



VLADA CRNE GORE
MINISTARSTVO UNUTRAŠNJIH POSLOVA

STRATEGIJA POBOLJŠANJA BEZBJEDNOSTI U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU ZA PERIOD OD 2023. DO 2030. GODINE



Oktobar, 2023. godine



SADRŽAJ

1. UVOD	6
1.1. Usklađenost sa nacionalnim strateškim okvirom.....	7
1.2. Usklađenost sa preuzetim međunarodnim obavezama	8
1.3. Usklađenost s procesom evropske integracije i ključnim politikama EU.....	11
2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA	13
2.1. Realizacija Programa poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020.-2022. godina	13
2.2. Analiza institucionalnog okvira	15
2.3. Analiza stavova učesnika u saobraćaju	18
2.4. Analiza indikatora bezbjednosti saobraćaja.....	25
2.5. Analiza saobraćajnih nezgoda i posljedica	27
2.6. Analiza ukupnih društveno-ekonomskih troškova saobraćajnih nezgoda.....	32
3. KLJUČNI PROBLEMI I AKTIVNOSTI ZA SPROVOĐENJE STRATEGIJE ...	34
3.1. Upravljanje bezbjednošću saobraćaja	34
3.2. Bezbjedniji putevi	37
3.3. Bezbjednija vozila.....	39
3.4. Bezbjedniji učesnici u saobraćaju	41
3.5. Djelovanje nakon saobraćajne nezgode	43
4. STRATEŠKI I OPERATIVNI CILJEVI I INDIKATORI USPJEŠNOSTI	46
Ambicija.....	46
Misija	46
Vizija.....	46
4.1. Strateški cilj	46
4.2. Operativni ciljevi	47
4.2.1. Upravljanje sistemom bezbjednosti saobraćaja	47
Mjere i indikatori za postizanje Operativnog cilja 1	48
4.2.2. Bezbjedniji putevi.....	51
Mjere i indikatori za postizanje Operativnog cilja 2	51
4.2.3. Bezbjednija vozila	56
Mjere i indikatori za postizanje Operativnog cilja 3	56
4.2.4. Bezbjedniji učesnici u saobraćaju.....	58
Mjere i indikatori za postizanje Operativnog cilja 4	59
4.2.5. Djelovanje nakon saobraćajne nezgode.....	63
Mjere i indikatori za postizanje Operativnog cilja 5	63
5. KLJUČNI PRINCIPI RADA U BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA	66
6. NOSIOCI AKTIVNOSTI ZA SPROVOĐENJE STRATEGIJE	67
7. STRUČNO PRAĆENJE, IZVEŠTAVANJE I EVALUACIJA	69
8. AKCIONI PLAN, ZA PERIOD 2023-2024.....	70
9. INFORMACIJA ZA JAVNOST O CILJEVIMA I OČEKIVANIM	
REZULTATIMA STRATEGIJE.....	97
10. PROCJENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA	
SPROVOĐENJE STRATEGIJE	98
REFERENCE	101



SKRAĆENICE

AMSCG	Auto moto savez Crne Gore
ANO	Agencija za nadzor osiguranja
AU	Austrija
BDP	Bruto domaći proizvod
BE	Belgija
BG	Bugarska
CADaS	Common Accident Data Set
CZ	Češka Republika
DE	Njemačka
DK	Danska
DZ	Dom zdravlja
EBRD	Evropska banka za obnovu i razvoj
EF	Elektrotehnički fakultet
EIB	Evropska investiciona banka
EK	Evropska komisija
ES	Španija
ESRA	E-Survey of Road users' Attitudes
EU	Evropska unija
Euro NCAP	The European New Car Assessment Programme
EuroRAP	The European Road Assessment Programme
FI	Finska
FR	Francuska
GR	Grčka
GSSCG	Gorska služba spašavanja Crne Gore
HU	Mađarska
IDP	Inspekcija za državne puteve
IE	Irska
IKCG	Inženjerska komora Crne Gore
IPA	Instrument for Pre-accession Assistance
iRAP	International Road Assessment Programme
IS	Island
IT	Italija
JLS	Jedinica lokalne samouprave



JPR	Javni ponderisani rizik
KCCG	Klinički centar Crne Gore
KZCG	Krivični zakonik Crne Gore
LP	Lake povrede
LU	Luksemburg
ME/CG	Crna Gora
MF	Mašinski fakultet
MKI	Ministarstvo kapitalnih investicija
MP	Ministarstvo prosvjete
MPr	Ministarstvo pravde
MŠ	Materijalna šteta
MUP	Ministarstvo unutrašnjih poslova
MZ	Ministarstvo zdravlja
NBOCG	Nacionalni biro osiguravača Crne Gore
NL	Nizozemska/Holandija
NO	Norveška
NTzKPBS	Nacionalno tijelo za koordinaciju poslova bezbjednosti saobraćaja
NVO	Nevladina organizacija
OKC	Operativno komunikacioni centar
OZoOV	Opšti zakon o obrazovanju i vaspitanju
PIARC	Svjetska asocijacija za puteve
PKCG	Privredna komora Crne Gore
PL	Poljska
POG	Poginuli
POV	Povrijeđeni
PT	Portugal
RS	Srbija
SE	Švedska
SL	Slovenija
SN	Saobraćajna nezgoda
TKPBS	Tijelo za koordinaciju poslova bezbjednosti saobraćaja
TP	Teške povrede
UCG	Univerzitet Crne Gore
UN	Ujedinjene nacije



UP	Uprava policije
US	Uprava za saobraćaj
UZZ	Uprava za željeznicu
VSJ	Vatrogasne spasilačke jedinice
WBIF	Western Balkan Investment Fund
WHO	Svjetska zdravstvena organizacija
ZHMPCG	Zavod za hitnu medicinsku pomoć Crne Gore
ZOBS	Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima
ZoKP	Zakon o krivičnom postupku
ZoOO	Zakon o obrazovanju odraslih
ZoOOS	Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju
ZoP	Zakon o putevima
ZoPr	Zakon o prekršajima
ZoPDS	Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju
ZoPOM	Zakon o prevozu opasnih materija
ZoRV	Zakon o radnom vremenu i pauzama u toku radnog vremena mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu
ŽICG	Željeznička infrastruktura Crne Gore
ŽPCG	Željeznički prevoz Crne Gore



1. UVOD

„Oko 3.800 ljudi je poginulo u toku jednog dana zbog saobraćaja. Na svjetskim putevima svaki dan je 11. septembar”- Der Spiegel 14. avgust 2015. godine

Saobraćajne nezgode su rastući globalni problem. Prema WHO (2018), u svijetu u saobraćajnim nezgodama smrtno strada oko 1.3 miliona ljudi godišnje, a oko 50 miliona bude povrijeđeno. U starosnoj grupi od 5 do 44 godine, povrede u saobraćaju predstavljaju jedan od tri vodeća uzroka smrti. Ukoliko ne budu preduzete neke efikasnije mjere, posljedice saobraćajnih nezgoda će postati peti vodeći uzrok smrti u svijetu i rezultiraće brojem od oko 2.4 miliona smrtnih slučajeva godišnje. Povrede u saobraćaju vodeći su uzrok smrti djece i mladih u starosnoj dobi od 5-29 godina, a posebno u državama u kojima ulaganje u bezbjednost saobraćaja nije prepoznato kao društvena dobit već kao trošak. Mladi od 15 do 24 godine starosti čine više od polovine svih smrtnih slučajeva na putevima. Više od 93% smrtnih slučajeva u saobraćaju dešava se u državama sa niskim i srednjim prihodima (WHO, 2018).

Imajući u vidu neprihvatanje stradanja u saobraćaju i ogromne razlike u stanju bezbjednosti na putevima između pojedinih država, a prihvatajući stav da se bezbjednošću saobraćaja može upravljati, Ujedinjene nacije su donijele Rezoluciju kojom se period do 2030. godine proglašava Drugom decenijom akcije za bezbjednost saobraćaja, a Svjetska zdravstvena organizacija je pripremila Globalni plan Druge decenije akcije za bezbjednost saobraćaja. U tom smislu Evropska unija je stvorila pretpostavke za primjenu Okvirne politike bezbjednosti saobraćaja do 2030. godine.

Globalni plan decenije akcije bezbjednosti saobraćaja obuhvata mjere i aktivnosti sistematizovane kroz pet stubova bezbjednosti saobraćaja:

- organizacija i upravljanje bezbjednošću saobraćaja,
- bezbjedniji putevi,
- bezbjednija vozila,
- bezbjedniji učesnici u saobraćaju i
- djelovanje nakon saobraćajne nezgode.

Kako u Evropskoj Uniji, tako i u Crnoj Gori bezbjednost saobraćaja na putevima spada u red prioriternih aktivnosti. Ukoliko se posmatra period od 2010. do 2021. godine, prema podacima MUP-a Crne Gore (baza podataka MUP-a) u saobraćajnim nezgodama na putevima u Crnoj Gori poginulo je 715 lica, što čini prosječno godišnje 65 lica. U istom periodu prosječno godišnje oko 3 hiljade lica je bivalo povrijeđeno u saobraćajnim nezgodama.

Ukoliko se uzme u obzir metodologija Evropske komisije za procjenu ukupnih društveno-ekonomskih posljedica saobraćajnih nezgoda (EC, DG for Mobility and Transport (2019): Handbook on the external costs of transport, version 2019) može se zaključiti da troškovi saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori u prethodnom petogodišnjem periodu iznose oko 2 milijarde eura.

Podaci iz baze podataka o saobraćajnim nezgodama za 2021. godinu za Crnu Goru pokazuju da je javni rizik od 88 poginulih na milion stanovnika jedan od najlošijih u Evropi. Pored toga, samo u 2021. godini u Crnoj Gori je smrtno stradalo 55 lica, a povrijeđeno 3.003, od čega 474 teško i 2.529 lako povrijeđenih lica.



U cilju postizanja razvoja i većeg standarda u svim oblastima, Crna Gora koristi i teži primjeniti iskustva zemalja, koje su najnaprednije u pojedinim oblastima, pa tako i u saobraćaju. S tim u vezi potrebno je strateški djelovati kako bi se poboljšao sistem bezbjednosti saobraćaja na putevima u Crnoj Gori.

U skladu sa Uredbom o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata ("Sl.list CG", br.54/2018) Vlada je kroz Srednjoročni program rada Vlade Crne Gore 2022-2024 i Program rada Vlade za 2023. godinu predvidjela donošenje Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period od 2023. do 2030. godine sa Akcionim planom 2023-2024. godine. Strategija je usklađena sa Uredbom o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata Vlade Crne Gore i pratećom Metodologijom razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata.

S obzirom na prethodno navedeno, kao i na činjenicu da je Program poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020-2022. godine sa Akcionim planom za period 2020-2022. godine istekao 2022. godine, pristupljeno je izradi Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period od 2023. do 2030. godine, sa Akcionim planom 2023-2024. godine.

U izradi ovog strateškog dokumenta učestvovali su relevantni predstavnici i predstavnice: Ministarstva kapitalnih investicija, Ministarstva unutrašnjih poslova, Uprave policije, Ministarstva zdravlja, Ministarstva prosvjete, Uprave za saobraćaj, sudstva, Mašinskog fakulteta Univerziteta Crne Gore, jedinica lokalne samouprave, predstavnici NVO sektora, Agencije za nadzor osiguranja i eksperti iz oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima angažovani u sklopu projekta „Tehnička podrška u jačanju kapaciteta i usklađivanju nacionalnog zakonodavstva sa EU legislativom u sektoru transporta“ koji se finansira iz nacionalnog IPA programa za 2017. godinu.

1.1. USKLAĐENOST SA NACIONALNIM STRATEŠKIM OKVIROM

Strateški dokument je usklađen sa krovnim i sektorskim strateškim dokumentima, odnosno programskim dokumentima koja tretiraju pitanja od značaja za bezbjednosti saobraćaja.

Srednjoročni program rada Vlade 2022-2024. godinu i Program rada Vlade Crne Gore za 2023. godini

Srednjoročnim program rada Vlade 2022-2024. godinu u okviru prioriteta Zdrave finansije i ekonomski razvoj kroz Cilj 2.8. Poboljšanje dostupnosti, bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja predviđeno je da će se u narednom periodu ulagati u veću bezbjednost saobraćaja kako bi se smanjio broj smrtno stradalih u saobraćajnim nezgodama, kao i broj lica sa teškim tjelesnim povredama. Takođe **Programom rada Vlade Crne Gore za 2023. godinu** u okviru prioriteta Prioritet 2 - Zdrave finansije i ekonomski razvoj, predviđeno je donošenje Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2024 -2030. godina, s Akcionim planom za 2024 -2025. godinu. Dio ovog prioriteta čine unapređenje konkurentnosti, regionalna povezanost, zelena ekonomija, što za cilj ima pametan, održiv i inkluzivan rast koji će doprinijeti kvalitetu života svih građana i građanki, što je i cilj predmetne strategije

Program pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji 2023-2024 (PPCG)

Programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji 2023-2024 kroz Poglavlje 14 –



Saobraćajna politika, predviđeno je donošenje Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2024- 2030. godina, s Akcionim planom za 2024-2025. godinu. Tim dokumentom je navedeno da saobraćajna politika ima za cilj poboljšanje funkcionisanja unutrašnjeg tržišta Evropske unije obezbjeđivanjem sigurnosti, djelotvornosti, dostupnosti i kvaliteta saobraćajnih usluga, zaštite interesa korisnika tih usluga i zaštite životne sredine. Donošenje ove strategije doprinijeće se postizanju zadatog cilja.

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.

Strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore u periodu 2019-2035.

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore u periodu 2019-2035. utvrđuje stanje u oblastima transporta, definiše infrastrukturne, 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.

1.2. USKLAĐENOST SA PREUZETIM MEĐUNARODNIM OBAVEZAMA

Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period od 2023. do 2030. godine, prati svjetske pravce, prepoznaje i oslanja se na svjetske uspješne prakse u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima, a naročito:

- Globalne ciljeve održivog razvoja,
- Globalne ciljeve bezbjednosti saobraćaja,
- Rezolucije UN o globalnom unaprijeđenju bezbjednosti saobraćaja zaključno sa Rezolucijom od 2. septembra 2020. godine, kojom se period 2021. do 2030. godine proglašava Drugom decenijom akcije za bezbjednost saobraćaja,
- Stokholmsku deklaraciju,
- Globalni plan druge decenije akcije za bezbjednost saobraćaja na putevima,
- Okvirnu politiku bezbjednosti saobraćaja EU za period 2021. do 2030. godine,
- Akcioni plan bezbjednosti saobraćaja Zapadnog Balkana (Stalni sekretarijat Transportne zajednice),
- Akcioni plan za puteve Zapadnog Balkana (Stalni sekretarijat Transportne zajednice), kao i
- Izvještaj o realizaciji akcionih planova za 2022. godinu (Stalni sekretarijat Transportne zajednice).



Kroz sva navedena dokumenta isti je globalni cilj, a to znači za 50% manje poginulih i teško povrijeđenih lica do 2030. godine, što će biti cilj i Crne Gore. U nastavku je prikazano detaljnija povezanost sa nekim od navedenih dokumenata.

Globalni ciljevi održivog razvoja

Jedan od Globalnih ciljeva održivog razvoja je „Dobro zdravlje“. Strateški cilj Strategije za poboljšanje bezbjednosti u drumskom saobraćaju „Smanjen broj poginulih i teško povrijeđenih lica za 50% do 2030. godine u odnosu na 2021. godinu i bez poginule djece u saobraćaju“. Da bi se dostigao ovaj strateški cilj planirane su aktivnosti koje će doprinijeti boljem upravljanju sistemom bezbjednosti saobraćaja, bezbjednijim putevima, vozilima, učesnicima u saobraćaju, kao i efikasnijem djelovanju nakon saobraćajne nezgode. Obzirom na navedeno može se zaključiti da je ova strategija usklađena sa Globalnim ciljevima održivog razvoja.

Globalni ciljevi bezbjednosti saobraćaja

U Globalnim ciljevima bezbjednosti saobraćaja su dati savjeti za bezbjednost na putevima i to između ostalih, da se uvijek koristi pojas na svakom putovanju, da djeca budu uvijek pravilno obezbijeđena na zadnjem sjedištu automobila, da se uvijek nosi kaciga prilikom vožnje motocikla, motora ili bicikla, da se ne vozi pod dejstvom alkohola, droga, određenih lijekova, uz ometanje telefona. Takođe fokus Globalnih ciljeva bezbjednosti saobraćaja je na upravljanje brzinom, rukovođenje bezbjednošću na putevima, unapređenje infrastrukture, bezbjednosne standarde vozila, primjene saobraćajnih zakona i unapređenje hitne medicinske pomoći.

Strategijom za poboljšanje bezbjednosti u drumskom saobraćaju planirane su aktivnosti koje se odnose na unaprjeđenje i sprovođenje zakona i podzakonskih akata značajnih za bezbjednost saobraćaja, naročito Zakona o bezbjednosti saobraćaja, Zakona o planiranju i izgradnji, Zakona o putevima, Zakona o obaveznom osiguranju, Zakona o željeznicama. Takođe, zakonski i podzakonski akti koji se odnose na zdravstvenu zaštitu će biti usaglašeni sa najnovijom EU praksom, posebno u segmentu organizacije i djelovanja u slučaju saobraćajnih nezgoda i masovnih saobraćajnih nezgoda. Planirano je da prosječna starost voznog parka bude ispod 15 godina, da se realizuju aktivnosti koji će uticati na svijest vozača u pogledu važnosti korišćenja pojasa, zaštitne kacige, poštovanja ograničenja brzine u naselju i van naselja, da se poveća procenat djece koja u putničkim automobilima pravilno koriste odgovarajuću zaštitu. Takođe, sprovede se aktivnosti koje imaju za cilj da utiču na smanjenje procenata vozača kojima je prihvatljivo da voze nakon konzumiranja alkohola, droga i da koriste mobilni telefon u toku vožnje. Planirano je i smanjivanje vremena odziva hitne medicinske pomoći sa sadašnjih 10 minuta na 8 minuta.

