



Crna Gora

MINISTARSTVO KAPITALNIH INVESTICIJA

Podgorica, 27.04.2023. godine

SEKTORSKA ANALIZA

za utvrđivanje predloga prioriternih oblasti od javnog interesa i potrebnih sredstava
za finansiranje projekata i programa nevladinih organizacija
iz Budžeta Crne Gore u 2024. godini

Sektorska analiza se sačinjava na osnovu strateških i planskih dokumenata odnosno propisa u odgovarajućoj oblasti od javnog interesa uz konsultacije sa zainteresovanim nevladinim organizacijama, i predstavlja osnov za utvrđivanje prioriternih oblasti i potrebnih sredstava za finansiranje projekata i programa nevladinih organizacija iz državnog budžeta u narednoj godini, u skladu sa Zakonom o nevladinim organizacijama. Sektorska analiza se priprema u tekućoj za narednu kalendarsku godinu radi blagovremenog planiranja visine sredstava koja će biti opredijeljena na pozicijama ministarstava nadležnih za oblasti koje Vlada utvrdi kao prioritne za finansiranje projekata i programa nevladinih organizacija. Analiza će poslužiti i za pripremu javnih konkursa za raspodjelu sredstava za finansiranje projekata i programa nevladinih organizacija u oblasti koja će biti utvrđena kao prioritna.

1. OBLASTI OD JAVNOG INTERESA U KOJIMA SE PLANIRA FINANSIJSKA PODRŠKA ZA PROJEKTE I PROGRAME NVO

1.1. Navesti u kojim oblastima od javnog interesa (iz člana 32 Zakona o NVO) iz nadležnosti ministarstva planirate finansijsku podršku iz budžeta za projekte i programe NVO:

| | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> socijalna i zdravstvena zaštita | <input type="checkbox"/> smanjenje siromaštva | <input type="checkbox"/> zaštita lica sa invaliditetom |
| <input type="checkbox"/> društvena briga o djeci i mladima | <input type="checkbox"/> pomoć starijim licima | <input type="checkbox"/> zaštita i promovisanje ljudskih i manjinskih prava |
| <input type="checkbox"/> nauka | <input type="checkbox"/> umjetnost | <input type="checkbox"/> kultura |
| <input type="checkbox"/> zaštita životne sredine | <input type="checkbox"/> održivi razvoj | <input type="checkbox"/> evroatlantske i evropske integracije Crne Gore |
| <input type="checkbox"/> institucionalno i vaninstitucionalno obrazovanje | <input type="checkbox"/> poljoprivreda i ruralni razvoj | <input type="checkbox"/> zaštita dobrobiti životinja |
| <input type="checkbox"/> zaštita zdravlja bilja | <input type="checkbox"/> odbrana | <input checked="" type="checkbox"/> bezbjednost u saobraćaju |
| <input type="checkbox"/> unaprjeđenje zaštite na radu | <input type="checkbox"/> sport | <input type="checkbox"/> šumarstvo i prerada drveta |
| <input type="checkbox"/> vladavina prava | <input type="checkbox"/> razvoj civilnog društva i volonterizma | <input type="checkbox"/> rodna ravnopravnost |
| <input type="checkbox"/> tehnička kultura | <input type="checkbox"/> zaštita potrošača | <input type="checkbox"/> borba protiv korupcije i organizovanog kriminala |
| <input type="checkbox"/> borba protiv bolesti zavisnosti | <input type="checkbox"/> lovstvo | <input type="checkbox"/> energetika i energetska efikasnost |
| <input type="checkbox"/> digitalizacija | <input type="checkbox"/> reforma javne uprave | |
| <input type="checkbox"/> druge oblasti od javnog interesa utvrđene posebnim zakonom (navesti koje): _____ | | |

2. PRIORITETNI PROBLEMI I POTREBE KOJE TREBA RIJEŠITI U 2024. GODINI FINANSIRANJEM PROJEKATA I PROGRAMA NVO

2.1. Navesti prioritetne probleme u oblasti(ma) iz nadležnosti ministarstva koji se planiraju rješavati finansiranjem projekata i programa nevladinih organizacija. Opis problema obrazložiti koristeći konkretne mjerljive pokazatelje trenutnog stanja i željenog stanja odnosno rješenja, navodeći izvor u kojem su takvi podaci dostupni. Pokazatelji mogu biti informacije iz uporednih analiza, izvještaja, rezultata istraživanja, studija, i drugi dostupni statistički podaci.

