odgovori ukazuju na to da bi povećanje efikasnosti kaznene politike moglo zavisiti ne samo od strožijih kazni, već i od bolje primene postojećih zakona i tehnoloških unapređenja u kontroli saobraćaja.



Da li smatrate da policija u Crnoj Gori efikasno sprovodi kontrolu poštovanja saobraćajnih propisa ?



Ispitanici su izrazili različite stavove o efikasnosti policije u Crnoj Gori kada je u pitanju kontrola poštovanja saobraćajnih propisa. Značajan deo, 31.3%, smatra da policija uglavnom efikasno vrši kontrolu, iako ističu da postoji prostor za poboljšanja. Ovo ukazuje na to da, prema mišljenju ovih ispitanika, postoje određeni pozitivni aspekti u radu policije, ali i potreba za daljim unapređenjem. Sa druge strane, veći broj ispitanika izražava skepticizam prema efikasnosti policije. Oko četvrtine, 25.6%, smatra da su uglavnom neefikasni, dok 23.8% smatra da policija ne sprovodi efikasno kontrolu saobraćajnih propisa. Ovi odgovori ukazuju na izraženu percepciju nedostatka efikasnosti u radu saobraćajne policije. Manji deo, 17.5%, nije u stanju da oceni ili nema dovoljno informacija da bi formirao mišljenje o efikasnosti saobraćajne policije. Veoma mali procenat, 1.9%, vidi saobraćajnu policiju kao veoma efikasnu u sprovođenju kontrola. Ovi podaci pokazuju da, iako postoji određeni stepen zadovoljstva radom saobraćajne policije, prevladava mišljenje da su potrebna dodatna poboljšanja kako bi se povećala efikasnost kontrole saobraćajnih propisa u Crnoj Gori.

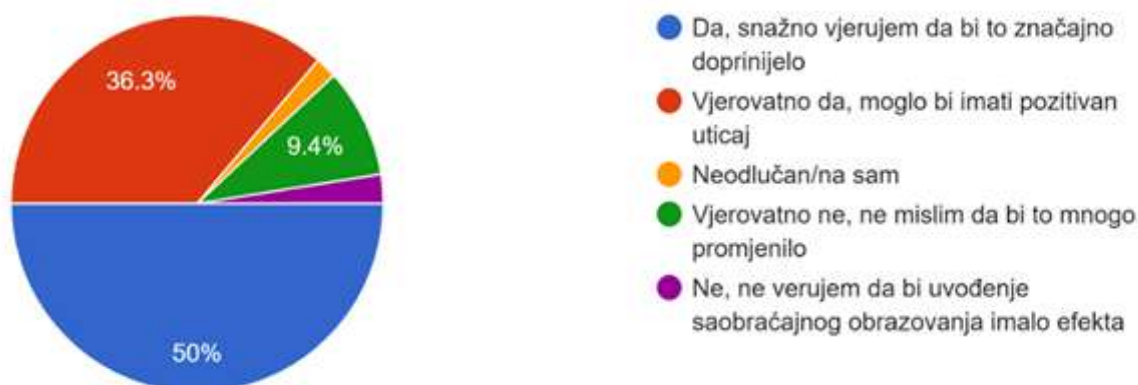
Da li je potrebno povećati broj saobraćajnih patrola ?



Većina ispitanika, 55%, jasno izražava stav da je potrebno povećati broj saobraćajnih patrola, smatrajući da bi to doprinelo većoj sigurnosti na putevima. Dodatnih 20% ispitanika naginje ka ideji da bi povećanje broja patrola vjerovatno bilo korisno, što ukazuje na široku podršku za ovu mjeru među učesnicima ankete. Manji deo, 12.5%, nije siguran u vezi sa potrebom za povećanjem broja saobraćajnih patrola, dok 8.1% misli da trenutni broj patrola već zadovoljava potrebe, smatrajući da dalje povećanje nije neophodno. Samo 4.4% ispitanika izričito smatra da nije potrebno povećavati broj saobraćajnih patrola.

Ovi podaci ukazuju da postoji jasna većinska podrška za povećanje broja saobraćajnih patrola u Crnoj Gori, s ciljem poboljšanja efikasnosti nadzora i povećanja bezbjednosti na putevima.