Rezolucija UN o globalnom unaprjeđenju saobraćaja za period 2021-2030. godina

Ovom rezolucijom određen je za period druge decenije akcije za bezbjednost saobraćaja, sa ciljem smanjenja broja poginulih i teško povrijeđenih lica u saobraćajnim nezgodama za 50% do 2030. godine, sa kojim ciljem je usklađen i strateški cilj Strategije za poboljšanje bezbjednosti u drumskom saobraćaju, kojim je planirano da se smanji broj poginulih i teško povrijeđenih lica za 50% do 2030. godine, u odnosu na 2021. godinu i bez poginule djece u saobraćaju.



Stokholmska deklaracija

Ovom deklaracijom postavljen je cilj smanjenja broja poginulih i teško povrijeđenih lica u saobraćajnim nezgodama za 50% do 2030. godine, sa kojim je usklađen i strateški cilj Strategije za poboljšanje bezbjednosti u drumskom saobraćaju, kojim je planirano da se smanji broj poginulih i teško povrijeđenih lica za 50% do 2030. godine, u odnosu na 2021. godinu i bez poginule djece u saobraćaju.

Globalni plan druge decenije akcije za bezbjednost saobraćaja 2021-2030.

Glavni cilj Globalnog plana druge decenije akcije za bezbjednost saobraćaja 2021-2030 je smanjenje broja poginulih i teško povrijeđenih lica u saobraćajnim nezgodama za 50% do 2030. godine, sa kojim je usklađen i strateški cilj Strategije za poboljšanje bezbjednosti u drumskom saobraćaju, kojim je planirano da se smanji broj poginulih i teško povrijeđenih lica za 50% do 2030. godine, u odnosu na 2021. godinu i bez poginule djece u saobraćaju. Takođe, u Globalnom planu je navedeno da je potrebna dugoročna i održiva investicija za razvoj bezbjedne putne infrastrukture i za intervencije koje mogu poboljšati bezbjednost na putevima, kao i da izvori održivog finansiranja uključuju vladu, izdvajanja za lokalnu samoupravu, sredstva od naplate korisnika puteva, osiguranje privatnog sektora, korišćenje novčanih sredstava od saobraćajnih kazni.

Upravo je ovom strategijom planirana izmjena Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, gdje će biti propisano finansiranje saobraćaja i to izvori sredstava, raspodjela sredstava između države i jedinica lokalne samouprave, namijena sredstava, način korišćenja i izvještavanja. Propisaće se i drugi izvori finansiranja bezbjednosti saobraćaja kao što su novčane kazne od prekršaja, sredstva prikupljena u postupku odlaganja krivičnog gonjenja, dio bruto premije obaveznog osiguranja vozila, dio akciza za gorivo itd.

Okvirna politika bezbjednosti saobraćaja EU za period 2021-2030

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 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.

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 (pješaка, 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 sprovede 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 lokacija biće pripremljena metodologija za procjenu rizika bezbjednosti saobraćaja na prelazima preko pruge i redovno će se sprovoditi ocjena rizika.

1.3. USKAĐENOST S PROCESOM EVROPSKE INTEGRACIJE I KLJUČNIM POLITIKAMA EU

Pregovaračko poglavlje 14-Saobraćajna politika

Pravna tekovina EU u **Pregovaračkom poglavlju 14** sastoji se iz više podoblasti koje se međusobno dopunjuju, između ostalog obuhvata i oblast drumskog saobraćaja. Cilj politike drumskog transporta EU je promovisanje efikasne, bezbjedne i održive mobilnosti i stvaranje povoljnih uslova konkurentnosti i harmonizacija tehničkih standarda u skladu sa zaštitom životne sredine.

Jedno od završnih mjerila u Pregovaračkom poglavlju 14, a koje se odnosi na oblast drumskog saobraćaja, glasi: **“Crna Gora treba da postigne usklađenost s pravnom tekovinom EU koja se odnosi na naplatu putarine, socijalno zakonodavstvo u drumskom saobraćaju, nova pravila o težini i dimenzijama vozila za prevoz teške robe i vozila za prevoz putnika, kao i na zajednička pravila za pristup profesiji drumskog prevoznika, za pristup tržištu međunarodnom drumskom prevozu tereta i za pristup međunarodnom tržištu usluga prevoza običnim i turističkim autobusima.”**

U narednom periodu se nastavlja sa daljim usklađivanjem s evropskim propisima i standardima što će kao rezultat imati bolji kvalitet saobraćajnih usluga, sigurniji prevoz, bolju infrastrukturu i djelotvorniju zaštitu prava putnika.

Članstvo u Evropskoj uniji obezbijediće prije svega povećanje bezbjednosti saobraćaja kao i bolju zaštitu putnika u svim vrstama saobraćaja. Kada govorimo o drumskom saobraćaju postiže se veća bezbjednost saobraćaja na putevima, bezbjednost prevoza opasnih materija, kao i uvođenje pametnih tahografa.

IPA III za period 2021-2027

Priprema novih programa **IPA III za period 2021-2027** zasnivala se, u skladu sa Ekonomskim i finansijskim planom za Zapadni Balkan, na pružanje finansijske podrške za pet oblasti politika. U okviru svake od pet oblasti definisano je više tematskih prioriteta. Što se tiče oblasti bezbjednosti saobraćaja, u okviru politike “Zelena agenda i održivo povezivanje”, definisan je i tematski prioritet 2: “Saobraćaj, digitalna ekonomija i društvo, i energetika”.

Transportna politika EU

Transportna politika je jedna od politika EU više od 30 godina. Uporedo sa otvaranjem transportnih tržišta i stvaranjem Transevropske transportne mreže, model „održive mobilnosti“ će dobiti još veći značaj – posebno imajući u vidu stalni porast emisije gasova staklene bašte iz transportnog sektora, koji preti da ugroziti napore Evropske unije da ostvari svoje klimatske ciljeve.



Strategija pametne i održive mobilnosti 2020.

U **Strategiji pametne i održive mobilnosti 2020.** Komisija je najavila niz inicijativa za poboljšanje bezbjednosti na putevima uključujući digitalne vozačke dozvole, nove smjernice o pitanjima kao što su maksimalno dozvoljeni sadržaj alkohola u krvi za vozače motornih vozila i o upotrebi blokada za alkohol, inspekciju i izveštavanje o kvalitetu infrastrukture za mostove ili drugu osjetljivu infrastrukturu, prilagođavanje pravnog okvira eCall novim telekomunikacionim tehnologijama. U martu 2023. Komisija je usvojila paket za bezbednost na putevima koji je uključivao reviziju nekih od ovih inicijativa. Opšti cilj ovog paketa je poboljšanje bezbednosti na putevima za sve učesnike u saobraćaju, priprema za vozila sa nultim emisijama i postizanje vizije EU da nema smrtnih slučajeva na putevima u EU do 2050.

Evropski zeleni plan

U skladu sa Evropskim zelenim planom, fokus u pogledu razvoja saobraćaja uglavnom je na smanjenju emisija CO₂. Međutim Sljedećim dugoročnim proračunom EU-a (2021–2027), u tekstu Vijeća i u tekstu Evropskog parlamenta navode se prioriteti za oblast saobraćaja, između ostalog i: "Unaprijediti rad na evropskoj saobraćajnoj mreži, istovremeno pomažući prelasku EU-a na povezan, održiv, uključiv, siguran i zaštićen saobraćaj."



2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

2.1 REALIZACIJA PROGRAMA POBOLJŠANJA BEZBJEDNOSTI U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU ZA PERIOD 2020.-2022. GODINA

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).

Programom je definisano da sistem bezbjednosti drumskog saobraćaja treba da:

- obezbjeđuje siguran, bezbjedan i efikasan saobraćaj;
- bude ekološki prihvatljiv i minimizira štetne uticaje na životnu sredinu;
- bude usklađen sa standardima Evropske unije.

Misija Programa je bila da:

- omogućiti 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.

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

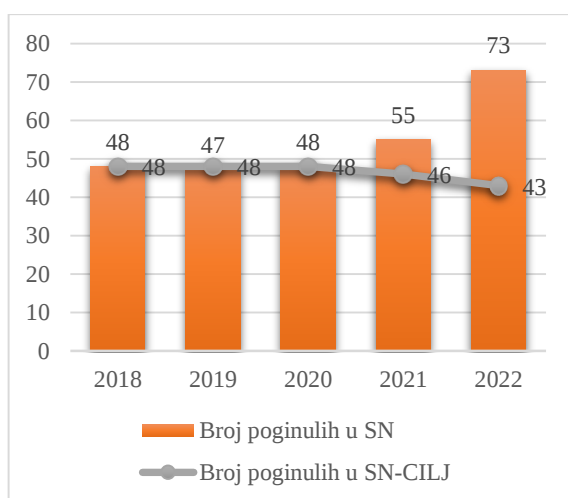
- **Ključna mjera I:** Unaprjeđenje pravnog okvira u oblasti bezbjednosti u drumskom saobraćaju u cilju usklađenosti sa direktivama EU kroz donošenje pravnih akata,
- **Ključna mjera II:** Unaprjeđenje sadržaja i kvaliteta podataka u elektronskim evidencijama kroz nadogradnju postojećih rješenja,
- **Ključna 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,



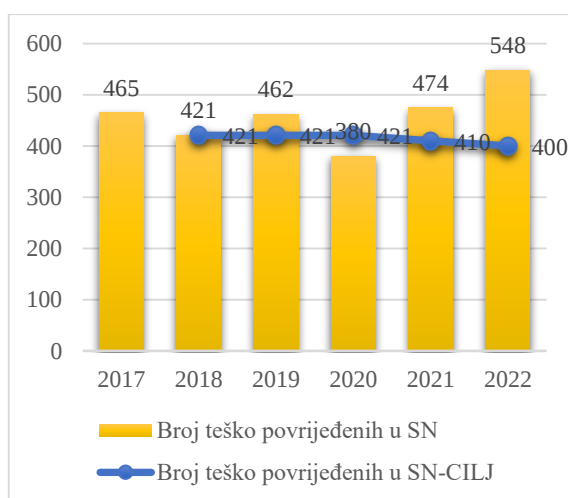
- **Ključna mjera V:** Prevencija povreda i unaprijeđenje usluga/servisa sistema zdravstvene zaštite za učesnike u drumskom saobraćaju,
- **Ključna mjera VI:** Obezbeđivanje postavke sistema usluga, koja omogućava izračunavanje ukupnih primarnih i sekundarnih troškova koje zdravstveni sistem Crne Gore 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.

Programom je utvrđeno da monitoring i evaluacija realizacije aktivnosti Programa poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju i Akcionog plana za njegovu realizaciju vrši Koordinaciono tijelo, koje će obrazovati, rješenjem, ministar unutrašnjih poslova, sa zadatkom da koordinira aktivnosti nadležnih organa i organizacija i prati implementaciju Programa. Nadležnosti Koordinacionog tijela su da: rukovodi, organizuje i koordinira aktivnosti organa državne uprave i drugih nadležnih organizacija u sprovođenju Akcionog plana, utvrđuje prioritete, dinamiku i rokove realizacije, ocjenjuje postignute rezultate i daje preporuke za naredni period sprovođenja Programa. Koordinaciono tijelo će tražiti podatke, objašnjenja i izvještaje od nadležnih organa u vezi sa pitanjima koja se odnose na implementaciju ovog programa.

Planirani operativni ciljevi i ključne mjere su djelimično realizovani. Takođe, uočeni su nedostaci u realizaciji Programa, kao što su: nedovoljno i nedosljedno sprovođenje finansiranja bezbjednosti saobraćaja, slaba organizacija i upravljanje bezbjednošću saobraćaja, sistemski nedostatak održivog planiranja izgradnje i jačanja kapaciteta subjekata u oblasti bezbjednosti saobraćaja, nedovoljna posvećenost pojedinaca i pojedinih subjekata, nedovoljna međunarodna saradnja i primjena uspješnih praksi, izostanak redovnih stručnih analiza i izvještavanja o bezbjednosti saobraćaja, nespremnost da se redovno prati sprovođenje mjera i aktivnosti i da se sagledava dostizanje utvrđenih ciljeva, slaba komunikacija, koordinacija i kooperacija važnih subjekata i dr. U pogledu smanjivanja broja poginulih i teško povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama takođe nisu postignuti operativni ciljevi (Slike 2.1 i 2.2).



Slika 2.1. Broj poginulih u saobraćajnim nezgodama u periodu od 2018. do 2022. godine u odnosu na cilj utvrđen Programom poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020-2022. godine



Slika 2.2. Broj teško povrijeđenih u saobr. nezgodama u periodu od 2018. do 2022. godine u odnosu na cilj utvrđen Programom poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020-2022. godine



2.2 ANALIZA INSTITUCIONALNOG OKVIRA

U sistemu upravljanja bezbjednošću saobraćaja u Crnoj Gori učestvuju državni organi i institucije koji planiraju, upravljaju, usklađuju i ostvaruju mjere i aktivnosti iz svoje nadležnosti (Uredba o organizaciji i načinu rada državne uprave ("Sl. list CG", br. 49/2022 i 52/2022)), i to su: nadležni državni organi, naučno-obrazovne institucije, organi jedinica lokalne samouprave, privatni sektor, udruženja građana, mediji i drugi subjekti koji obavljaju djelatnosti značajne za bezbjednost saobraćaja.



Slika 2.3. Institucionalni okvir u sistemu upravljanja bezbjednošću saobraćaja Crne Gore

Posebno je značajna uloga Koordinacionog tijela za praćenje stanja bezbjednosti saobraćaja na putevima. Vlada Crne Gore je, na sjednici od 25. februara 2010. godine, donijela Odluku o obrazovanju Koordinacionog tijela za praćenje implementacije Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju (2010-2019). Zadatak Koordinacionog tijela je da rukovodi, organizuje i koordinira aktivnostima državnih organa, organa državne uprave i drugih nadležnih subjekata u implementaciji Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju (2010-2019); utvrđuje i prati prioritete, dinamiku i rokove realizacije i ocjenjuje postignute rezultate u implementaciji Strategije i predlaže godišnji Akcioni plan za implementaciju Strategije. Koordinacionim tijelom predsjedava ministar unutrašnjih poslova, a članovi su ministar kapitalnih investicija, ministar zdravlja, ministar prosvjete, direktor Uprave policije, direktor Uprave za saobraćaj, predstavnik naučno-obrazovnih institucija, predstavnik jedinica lokalne samouprave i dr. Iako je u prethodnom periodu prepoznato i uspostavljano Koordinaciono tijelo, mora se zaključiti da rad ovog tijela nije bio redovan i da nije odgovorio propisanim obavezama, niti je dao očekivane rezultate.

Evidentno je da važni subjekti i pojedinci često nemaju potreban kapacitet, nisu motivisani, stručni, niti su dovoljno posvećeni sprovođenju mjera i aktivnosti unaprijeđenja bezbjednosti saobraćaja za koje su odgovorni i nadležni. U velikom broju slučajeva, izostao je redovan, dobro organizovan i sistematičan rad na unaprijeđenju bezbjednosti saobraćaja, kako na državnom tako i na lokalnom nivou. Ovakvo stanje se može promijeniti samo iskrenom, neprekidnom i javno iskazivanom političkom podrškom i odgovornošću, a posebno dosljednom primjenom propisa i podrškom prilikom donošenja, promocije i sprovođenja ove strategije i Akcionog plana.



U nastavku su navedeni osnovni subjekti nadležni za bezbjednost saobraćaja na putevima i kratak opis njihovih aktivnosti u polju bezbjednosti saobraćaja:

- **Skupština Crne Gore** - Nadležnost Skupštine Crne Gore utvrđena je Ustavom Crne Gore i pojedinim zakonima. Saglasno nadležnostima utvrđenim Ustavom i zakonima, Skupština donosi: Ustav i promjene Ustava, zakona, druge propise i opšte akte (deklaracije, rezolucije, odluke, preporuke i zaključke), a posebno sa aspekta bezbjednosti saobraćaja razmatra i usvaja Izvještaj o stanju bezbjednosti saobraćaja na putevima u Crnoj Gori.
- **Vlada Crne Gore** vrši izvršnu vlast u skladu sa Ustavom, potvrđenim i objavljenim međunarodnim ugovorima i zakonom. Vlada utvrđuje strateške, zakonske i podzakonske akte kojima se, između ostalih oblasti, uređuje i oblast bezbjednosti saobraćaja na putevima.
- **Ministarstvo unutrašnjih poslova** vrši poslove uprave koji se odnose na: analitičko praćenje stanja i strateško planiranje u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima; instruktivno djelovanje za sprovođenje strategija i politike u ovoj oblasti; nadzor nad zakonitošću i cjelishodnošću rada policije, procedura, stručnosti i efikasnosti obavljanja policijskih poslova; evidenciju vozila i vozača; nadzor i kontrolu prevoza eksplozivnih materija, prometa, prevoza i skladištenja zapaljivih tečnosti i gasova, prevoza nezapaljivih opasnih tečnosti i gasova, prevoz eksploziva; utvrđivanje režima pograničnog saobraćaja sa susjednim državama, primanje poziva i obavještenja u hitnim situacijama preko jedinstvenog operativnog komunikacionog centra 112. Uprava policije vrši poslove koji se odnose na inspekcijski nadzor i kontrolu bezbjednosti u saobraćaju; nadzor i kontrolu bezbjednosti saobraćaja na putevima, provjeru ispunjenosti uslova za rad stanica za tehnički pregled vozila i poslova kontrole zakonitosti rada stanica za tehnički pregled vozila.
- **Ministarstvo kapitalnih investicija** vrši poslove uprave koji se odnose na: drumski saobraćaj, bezbjednost drumskog saobraćaja; izdavanje licenci profesionalnog vozača; izdavanje, privremeno ili trajno ukidanje licenci za javni prevoz putnika ili tereta, izdavanje i ukidanje izvoda licence; homologaciju putničkih i teretnih vozila, uključujući opremu i pojedinačne djelove sa usvojenim standardima na nivou sigurnosti, ekonomskih i ekoloških zahtjeva, unaprijeđenja bezbjednosti putne infrastrukture, propisivanje uslova i izdavanje rješenja za ovlašćenje inženjera za projektovanje i reviziju saobraćajne signalizacije i opreme puta, izdavanje setifikata za provjeru bezbjednosti puta, izdavanje sertifikata za reviziju bezbjednosti puta, donošenje propisa, standarda i preporuka za projektovanje i izgradnju bezbjednih puteva.
- **Ministarstvo prosvjete** vrši poslove uprave koji se odnose na: kreiranje, uspostavljanje i razvoj obrazovno-vaspitanog sistema u kojem su implementirani predmeti koji obrađuju segmente bezbjednosti saobraćaja, uslove za osnivanje, rad i licenciranje auto škola, donošenje Programa seminara stručnog usavršavanja za predavače teorijske nastave, instruktore vožnje i članove ispitnih komisija, propisivanje uslova i izdavanje licence za instruktora vožnje.
- **Ministarstvo zdravlja** vrši poslove uprave koji se odnose na strateško planiranje sistema zdravstvene zaštite i sistema zdravstvenog osiguranja, a naročito u pogledu pružanja usluga hitne medicinske pomoći učesnicima saobraćajnih nezgoda i postupka izdavanja ljekarskih uvjerenja vozačima, kao i kroz permanentan rad na edukaciji osoblja u cilju postizanja efikasnijeg odgovora relevantnih zdravstvenih službi u cilju smanjenja nastalih posljedica u saobraćajnim nezgodama.