Opis problema:

Ekonomski i društveni razvoj savremenog društva neprestano zahtijeva brži i efikasniji transport ljudi, dobara i usluga. Ovo je dovelo do upotrebe različitih vrsta prevoznih sredstava. Međutim, dok motorizovano kretanje donosi mnoge benefite, ono takođe može izazvati i ozbiljne štete ako se ne poštuju postulati bezbjednosti u saobraćaju. Brojna istraživanja potvrđuju da je čovjek kao učesnik u saobraćaju, pored ostalih faktora (motorna vozila, karakteristike puta) presudan faktor efikasnosti i bezbjednosti saobraćaja.

Čovjek je akter brojnih različitih složenih saobraćajnih situacija u kojima učestvuje sa svim svojim obilježjima, dimenzijama i kapacitetima. Čovjek u svim saobraćajnim situacijama projektuje svoju ličnost, svoja znanja, svoja shvatanja i stavove – svoju opštu i posebnu saobraćajnu kulturu. Saobraćajna kultura je visoko korespondentna sa psihosocijalnim profilom ličnosti.

Svakodnevno stradanje u saobraćajnim nezgodama je rastući globalni problem. 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.

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” nijesu „nesreće”, tj. stradanje u saobraćaju nije slučajno, već je rezultat sistemskih grešaka i nerada!

Podaci o saobraćajnim nezgodama za 2022. godinu za Crnu Goru pokazuju da je javni rizik od 124 poginulih na milion stanovnika jedan od najlošijih u Evropi. Pored toga, samo u 2022. godini u Crnoj Gori je smrtno stradalo 77 lica, a povrijeđeno 2955, od čega 548 teško i 2407 lako povrijeđenih lica.

Izveštajem Monstata, na crnogorskim putevima, broj poginulih u starosnoj granici iznad 34 godine se smanjuje, što znači da sa povećanjem godina raste i nivo iskustva i pažnje. Saobraćajnu kulturu čine međusobni odnosi svih učesnika u saobraćaju, njihove komunikacije, transakcije 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. To znači da vozač treba da usvoji vozačku praksu i postavi veće margine za bezbjednost, odnosno manevre za izbjegavanje nezgode, ako u takvu situaciju

dođe. Ovo podrazumijeva i takvo ponašanje koje mu omogućava da izbjegne nezgodu i kad se nađe u rijetkim saobraćajnim situacijama.

Mnogi vozači prihvataju neadekvatne bezbjednosne granice, primjera, stariji vozači zadržavaju bezbjednosne granice iz mlađih dana, iako su njihove sposobnosti za obradu informacija i uopšte upravljanje vozilom smanjene.

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;
- nedovoljna informisanost djece i omladine o bezbjednosti u saobraćaju;

Navedeni uzroci se najčešće manifestuju kroz:

- slabu koncentraciju učesnika na uslove u kojima se odvija saobraćaj;
- nepoštovanje prava prvenstva prolaza drugih učesnika u saobraćaju;
- kretanje vozilom brzinom većom od dozvoljene;
- neprilagodjavanje brzine kretanja vozila osobinama i stanju puta i drugim saobraćajnim uslovima;
- nepropisno preticanje i obilaženje vozila;
- upravljanje vozilom pod dejstvom alkohola, i psihoaktivnih supstanci;
- upravljanje neregistrovanim i tehnički neispravnim vozilom;
- upravljanje vozilom prije sticanja prava na upravljanje i dr.

Dakle, čovjek, put i vozilo, osnovni su činioci koji određuju bezbjednost saobraćaja, s toga se i sistem prevencije, a i represije, kao i njihovi nosioci, moraju razmatrati u kontekstu ova tri glavna činioca, pri tome ne zanemarujući ni druge koji samostalno ostvaruju određene uticaje ili ih bliže usmjeravaju ka osnovnim činiocima.

Preventivnih mjera ima zaista mnogo. Međutim, značajnu ulogu imaju prije svih saobraćajno vaspitanje i obrazovanje djece, omladine i odraslih, zdravstvena selekcija, obuka vozača motornih vozila i vozački ispit, kontrola i regulisanje javnog saobraćaja, sredstva javnog informisanja, auto moto savez i savez vozača, tehnička ispravnost vozila, propisi iz oblasti bezbjednosti saobraćaja i naučno istraživački radovi. Osnovna svrha edukativnih programa je da se kod učesnika u saobraćaju razvijaju adekvatni stavovi i navike ponašanja u saobraćaju. Rana valjana edukacija je osnova blagovremenog razvoja opšte i saobraćajne

kulture budućih učesnika u saobraćaju, a ujedno prevencija svih neželjenih ishoda u saobraćaju. Pored znanja za bezbjedno učešće u saobraćaju kod svih uzrasta neophodno je razvijati stavove koji će značajno uticati na promjene u stvarnom ponašanju svih aktera u saobraćaju.

