**ZAKLjUČCI**

**OKRUGLI STO „BEZBJEDNOST DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U CRNOJ GORI – ANALIZA**

**STANJA I PREPORUKE ZA UNAPREĐENJE“**

**Podgorica, 14. MART 2025. GODINE**

U Crnogorskoj akademiji nauka i umjetnosti, u Podgorici, 14. marta 2025. godine, održan je Okrugli sto „Bezbjednost drumskog saobraćaja u Crnoj Gori – analiza stanja i preporuke za unapređenje“, kojem je prisustvovalo oko 50 učesnika. Okrugli sto je organizovan od strane Crnogorske akademije nauka i umjetnosti, uz podršku Mašinskog fakulteta Univerziteta Crne Gore.

Program Okruglog stola počeo je sa prijavom učesnika i izjavama za medije, na kojima su doc. dr Boško Matović i doc. dr Aleksandra Petrović istakli problem bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori i regionu, kao i mogućnosti za primjenu kratkoročnih mjera i preventivno djelovanje na saobraćajne nezgode.

Okrugli sto je otvorio akademik Igor Đurović, koji je pozdravio prisutne učesnike i istakao da je CANU u prethodnom periodu organizovala brojne teme iz oblasti drumskog saobraćaja, ali da je tema bezbjednosti saobraćaja najznačajnija zbog ljudskih i materijalnih gubitaka koje saobraćaj proizvodi. Akademik je izrazio uvjerenje da će ovaj okrugli sto i aktivnosti drugih subjekata uticati da se smanje štetne posljedice saobraćajnih nezgoda u društvenom, ekonomskom i zdravstvenom ekosisitemu. Zahvalio je učesnicima što zajedno sa organizatorima daju doprinos u realizaciji Okruglog stola, poželio im je uspjeh u radu i najavio je prvu sesiju.

Moderator prve sesije, koja je obuhvatila tri predavanja, bio je prof. dr Radoje Vujadinović, dekan Mašinskog fakulteta Univerziteta Crne Gore. Dekan je na početku pozdravio sve učesnike Okruglog stola i zahvalio je predstavnicima Crnogorske akademije nauka i umjetnosti što su prihvatili temu koju je prethodno kandidovao. Profesor Vujadinović je naglasio da se skup održava na mjestu posebnog nacionalnog značaja i uticaja, gdje su se okupili predstavnici najznačajnijih institucija iz sistema bezbjednosti saobraćaja. Ukazao je na to da je problem bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori veliki izazov za društvo i da će kroz dvije sesije i jednu panel-diskusiju predavači dati odgovore na to kako proaktivno uticati na smanjenje poginulih i povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama. Takođe, pozvao je sve predstavnike institucija da kroz diskusiju ukažu na probleme sa kojima se susreću u svakodnevnom radu. Podsjetio je da Mašinski fakultet ulaže napore da edukuje saobraćajne inženjere da svojim znanjem i kompetencijama spašavaju ljudske živote. Pored toga, naglasio je da Mašinski fakultet veoma intenzivno učestvuje u realizaciji edukativnih programa i kampanja na unapređenju ponašanja djece i mladih učesnika u saobraćaju, kao i da će u budućnosti nastaviti da daje svoj doprinos. Na kraju je pozvao prvog predavača prof. dr Milanka Damjanovića da održi predavanje na temu „Komparativna analiza stanja bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori i Evropi“.

Prof. dr Milanko Damjanović je u prvom predavanju ukazao na stanje i trendove bezbjednosti saobraćaja u Evropi i Crnoj Gori. Prof. Damjanović je rekao da je na globalnom nivou takođe prisutan veliki problem poginulih u saobraćajnim nezgodama, posebno u grupi mladih učesnika u saobraćaju (od 5 do 29 godina). U okviru statistike koju je prezentovao, posebno je naglasio da je u prethodnoj godini poginulo 75 lica, kao i da je u posljednje tri godine prisutan trend rasta broja poginulih u odnosu na 2021. godinu za 67% u prosjeku. Takođe, identifikovao je i rast broja teško i lako povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama. U komparativnoj analizi, u odnosu na zemlje sa najboljim performansama bezbjednosti saobraćaja u Evropi i svijetu, istakao je da Crna Gora ima javni rizik poginulih za 5 do 6 puta veći, kao i da su evidentne značajne oscilacije u pogledu stanja bezbjednosti saobraćaja u posljednje dvije decenije. Zaključio je da je razlog tome izostanak sistemskog upravljanja bezbjednošću saobraćaja, kao i nedostatak koordinacije između institucija koje su zadužene za sprovođenje aktivnosti koje su definisane Strategijom bezbjednosti saobraćaja. Rekao je da ne postižemo ciljeve koji su definisani ovim strateškim dokumentom, koji predviđaju smanjenje broja poginulih za 6,7% godišnje. Takođe je iznio podatak da saobraćajne nezgode predstavljaju ogromni ekonomski gubitak za Crnu Goru, koji se procjenjuje na oko 200 miliona eura godišnje. Na kraju je posebno istakao da mladi i stariji učesnici u saobraćaju najviše stradaju u saobraćajnim nezgodama i da je neophodna hitnost u rješavanju ovog problema.