- **Ministarstvo pravde** vrši poslove uprave koji se odnose na: organizaciju i rad sudova i državnog tužilaštva, organa za izvršenje krivičnih sankcija, advokature, notara, javnih izvršitelja, posrednika i sudskih vještaka; krivično zakonodavstvo; pripremu predloga propisa kojima se uređuju obligacioni, porodični i nasljedni odnosi, sudski postupci, prekršajni postupci, arbitraža.
- **Uprava za saobraćaj** vrši poslove koji se odnose na: upravljanje, razvoj, gradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu državnih puteva; učestvovanje u izradi strategija, srednjoročnog programa i godišnjih planova u oblasti saobraćaja; pripremu poziva na nadmetanje, sprovođenje postupka ustupanja radova za izradu tehničke dokumentacije, izvođenje radova na izgradnji, rekonstrukciji, redovnom i investicionom održavanju, pružanje tehničke pomoći motorizovanim učesnicima u saobraćaju na državnim putevima; organizaciju stručne kontrole i kvaliteta izvedenih radova; vođenje baze putnih podataka; izdavanje saobraćajno-tehničkih uslova za projektovanje priključaka na državni put i saglasnosti na izrađenu tehničku dokumentaciju.
- **Zavod za hitnu medicinsku pomoć, medicina rada, urgentni centri i relevantna odjeljenja u opštim i specijalnim bolnicama i Kliničkom centru Crne Gore** moraju obezbijediti efikasnu medicinsku zaštitu, pružanjem osnovnog paketa hitne medicinske pomoći i hospitalnu medicinsku zaštitu u cilju smanjenja posljedica nastalih saobraćajnom nezgodom, spašavanjem života, smanjenjem invaliditeta i dužine hospitalizacije, posttraumatskog oporavaka i poboljšanjem kvaliteta i godina života.
- **Jedinice lokalne samouprave** koje, pored ostalog, uređuju saobraćaj u okviru svoje nadležnosti: određuje puteve sa pravom prvenstva prolaza; puteve sa jednosmjernim i dvosmjernim saobraćajem; postavljanje horizontalne, vertikalne i svjetlosne signalizacije; ograničenje brzine kretanja vozila; prostor za kretanje pješaka, bicikala; prostor za parkiranje vozila; pješačke zone, bezbjedne pravce za kretanje učesnika i posebne tehničke mjere za bezbjednost pješaka u blizini obrazovnih, zdravstvenih i drugih ustanova, igrališta i slično. Za poslove bezbjednosti saobraćaja na putevima na nivou pojedinih jedinica lokalne samouprave uspostavljeni su Savjeti za bezbjednost saobraćaja.
- **Savjet za bezbjednost saobraćaja u lokalnoj zajednici** razmatra pitanja koja se odnose na usklađivanje aktivnosti organa, organizacija i preduzeća koja učestvuju u ostvarivanju bezbjednosti saobraćaja na putevima; prati i analizira stanje, pojave i probleme u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima; inicira, pokreće i organizuje preventivne i druge akcije i aktivnosti kojima se doprinosi unaprijeđivanje bezbjednosti saobraćaja; razmatra predloge propisa i drugih akata iz ove oblasti; predlaže Skupštini i drugim nadležnim organima preduzimanje odgovarajućih mjera radi rješavanja pojedinih pitanja iz ove oblasti, te vrši druge poslove od značaja za bezbjednost saobraćaja na putevima.

Pored gore nabrojanih državnih institucija, značajnu ulogu u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima kroz svoj rad daju, i:

- **Naučno-obrazovni sektor** (stručne škole za obuku vozača i instruktora, ali i predškolske ustanove, osnovne, srednje škole i fakulteti) predstavlja osnov gdje se formiraju ispravni stavovi. Naučno-obrazovni sektor treba da obezbijedi sticanje znanja o načinu utvrđivanja stepena ugroženosti u saobraćaju, mogućnost racionalnog upravljanja resursima bezbjednosti saobraćaja, sticanje znanja o razvoju i primjeni savremenih tehnologija upravljanja i kontrole saobraćaja, čime se stvaraju



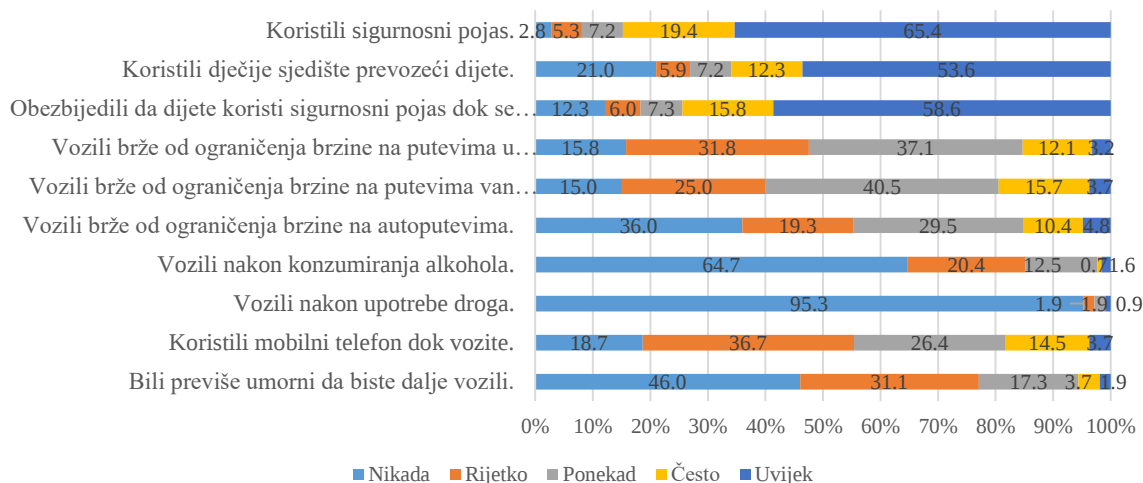
moгуćnosti za racionalno, ekonomično i bezbjedno odvijanje saobraćaja. Takođe, naučno-obrazovni sektor kroz razmjenu iskustava i korišćenje ekspertskih znanja pri izradi strateških dokumenata iz oblasti saobraćaja i transporta, usklađivanje zakonskog okvira i harmonizaciju standarda, preporuka i pravilnika u oblasti saobraćaja i transporta, daje značajnu pomoć nadležnim organima i doprinosi povećanju bezbjednosti saobraćaja. Konačno, naučno-obrazovni sektor ima zadatak da obrazuje kadar, koji će se baviti poslovima od značaja za bezbjednost saobraćaja.

- **Autoškole** kao najvažniji subjekat u obuci vozača, utiču na sticanje znanja, vještina, stavova i ponašanja, a time i na bezbjednost saobraćaja. Autoškole svojim pristupom i sprovođenjem teoretske nastave sa kandidatima, učenjem kandidata bezbjednoj vožnji, a ne samo elementima za polaganje praktičnog dijela ispita, profesionalnim odnosom prema obuci kandidata (poštovanje plana i sistematičnosti u obuci, poštovanje trajanja časova obuke, poštovanje minimuma znanja prilikom izlaska na ispit, kvalitetnijim održavanjem vozila i sl.) značajno utiču na bezbjednost saobraćaja.
- **Agencija za nadzor osiguranja** koja vrši nadzor nad radom osiguravajućih društava u Crnoj Gori.
- **Nevladine organizacije i udruženja** koja imaju za cilj da svojim djelovanjem, kao i kroz saradnju, podršku i stručnu pomoć organizacijama koje se bave bezbjednošću saobraćaja, spriječe i smanje broj saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica. Djelatnosti Udruženja su: promocija i razvijanje svijesti o značaju bezbjednosti saobraćaja; saradnja sa stručnim udruženjima, školama i univerzitetima koji se bave pitanjem bezbjednosti saobraćaja; organizovanje predavanja, seminara, savjetovanja i stručnih skupova sa ciljem edukativno - stručnog usavršavanja; u saradnji sa stručnjacima iz pomenute oblasti radi na stručnim i naučno - istraživačkim projektima; prikupljanje, obrada i objavljivanje stručnih publikacija (iz oblasti bezbjednosti saobraćaja); rad i saradnja sa medijima.
- **Mediji** su odgovorni za pravovremeno i tačno informisanje građana i građanki u pogledu bezbjednog učestvovanja u saobraćaju, kao i za obavješćavanje o posljedicama nebezbjednog ponašanja u saobraćaju. Imaju izuzetno važnu ulogu u promjeni svijesti i ponašanja učesnika u saobraćaju i u kreiranju javnog mnjenja, a posebno su važni prilikom kreiranja kampanja iz bezbjednosti saobraćaja jer na adekvatan način prenose poruke ciljnoj grupi.

2.3 ANALIZA STAVOVA UČESNIKA U SAOBRAĆAJU

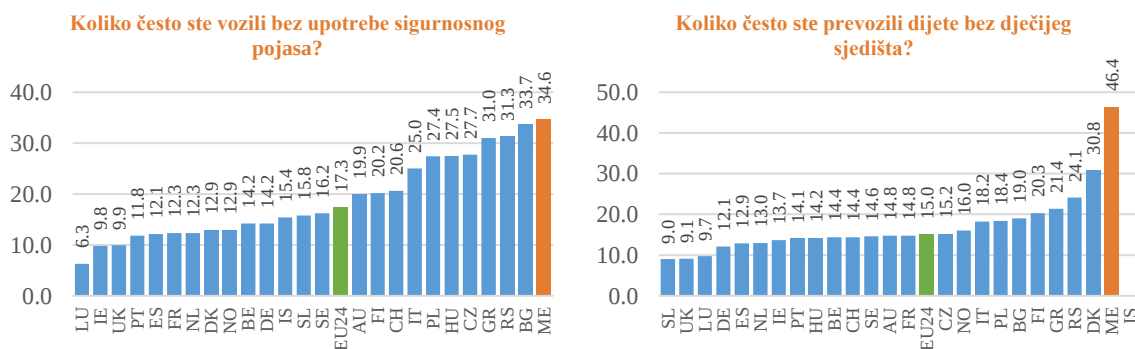
Crna Gora je tokom 2022. godine u skladu sa metodologijom koja je uspostavljena u okviru ESRA (eng. E-Survey of Road users' Attitudes) projekta, prikupila i analizirala podatke o stavovima učesnika u saobraćaju, kako bi obezbijedila naučne argumente u procesu donošenja odluka u bezbjednosti saobraćaja. Ključne oblasti koje su obuhvaćene anketnim obrascem su: percepcija bezbjednosti saobraćaja u zemlji i zabrinutost za bezbjednost saobraćaja; prihvatljivost nebezbjednog ponašanja u saobraćaju; podrška zaštitnim mjerama bezbjednosti saobraćaja; samoprijavljeno ponašanje; stavovi prema bezbjednosti saobraćaja; percepcija saobraćajne prinude i samoprijavljeno učešće u saobraćajnim nezgodama.

Kada se posmatra upotreba zaštitnih sistema u vozilima (sigurnosni pojasevi i sjedišta za djecu), može se zaključiti da je stanje nepovoljno, jer više od jedne trećine vozača najmanje jednom u prethodnih mjesec dana nije koristilo sigurnosni pojas, dok skoro polovina vozača nije koristila sjedište za djecu prilikom njihovog prevoženja u vozilima (Slika 2.4.)



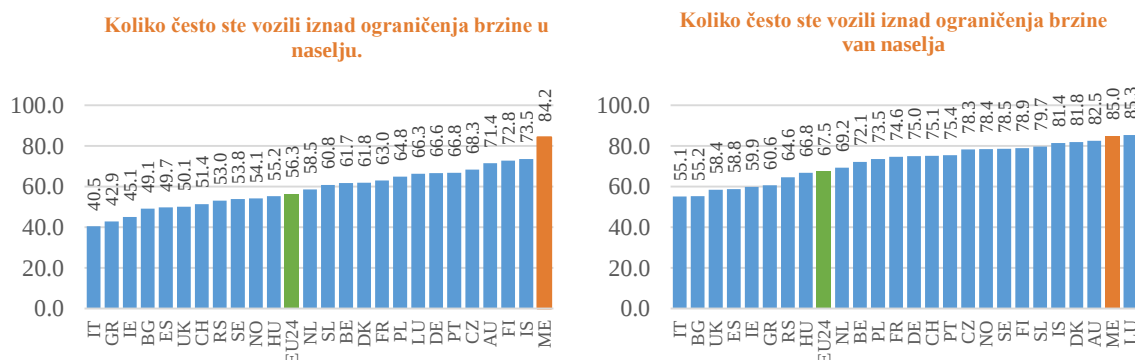
Slika 2.4. Samoprijavljeno ponašanje vozača putničkih vozila u saobraćaju u Crnoj Gori

Ovi rezultati su posebno zabrinjavajući, posebno ako se uporede sa stanjem u zemljama Evrope, gdje je Crna Gora rangirana kao posljednja kada je u pitanju upotreba zaštitnih sistema u vozilima (slika 2.5). S obzirom da upotreba sigurnosnog pojasa značajno smanjuje rizik smrtnog ishoda (kod vozača oko 50%, putnika na prednjem sjedištu oko 40%, a kod djece za oko 50%), promjena stavova, navika i društvenih normi u smjeru povećanja upotrebe zaštitnih sistema, predstavlja ključni izazov preventivnog djelovanja u ovoj oblasti.



Slika 2.5. Upotreba zaštitnih sistema u vozilima u Crnoj Gori i zemljama EU

Preko 84% vozača u Crnoj Gori je prijavilo da su najmanje jednom u posljednjih mjesec dana upravljali vozilom iznad propisanog ograničenja brzine na putevima u naselju i van naselja. U odnosu na zemlje Evrope, problem brze vožnje je izraženiji u Crnoj Gori, pa se svrstava u red najslabije rangiranih zemalja (slika 2.6).

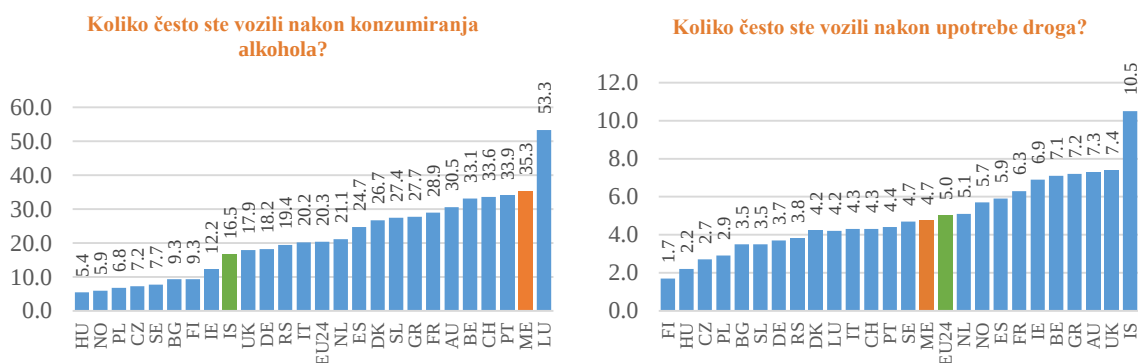


Slika 2.6. Brza vožnja na putevima u naselju i van naselja u Crnoj Gori i zemljama EU



Brza vožnja nije povezana samo sa rizikom nastanka saobraćajnih nezgoda, već i sa težinom posljedica, i kako je u Evropi brzina jedan od tri glavna faktora rizičnog ponašanja, neophodno je postavljanje fokusa na koncept strateškog upravljanja brzinama.

U pogledu vožnje pod uticajem alkohola i droga, više od trećine vozača je prijavilo da su bar jednom u posljednjih 30 dana upravljali vozilom nakon konzumiranja alkohola, dok je 4,7% prijavilo vožnju nakon upotrebe droga. Zastupljenost vožnje pod uticajem alkohola je dvostruko veća u odnosu na evropski prosjek, što ukazuje na alarmantnu situaciju u Crnoj Gori u pogledu ovog rizičnog ponašanja u saobraćaju, dok što se tiče vožnje pod uticajem droga, situacija je nešto povoljnija u odnosu na prosjek evropskih zemalja. Nameće se zaključak da se naponi koji su napravljeni posljednjih godina u pogledu smanjenja vožnje pod uticajem alkohola i droga moraju nastaviti, kao i da postoji značajan potencijal za redukovanje broja i posljedica saobraćajnih nezgoda koje nastaju zbog vožnje pod uticajem.

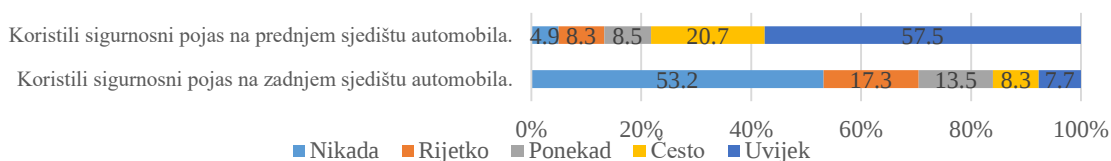


Slika 2.7. Vožnja pod uticajem alkohola i droga u Crnoj Gori i zemljama EU

Pored faktora rizika nastanka saobraćajnih nezgoda, kao što su vožnja pod uticajem i brza vožnja, ometanje pažnje tokom vožnje i vožnja u umornom stanju predstavljaju nezaobilazne probleme bezbjednosti saobraćaja. U Crnoj Gori je više od četiri petine vozača prijavilo da su u posljednjih mjesec dana koristili mobilni telefon za vrijeme vožnje. Koliko je ovo veliki problem bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori, ukazuje činjenica da je učestalost upotrebe mobilnog telefona tokom vožnje skoro tri puta veća u odnosu na prosječnu vrijednost EU zemalja. Problem postaje još izraženiji, ako se u obzir uzme argument da ometanje pažnje učesnika u saobraćaju uzrokuju od 10 do 30% saobraćajnih nezgoda u Evropskoj uniji.