U narednom periodu nastaviti sa aktivnostima na podizanju nivoa bezbjednosti saobraćaja, tj. poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži sa intencijom smanjenja ukupnog broja saobraćajnih nezgoda na godišnjem nivou.

U ovom kontekstu, trebalo bi intenzivirati inspekcije i kontrole bezbjednosti puteva, kako bi se utvrdile crne tačke i ostale potencijalno opasne dionice u mreži puteva. Nadzor saobraćaja i poštovanje zakonskih propisa od strane vozača je u funkciji smanjenja broja saobraćajnih prekršaja, uz pomoć policije i tehničke opreme (opreme za praćenje brzine, saobraćajnih kamera, itd.). Ono što je potrebno je strožiji okvir vezan za bezbjednost na putevima koji kombinuje efikasno sprovođenje pravila saobraćaja sa edukacijom i podizanjem svijesti (npr. potrebom da se nosi pojas, edukacija o rizicima brze vožnje ili opasnostima koje nosi nedovoljna koncentracija pri vožnji, itd.).

Podaci (analize, studije, statistički izvještaji, itd.) koji pojašnjavaju navedeni problem

Izvor(i) podataka

- Strategija razvoja saobraćaja 2019-2035;
- Probram poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori 2020-2022.god
- Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima
- Zakon o putevima;
- Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog saobraćaja;
- Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju;
- Zakon o željeznici;
- Zakon o vazdušnom saobraćaju;
- Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe;
- Zakon o vazdušnom saobraćaj
- Pravilnik o tehničkim sredstvima za zaštitu bezbjednosti djece u saobraćaju.

Ministarstvo kapitalnih investicija:

- Direktorat za drumski saobraćaj;
- Direktorat za državne puteve;
- Direktorat za pomorski saobraćaj i unutrašnju plovidbu;
- Direktorat za željeznički saobraćaj;
- Direktorat za vazdušni saobraćaj;

<https://mki.gov.me/biblioteka/zakoni>

<https://mki.gov.me/biblioteka/pravilnici>

<https://mki.gov.me/biblioteka/strategije>

<https://www.monstat.org/uploads/files/Saobracaj>

- Pravilnik o bližim uslovima za utvrđivanje dijela puta ili ulice koja se nalazi u neposrednoj blizini škole.

2.2. Navesti ključne strateško-planske dokumente odnosno propise koji prepoznaju važnost problema identifikovanih pod tačkom 2.1., kao i specifične mjere/djelove tih dokumenata koji su u vezi sa identifikovanim problemima.

| Naziv strateškog/planskog dokumenta/propisa | Naziv poglavlja/ mjere/ aktivnosti |
|--|---|
| <p>Strategija razvoja saobraćaja 2019-2035</p> <p>Osnovni ciljevi strateškog razvoja saobraćajnog sistema Crne Gore su:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije; 2. Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga: Obezbeđenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema; 3. Sigurnost i bezbjednost: Podizanje nivoa sigurnosti i bezbjednosti ljudi i robe u sektorima saobraćaja; 4. Integracija u EU: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU; 5. Ekološka održivost: Smanjiti emisiju ugljen-dioksida, nivo buke i uticaj na prirodno, istorijsko i društveno-ekonomsko okruženje. | <p>Sveobuhvatan pristup Strategije za polaznu osnovu ima perspektivu razvoja transportnog sistema Crne Gore usmjerenu na realizaciji prethodno uspostavljenih strateških ciljeva: Ekonomsko blagostanje; Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga; Sigurnost i bezbjednost; Integracija u EU i Ekološka održivost.</p> <p>Pozitivni uticaji Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2019-2035. godine, se očekuju kao rezultat realizacije razvijenih strateških i specifičnih ciljeva, te implementacije njima pripadajućih mjera, koje se odnose na razvoj infrastrukture i unapređenje organizacionih i operativnih aspekata funkcionisanja transportnog sistema.</p> <p>Programom poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020-2022. godina je definisano da sistem bezbjednosti drumskog saobraćaja treba da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • obezbjeđuje siguran, bezbjedan i efikasan saobraćaj; • bude ekološki prihvatljiv i minimizira štetne uticaje na životnu sredinu; |

U cilju boljeg upravljanja bezbjednošću saobraćaja na putevima, Vlada Crne Gore je nakon isteka Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2010. do 2019. godine, usvojila dokument „Program poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020-2022. godine, sa Akcionim planom za period 2020-2022. godine“.