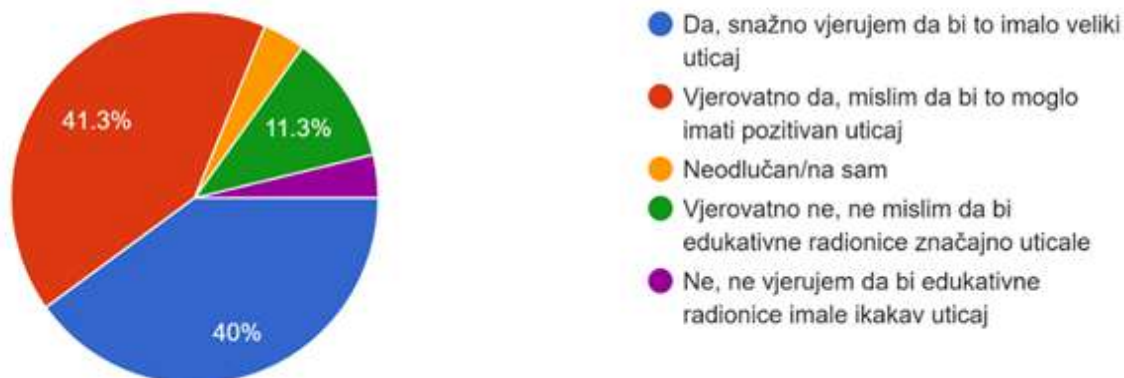
Da li smatrate da bi uvođenje saobraćajnog obrazovanja u škole doprinijelo manjem kršenju saobraćajnih propisa?



Većina ispitanika izražava pozitivan stav prema ideji uvođenja saobraćajnog obrazovanja u škole kao načinu za smanjenje kršenja saobraćajnih propisa. Polovina, odnosno 50%, snažno vjeruje da bi ovo značajno doprinijelo poboljšanju situacije na putevima. Dodatnih 36.3% ispitanika vjeruje da bi uvođenje saobraćajnog obrazovanja vjerovatno imalo pozitivan uticaj, što ukupno čini znatnu većinu koja podržava ovu ideju. Sa druge strane, manji deo ispitanika, 9.4%, smatra da uvođenje saobraćajnog obrazovanja vjerovatno ne bi mnogo promenilo postojeće stanje, dok još manji procenat, 2.5%, izričito misli da uvođenje ovakvog obrazovanja ne bi imalo efekta. Mali broj, 1.9%, ostaje neodlučan po ovom pitanju.

Navedeni podaci ukazuju na to da velika većina ispitanika vidi saobraćajno obrazovanje kao koristan alat u prevenciji saobraćajnih prekršaja, naglašavajući važnost rane edukacije o saobraćajnim propisima.

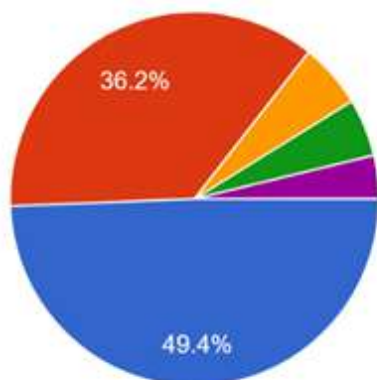
Da li smatrate da bi edukativne radionice o bezbjednosti u saobraćaju mogle uticati na unapređenje poštovanja saobraćajnih propisa među mladima?



Većina ispitanika pozitivno vidi mogućnost uvođenja edukativnih radionica o bezbjednosti u saobraćaju kao načina za poboljšanje poštovanja saobraćajnih propisa među mladima. Značajan deo, 41.3%, smatra da bi takve radionice vjerovatno imale pozitivan uticaj, dok skoro isto toliko, 40%, snažno veruje da bi radionice imale veliki uticaj na ponašanje mladih u saobraćaju. S druge strane, manji deo ispitanika, 11.3%, izražava skepsu, smatrajući da edukativne radionice vjerovatno ne bi značajno uticale na promene. Još 3.7% definitivno ne veruje u efikasnost takvih radionica, dok isti procenat, 3.7%, ostaje neodlučan po ovom pitanju.

Ovi odgovori pokazuju da većina ispitanika percipira edukativne radionice kao korisne u obrazovanju mladih o saobraćajnim propisima i potencijalno efikasne u smanjenju saobraćajnih nezgoda kod mladih vozača i vozača početnika.