Više od polovine vozača putničkih vozila je prijavilo da su upravljali vozilom dok su bili umorni. Ove vrijednosti su oko dva i po puta veće u odnosu na prosjek zemalja u Evropi, a kako je umor uticajni faktor za nastanak 10 do 20% saobraćajnih nezgoda, moraju se razmotriti mehanizmi smanjenja uticaja ovog faktora, posebno u domenu kontrolisanja vremena vožnje, kao i edukacije i nadzora mladih vozača.

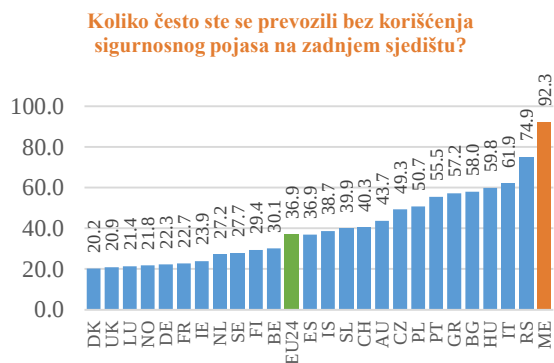
Ako se posmatra učestalost upotrebe sigurnosnog pojasa kod putnika na prednjem i zadnjem sjedištu automobila, može se zaključiti da je stanje nepovoljno. Rezultati pokazuju da 40% putnika u posljednjih mjesec dana bar jednom nisu koristili sigurnosni pojas na prednjem sjedištu i više od 90% na zadnjem sjedištu automobila (slika 2.8).



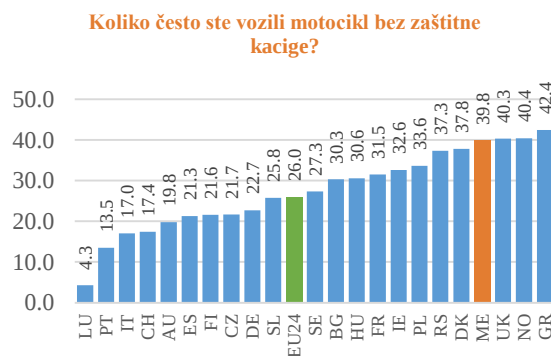
Slika 2.8. Samoprijavljena upotreba sigurnosnog pojasa od strane putnika u automobilima u Crnoj Gori



Rezultati su dodatno zabrinjavajući ako se pored sa rezultatima evropskih zemalja, jer Crna Gora spada u red najlošije ocijenjenih zemalja (slika 2.9). Vožnja motocikala i mopeda (tj. dvotočkaša) je opasnija u odnosu na druge vrste vozila, jer su njihovi vozači suočeni sa većim rizikom nastanka smrtnih ishoda i težih povreda u saobraćajnim nezgodama. Zaštitna kaciga za motocikliste u značajnoj mjeri sprječava povrede glave. Međutim, nacionalni rezultati pokazuju da više od jedne trećine dvotočkaša ne koristi zaštitnu kacigu i da je Crna Gora klasifikovana među zemljama sa najnepovoljnijim vrijednostima (slika 2.10).

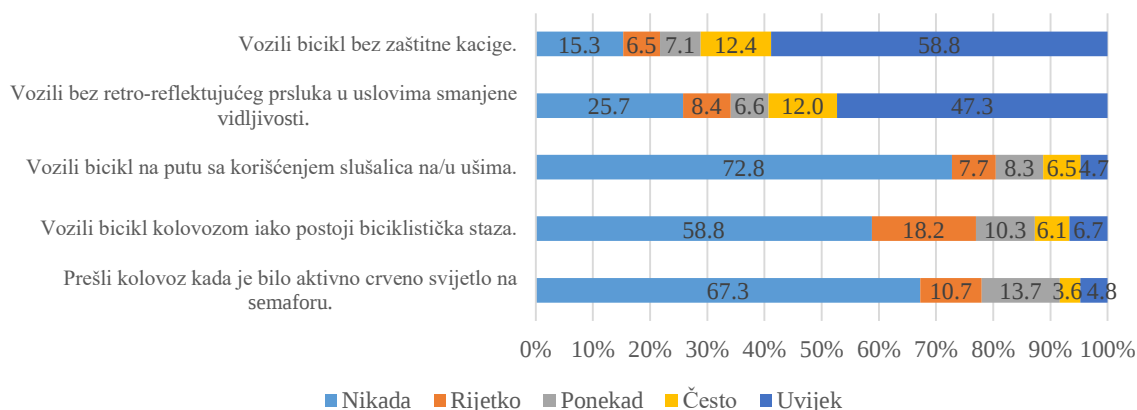


Slika 2.9. Samoprijavljena upotreba sigurnosnog pojasa na zadnjem sjedištu u Crnoj Gori i Evropi



Slika 2.10. Samoprijavljena upotreba zaštitne kacige kod vozača motocikala u Crnoj Gori i Evropi

Vožnja bicikla posljednjih godina predstavlja veoma popularan vid prevoza kojim se realizuju potrebe za mobilnošću ljudi u gradovima. Ovaj vid prevoza je posebno doživio ekspanziju tokom pojave virusa COVID-19. Međutim, pored brojnih benefita, vožnja bicikla predstavlja aktivnost u saobraćaju koju prate povećani rizici od nastanka povreda u slučaju saobraćajnih nezgoda. Istraživanja ukazuju da biciklisti svojim ponašanjem u saobraćaju u velikoj mjeri doprinose njihovom učešću u saobraćajnim nezgodama. Stoga je u Crnoj Gori ispitana učestalost pojedinih rizičnih ponašanja biciklista u saobraćaju. Rezultati ukazuju da preko 80% biciklista vozi bicikl bez upotrebe zaštitne kacige. Pored toga, skoro tri četvrtine biciklista je prijavilo da ne koriste retro-reflektujuće prsluke u uslovima smanjene vidljivosti. Takođe, oko jedne trećine biciklista je prijavilo da su prešli kolovoz kada je bilo crveno svijetlo na semaforu (slika 2.11). Slični rezultati su zabilježeni u zemljama Evrope.



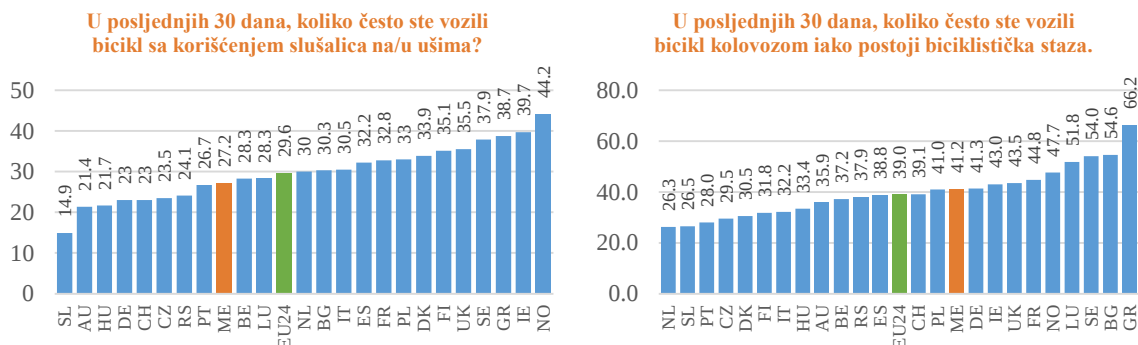
Slika 2.11. Samoprijavljeno ponašanje biciklista u saobraćaju u Crnoj Gori

U današnje vrijeme, upotreba prenosivih elektronskih uređaja i slušanje muzike sa slušalicama u ušima tokom vožnje bicikla je veoma rasprostranjena pojava. Međutim, to dovodi do ometanja vizuelne i slušne pažnje i povećava rizik učešća u saobraćajnim nezgodama skoro dva puta više u odnosu na vožnju bez njihove upotrebe. U Crnoj Gori, više od jedne četvrtine biciklista je prijavilo korišćenje slušalica na/u ušima tokom vožnje bicikla.



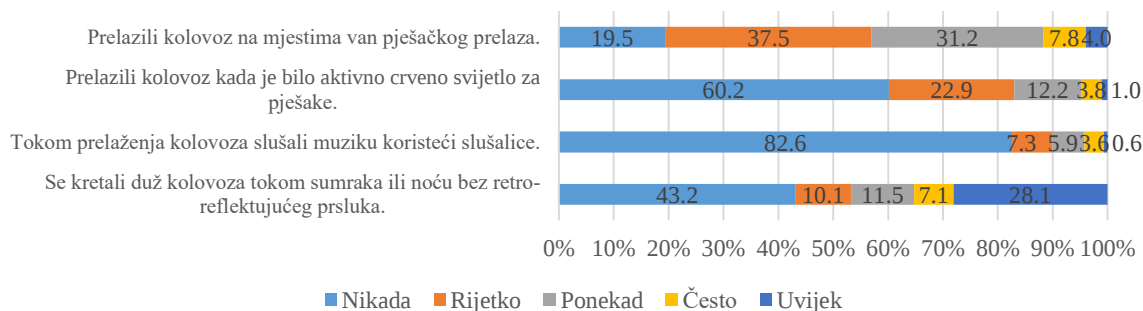
Ova vrijednost je povoljnija u odnosu na one koje su zabilježene u većini zemalja EU, što predstavlja ohrabrujuću okolnost po pitanju bezbjednosti biciklista u saobraćaju (slika 2.12).

Biciklisti kao jedan od najčešćih razloga za nekorišćenje bicikla za putovanja ističu nedostatak biciklističke infrastrukture. Sa druge strane, nacionalni rezultati istraživanja ponašanja biciklista u saobraćaju u Crnoj Gori pokazuju je da više od 40% njih u posljednjih mjesec dana prijavilo vožnju bicikla kolovozom na mjestu gdje postoji biciklistička staza, što je u nivou sa prosjekom u zemljama Evrope (slika 2.12).

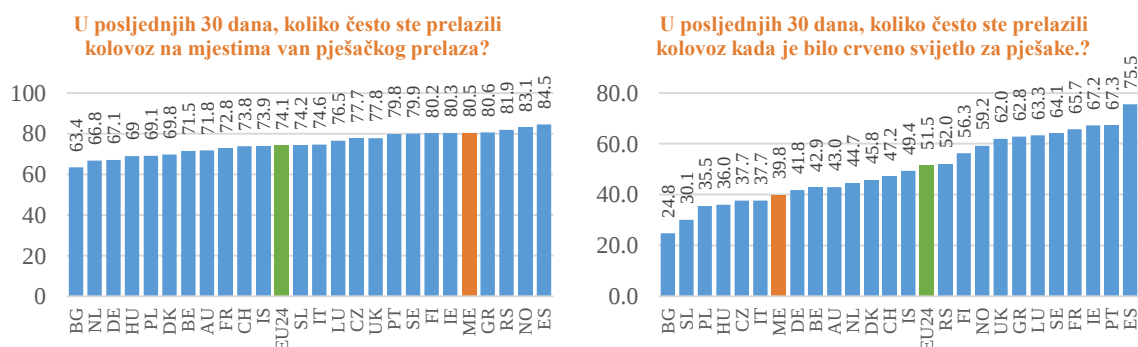


Slika 2.12. Samoprijavljena vožnja biciklista u pogledu korišćenja slušalica na/u ušima i vožnje bicikla kolovozom na mjestu gdje postoji biciklistička staza u Crnoj Gori i Evropi

Podsticanje pješaćenja kao vida putovanja označen je kao jedan od najznačajnijih strateških ciljeva uspostavljanja koncepta održive urbane mobilnosti u evropskim gradovima. Međutim, pješaci nepoštovanjem saobraćajnih propisa i rizičnim ponašanjima vrlo često doprinose povećanom riziku učešća u saobraćajnim nezgodama. Naime, više od 80% pješaka izjavilo je da su u posljednjih mjesec dana prelazili kolovoz van pješačkog prelaza, što Crnu Goru svrstava u red zemalja sa nepovoljnijim vrijednostima (slika 2.13), što dovodi do zaključka da rizike stradanja pješaka u Crnoj Gori treba tražiti i u njihovom ponašanju.



Slika 2.13. Samoprijavljeno ponašanje pješaka u saobraćaju u Crnoj Gori



Slika 2.14. Samoprijavljeno ponašanje pješaka u pogledu prelazanja kolovoza u Crnoj Gori i Evropi

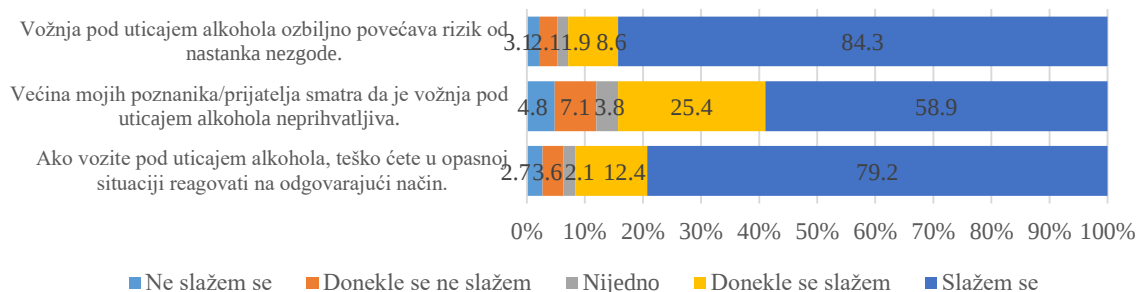


Prelaženje kolovoza od strane pješaka tokom crvenog pješačkog signala na semaforu se smatra jednim od najrizičnijih ponašanja u saobraćaju. Ovakva ponašanja su suprotna u odnosu na očekivanje drugih učesnika u saobraćaju i to dovodi do veće vjerovatnoće njihovog učešća u saobraćajnim nezgodama. Rezultati istraživanja u Crnoj Gori pokazuju da oko 40% pješaka prelazi kolovoz za vrijeme crvenog signala za pješake na semaforu. Ako se ova vrijednost uporedi sa vrijednostima zemalja u EU, može se zaključiti da se pješaci u ovom kontekstu bezbjednije ponašaju od pješaka u većini evropskih zemalja (slika 2.14).

Svaki put kada je pažnja pješaka ometana tokom učešća u saobraćaju, korišćenjem telefona ili drugih prenosivih uređaja, njihova šansa da učestvuju u saobraćajnim nezgodama značajno raste. Kada se posmatra istraživanje prijavljenog ponašanja u Crnoj Gori u ovom kontekstu, rezultati pokazuju da skoro jedna petina pješaka tokom prelazanja kolovoza sluša muziku koristeći slušalice.

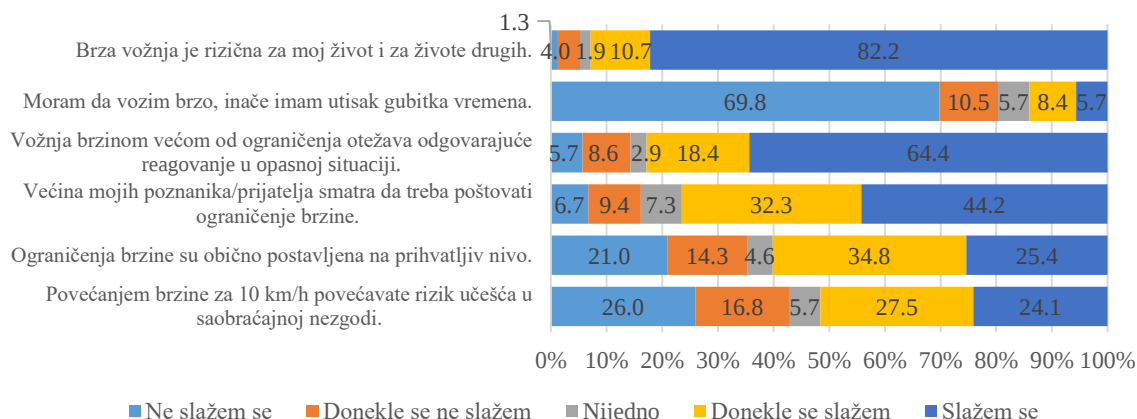
U istraživanju ponašanja pješaka, rezultati otkrivaju da je više od polovine pješaka u Crnoj Gori prijavilo da su se kretali duž kolovoza tokom sumraka ili noću bez retro-reflektujućeg prsluka. Ovi rezultati su izuzetno nepovoljni, ako se uzme u obzir činjenica da su pješaci po zakonu dužni da ako se kreću po kolovozu na javnom putu van naselja, imaju na sebi prsluk sa svjetlosno-reflektujućim osobinama.

Razlozi vožnje pod uticajem alkohola mogu ležati u osnovi stavova učesnika u saobraćaju prema ovom rizičnom ponašanju. Istraživanja ukazuju da učesnici u saobraćaju koji imaju nepovoljne stavove prema vožnji pod uticajem alkohola, imaju veću vjerovatnoću činjenja ovog prekršaja. U Crnoj Gori od 5 do 10 % vozača imaju pozitivan stav prema vožnji pod uticajem alkohola (slika 2.15). Ovi podaci su alarmantni, imajući u vidu da se većina putovanja koje obave vozači pod uticajem alkohola završi saobraćajnom nezgodom.