Program je definisao primjenu takozvanog „Sigurnog sistemskog pristupa“ izvedenog iz najboljih evropskih praksi kojim će se stvoriti uslovi za bezbjedno odvijanje saobraćaja i maksimalno smanjiti rizici za sve učesnike u saobraćaju, posebno imajući u vidu dugoročni cilj Evropske unije o nultoj stopi smrtnosti u drumskom saobraćaju do 2050. godine („Vision Zero“ – vizija saobraćajnog sistema u kojem niko nije smrtno stradao ili teško povrijeđen).

Oblast drumskog saobraćaja regulisana je:

1. **Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima**
2. **Zakonom o putevima;**
3. **Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju;**
4. **Odlukama jedinica lokalne samouprave.**

Krivična djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja propisana su :

1. **Krivičnim Zakonikom o krivičnom postupku.**

Vođenje prekršajnog postupka i nadležnost organa propisani su:

- bude usklađen sa standardima Evropske unije.

Misija Programa je bila da:

- omogući uslove za održivi razvoj saobraćaja i društva u kojem će svi građani, a posebno grupe i pojedinci koji se smatraju rizičnim grupama, kao učesnici u saobraćaju, biti dio bezbjednog saobraćaja, života i svakodnevnog posla;
- uspostavi efikasan sistem bezbjednosti drumskog saobraćaja koji će uključivati sve državne organe, organe državne uprave i lokalne samouprave;
- proširi sistem odgovornosti za saobraćajne nezgode sa isključivo direktno uključenih učesnika u saobraćajnim nezgodama, na sve subjekte koji mogu doprinijeti smanjenju rizika od saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica.

Programom poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020-2022. godine prepoznata su dva operativna cilja:

- **Operativni cilj I:** Smanjiti broj smrtno stradalih lica u saobraćajnim nezgodama za 10% do kraja 2022. godine, u odnosu na broj smrtno stradalih lica u 2018. godini.
- **Operativni cilj II:** Smanjiti broj lica sa teškim tjelesnim povredama zadobijenim u saobraćajnim nezgodama za 5% do kraja 2022. godine, u odnosu na broj lica sa teškim tjelesnim povredama evidentiranih tokom 2018. godine.

1. Zakonom o prekršajima

Oblast željezničkog saobraćaja regulisana je:

1. Zakonom o željeznici
2. Strategijom razvoja željeznice za period 2017-2027 godine

Oblast pomorstva i civilnog vazduhoplovstva regulisana je:

1. Zakonom o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi;
2. Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe;
3. Zakonom o vazдушnom saobraćaju;
4. Zakonom o obligacionim odnosima u vazдушnom saobraćaju.

Takođe, programom je prepoznato sedam ključnih mjera, i to:

- **Ključna mjera I:** Unaprjeđenje pravnog okvira u oblasti bezbjednosti u drumskom saobraćaju u cilju usklađenosti sa direktivama EU kroz donošenje pravnih akata,
- **Ključna mjera II:** Unaprjeđenje sadržaja i kvaliteta podataka u elektronskim evidencijama kroz nadogradnju postojećih rješenja,
- **Ključna mjera III:** Podizanje nivoa bezbjednosti saobraćaja kroz implementaciju Projekta stacionarnih radarskih sistema i realizacija preventivnih aktivnosti,
- **Ključna mjera IV:** Podizanje nivoa bezbjednosti saobraćaja kroz realizaciju obuka, kontrola, izradu novih testova i relicenciranje autoškola,
- **Ključna mjera V:** Prevencija povreda i unaprijeđenje usluga/servisa sistema zdravstvene zaštite za učesnike u drumskom saobraćaju,
- **Ključna mjera VI:** Obezbeđivanje postavke sistema usluga, koja omogućava izračunavanje ukupnih primarnih i sekundarnih troškova koje zdravstveni sistem Crne Gore generiše tokom pružanja zdravstvene zaštite građanima koji se liječe ili su u fazi rehabilitacije od posljedica izazvanih saobraćajnim nezgodama,
- **Ključna mjera VII:** Podizanje nivoa bezbjednosti saobraćaja na putevima po Programu rekonstrukcije i sanacije kritičnih tačaka i rekonstrukcija više lokacija na magistralnim i regionalnim putevima.