Da li smatrate da bi uvođenje simulatora vožnje u škole vožnje doprinijelo boljem razumijevanju i poštovanju saobraćajnih propisa ?

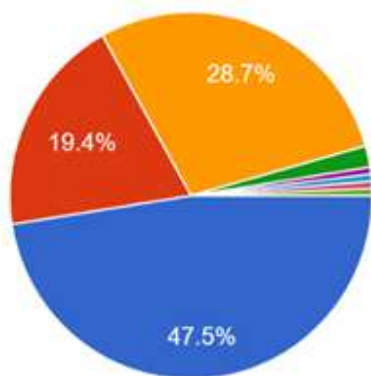


- Da, snažno vjerujem da bi simulatori značajno poboljšali obuku
- Vjerovatno da, mislim da bi to moglo imati pozitivan efekat na učenje
- Neodlučan/na sam, potrebno je više informacija o efektivnosti simulatora
- Vjerovatno ne, ne mislim da bi simulatori imali veliki uticaj na obuku
- Ne, ne verujem da bi uvođenje simulatora vožnje imalo bitan uticaj

Većina ispitanika izražava pozitivan stav prema mogućem uvođenju simulatora vožnje u škole vožnje, gledajući to kao sredstvo koje bi doprinelo boljem razumijevanju i poštovanju saobraćajnih propisa. Skoro polovina, 49.4%, snažno veruje da bi simulatori znatno poboljšali obuku, dok 36.2% takođe predviđa pozitivan efekat simulatora na učenje, mada su manje uvjereni u njihovu efikasnost. Manji deo, 5.6%, ostaje neodlučan i izražava potrebu za više informacija o efektivnosti simulatora pre nego što bi mogli formirati čvršći stav. Dodatnih 5% ispitanika sumnja u značajan uticaj simulatora na obuku, smatrajući da njihovo uvođenje vjerovatno ne bi donelo velike promene. Još 3.7% jasno iskazuje skepticizam, ne verujući da bi uvođenje simulatora vožnje imalo bitan uticaj na poboljšanje obuke u školama vožnje.

Ovi odgovori ukazuju na to da većina ljudi vidi simulator vožnje kao koristan alat koji bi mogao unaprediti proces obuke vozača, naglašavajući opštu podršku za inovacije u metodama obrazovanja vozača.

Da li ste za to da mladi vozači ne mogu upravljati vozilima samostalno do 20. godine bez prisustva starijeg lica?



- Apsolutno DA
- Uglavnom sam saglasna
- NE, navedenim se ništa ne bi postiglo
- Ne znam
- Vožnja ne legne svakom isto, ako je meni legla olako, možda nekome pore...
- Predlažem da osoba do dvije godine iskustva kao vozač mora imati prisust...
- Ima odgovorih vozača i ispod 20 godina
- Apsolutno ne. Potpuno nebulozan pre...

Odgovori na pitanje o tome da li mladi vozači treba da imaju obavezno prisustvo starijeg lica dok ne napune 20 godina pokazuju podeljene stavove. Skoro polovina ispitanika, 47.5%, izrazito podržava ovu ideju, označavajući je kao «Apsolutno DA». Ova grupa verovatno smatra da bi takva mera povećala bezbjednost na putevima tako što bi ograničila samostalno upravljanje vozilima mladih vozača koji još uvek stiču iskustvo. S druge strane, 28.7% ispitanika se ne slaže s ovim predlogom, smatrajući da «NE, navedenim se ništa ne bi postiglo», ukazujući na mišljenje da samo godine nisu nužno pokazatelj vozačkih sposobnosti ili zrelosti. Dodatnih 19.4% uglavnom podržava ideju, ali možda s određenim rezervama ili uslovima. Manji deo, 1.9%, nije siguran kako da se odredi, dok su individualni komentari raznoliki: neki smatraju da bi pravilo trebalo primeniti na sve nove vozače u prvih nekoliko godina bez obzira na starost, dok drugi ističu da postoje i odgovorni mladi vozači ili smatraju predlog potpuno nebuloznim. Ovi odgovori ukazuju na širok spektar mišljenja o potrebi za strožijim regulativama za mlade vozače, što potencijalno odražava različite iskustvene i kulturne percepcije o vožnji i bezbjednosti na putevima.