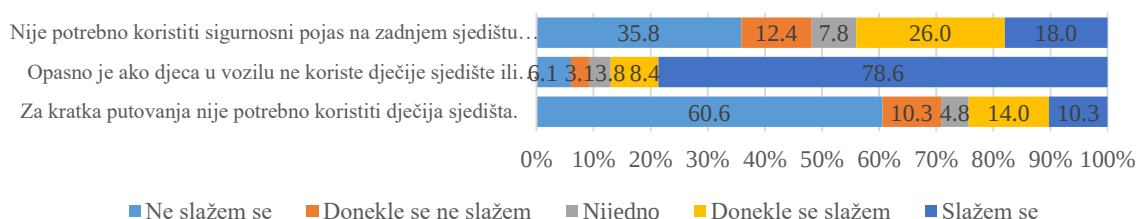
Slika 2.15. Stavovi učesnika u saobraćaju prema vožnji pod uticajem alkohola u Crnoj Gori

Brzina generalno predstavlja svojstvo prema kojem ljudi imaju pozitivno mišljenje. Pored toga, većina putovanja koja se obave pri prekoračenju postavljenog ograničenja brzine realizuje se uspješno. Brzina može predstavljati i izvor pozitivnih emocija i zadovoljstva kod vozača. Sve ove činjenice dovode do toga da učesnici u saobraćaju imaju povoljne stavove prema brzini vožnje, iako ona, sa druge strane, u značajnoj mjeri utiče na stopu saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica. Kada su u pitanju stavovi prema brzini vožnje u Crnoj Gori, oni su nepovoljni u opsegu od oko 5% do 43% učesnika u saobraćaju. Naime, iako sa jedne strane oni smatraju da je brza vožnja rizična za njih i živote drugih, oni sa druge strane istovremeno misle da moraju da brzo voze jer imaju utisak gubitka vremena, kao i da ograničenja brzine obično nisu postavljena na prihvatljiv nivo ili čak da povećanje brzine za 10 km/h ne utiče na rast rizika učešća u saobraćajnoj nezgodi (slika 2.16). Imajući prethodno navedeno u vidu, unaprijeđenje stavova učesnika u saobraćaju prema brzini vožnje predstavlja ključnu komponentu razvijanja bezbjednih ponašanja u saobraćaju u pogledu brze vožnje.



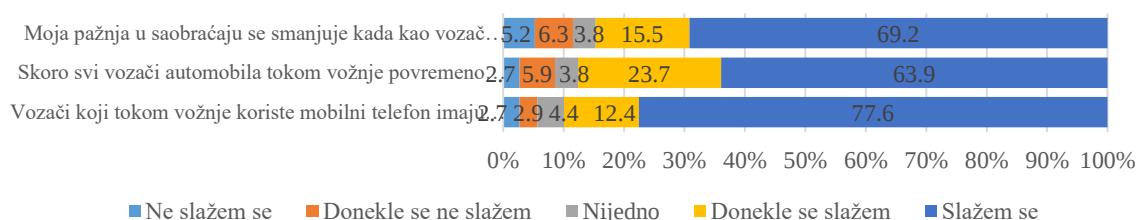
Slika 2.16. Stavovi učesnika u saobraćaju prema brzini vožnje u Crnoj Gori

U većini zemalja sa najboljim performansama bezbjednosti saobraćaja, upotreba zaštitnih sistema u vozilima ima tendenciju rasta i doseže skoro maksimalne vrijednosti. Istraživanja ukazuju da je ovo u velikom obimu rezultat razvoja stavova prema upotrebi zaštitnih sistema u vozilima. U Crnoj Gori skoro polovina učesnika u saobraćaju smatra da nije potrebno koristiti sigurnosni pojas na zadnjem sjedištu automobila, što predstavlja zabrinjavajući podatak i potrebu za urgentnim djelovanjem u ovoj oblasti. Pored toga, iako velika većina učesnika smatra da je opasno ako djeca u vozilu ne koriste zaštitno sjedište ili pojas, sa druge strane skoro četvrtina njih navodi da nije potrebno koristiti sjedište za djecu na kratkim putovanjima (slika 2.17). Može se zaključiti da nepovoljni stavovi prema korišćenju zaštitnih sistema ukazuju na nedovoljno razvijenu svijest i znanje o značaju njihove upotrebe.



Slika 2.17. Stavovi učesnika u saobraćaju prema zaštitnim sistemima u vozilima u Crnoj Gori

Mišljenje učesnika u saobraćaju o upotrebi mobilnih telefona i drugih prenosivih uređaja može biti važan prediktor daljeg ponašanja u pogledu ometanja pažnje tokom vožnje. U Crnoj Gori, između 5% i 12% učesnika u saobraćaju ima pozitivan stav prema upotrebi mobilnih telefona tokom vožnje i oni se manifestuju kroz njihova uvjerenja da se njihova pažnja u saobraćaju ne smanjuje kada koriste mobilni telefon, zatim da skoro svi vozači automobila tokom vožnje povremeno koriste mobilni telefon, kao i da vozači koji tokom vožnje koriste mobilni telefon nemaju veći rizik da učestvuju u saobraćajnoj nezgodi (slika 2.18). Iz ovoga se može izvesti zaključak, da učesnici u saobraćaju u Crnoj Gori nemaju izgrađene stavove u pogledu štetnih efekata ometanja pažnje tokom vožnje.



Slika 2.18. Stavovi učesnika u saobraćaju prema upotrebi mobilnog telefona tokom vožnje u Crnoj Gori



2.4 ANALIZA INDIKATORA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Crna Gora je krajem 2020. godine, u okviru projekta „Tehnička podrška u jačanju kapaciteta i usklađivanju nacionalnog zakonodavstva sa EU legislativom u sektoru transporta“ razvila nacionalnu metodologiju za mjerenje indikatora bezbjednosti saobraćaja, koja je u potpunosti usaglašena sa najnovijim dostignućima iz ove oblasti, a posebno je usaglašena sa zahtjevima Evropske komisije, zasnovanim na projektu Baseline. S tim u vezi, Crna Gora je prvo sproveda pilot istraživanje mjerenja indikatora, koji se odnose prvenstveno na zaštitne sisteme i ranjive učesnike u saobraćaju, a tokom 2022. godine, sprovedeno je prvo sveobuhvatno istraživanje mjerenja indikatora bezbjednosti saobraćaja na cijeloj teritoriji Crne Gore. Na ovaj način Crna Gora se priključila većini evropskih zemalja u pogledu praćenja stanja bezbjednosti saobraćaja uz pomoć praćenja indikatora bezbjednosti saobraćaja i čime je stvoren jedan od osnovnih preduslova za pripremu ovog strateškog dokumenta – utvrđivanje postojećeg stanja bezbjednosti saobraćaja.

Tabela 2.1 – Vrijednosti indikatora bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori za 2022. godinu

Grupa indikatora bezbjednosti saobraćaja	Kategorija vozila	Indikator bezbjednosti saobraćaja	 (ukupno CG)
Sigurnosni pojas		 Vozač	46,2%
		 Suvozač	42,6%
		 Prednje sjedište	44,8%
		 Zadnje sjedište	3,8%
		 Vozač	27,9%
		 Suvozač	16,2%
		 Vozač	21,1%
	sve	svi	38,3%
Ometanje pažnje		 Vozač	2,5%
		 Vozač	5,3%
		sve	2,8%
	svi	svi	
Zaštitne kacige		 Vozač	94,5%
Pješaci		Poštovanje semafora	78,2%
		Prelazak na obilježeni pješački prelaz	62,3%
		Upotreba mobilnih telefona	1,8%
Brzina		Procenat poštovanja ograničenja ukupno	52,2%
		Procenat poštovanja ograničenja u naselju	62,5%
		Procenat poštovanja ograničenja van naselja	42,6%
Vozila		Prosječna starost svih vozila	17,4 god
		Prosječna starost putničkih vozila	17,7 god
Alkohol		Procenat vozača pod dejstvom alkohola	4,5%
Zdravstveno zbrinjavanje		Vrijeme odziva	~10 min



S obzirom da su indikatori bezbjednosti definisani kao mjerilo koje je uzročno vezano za saobraćajne nezgode i posljedice saobraćajnih nezgoda i da omogućavaju uspostavljanje veza između posljedica saobraćajnih nezgoda i akcija i mjera za smanjenje posljedica tih nezgoda, neophodno ih je definisati, utvrditi njihove vrijednosti, koje će pomoći u definisanju ključnih problema bezbjednosti saobraćaja, a kasnije redovnim praćenjem pratiti napredak i promjene u sistemu bezbjednosti saobraćaja.

Analiza indikatora bezbjednosti u Crnoj Gori pokazuje veoma loše stanje u skoro svim oblastima koje indikatori bezbjednosti saobraćaja pokrivaju. Naime, ukoliko se posmatra upotreba sigurnosnih pojaseva, bez obzira na kategoriju vozila i mjesto sjedenja, a pri tome uzimajući u obzir i dječije sisteme zaštite, može se zaključiti da je to ključni i najveći problem bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori, jer je najveći procenat upotrebe pojaseva kod vozača u putničkim automobilima. Ako se to uporedi sa većinom zemalja u EU, gdje su ovi procenti uveliko iznad 95%, očigledno se ovo nameće kao jedan od ključnih problema bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori.

Ometanje pažnje, koje u ovom slučaju podrazumijeva istovremenu vožnju i telefoniranje korišćenjem ruku u iznosu od preko 2,5% za putničke automobile i čak 5,3% za teretna vozila, takođe predstavlja veliki problem bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori, posebno ako se uzme u obzir da su mjerenja ovog indikatora rađena na presjeku. Većina zemalja EU je telefoniranje svelo na vrijednosti bliske nuli, uvođenjem zabrana, visokih kazni i omogućavanjem telefoniranja bez korišćenja ruku.

Jedini indikator bezbjednosti saobraćaja, koji je pokazao dobru vrijednost u Crnoj Gori je upotreba zaštitnih kaciga od strane motorizovanih dvotočakaša, koji iznosi preko 94% upotrebe. Ova vrijednost je bliska vrijednosti u evropskim zemljama, tako da u nastavku treba homogenizovati ovaj indikator širom cijele Crne Gore, jer su uočena odstupanja, npr. Bijelo Polje, Mojkovac i Andrijevica imaju značajno manju upotrebu kaciga od ostalih.

Ponašanje pješaka u Crnoj Gori je takođe poražavajuće, jer u prosjeku skoro svaki četvrti pješak ne poštuje crveno svijetlo na semaforu, skoro svaki treći prelazi kolovoz van obilježenog pješačkog prelaza i skoro svaki pedeseti pješak prelazi kolovoz uz ometanje pažnje, koristeći telefon. Imajući navedeno u vidu, nameće se da su problemi pješaka u bezbjednosti saobraćaja veoma izraženi i samim tim rizik njihovog stradanja je visok.

U pogledu poštovanja ograničenja brzine, u prosjeku tek svaki drugi vozač u Crnoj Gori poštuje ograničenje brzine, nešto malo više se poštuje u naselju, preko 60%, a nešto malo manje van naselja preko 40%, što drugim riječima znači da u naselju više vozača poštuje ograničenje brzine, a van naselja više vozača ne poštuje ograničenje brzine. S obzirom na to da je brzina ključni uticajni faktor za nastanak saobraćajnih nezgoda i glavni uzročnik zadobijanja težih posljedica, i dodatno, imajući u vidu da su podaci za EU (prosjeck poštovanja ograničenja brzine u naselju je preko 70%, a van naselja je preko 50%) takvi da je Crna Gora mnogo lošija u ovom smislu, neophodno je djelovati radi poboljšanja stanja.

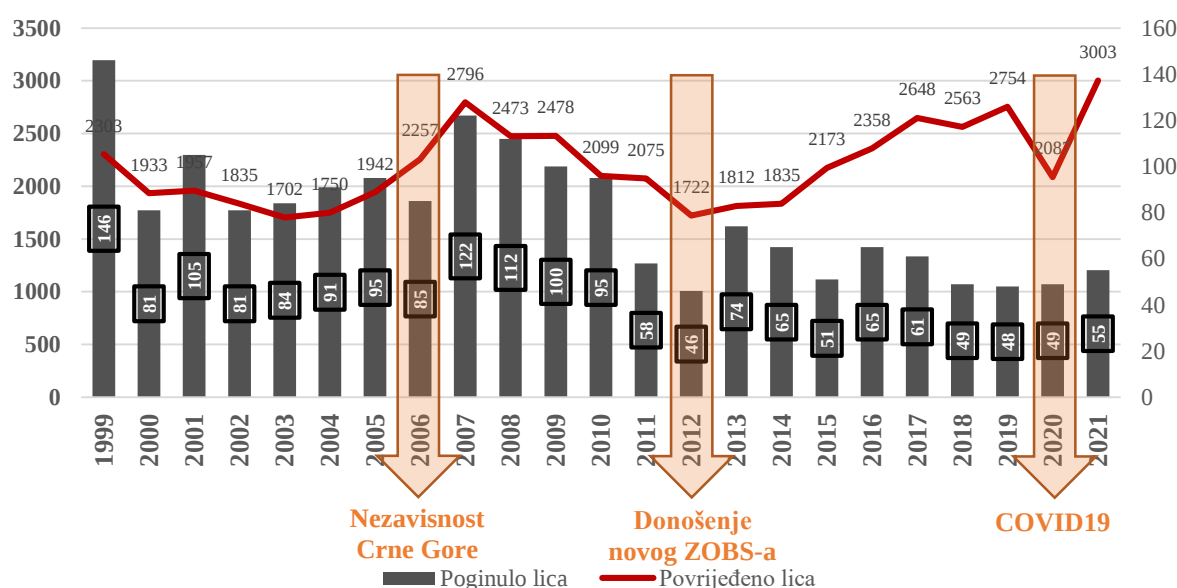
Prosječna starost vozila je visoka, s obzirom da iznosi oko 17,4 godina, a što je sa druge strane približno za cijeli region Zapadnog Balkana, ali ovde treba naglasiti da pored starosti vozila je neophodna i opremljenost i tehnička ispravnost vozila, jer se u EU, zbog većeg standarda više kupuju i voze vozila koja imaju više dodatne opreme pasivne i aktivne bezbjednosti saobraćaja, a sa druge strane svijest o tehničkoj ispravnosti vozila je na znatno višem nivou nego u Crnoj Gori. Zbog toga vozila u EU se redovno i preventivno održavaju, a u Crnoj Gori se vozila održavaju u najvećoj mjeri korektivno.



Zastupljenost vozača pod uticajem alkohola od 4,5% od svih kontrolisanih je izuzetno veliki procenat, jer isti označava da ako su vozači prilikom kontrole zaustavljani nasumice, slučajnim uzorkovanjem, da je u saobraćajnom toku u Crnoj Gori u svakom trenutku od 22 vozača jedan pod uticajem alkohola. Logično se nameće i ovo kao jedan od ključnih problema bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori.

I konačno, vrijeme odziva hitnih medicinskih službi od oko 10 minuta, u poređenju sa EU, gdje isto iznosi oko 8 minuta, je problem bezbjednosti saobraćaja, koji se takođe mora rješavati, kako bi se omogućilo, ne samo pravovremeno reagovanje, već i povećanje procenta preživljavanja.

2.5 ANALIZA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA I POSLJEDICA



Slika 2.19 – Posljedice saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori od 1999. do 2021. godine

Posmatrajući prethodni višegodišnji period od 1999. godine (Slika 2.19) mogu se uočiti nekoliko faza: prva koja obuhvata period do nezavisnosti Crne Gore, druga koja obuhvata period do donošenja novog Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima i treća koja obuhvata period nakon donošenja novog Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima.

Prva faza je karakteristična po tome što je preko 80 lica gubilo život na putevima i ulicama u Crnoj Gori i što se o bezbjednosti saobraćaja starao između ostalih i Republički savjet za bezbjednost saobraćaja Crne Gore. U tom periodu aktivnosti na unaprjeđenju bezbjednosti su sprovedene samo sporadično i nije uspostavljen stabilan sistem zaštite, što se može vidjeti i oscilirajućim trendom u broju poginulih i povrijeđenih lica u saobraćajnim nezgodama.

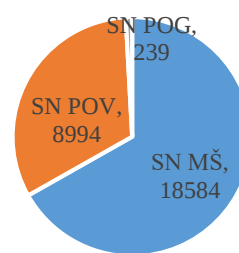
Drugu fazu karakteriše na početku diskretan rast broja nastradalih u saobraćajnim nezgodama, na preko 120 poginulih lica i skoro 2.800 povrijeđenih lica u saobraćajnim nezgodama, a u nastavku ove faze dolazi do kontinualnog pada broja poginulih i povrijeđenih lica, tako da se ova faza završava i sljedeća treća faza počinje sa donošenjem novog Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima i sa istorijski najmanjim brojem poginulih i povrijeđenih lica u saobraćajnim nezgodama (46 poginulih i 1.722 povrijeđenih lica).



Treću fazu ponovo karakteriše početak sa „skokom“ broja poginulih lica na 74, a nakon toga dugoročno posmatrano pad, tako da je u 2021. godini bilo 53 poginula lica, što nije na istorijskom minimumu. Sa druge strane, broj povrijeđenih lica u saobraćajnim nezgodama u ovoj fazi nastavlja rast, tako da u 2021. godini prelazi granicu od 3.000 povrijeđenih lica u saobraćajnim nezgodama. Treću fazu karakteriše i pojava pandemije COVID19 virusa, zbog kojeg je samo trenutno u 2020. godini bio neznatno smanjen broj svih posljedica, a s obzirom i na smanjenu mobilnost stanovništva te godine.