2.3. Obrazložiti na koji način nevladine organizacije mogu doprinijeti rješavanju problema identifikovanih pod tačkom 2.1., koje aktivnosti su prihvatljive za postizanje željenog rezultata, kako se planira praćenje i vrednovanje doprinosa rješavanju pomenutih problema. Navesti konkretne mjerljive pokazatelje/indikatore za praćenje doprinosa nevladinih organizacija rješavanju identifikovanih problema i izvore verifikacije učinjenog.

| Opis načina doprinosa nevladinih organizacija u rješavanju problema | Konkretni mjerljivi pokazatelji doprinosa nevladinih organizacija | Izvor(i) podataka |
|---|--|---|
| <p>Ogroman doprinos podizanju nivoa svijesti građana daju akcije i projekti nevladinih organizacija. UN u mnogim od svojih rezolucija i konvencija, priznaju ulogu civilnog sektora u promociji razvoja društva, zaštite okoline i ljudskih prava, demokratije i dobrog upravljanja.</p> <p>NVO, može da da najveći doprinos u prevenciji potencijalnih saobraćajnih nezgoda koje u Crnoj Gori, kao i svuda u svijetu.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veći stepen promocije sigurnosne i bezbjednosne procedure u funkcionisanju svih vidova saobraćaja; - Stimulisane prakse nabavke nove bezbjednosne opreme od strane korisnika motornih vozila; - Doprinos razvoj sistema obuke u oblasti bezbjednosti u svim vidovima saobraćaja; | <p>Broj organizovanih seminara i obuka iz oblasti podizanja nivoa saobraćajne kulture minimum 30;</p> <p>Broj edukativnih seminara i časova za djecu i mlade o saobraćajnoj kulturi i bezbjednosti u saobraćaju, minimum 30;</p> <p>Broj učesnika koji su uzeli učešća u sprovedenim aktivnostima projekata, minimum 400 osoba;</p> <p>Broj relevantnih organizacija, udruženja, institucija koji su obuhvaćeni projektnim aktivnostima, 30;</p> | <p>Izveštaji-finansijski i programski;</p> <p>Fotografije;</p> <p>Linkovi;</p> <p>Video zapisi;</p> <p>Promotivni materijal;</p> <p>Ankete;</p> <p>Analize stanja;</p> <p>Nivo praćenosti od strane medija;</p> <p>Liste učesnika;</p> <p>Zastupljenost na društvenim mrežama (facebook, instagram..), broj pregleda, lajkova, podjela linka aktivnosti.</p> <p>Linkovi saopštenja;</p> <p>Izveštaj sa programskih događaja;</p> |

| | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Izrada portala, publikacija koja predstavlja vrstu vodiča za građane u kojem oni mogu pronaći veliki broj korisnih informacija, koje će im pomagati u svakodnevnom saobraćajnom situacijama; - Podizanje ukupnog nivoa znanja i kapaciteta u vezi sa saobraćajem i bezbjednosti u svim vidovima istog; - Podsticanje na veću uključenost građanki i građana jedne lokalne zajednice na učešće u donošenju bitnih odluka u vezi sa temama iz oblasti saobraćaja; - Podsticanje na predstavljanje problema putem slike, organizacija likovnih sekcija i izložbi; - Mjerenje nivoa stečenog znanja u upozavanje sasaobraćajnim pravilima i signalizacijom. Na primjer, organizovanje međuškolskih takmičenja za učenike u oblasti saobraćaja i bezbjednosti u istom, 10 takmičenja; - Promocija snimanja kratkometražnih filmova na konkretnu temu u trajanju od 10-20 minuta; | <p>Broj i vrsta oglašavanja u medijima, pisanim, elektronskim, radio-difuznim i slično, 50 različitih objava;</p> <p>Broj medijskih objava za vrijeme sprovođenja projektnih aktivnosti, 40 objava;</p> <p>Broj i vrsta materijala koji se koriste u sprovođenju projektnih aktivnosti;</p> <p>Broj, vrsta i namjena štampanog materijala sa motivima saobraćaja: flajeri, poster, brošure, hemijske olovke, rokovnici, privjesci, i slično,2000 ;</p> <p>Broj i vrsta organizovanih kampanja, 20 kampanja;</p> <p>Fotografije i video zapisi sa događaja;</p> <p>Broj video materijala na konkretnu temu;</p> <p>Broj izrađenih aplikacija;</p> <p>Broj izrađenih studija, ili istraživanja na temu saobraćaja, i bezbjednosti u istom;</p> <p>Call centar za nezadovoljne korisnike usluga prevoza.</p> | <p>Broj kreiranih aplikacija;</p> <p>Radovi likovnih sekcija;</p> |
|--|---|---|

| | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Uključivanje savremene tehnologije u izradi nekog idejnog rješenja, na primjer aplikacija za promociju bezbjednosti u saobraćaju; - Sprovesti odgovarajuću medijsku kampanju usmjerenu na popularizaciju saobraćajne culture svih učesnika. Kroz televizijske spotove edukativno plasirati sadržaje koji ukazuju na drastične primjere kršenja pravila saobraćaja (brza vožnja, vožnja pod uticajem alkohola i drugih opojnih sredstava, upotreba sigurnosnih pojaseva, upotreba mobilnog telefona, nošenje zaštitne kacige, nepropisno preticanje, poštovanje prava prvenstva prolaza, agresivna vožnja i dr.) i posljedice izazvane takvim ponašanjem učesnika. - Obuka vozača i lica odgovorna za prevoz putnika u svim vidovima saobraćaja (drumski, željeznički, voden i vazdušni saobraćaj) - Stručne analize bezbjednosti saobraćaja (analize u oblasti drumskog, željezničkog, vodenog i vazdušnog saobraćaja) | | |
|--|--|--|

3. OSTVARIVANJE STRATEŠKIH CILJEVA

3.1. Navesti ključne strateške ciljeve iz sektorske nadležnosti čijem će ostvarenju u 2024. godini doprinijeti projekti i programi nevladinih organizacija.

| Strateški cilj(evi) čijem ostvarenju će doprinijeti javni konkurs za projekte i programe nevladinih organizacija u 2024. godini | Način na koji će javni konkurs za projekte i programe nevladinih organizacija doprinijeti ostvarenju strateških ciljeva (ukratko opisati) |
|--|---|
| <p>Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži (drumski, željeznički, pomorski i vazdušni saobraćaj);</p> <p>Unapređenje signalizacije i opreme puta na glavnim putevima;</p> <p>Smanjen broj nesreća na državnoj mreži;</p> <p>Smanjen broj žrtava i povrijeđenih iz saobraćajnih nezgoda;</p> <p>Podizanje nivoa sigurnosti i bezbjednosti ljudi i robe u sektorima saobraćaja;</p> <p>Ozbiljnije izučavanje i unapređenje saobraćajne kulture;</p> <p>Unaprijeđenje oblika vaninstitucionalnog obrazovanja za mlade osnovnog i srednjoškolskog uzrasta;</p> <p>Unapređenje usluge za korisnike i putnike;</p> <p>Unaprijeđeno praćenje i upravljanje operacijama na mreži;</p> <p>Poboljšanje nivoa usluge i sigurnosti na mrežama;</p> <p>Povećanje stepena lične i društvene odgovornosti;</p> <p>Usvajanje novih znanja i proširenje postojećih kada su u pitanju saobraćajna kultura kao i poznavanje i poštovanje saobraćajnih propisa;</p> | <p>Podizanje nivoa svijesti o saobraćajnoj kulturi još od najmlađeg uzrasta dugoročno djeluje na rješavanje problema saobraćajnih nezgoda, nepoštovanju saobraćajnih pravila i propisa, kroz posjete vrtićima osnovnim i srednjim školama i pokrenutim kampanjama koje promovišu bezbjednost u saobraćaju, kao i javnim časovima.</p> <p>Na atraktivan način gdje postoje uslovi putem sportskih vozila i motora u dvorištima škola, privući pažnju mladih i ukazati im na preventivne bezbjedonosne mjere u saobraćaju.</p> <p>S obzirom na to da statistika pokazuje da je najveći uzrok saobraćajnih nezgoda u kojima učestvuju mladi vozači preveliko samopouzdanje i manjak iskustva, preventivno djelovanje bi trebalo da omogući mladim vozačima da kroz razne treninge, seminare, reklamne spotove, steknu nova znanja i veštine kada je reč o bezbjednom upravljanju vozilom. Iskustva pokazuju da se obukama ove vrste utiče na mlade vozače da se odgovornije ponašaju u saobraćaju, i da ređe prave saobraćajne prekršaje. Kroz edukaciju primjenom različitih metoda ide se ka ovim strateškim ciljevima.</p> <p>Jako važnu ulogu u tom procesu ima NVO sektor.</p> <p>Takođe od projekata se očekuje stavljanje akcenta na starija lica kao učesnika u saobraćaju, jer se oni po mogu svrstati u ranjive grupe poput djece. Jako je bitno da se radi i na</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Uvođenje opšteg upravljanja kvalitetom u saobraćajne sisteme i usluge;</p> <p>Obuka osoblja u oblasti upravljanja saobraćajnom infrastrukturom;</p> <p>Podizanje nivoa svijesti o saobraćajnoj kulturi svih građana, a posebno mlađe populacije koja je veoma aktivna u saobraćajnoj komunikaciji (pješaci, vozači bicikla, rolera itd.);</p> <p>Povećavanje budnosti i pažnje svih učesnika u saobraćaju u skladu sa poštovanjem normi propisanih Zakonom o bezbjednosti saobraćaja, što bi dovelo do povećanja saobraćajne kulture i značajnog smanjenja saobraćajnih nezgoda.</p> | <p>bezbjednosti istih u saobraćaju, jer su i oni ravnopravni učesnici u tokovima pomenutog.</p> <p>Efikasno reagovanje odgovornog društva na negativne pojave u saobraćaju zahtijeva stvaranje smišljenog, razgranatog, planskog, razrađenog, sinhronizovanog sistema raznovrsnih i uzajamno povezanih organizacionih socijalnih, vaspitnih, obrazovnih, tehničkih, ekonomskih i drugih mjera i aktivnosti, kojima će se rizik koji prati odvijanje složenog sistema kretanja ljudi i robe svesti u društveno odgovorno postupanje u sistemu saobraćaja.</p> <p>Poboljšanje bezbjednosti saobraćaja ima širi značaj i predstavlja u krajnjoj liniji poboljšanja kvaliteta života.</p> |
|---|---|