Na pitanje: **“Koje dionice crnogorskih puteva biste okarakterisali kao najopasnije?”**, najčešći odgovori od strane ispitanika su bili : **Podgorica - Kolašin kroz Kanjon Morača, kanjon Platije kao i dionice Podgorica - Cetinje, Cetinje - Budva, Podgorica - Budva i Bar - Ulcinj.**

Na pitanje: **“Ukoliko ste nekad kažnjeni za učinjeni prekršaj u saobraćaju, molimo vas da navedete koji je prekršaj u pitanju?”**, najčešći odgovori od strane ispitanika su bili: prekoračenje brzine, pojas, vožnja u alkoholisanom stanju i nepropisno parkiranje.

Na pitanje: **“Kako reagujete kada vidite da neko od Vaših prijatelja želi da upravlja vozilom, a upoznati ste da je prije toga konzumirao alkohol/opijate?”**, najčešći odgovori od strane ispitanika su bili: da oni preuzmu ulogu vozača, pozovu taksi ili pokušaju da odgovore vozača od takve vožnje.

Na pitanje: **“Da li biste promijenili nešto u postojećim saobraćajnim propisima i šta?”**, najčešći odgovori od strane ispitanika su bili: **Veće kazne za bahato ponašanje u saobraćaju (nepropisno parkiranje, brza vožnja, mobilni telefoni), regulisanje statusa električnih trotineta, preciznija regulativa ponašanja u kružnom toku, Strožije kazne za počinioce prekršajnih prestupa. Češće medijske kampanje za vožnju po ograničenjima i za vezivanje sigurnosnih pojaseva. Prilagođavanje određenih dionica adekvatnoj brzini vožnje za tu oblast (neka ograničenja nisu modifikovana u skladu sa stanjem na putevima). Obuka pripadnika službe policije za efikasnije sprovođenje kontrole stanja na putevima.**

Na pitanje: **“Da li imate prijedlog na koji način se može uticati na smanjenje kršenja saobraćajnih propisa u Crnoj Gori?”**, ispitanici su odgovorili sledeće:

- Postavljanje kamera na više lokacija, efikasniji rad saobraćajnih patrola i mobilnih jedinica policije.
- Striktnije kazne za počinioce saobraćajnih prekršaja (naročito način parkiranja u naseljenim područjima). Češće kontrolisanje vozača od strane pripadnika službe policije.
- Uvodjenje savremenijih sistema za lakše identifikovanje počinitelja saobraćajnih prekršaja.
- Bolja edukacija u auto školama.

## 9. ZAKLJUČCI I PREPORUKE

Percepcije o izvjesnosti kazne odnose se na to koliko je osoba sigurna da će biti kažnjena za izvršenje krivičnog ili prekršajnog djela ako bude uhvaćena. Kada su počinioци uhvaćeni u kršenju saobraćajnih pravila, oni moraju dosljedno da snose pravne posljedice – to jest, da bi kazna bila djelotvorno sredstvo odvraćanja, ne sme se izbjegavati njena primjena. Neke pojedince možda neće odvratiti prijetnja zakonskim sankcijama kada uspješno iskuse izbjegavanje kazne (poznato kao direktno/lično izbjegavanje kazne) ili kada vide da drugi ljudi postižu slične ishode (poznato kao indirektno/posredno izbjegavanje kazne).

Postupci tijela za sprovođenje zakona mogu doprinjeti oblikovanju naše percepcije – te je nužno dosljedno sprovođiti zakone i vršiti sankcionisanje u skladu sa počinjenim prekršajem, bez mogućnosti “opraštanja” kazne.

Sprovedeno istraživanje je pokazalo da javnost smatra da je potrebno uvesti strože kazne za počinioce prekršaja u saobraćaju, kako bi se povratnici u vršenju ovih prekršajnih i krivičnih djela, odvratili od ponovnog izvršenja, te treba razmotriti mogućnost izmjene postojećih odredaba koje se odnose na visinu propisane novčane sankcije i kaznenih poena za pojedina (ili sva) prekršajna djela koja se odnose na ugrožavanje bezbjednosti u saobraćaju.

Iako je Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima koncipiran na način da nepoštovanje zakonom ustanovljenih pravila i procedura prati novčano kažnjavanje (a u nekim slučajevima i kazna zatvora), ipak su uočeni izvjesni nedostaci. Naime, Zakonom nije definisano upravljanje bezbjednošću saobraćaja što uključuje praćenje stanja, analizu, izvještavanje, finansiranje i strateško upravljanje, kao ni obaveza formiranja i nadležnost koordinacionog tijela na državnom i lokalnom nivou.