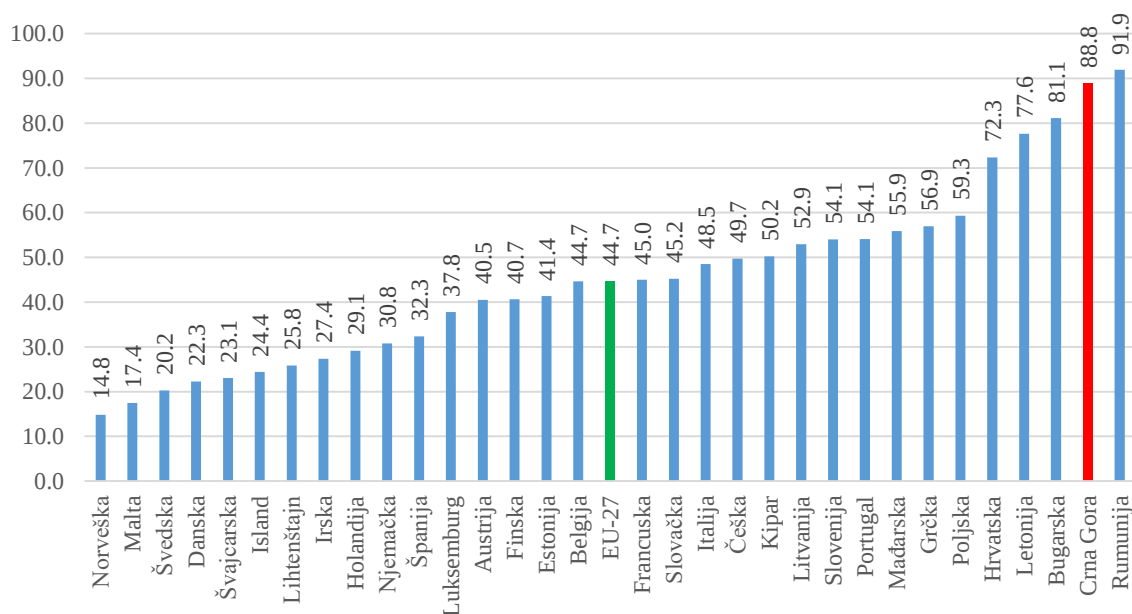
Sveobuhvatno posmatrano, a s obzirom na uspostavljeni trend nastradalih lica u saobraćajnim nezgodama u Crnoj Gori, u periodu od 1999. do 2021. godine, može se zaključiti da je jedan od osnovnih nedostataka, odnosno problema bezbjednosti saobraćaja upravo nepostojanje uspostavljenog zaštitnog sistema, koji bi se ogledao u definisanju strateških dokumenata i ciljeva i kontinulanoj posvećenosti i radu svih subjekata bezbjednosti saobraćaja na poboljšanju stanja.

U posljednjem petogodišnjem periodu, od 2017. do 2021. godine, u Crnoj Gori se dogodilo ukupno 27.818 saobraćajnih nezgoda, od kojih 18.584 su samo sa materijalnom štetom, 8.994 sa povrijeđenim licima (7.109 sa lakim povredama i 1.885 sa teškim povredama) i 239 sa poginulim licima (Slika 2.20).



Slika 2.20 – Saobraćajne nezgode po vrsti

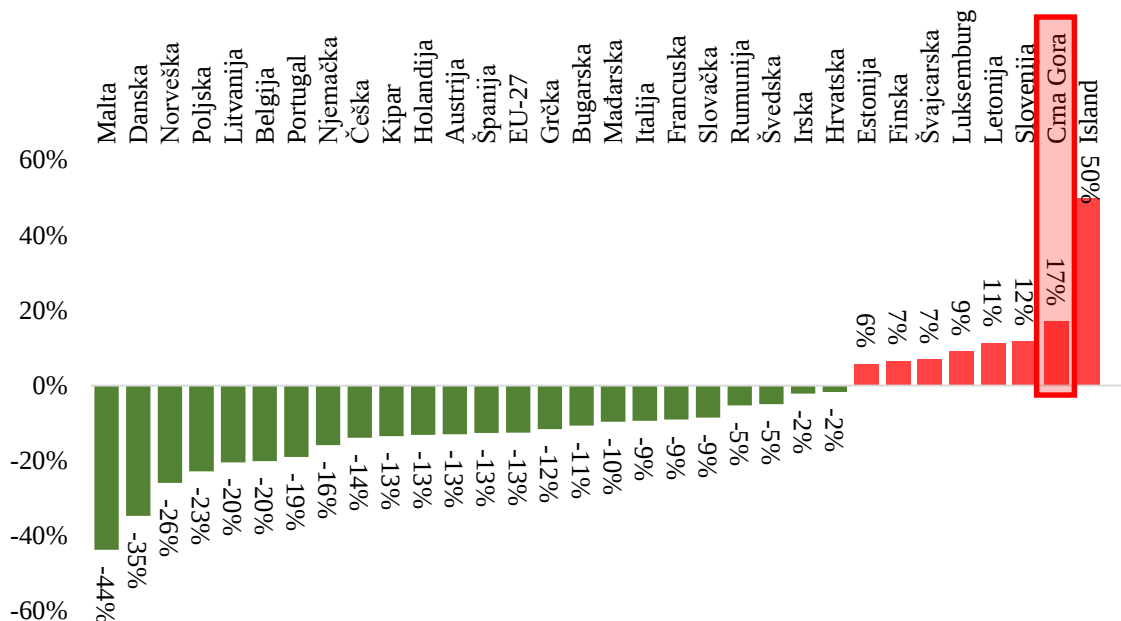
S obzirom na broj poginulih lica u saobraćajnim nezgodama u odnosu na broj stanovnika, tzv. „javni rizik“ stradanja u saobraćajnim nezgodama u Crnoj Gori je posljednjih godina blizu 90 poginulih na milion stanovnika, što Crnu Goru svrstava među najlošije u Evropi (Slika 2.21). Naime, jedino je Rumunija lošija i to neznatno lošija, dok su lideri u bezbjednosti saobraćaja, npr. Norveška i Švedska čak šest puta bezbjedniji (šest puta je manji rizik da neko pogine u saobraćajnoj nezgodi u Norveškoj i Švedskoj nego u Crnoj Gori), a kada se uporedi Crna Gora u odnosu na prosjek za EU27 zemlje, dvostruko je veći rizik smrtnog stradanja u saobraćajnim nezgodama u Crnoj Gori.



Slika 2.21 – Javni rizik poginulih u Crnoj Gori i zemljama članicama EU i EFTA u 2021. godini

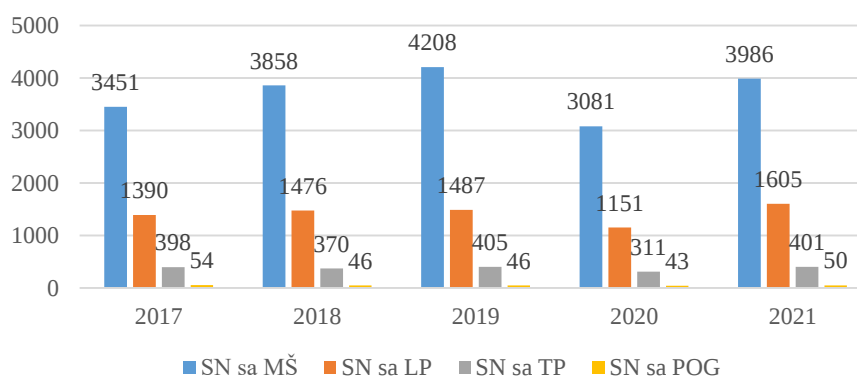


Pored toga, ukoliko se uporedi promjena trenda u broju poginulih lica u saobraćajnim nezgodama u periodu od 2019. do 2021. godine u Crnoj Gori i zemljama EU, jasno se može uočiti da je većina zemalja zabilježila dobre trendove u broju poginulih, tako da prosjek za EU27 bilježi smanjenje od čak 13%, dok je Crna Gora zabilježila pogoršanje stanja, odnosno porast broja poginulih lica u saobraćajnim nezgodama od 17% (Slika 2.22).



Slika 2.22 – Promjena broja poginulih u Crnoj Gori i zemljama EU, 2021. u odnosu na 2019. godinu

Ukoliko se u Crnoj Gori posmatraju saobraćajne nezgode po godinama (Slika 2.23), može se zaključiti da broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom i poginulim licima iz godine u godinu osciluje, dok broj saobraćajnih nezgoda sa teškim i lakim povredama raste, osim što je 2020. godine, zbog smanjene mobilnosti usled pandemije COVID19, zabilježen najmanji broj svih vrsta saobraćajnih nezgoda. Drugim riječima, nije uspostavljen povoljan trend pada, jer oscilovanje trenda broja saobraćajnih nezgoda, odnosno trend rasta se, prema iskustvima sličnih zemalja, može tumačiti kao nedostatak sistemskog i strateškog djelovanja na unaprijeđenju bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori, te da je neophodno hitno i koordinisano djelovanje svih subjekata u cilju unaprijeđenja bezbjednosti saobraćaja.

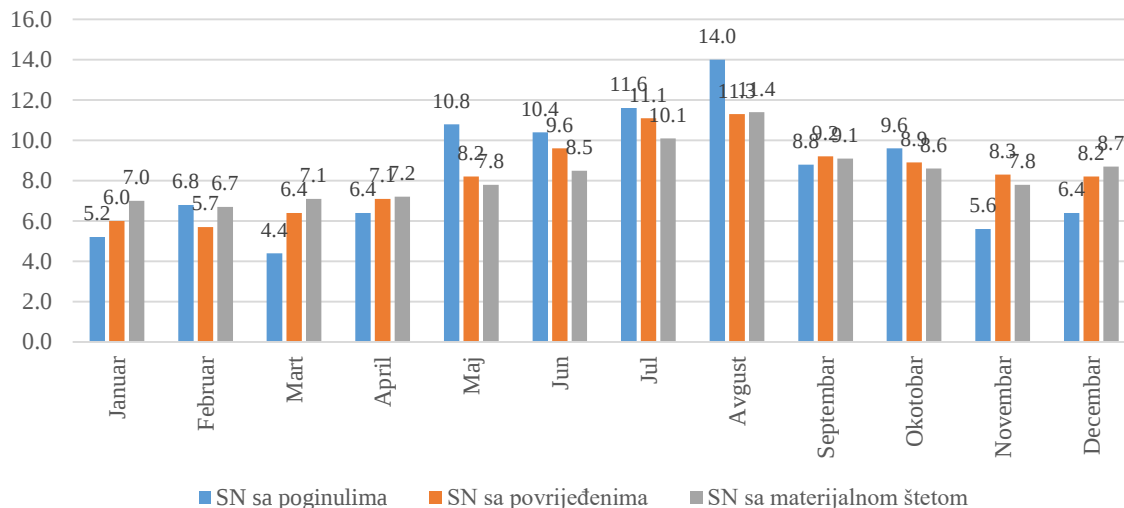


Slika 2.23 – Saobraćajne nezgode po vrsti, po godinama

Najveći broj saobraćajnih nezgoda svih vrsta se u prethodnom petogodišnjem periodu dogodio u avgustu mjesecu (Slika 2.24), a posebno kritični periodi u toku godine su od maja do avgusta, kada se radi o poginulim licima, od juna do septembra kada se radi o povrijeđenim licima i od jula do septembra kada je riječ o nezgodama samo sa materijalnom štetom.

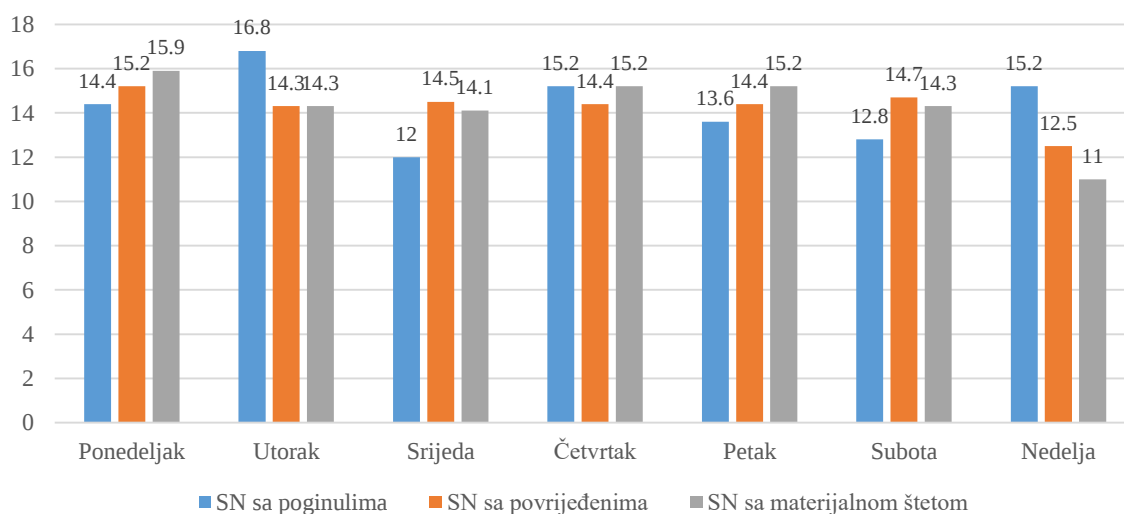


Prethodna analiza navodi na zaključak da je povećan broj saobraćajnih nezgoda tokom ljetnjih mjeseci, odnosno tokom turističke sezone, kada je značajno povećan obim saobraćaja, a da je najmanji broj saobraćajnih nezgoda tokom zime, odnosno početkom godine, u prvim mjesecima. S tim u vezi, mjere (preventivne, represive, ali i druge) treba planirati i realizovati tako da najviše efekata daju i djeluju tokom ljetnjih mjeseci.



Slika 2.24 - Učestalost saobraćajnih nezgoda prema vrsti i mjesecima, Crna Gora 2017-2021

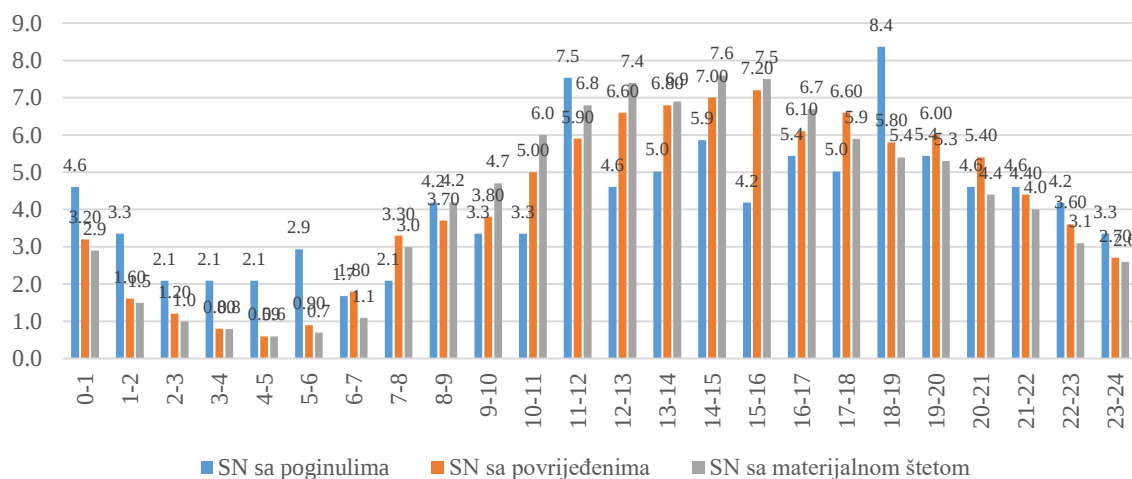
Ukoliko se analiziraju podaci o učestalosti saobraćajnih nezgoda po danima u toku sedmice i prema vrsti saobraćajnih nezgoda (Slika 2.25), može se zaključiti da je početak sedmice i nedjelja dani kada se događalo najviše saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima. Sa druge strane, ostale vrste saobraćajnih nezgoda su tokom sedmice ujednačene, osim što je vikendom smanjen broj saobraćajnih nezgoda sa povrijeđenim licima i sa materijalnom štetom. Prethodno se može tumačiti da je vikendom manji broj vozila na saobraćajnicama, pa je ukupan broj nezgoda manji, ali s obzirom na manji broj vozila na saobraćajnicama, veće su brzine, pa su u tim periodima češće teže posljedice saobraćajnih nezgoda. S tim u vezi, mjere (preventivne, represive, ali i druge) treba planirati i realizovati tako da najviše efekata daju i djeluju u danima kada je to neophodno (npr. pojačati kontrolu brzine vikendom).



Slika 2.25 - Učestalost saobraćajnih nezgoda prema vrsti i danima, Crna Gora 2017-2021



Časovna raspodjela saobraćajnih nezgoda (Slika 2.26) pokazuje da se najveći broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima događao u večernjim satima, od 18 do 19 časova. Osnovna karakteristika ovog perioda u toku dana je što se u to vrijeme prelazi iz dana u noć i u toku većeg dijela godine taj period karakteriše sumrak, kada nema dovoljno prirodne svjetlosti i kada po pravilu vještačka svjetlost javnog osvjetljenja i svjetlost koju emituju vozila ne može dovoljno da osvijetli saobraćajnice. S obzirom na to, od izuzetnog značaja je razmotriti adekvatne mjere koje bi uticale na poboljšanje vidljivosti i uticati na svijest svih učesnika u saobraćaju o ovoj vrsti problema. Nadalje, saobraćajne nezgode sa povrijeđenim licima i saobraćajne nezgode samo sa materijalnom štetom se u najvećoj mjeri dešavaju u periodu od 12 do 17 časova, što je period karakterističan po povećanom obimu saobraćaja, povećana je mobilnost, pa samim tim i izloženost riziku. U tom smislu, adekvatne mjere prvenstveno usmjerene ka boljem i efikasnijem planiranju vremena, i aktivnosti praćene preventivnim i represivnim mjerama, mogu dati poboljšanje. Posebno interesantan period u toku dana sa povećanim brojem saobraćajnih nezgoda svih vrsta je period od ponoći do 2 ujutru, koji se može protumačiti time što je tzv. „noćni život“ u Crnoj Gori u uskoj vezi sa turističkom sezonom, pa se posebne mjere kontrole saobraćaja moraju obavljati upravo u ovim periodima u toku dana.