Drugo predavanje pod nazivom „Ljudski faktor u bezbjednosti saobraćaja“ održala je doc. dr Aleksandra Petrović. Istakla je da je potreba ljudi za mobilnošću uzrokovala razvoj složenih saobraćajnih sistema, u kojima je ljudski operater glavni akter svih društvenih sfera, koje svojom kompleksnošću na različite načine čine strukturu saobraćaja i imaju različitu ulogu u procesu odvijanja saobraćaja. Stoga je postavila pitanje uloge ljudskog faktora u bezbjednosti saobraćaja, kao i da odgovor na ovo pitanje zahtijeva razrješenje nerješivog konflikta između razvoja saobraćajne tehnologije i prirodnog kapaciteta čovjeka. Doc. dr Aleksandra Petrović je navela da naučna istraživanja ukazuju da je ljudski faktor odgovoran za više od 90% saobraćajnih nezgoda i da je u ovom polju neophodno tražiti mjere za njihovu prevenciju. Istakla je da čovjek čini namjerne i nenamjerne greške u saobraćaju, gdje su prve proizvod kognitivnih faktora, a druge ograničenja čovjeka da odgovori na zahtjeve iz okruženja. Ukazala je na potrebu da se saobraćajnom prinudom, edukativnim programima i kampanjama utiče na društveno-kognitivne faktore, a stvaranjem povoljnijeg saobraćajnog okruženja na bolju sposobnost čovjeka da odgovori na vozačke zadatke.

Treće predavanje pod nazivom „Istraživanje ponašanja dostavljača namirnica u saobraćaju na simulatoru vožnje“ održao je doc. dr Boško Matović. U prezentaciji je naveo da u svijetu postoji rast broja stanovnika i sve veća urbanizacija, koje su dovele do rasta potrebe za hranom, intenzitetom korišćenja zemljišta, klimatskih promjena, kao i promjena u lancima snabdijevanja. Tradicionalni lanci snabdijevanja su, usljed pojave informaciono-komunikacionih tehnologija, doveli do brojnih transformacija, a posebno u dijelu transporta na kratke relacije, odnosno dostave robe u posljednjoj milji. U ovom prostoru su tradicionalne metode zamijenjene novim disruptivnim tehnologijama, među kojima dominiraju platforme preko kojih se vrši povezivanje korisnika, restorana/prodavnica i dostavljača hrane. Podaci ukazuju da će ovo globalno tržište do 2030. godine porasti na oko 400 milijardi dolara. Doc. dr Boško Matović je prikazao dva oblika dostave, tj. kada restorani/prodavnice posjeduju vlastitu dostavu i profesionalne dostavljače hrane, koji su u radnom odnosu i eksternu dostavu, kada putem platforme angažuju nezavisne dostavljače, čiji radni odnos nije jasno definisan. Upravo se zbog toga, nasuprot brojnih ekonomskih, društvenih i ekoloških prednosti, javljaju brojni nedostaci, među kojima dominira problem bezbjednosti dostavljača namirnica u saobraćaju. Ukazao je da postoji trend rasta broja poginulih dostavljača u saobraćajnim nezgodama, kao i da su prisutni problemi nebezbjednog ponašanja u saobraćaju, poput čestih prekoračenja brzine, upotrebe mobilnog telefona, nepropisnog parkiranja, agresivnog ponašanja i sl. Identifikovao je glavne razloge nebezbjednog ponašanja dostavljača u saobraćaju, kao što su pritisak poslodavca i platformi za kraće vrijeme dostave i duže radno vrijeme i sl. Prikazao je rezultate istraživanja ponašanja dostavljača namirnica u Podgorici, koje je sprovedeno u kombinaciji anketnog i simulacionog istraživanja. Naveo je da rezultati pokazuju čestu pojavu ljutnje u saobraćaju koja se najčešće manifestuje kroz verbalnu i gestikularnu agresiju u saobraćaju. Takođe je istakao da vozači koji posjeduju nepovoljnije stavove prema bezbjednosti saobraćaja pokazuju lošije performanse bezbjednosti saobraćaja, kao i nebezbjednija ponašanja u saobraćaju. Na kraju je prikazao edukativni program o bezbjednosti saobraćaja, koji je realizovan za više od 100 dostavljača na Mašinskom fakultetu.