U postojećem zakonu se uočavaju određeni nedostaci u dijelu da je potrebno stvoriti pravni osnov za donošenje određenih podzakonskih akata, kao npr. o bližim uslovima o načinu prevoženja djece i uslovima koje mora da ispunjava bezbjedonosno sjedište, kao i neuređena oblast prevoznih sredstava mikromobilnosti (električni trotineti, bicikli, skuteri i sl.).

Neophodna je detaljnija razrada i primjena kaznenih poena za prekršaje protiv bezbjednosti saobraćaja, kao i drugih kaznenih mjera. Takođe, sa ciljem unaprijeđenja postojećeg zakonodavnog okvira, potrebno je rukovoditi se Direktivama, Rezolucijama i Prporukama nadležnih organa EU, te iste uključivati i u nacionalne politike koje nisu direktno vezane za bezbjednost na putevima, na primjer u oblastima kao što su dostupnost i cijena javnog prevoza, troškovi upravljanja vozilom, dostupnost parkinga u školama i drugim institucijama i centrima koje mladi posjećuju, kao i sprovođiti strogu kontrolu u odnosu na dostupnost alkohola mladima. Imajući u vidu da je neprilagođena brzina jedan od najčešćih uzročnika nastanka saobraćajnih nezgoda, to je potrebno razmotriti mogućnost uvođenja kamera za kontrolu brzine. Jedan od najefikasnijih oblika kontrole brzine jeste primjena “od tačke do tačke” ili kamera prosječne



brzine, koja mjeri prosječnu brzinu vozila na dužim razdaljinama, u rasponu od 1 km do preko 100 km dužine. Ovaj oblik kontrole se pokazao efikasnim u smanjenju brzina, kao i u smanjenju emisije i buke vozila u zemljama članicama EU.

Za kvalitetno i relevantno praćenje stanja bezbjednosti saobraćaja, potrebno je ustanoviti redovno praćenje sljedećih najvažnijih obilježja bezbjednosti saobraćaja: saobraćajne nezgode i posljedice; indikatore bezbjednosti saobraćaja; stavove učesnika u saobraćaju; izloženost učesnika u saobraćaju; pokazatelje o putevima i putnoj infrastrukturi; pokazatelje o vozilima i voznom parku; pokazatelje o djelovanju nakon saobraćajne nezgode; institucionalni kapacitet bezbjednosti saobraćaja i dr. S obzirom da je neophodno obezbijediti permanentno izvještavanje i informisanje najšire javnosti o stanju bezbjednosti saobraćaja, isto se može sprovesti putem elektronskih medija i drugih komunikacionih kanala. Izvještaje o stanju bezbjednosti saobraćaja je neophodno učiniti dostupnim na uvid stručnoj i opštoj javnosti. U televizijskim i radio emisijama neopodno je zastupati teme o rizicima u saobraćaju, kao i mjerama i aktivnostima za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja.

U konačnom, osim sprovođenja kontinuirane promocije bezbjedne vožnje, u vidu kampanja i edukativnih radionica, potrebno je da Crna Gora da prednost onim ulaganjima od kojih će biti najviše koristi za sigurnost na putevima, te da se pritom fokusira na područja s najvećim brojem nesreća i obuhvate, kao prioritet, ulaganja u održavanje postojeće infrastrukture i u izgradnju nove infrastrukture gdje je to potrebno. Osim navedenog, povećanje saobraćajnih patrola na putevima (naročito na dionicama koje su prepoznate kao "crne tačke"), može doprinjeti smanjenju broja saobraćajnih nezgoda i smrtnih ishoda.

Uzimajući u obzir švedski model saobraćaja, potrebno je detaljno izučiti "Zero Vision" inicijativu, te preuzeti ciljeve obuhvaćene istom kako bi se kroz strategije i akcione planove implementiralo najpogodniji model koji će doprinjeti potpunoj eliminaciji smrtnih slučajeva u saobraćajnim nezgodama na putevima u Crnoj Gori, te odrediti realni vremanski period za ostvarenje svakog pojedinačnog operativnog cilja koji doprinosi ostvarenju ove ideje.

Evropska praksa za

# BEZBJEDNOST U SAOBRAĆAJU



  
**MASTER**  
MASTER



Ministarstvo  
saobraćaja