Slika 2.26 - Učestalost saobraćajnih nezgoda prema vrsti i časovima, Crna Gora 2017-2021

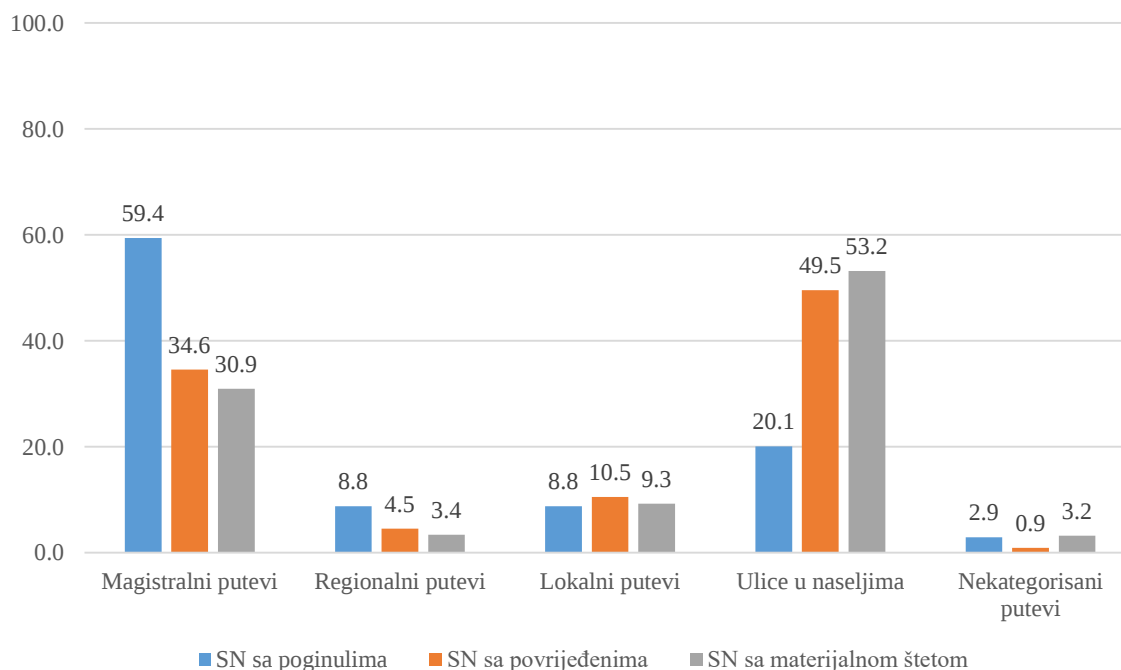
Dodatna analiza strukture nastradalih lica prema svojstvu učešća po mjesecima u toku godine pokazuje da većina učesnika u saobraćaju najčešće strada tokom ljetnjih mjeseci, kada je turistička sezona u Crnoj Gori. Od toga, vozači i putnici motornih vozila najčešće stradaju od juna do septembra, što se može objasniti njihovom povećanom mobilnošću tokom turističke sezone, kao i većim prisustvom inostranih vozača koji možda nisu navikli na saobraćajno okruženje, geometrijske karakteristike puta i ponašanje vozača u Crnoj Gori. Takođe, kao potencijalni razlog može biti prisustvo umora kod vozača zbog putovanja do primorskih turističkih destinacija. U odnosu na druge kategorije, stradanje pješaka je najzastupljenije tokom jesenjih mjeseci, odnosno od oktobra do decembra. Ovo se može objasniti manjim brojem sati dnevne svjetlosti, pa samim tim i smanjenom mogućnošću uočavanja pješaka od strane vozača. Zbog toga je neophodno sprovoditi preventivne aktivnosti prema pješacima sa ciljem unaprjeđenja njihove vidljivosti na kolovozu. Biciklisti u najvećoj mjeri stradaju od maja do septembra, kada su topliji mjeseci i njihovo učešće u saobraćaju intenzivirano. Razloge za njihovo povećano stradanje u Crnoj Gori treba tražiti u nedovoljno razvijenoj i povezanoj infrastrukturi za kretanje biciklista, kao i rizičnom ponašanju vozača i biciklista. Takođe, moguć razlog je veći broj biciklista koji posjećuju turističke destinacije u Crnoj Gori koristeći vožnju bicikla za aktivni odmor.



Kada se posmatraju učesnici u saobraćaju i njihovo stradanje po časovima u toku dana, vozači motornih vozila i putnika najčešće stradaju od 12 do 19 časova, što se može obrazložiti njihovom većom prisutnošću na saobraćajnicama u ovom periodu. Kod stradanja pješaka i biciklista se mogu izdvojiti dva perioda tokom dana, od 11 do 14 časova i od 17 do 21 časa. Veća zastupljenost njihovog stradanja u prvom periodu se može tumačiti njihovom većom mobilnošću, dok se drugi period pored veće izloženosti može tumačiti i smanjenim uslovima vidljivosti, lošijim kontrastom okruženja i slabijim performansama vozača uslijed pojave umora koje su tipične za ovaj period dana.

Analiza saobraćajnih nezgoda prema mjestu događanja, u naselju ili van naselja je obuhvatila period posljednje dvije godine, 2020. i 2021. jer se počev od 2020. godine ovaj podatak počeo prikupljati prilikom vršenja uviđaja. S tim u vezi, karakteristično je to da je skoro približan broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima u naselju i van naselja, dok se sa opadanjem težina posljedica saobraćajne nezgode „sele“ u naselje, te se najveći broj saobraćajnih nezgoda samo sa materijalnom štetom dogodio u naselju. Prethodni podaci navode na zaključke da se najveći broj putovanja svih učesnika u saobraćaju ipak događa u naseljima, gdje su po pravilu niže brzine kretanja vozila, dok su dionice puteva van naselja, karakteristične po višim brzinama kretanja, pa su posljedice samim tim veće.

Prethodno navedene zaključke potvrđuje i analiza zavisnosti kategorije saobraćajnica i vrste saobraćajnih nezgoda (Slika 2.27). Naime, najviše saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima se upravo događa na magistralnim putevima, koji imaju i najveća ograničenja brzine i najveće eksploatacione brzine, dok se najveći broj saobraćajnih nezgoda sa povrijeđenim licima i samo sa materijalnom štetom događaju u ulicama u naseljima, gdje su brzine značajno niže.



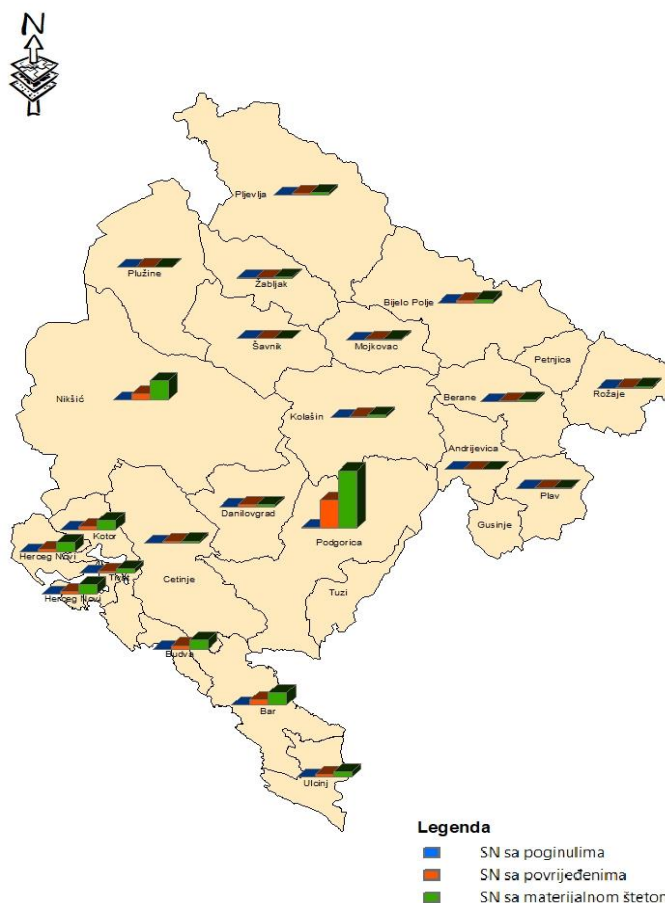
Slika 2.27 - Učestalost saobraćajnih nezgoda prema vrsti i kategoriji puta, Crna Gora 2017-2021

Prostorna analiza saobraćajnih nezgoda, po gradovima i opštinama u Crnoj Gori (Tabela 2.2 i Slika 2.28), pokazala je da se skoro 40% svih saobraćajnih nezgoda dogodi u glavnom gradu – Podgorici, a nakon toga slijede ostali veći gradovi i opštine, Nikšić (svaka osma nezgoda), Bar (svaka dvanaesta), Budva, Herceg Novi i Kotor (svaka šesnaesta), itd.



Tabela 2.2 – Broj saobraćajnih nezgoda po vrsti i opštinama, Crna Gora 2017-2021

		Vrsta saobraćajnih nezgoda prema posljedicama (2017-2021)							
		SN sa poginulima		SN sa povrijeđenima		SN sa materijalnom štetom		Ukupno	
		Broj	%	Broj	%	Broj	%	Broj	%
Opština	Andrijevica	1	0,4	19	0,2	26	0,1	46	0,2
	Bar	19	7,9	750	8,4	1650	8,5	2419	8,5
	Berane	11	4,6	165	1,9	219	1,1	395	1,4
	Bijelo Polje	14	5,9	350	3,9	482	2,5	846	3,0
	Budva	12	5,0	479	5,4	1186	6,1	1677	5,9
	Cetinje	13	5,4	254	2,8	313	1,6	580	2,0
	Danilovgrad	14	5,9	271	3,0	316	1,6	601	2,1
	Gusinje	Nema podataka							
	Herceg Novi	6	2,5	368	4,1	1298	6,7	1672	5,9
	Kolašin	11	4,6	221	2,5	418	2,2	650	2,3
	Kotor	19	7,9	421	4,7	1233	6,4	1673	5,9
	Mojkovac	9	3,8	131	1,5	142	0,7	282	1,0
	Nikšić	21	8,8	813	9,1	2552	13,2	3386	11,9
	Petnjica	Nema podataka							
	Plav	3	1,3	42	0,5	25	0,1	70	0,2
	Pljevlja	2	0,8	175	2,0	330	1,7	507	1,8
	Plužine	0	0,0	26	0,3	25	0,1	51	0,2
	Podgorica	65	27,2	3659	41,1	7504	38,9	11228	39,4
	Rožaje	4	1,7	127	1,4	224	1,2	355	1,2
	Šavnik	1	0,4	10	0,1	29	0,2	40	0,1
	Tivat	3	1,3	232	2,6	573	3,0	808	2,8
	Tuzi	Nema podataka							
	Ulcinj	7	2,9	350	3,9	622	3,2	979	3,4
	Žabljak	4	1,7	50	0,6	145	0,8	199	0,7
	Ukupno	239	100,0	8913	100,0	19312	100,0	28464	100,0

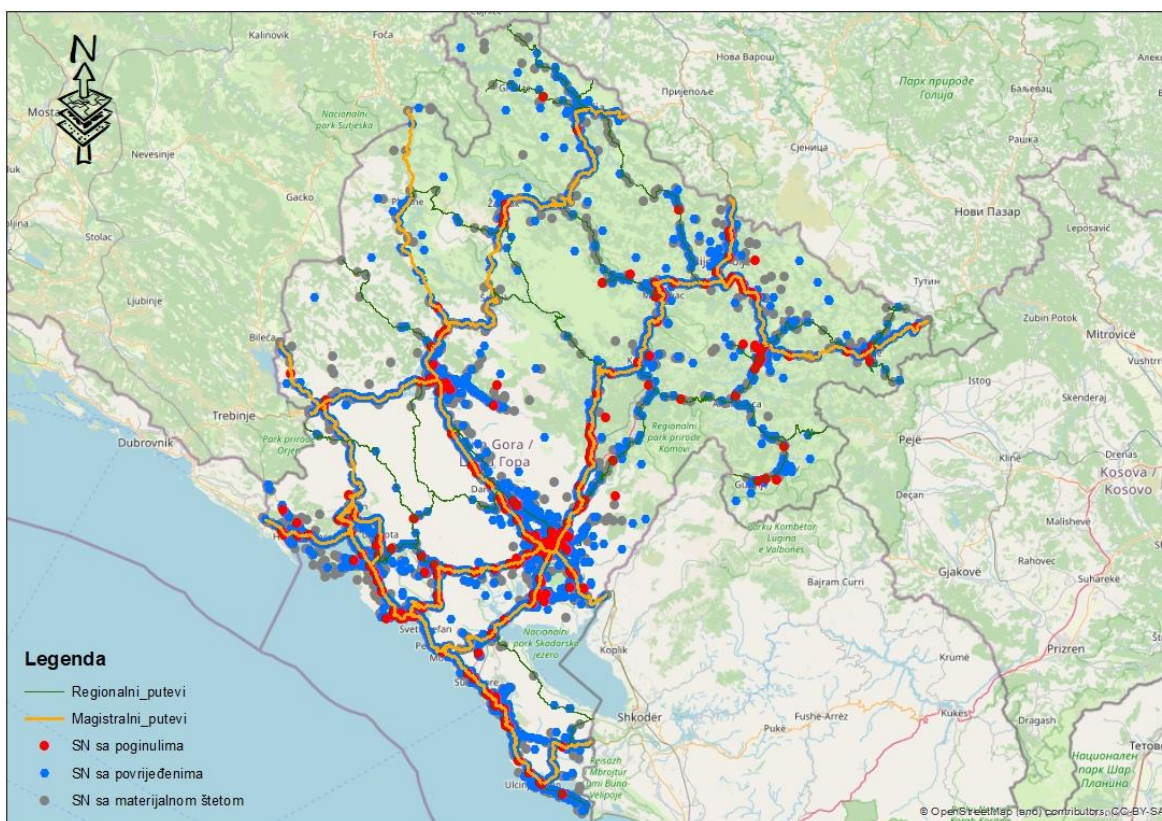


Slika 2.28 – Prostorna raspodjela saobraćajnih nezgoda prema vrsti, Crna Gora 2017-2021



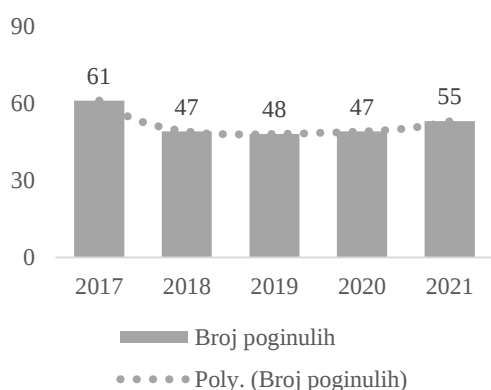
Ako se saobraćajne nezgode posmatraju po opštinama i mjesecima, može se zaključiti da su primorske opštine rizičnije u ljetnjim mjesecima, dok je rizik stradanja u sjevernijim opštinama približno ravnomjeran tokom godine, a Podgorica je najrizičnija u posljednjim mjesecima u toku godine. S tim u vezi, moguće je upravo u navedenim regionima i područjima opština i planirati mjere, a prema rizičnim periodima u toku godine.

Kada se saobraćajne nezgode „spuste“ na mapu puteva i ulica u Crnoj Gori (Slika 2.29) može se jasno uočiti povećana koncentracija saobraćajnih nezgoda oko većih gradova, odnosno opština, kao i duž magistralnih puteva.

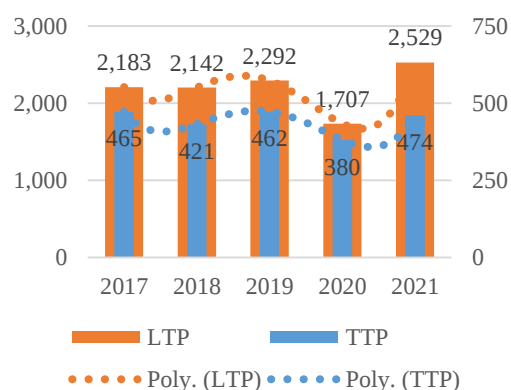


Slika 2.30 – Mapa saobraćajnih nezgoda prema vrsti, Crna Gora 2017-2021

U petogodišnjem periodu, od 2017. do 2021. godine, u saobraćajnim nezgodama u Crnoj Gori život je izgubilo 258 lica, 2.202 lica je teško povrijeđeno, a 10.853 lica je lako povrijeđeno, što ukupno čini 13 hiljada nastradalih lica u saobraćajnim nezgodama.



Slika 2.30 – Broj poginulih lica u saobraćajnim nezgodama, po godinama

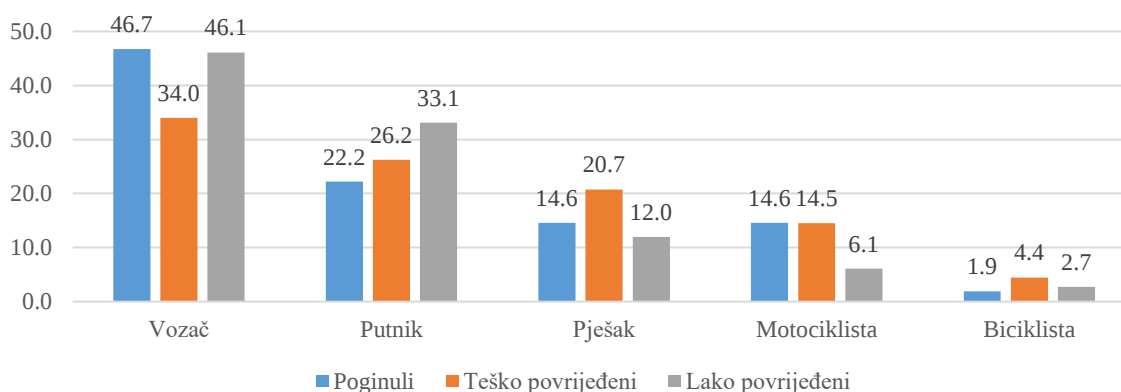


Slika 2.31 – Broj lako i teško povrijeđenih lica u saobraćajnim nezgodama, po godinama



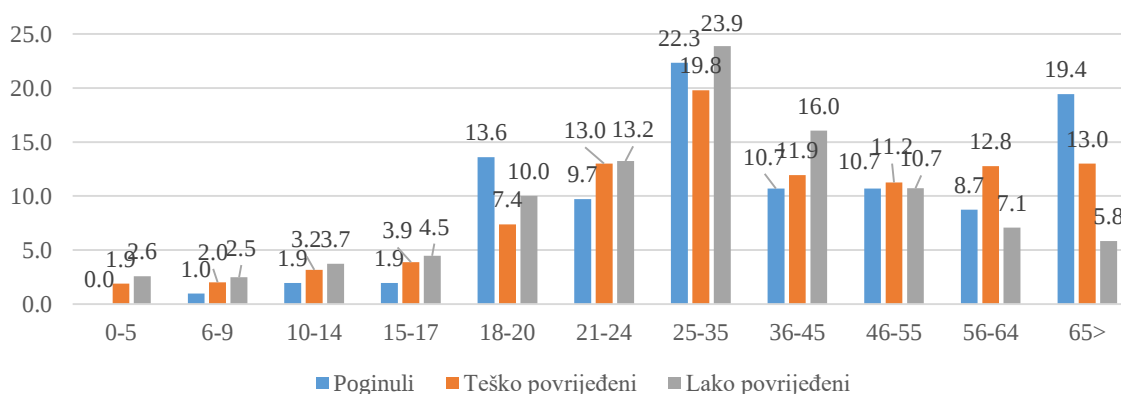
Iako je na početku posmatranog perioda zabilježen pad broja smrtno stradalih lica u saobraćajnim nezgodama do 2019. godine, u nastavku se stanje pogoršalo, odnosno, bez obzira na pandemiju COVID19, do kraja posmatranog perioda porastao je broj poginulih lica (Slika 2.30). Slična situacija je i u pogledu neuspostavljenog povoljnog trenda lako i teško povrijeđenih lica (Slika 2.31). Prethodni podaci navode na zaključak, koji je identičan i u pogledu analiza saobraćajnih nezgoda, a to je da ne postoji sistemsko i strateško djelovanje na unaprjeđenju bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori.