4. JAVNI KONKURSI ZA FINANSIRANJE PROJEKATA I PROGRAMA NVO - DOPRINOS OSTVARENJU STRATEŠKIH CILJEVA IZ SEKTORSKE NADLEŽNOSTI MINISTARSTVA

4.1. Navesti javne konkurse koji se predlažu za objavljivanje u 2024. godini u cilju doprinosa ostvarenju strateških ciljeva iz sektorske nadležnosti (iz tačke 3.1.), uz prijedlog potrebnih iznosa. Ukoliko postoji mogućnost preklapanja s javnim konkursima iz nacionalnih, sredstava EU ili drugih vanjskih fondova iz nadležnosti neke druge institucije, navesti s kojim organom je potrebno koordinirati oblasti finansiranja.

| Naziv javnog konkursa | Iznos | Drugi donatori s kojima je potrebno koordinirati oblasti finansiranja |
|-----------------------|-------|---|
|-----------------------|-------|---|

| | | |
|---|-------------------------------|--|
|  <p>SAOBRAĆAJ, SIGURNOST I BEZBJEDNOST U SAOBRAĆAJU</p> <p>Čuvaš sebe, čuvaš druge</p> | <p>100.000,00 eura</p> | |
|---|-------------------------------|--|

4.2. Navesti ko su predviđeni glavni korisnici projekata i programa koji će se financirati putem javnog konkursa. Ukratko navesti glavna obilježja svake grupe korisnika, njihov broj i njihove potrebe na koje projekti i programi treba da odgovore u 2024. godini.

| |
|---|
| <p>Opis glavnih grupa korisnika, njihov broj i potrebe</p> |
| <p>Direktne ciljne grupe:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Djeca i mladi osnovnog i srednjeg obrazovanja ▪ Roditelji i članovi porodice ▪ Mladi ▪ Starija lica ▪ Učesnici u svim vidovima saobraćaja (drumski, željeznički, vodeni i vazdušni saobraćaj) <p>Indirektne ciljne grupe:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prevoznici ▪ Građani jedne lokalne zajednice ▪ Zainteresovana javnost ▪ Mediji <p>Djeca, prve pojmove o saobraćaju i ponašanju u njemu stiču u porodici i u predškolskim ustanovama. Nosioci njihovog vaspitnoobrazovnog rada iz ove oblasti su roditelji i vaspitači. Od njihovog nivoa opšte kulture, saobraćajnog obrazovanja i zrelosti da obave tu složenu dužnost zavisi kvalitet razvoja saobraćajne kulture kod djece. Omladina, kroz saobraćajno vaspitanje i</p> |

obrazovanje, takođe u školama stiče veoma oskudno znanje. Ova znanja se mogu proširiti načinima vaninstitucionalnog obrazovanja u cilju jednog kontinuiteta, a što bi takođe trebalo da prati tokove razvoja saobraćaja.