U okviru druge sesije, na kojoj je moderator bio doc. dr Boško Matović, održana su dva predavanja. Prvo predavanje pod nazivom „Ispitivanje uticaja tehničkih mjera na smirivanje brzine u saobraćaju“, realizovao je MSc Vladimir Ilić. Istakao je da brza vožnja predstavlja veoma često nebezbjedno ponašanje u saobraćaju i da je najviše odgovorna za nastanak saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica. Naveo je da u Crnoj Gori više od polovine vozača prekoračuje definisano ograničenje brzine. Predstavio je različite tehničke mjere za smirivanje brzine u saobraćaju, njihove prednosti i nedostatke, kao i istraživanje koje je sprovedeno na jednoj lokaciji u Podgorici, gdje je snimanje saobraćajnog toka izvršeno korišćenjem dron tehnologije. Podaci su analizirani korišćenjem sofisticiranog softvera, zasnovanog na vještačkoj inteligenciji, koji omogućava neupadljivo snimanje trenutne brzine vozila, njihovih trajektorija, ubrzanja i usporenja, kao i brojanje vozila prema različitim kategorijama. Rezultati su pokazali da postavljene platforme i gumene izbočine na putu značajno utiču na smanjenje brzine vozila. Takođe, prikazao je rezultate iz Bara, gdje je analiziran uticaj vibracionih traka, a rezultati su pokazali značajan uticaj na smanjenje brzine saobraćajnog toka. Na kraju je zaključio da tehničke mjere za smirivanje brzine saobraćajnog toka predstavljaju dobru mjeru za smanjenje brzine kretanja vozila na određenim dionicama puta.

Drugo predavanje koje nosi naziv „Organizacija bezbednosti saobraćaja u Srbiji i Gradu Novom Sadu“ održao je prof. dr Aleksandar Bulajić. Predstavio je organizaciju sistema bezbjednosti saobraćaja u Republici Srbiji i Novom Sadu. Naveo je da institucije u Srbiji ulažu ogromne napore kako bi smanjile broj poginulih u saobraćajnim nezgodama, ali da posljednju godinu ne uspijevaju da prate zadati strateški cilj i da je, nasuprot tome, evidentiran rast. Posebno je istakao neophodnost sistemskog finansiranja bezbjednosti saobraćaja, koje omogućava nesmetano sprovođenje aktivnosti koje su definisane Strategijom bezbjednosti saobraćaja. Npr. istakao je da budžet Novog Sada, koji je usmjeren na unapređenje bezbjednosti saobraćaja, iznosi oko jedan milion eura. Ovaj budžet omogućava da se sprovedu različite mjere unapređenja bezbjednosti saobraćaja, kao što su edukativni programi za sve učenike predškolskih ustanova, osnovnih i srednjih škola, kao i brojne kampanje i događaji. Pored toga, posebno je istakao da se značajna sredstva odvajaju na naučne projekte, koji omogućavaju Savjetu za koordinaciju poslova za bezbjednost saobraćaja da donese objektivne odluke. Takođe, istakao je i da su, pored brojnih ulaganja u biciklističku infrastrukturu, identifikovali povećan broj saobraćajnih nezgoda sa učešćem biciklista. To je gradsku upravu navelo da usmjeri aktivnosti na unapređenju ponašanja biciklista, kroz organizaciju skupova koji okupljaju bicikliste, kao i kampanju koja je emitovana putem medija.