Odrasli čine u saobraćaju najveću kategoriju učesnika.

Okvirno, očekivani broj korisnika, a za koje se očekuje da će posredno ili neposredno biti dio projektnih aktivnosti nalazi se u rasponu od 1000-1500 ljudi, ako uzmemo u obzir da će u istim, uzeti i učešće učenici srednjih i osnovnih škola, zatim omladina, starija lica, vozači.

Potrebe ciljnih grupa:

- Sistematičan rad na saobraćajnom vaspitanju;
- Informisanost, kao jedan značajan postulat u kreiranju saobraćajne kulture;
- Kreiranje osjećaja bezbjednosti i sigurnosti;
- Podizanje nova svijesti o upotrebi sigurnosnih pojaseva, kaciga i ostale zaštitne opreme, poštovanje saobraćajnih znakova i upozorenja, obavještenja i izričitih naredbi.

4.3. Navesti očekivani ukupni broj ugovorenih projekata, odnosno ugovora koji se planira zaključiti s nevladinim organizacijama na osnovu javnog konkursa.

Očekivani broj projekata koji se planira finansirati / broj ugovora koje se planira zaključiti s NVO



SAOBRAĆAJ, SIGURNOST I BEZBJEDNOST U SAOBRAĆAJU

Čuvaš sebe, čuvaš druge

12

4.4. Navesti najviši i najniži iznosi finansijske podrške koju će biti moguće ostvariti na osnovu pojedinačnog javnog konkursa navedenog u tački 4.1.

| | |
|---|---|
| Naziv javnog konkursa: | |
| Najniži iznos finansijske podrške koju će biti moguće ostvariti na osnovu javnog konkursa: 5.500,00 EURA | Najviši iznos finansijske podrške koju će biti moguće ostvariti na osnovu javnog konkursa: 8.500,00 EURA |

NAPOMENA: stavom 4 člana 32ž Zakona o NVO, definisano je: ***“Ukupan iznos sredstava koja se na osnovu javnog konkursa mogu dodijeliti nevladinoj organizaciji za finansiranje projekta, odnosno programa, ne može preći 20% od ukupno opredijeljenih sredstava koja se raspodjeljuju na osnovu tog konkursa.”***

5. KONSULTACIJE SA ZAINTERESOVANIM NEVLADINIM ORGANIZACIJAMA

5.1. Navesti na koji način je u skladu sa važećim propisima obavljen proces konsultovanja NVO u procesu pripreme sektorske analize.

| Metoda konsultacija (npr. web, email, konsultativni sastanak, itd.) | Datumi sprovedenih konsultacija | Naziv NVO koje su učestvovale u konsultacijama |
|---|---------------------------------|--|
| e-mail | | |

6. KAPACITETI ZA SPROVOĐENJE JAVNOG KONKURSA

6.1. Navesti broj službenika/ica i spoljnih saradnika koji će biti zaduženi za sprovođenje javnog konkursa i praćenje realizacije finansiranih projekata i programa nevladinih organizacija (uključujući najmanje jednu terensku posjetu, prilikom koje će se provjeravati izvršavanje ugovornih obaveza, namjensko trošenje sredstava, te postizanje rezultata planiranih javnim konkursom i odobrenim projektom/programom).

| Naziv javnog konkursa | Broj službenika/ica zaduženih za sprovođenje javnog konkursa i praćenje finansiranih projekata i programa nevladinih organizacija | Imena službenika/ica zaduženih za sprovođenje javnog konkursa i praćenje finansiranih projekata i programa nevladinih organizacija |
|---|---|--|
| SAOBRAĆAJ, SIGURNOST I BEZBJEDNOST | 3 | |

| | | |
|--|--|--|
| U SAOBRAĆAJU Čuvaš sebe, čuvaš druge | | |
|--|--|--|

Ovjera ministra:

| | | |
|----------------------|------|--------|
| mr Ervin Ibrahimović | | |
| _____ | | _____ |
| Ime i prezime | M.P. | Potpis |