Na panel-diskusiji „Mjere i preporuke za unapređenje bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori“ učešće su uzeli predstavnici najznačajnijih institucija, koje se bave bezbjednošću saobraćaja u Crnoj Gori. Prikazali su izazove sa kojima se suočavaju, prakse rada, ali i potrebu za daljim jačanjem uspostavljene saradnje i zajedničkim pristupom u rješavanju problema pandemije saobraćajnih nezgoda na putevima. Učesnici panela su ukazali na neophodnost uspostavljanja stabilnog i održivog sistema finansiranja bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom i lokalnom nivou, kao i na bolju organizaciju u jedinicama lokalnih samouprava. Kada su u pitanju mjere, prepoznata je potreba za: sistemskim ulaganjem u proces edukacije djece predškolskog i školskog uzrasta; boljom implementacijom mjera koje su definisane u procedurama za upravljanje bezbjednošću putne mreže; stvaranjem ambijenta za primjenu efektivnih jeftinih mjera koje mogu dati brze rezultate. Posebna pažnja je bila usmjerena na izazove organizacije i upravljanja bezbjednošću saobraćaja, primjenu stacionarnih radarskih sistema, implementaciju i nastavak razvoja procesa digitalizacije i podizanja kvaliteta obuke u auto-školama, izmjenu i dopunu postojećih zakonskih i podzakonskih akata, koji regulišu oblast bezbjednosti saobraćaja.

Na osnovu prezentovanih materijala i diskusija, učesnici Okruglog stola **usvojili su sljedeće zaključke**:

1. U posljednje tri godine **identifikovan je veliki trend rasta broja poginulih u saobraćajnim nezgodama** na putevima u Crnoj Gori. Broj poginulih je u prosjeku **povećan za oko 53%** (49 poginulih lica u 2021. godini u odnosu na 75 poginulih lica u 2024. godini). **Takođe, uočena je velika varijabilnost u broju poginulih i povrijeđenih, što ukazuje da sistem bezbjednosti saobraćaja nije stabilan**. U cilju uspostavljanja efikasnog i kvalitetnog sistema upravljanja bezbjednošću saobraćaja u Crnoj Gori, neophodno je **uspostaviti koordinaciono tijelo na nivou Crne Gore** sa ciljem poboljšanja bezbjednosti saobraćaja, a ono bi: **koordiniralo aktivnosti svih nadležnih organa i zainteresovanih subjekata,** koji mogu doprinijeti poboljšanju postojećeg stanja; **pratilo implementaciju strateških dokumenata, planova i programa**; **pratilo stanje bezbjednosti saobraćaja;** realizovalo preventivne, ali i sve druge aktivnosti na unapređenju bezbjednosti saobraćaja. U skladu sa tim, neophodno je **dodatno formirati i posebno stručno tijelo**, koje bi operativno sprovodilo aktivnosti u nadležnosti koordinacionog tijela (praćenje realizacije strateških dokumenata; praćenje i analiza stanja bezbjednosti saobraćaja; sprovođenje preventivnih i drugih aktivnosti na unapređenju bezbjednosti saobraćaja itd.).
2. Vrijednosti indikatora performansi bezbjednosti saobraćaja za 2023. godinu ukazuju na **zastupljenost nebezbjednih ponašanja u saobraćaju** (vožnja pod uticajem alkohola; korišćenje mobilnog telefona tokom vožnje; brza vožnja i nekorišćenje zaštitnih sistema u vozilima). Ovi podaci ukazuju na **odsustvo efikasnog sistema saobraćajne prinude**. Stoga bi Ministarstvo unutrašnjih poslova moralo da ojača ljudski kapacitet i potrebnu opremu, što bi omogućilo **identifikaciju i sankcionisanje nepropisnih ponašanja u saobraćaju**. Potrebno je hitno **preduzeti mjere za nabavku stacionarnih radarskih sistema za detekciju saobraćajnih prekršaja**.
3. Kada se uporedi javni rizik (JR) ili broj poginulih lica u saobraćaju na 100.000 stanovnika, Crna Gora je daleko iza najrazvijenijih zemalja Evropske unije. Pritom, JR za 2024. godinu iznosi oko 12, dok prosječan JR za EU u 2024. godini iznosi 4,6. Usvojena je Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2024–2030. godine. Analize efekata primjene Strategije ukazuju da je realizovan veliki broj aktivnosti koje su u nadležnosti institucija u Crnoj Gori, ali da **ciljevi Strategije nijesu ispunjeni**. Potrebno je urgentno analizirati realizaciju ciljeva definisanih Strategijom i **zahtijevati pravnu, stručnu i moralnu odgovornost institucija koje nijesu sprovele definisane aktivnosti**. Unaprijediti kapacitete institucija i pojedinaca angažovanih na poslovima unapređenja bezbjednosti saobraćaja.
4. Vlada Crne Gore finansirala je aktivnosti bezbjednosti saobraćaja kroz brojne kapitalne projekte – izgradnja putne infrastrukture, izgradnja i modernizacija zdravstvenih kapaciteta i opreme, vozni parka pripadnika Ministarstva unutrašnjih poslova itd. Međutim, od stupanja na snagu Strategije, **nije uspostavljen održiv sistem finansiranja sistema bezbjednosti saobraćaja** na nacionalnom i lokalnom nivou. Ovo je najveći izazov sa kojim Vlada treba da se suoči, tako što će obezbijediti redovno i stabilno finansiranje aktivnosti nadležnih institucija i jedinica lokalne samouprave. **Organizovati sastanke sa predstavnicima** **Ministarstva finansija i pronaći model za efikasno finansiranje bezbjednosti saobraćaja**.
5. Iako je usvojen i uspostavljen CADAS protokol za evidentiranje saobraćajnih nezgoda i izrađena baza podataka i katastra državnih puteva, **identifikovan je nedostatak integrisane baze podataka,** zasnovane na geografskim informacionim sistemima, koja bi omogućila različitim subjektima, koji vode podatke od značaja za bezbjednost saobraćaja, da razmjenjuju podatke i unapređuju potencijale za analizu obilježja bezbjednosti saobraćaja. Raditi na **izgradnji stručnog kapaciteta** kroz obuke policijskih službenika za vršenje uviđaja i evidentiranje saobraćajnih nezgoda. Takođe, neophodno je **opremiti pripadnike Ministarstva unutrašnjih poslova uređajima za očitavanje GPS koordinata**, kako bi podaci o lokacijama saobraćajnih nezgoda bili precizni i pouzdani.
6. U pravnim aktima su stvoreni preduslovi u pogledu sprovođenja propisanih alata upravljanja bezbjednošću putne infrastrukture. Licencirana su pravna i fizička lica za sprovođenje postupaka revizije i provjere bezbjednosti saobraćaja. Upravljači državnih puteva su finansirali izradu izvještaja provjera bezbjednosti saobraćaja na mreži magistralnih i regionalnih puteva. Međutim, ovim provjerama je obuhvaćen samo **mali dio mreže puteva**, a primijenjen je samo jedan dio iz provjera bezbjednosti saobraćaja. Ostale procedure, kao što su, na primjer, dubinske analize saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima, mapiranje rizika, identifikacija i saniranje opasnih mjesta na putevima, nijesu u dovoljnoj mjeri implementirane.
7. Iako su lokalne samouprave, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Ministarstvo saobraćaja i Mašinski fakultet, sprovodili projekte neformalne edukacije **mladih** o bezbjednosti u saobraćaju, oni su i dalje **prezastupljeni u statistici učešća u saobraćajnim nezgodama**. Formalni oblici obuke su pokazali da postoji obilježje **heterogenosti u kvalitetu i kvantitetu sprovedene obuke** između auto-škola. Evidentni su **problemi u radu i nadzoru rada auto-škola**. Neophodno je **poboljšati i** **digitalizovati proces obuke i ispitivanja kandidata u auto-školama**, kako bi se unificirao njihov kvantitet i kvalitet. Potrebno je, u skladu sa Zakonom o bezbjednosti saobraćaja, **sprovesti proces licenciranja predavača teorijske obuke** u auto-školama. Posvećeno i aktivno raditi na sprovođenju kampanja, akcija i mjera na unapređenju bezbjednosti saobraćaja, posebno preventivnih i promotivnih, kojima se mijenja stav i ponašanje učesnika u saobraćaju.
8. Identifikovan je problem stradanja starijih učesnika u saobraćaju (od 65 godina i više). Kao jedan od problema uočen je nedovoljno kvalitetan sistem zdravstvene selekcije. Stoga je potrebno **propisati strože procedure za sprovođenje ljekarskih pregleda** u zdravstvenim ustanovama.
9. U lokalnim samoupravama su prepoznati problemi nepostojanja dovoljno informacija o problemima bezbjednosti saobraćaja. U saradnji sa Ministarstvom unutrašnjih poslova, potrebno je **sprovesti analizu bezbjednosti saobraćaja za sve opštine u Crnoj Gori** i utvrditi fenomenologiju i etiologiju saobraćajnih nezgoda.