Kada se posmatraju učesnici u saobraćaju u Crnoj Gori najviše stradaju vozači, a zatim slijede putnici, pješaci, motociklisti i na kraju biciklisti (Slika 2.32). Ukoliko se ovi podaci uporede sa prosjekom za Evropsku uniju, može se zaključiti da su u Crnoj Gori, vozači, putnici u vozilima i motociklisti u većoj mjeri zastupljeniji kao lica koja stradaju u saobraćajnim nezgodama, dok je kod pješaka i biciklista obrnut slučaj. S obzirom na navedeno, nameće se zaključak da se licima unutar vozila i motociklistima mora posvetiti posebna pažnja adekvatnim mjerama, a pri tom ne zanemariti i ostale učesnike u saobraćaju, a posebno ranjive učesnike u saobraćaju.



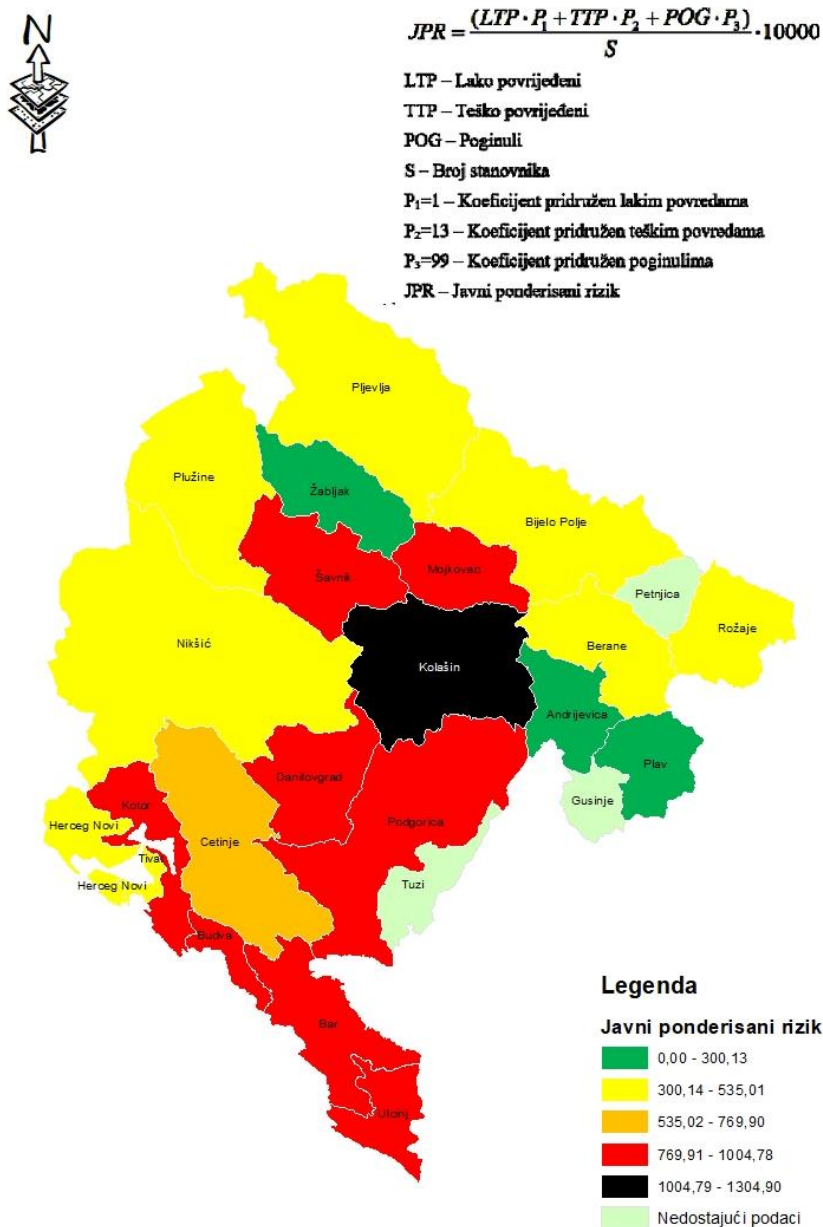
Slika 2.32 – Zastupljenost svojstva učesnika u saobraćaju u težini posljedica saobraćajnih nezgoda

Ukoliko se analizira starost lica učesnika koja su nastradala u saobraćajnim nezgodama (Slika 2.33), može se izvesti zaključak da su lica starosti od 25 do 35 godina najviše stradala u saobraćajnim nezgodama. Pored ove starosne grupe, među poginulim licima se posebno ističu mladi od 18 do 20 godina (najčešće kao vozači) i lica starija od 65 godina (najčešće kao pješaci). Treba izdvojiti i djecu, kao posebnu kategoriju, starosti do 14 godina, jer je u posljednje dvije godine u Crnoj Gori troje djece poginulo, a preko 400 bilo povrijeđeno. Iz navedenog se jasno zaključuje ka kojim starosnim kategorijama treba usmjeriti mjere.



Slika 2.33 – Zastupljenost starosti učesnika u saobraćaju u težini posljedica saobraćajnih nezgoda

Prema vrijednostima javnog ponderisanog rizika stradanja u saobraćajnim nezgodama u Crnoj Gori (Slika 2.34), po opštinama, izdvajaju se sljedeće vrijednosti javnog rizika, i to: najlošija situacija, odnosno najveći rizik stradanja je u Kolašinu (crna boja), a zatim slijede opštine: Bar, Budva, Danilovgrad, Mojkovac, Podgorica, Šavnik, Ulcinj i Kotor (crvena boja), dok su opštine sa najmanjim rizikom stradanja: Žabljak, Plav i Andrijevica (zeleno boja). Ostale opštine (žuta i narandžasta boja) imaju srednji rizik stradanja u saobraćajnim nezgodama, dok za opštine Tuzi, Gusinje i Petnjica (tirkizna boja) nedostaju podaci.



Slika 2.34 – Vrijednosti javnog ponderisanog rizika po opštinama u Crnoj Gori u 2021. godini

2.6 ANALIZA UKUPNIH DRUŠTVENO-EKONOMSKIH TROŠKOVA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Kako Crna Gora ne posjeduje svoju metodologiju za proračun troškova saobraćajnih nezgoda, to je u okviru ove strategije korišćena metodologija Evropske komisije za procjenu ukupnih društveno-ekonomskih posljedica saobraćajnih nezgoda (EC, DG for Mobility and Transport (2019): Handbook on the external costs of transport, version 2019).



Prema ovoj metodologiji, trošak jedne saobraćajne nezgode sa poginulim licem iznosi 3.273.909 eura, trošak jedne saobraćajne nezgode sa teško povrijeđenim licem iznosi 498.591 eura, dok trošak jedne saobraćajne nezgode sa lakše povrijeđenim licem iznosi 38.514 eura. S obzirom na to, u Tabeli 2.3 dati su ukupni društveno-ekonomski troškovi saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori za period od 2017. do 2021. godine.

Tabela 2.3 – Ukupni društveno-ekonomski troškovi saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori

godina	Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa teško povrijeđenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa lako povrijeđenim licima	Ukupni društveno-ekonomski troškovi [€]
2017	54	398	1.390	428.764.764
2018	46	370	1.476	391.925.148
2019	46	405	1.487	409.799.487
2020	43	311	1.151	340.169.502
2021	50	401	1.605	425.445.411
ukupno	239	1.885	7.109	1.996.104.312

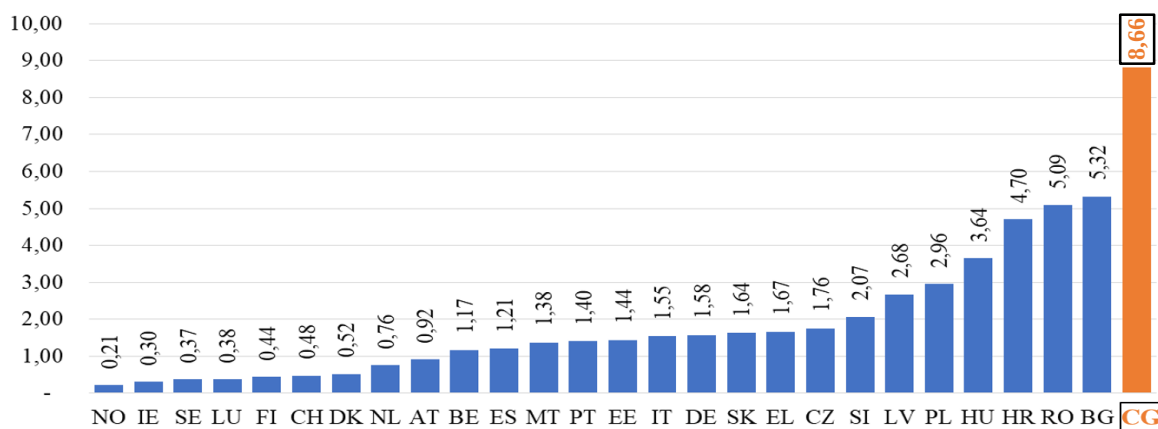
Imajući u vidu prethodnu analizu troškova saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori za period od 2017. do 2021. godine, može se zaključiti da je Crna Gora u ovom petogodišnjem periodu imala trošak zbog saobraćajnih nezgoda u ukupnom iznosu od skoro 2 milijarde eura, odnosno prosječno godišnje oko 400 miliona eura.

S obzirom da su se u Crnoj Gori u periodu od 2017. do 2021. godine ukupni društveno-ekonomski troškovi kretali od 340,17 do 428,76 miliona eura, a da je BDP u Crnoj Gori u tom periodu bio u granicama od 4.186 do 4.955 miliona eura (tabela 2.4), može se zaključiti da troškovi saobraćajnih nezgoda u prosjeku čine 8,66% od BDP-a.

Tabela 2.4 – Udio troškova saobraćajnih nezgoda u ukupnom BDP-u Crne Gore

godina	BDP (miliona eura)	Trošak SN (miliona eura)	% BDP koji čine troškovi SN
2017	4.299	428,76	9,97
2018	4.663	391,93	8,40
2019	4.951	409,80	8,28
2020	4.186	340,17	8,13
2021	4.955	424,45	8,59
ukupno	23.054	1.996,10	8,66

U poređenju sa zemljama u EU, Crna Gora ima višestruko veći udio troškova saobraćajnih nezgoda u ukupnom BDP-u (Slika 2.36).



Slika 2.36 – Udio ukupnih društveno-ekonomskih troškova saobraćajnih nezgoda u ukupnom BDP-u u Crnoj Gori i zemljama EU



3. KLJUČNI PROBLEMI I AKTIVNOSTI ZA SPROVOĐENJE STRATEGIJE

3.1 UPRAVLJANJE BEZBJEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA

Stanje sistema bezbjednosti saobraćaja Crne Gore može se objasniti ukoliko se analizira i razumije: strateško planiranje i upravljanje bezbjednošću saobraćaja, normativni okvir, zaštitni sistem - institucionalni okvir i finansiranje bezbjednosti saobraćaja. Posebno, ako se razumiju procesi i trenutno stanje saradnje najvažnijih subjekata bezbjednosti saobraćaja kroz komunikaciju, koordinaciju i kooperaciju u oblasti bezbjednosti saobraćaja, a između nadležnih organa.



Slika 3.1. Ključni elementi upravljanja bezbjednošću saobraćaja

STRATEŠKO PLANIRANJE I UPRAVLJANJE BEZBJEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA

U prethodnom periodu prepoznati su i usvojeni značajni strateški dokumenti bezbjednosti saobraćaja na globalnom, regionalnom (EU) i nacionalnom nivou, koji su navedeni u uvodnom dijelu Strategije.

Kada se posmatraju strateška dokumenta, zaključuje se da nije sistematski praćena primjena, niti je jasno prepoznata odgovorna institucija koja bi pratila usvajanje strateških dokumenata na međunarodnom nivou, usaglašavanje nacionalnih i lokalnih dokumenata i možda najvažnije redovno, stručno analizirala realizaciju mjera i aktivnosti radi unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja, kao i postignute rezultate i izvještavala javnost.

NORMATIVNI OKVIR

Sistem bezbjednosti saobraćaja na putevima u Crnoj Gori uređen je Ustavom, priznatim međunarodnim dokumentima, zakonima i podzakonskim aktima. Najvažniji zakoni koji uređuju bezbjednost saobraćaja na putevima su: Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima ("Sl. list CG", br. 33/2012, 58/2014, 14/2017 i 66/2019), Zakon o putevima ("Sl. list RCG", br. 82/2020 i 140-/2022), Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Sl. list CG", br. 71/2017 i 67/2019), Zakon o prevozu opasnih materija ("Sl. list CG", br. 33/2014 i



13/2018), Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju ("Sl. list CG", br. 44/2012 i 146/2021), Zakon o obrazovanju odraslih ("Sl. list CG", br. 20/202011 i 47/2017), Zakon o radnom vremenu i pauzama u toku radnog vremena mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu ("Sl. list CG", br. 75/2010, 40/2011 i 17/2019), Krivični zakonik Crne Gore ("Sl. list RCG", br. 70/2003, 13/2004, 47/2006 i "Sl. list CG", br. 40/2008, 25/2010, 32/2011, 64/2011, 40/2013, 56/2013, 14/2015, 42/2015, 58/2015, 44/2017, 49/2018, 3/2020, 26/2021, 144/2021 i 145/2021.), Zakon o krivičnom postupku ("Sl. list CG", br. 57/2009, 49/2010, 47/2014, 2/2015, 35/2015, 58/2015, 28/2018, 116/2020 i 145/2021), Opšti zakon o obrazovanju i vaspitanju ("Sl. list RCG", br. 64/2002, 31/2005, 49/2007, i "Sl. list CG", br. 4/2008, 21/2009, 45/2010, 40/2011, 45/2011, 36/2013, 39/2013, 44/2013, 47/2017, 59/2021, 76/2021, 146/2021 i 3/2023), Zakon o prekršajima („Sl. list CG“, br.1/2011, 6/2011, 39/2011, 32/2014, 43/2017 i 51/2017) i drugi relevantni zakonski i podzakonski akti koji uređuju ovu oblast.

Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima je osnovni zakon koji uređuje oblast bezbjednosti saobraćaja. 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.

Trenutno stanje u pogledu novih vozača je takvo da je potrebno unaprijediti sistem obuke i polaganja vozačkih ispita na način da se fokus postavi na sticanje znanja, vještina, stavova i ponašanja, a time i na bezbjednost saobraćaja. U postojećim normativima ne postoji propisivanje obaveze upravljaču puta da vrši nezavisne ocjene saobraćajnih nezgoda koje za cilj imaju preventivno djelovanje u sprječavanju budućih saobraćajnih nezgoda.

S obzirom da je put i putna infrastruktura od izuzetnog značaja za bezbjednost saobraćaja, neophodno je uspostaviti sistem primjene alata (npr. revizije i provjere bezbjednosti saobraćaja) koji će obuhvatiti koncepte „opraštajućih“ i „samoobjašnjavajućih“ puteva.

Pojedini nedostaci i problemi u primjeni gore navedenih propisa, koji su naknadno uočeni ili su naknadno nastali, nisu blagovremeno otklanjani tj. regulisani izmjenama i dopunama. Podzakonski akti koji treba bliže da urede primjenu nerijetko su usvajani sa značajnim kašnjenjem u odnosu na propisani rok, zbog čega je primjena zakonskih odredbi bila nemoguća. Pojedine značajne normativne odredbe nisu sprovedene u praksi ili su sprovedene sa zakašnjenjem.

ZAŠTITNI SISTEM - INSTITUCIONALNI OKVIR

U sistemu upravljanja bezbjednošću saobraćaja u Crnoj Gori učestvuju državni organi i institucije koji planiraju, upravljaju, usklađuju i ostvaruju mjere i aktivnosti iz svoje nadležnosti. Najvažniji subjekti su: nadležni državni organi, naučno-obrazovne institucije, organi jedinica lokalne samouprave, privatni sektor, udruženja građana, mediji i drugi subjekti koji obavljaju djelatnosti značajne za bezbjednost saobraćaja.



Posebno je značajna uloga Koordinacionog tijela za praćenje stanja bezbjednosti saobraćaja na putevima jer isto: rukovodi, organizuje i koordinira aktivnosti organa državne uprave i drugih nadležnih organizacija u sprovođenju Akcionog plana; utvrđuje prioritete, dinamiku i rokove realizacije, ocjenjuje postignute rezultate i daje preporuke za naredni period sprovođenja Programa. Međutim, iako je prepoznato i uspostavljano Koordinaciono tijelo, mora se konstatovati da rad ovog tijela nije bio redovan i nije odgovorio propisanim obavezama pa samim tim nije ni dao očekivane rezultate. Zbog toga je potrebno zakonski urediti formiranje i rad Koordinacionog tijela za praćenje bezbjednosti saobraćaja na putevima, kako na državnom tako i na lokalnom nivou.

Važni subjekti i pojedinci često nemaju potreban kapacitet, nisu motivisani, stručni, niti su dovoljno posvećeni sprovođenju mjera i aktivnosti unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja za koje su odgovorni i nadležni, a često je izostao redovan, dobro organizovan i sistematičan rad na unaprjeđenju bezbjednosti saobraćaja. Ovo se može promijeniti iskrenom, neprekidnom i javno iskazivanom političkom podrškom i odgovornošću i dosljednom primjenom propisa i podrškom prilikom donošenja, promocije i sprovođenja ove strategije.

S obzirom na uočeni nedostatak strateškog djelovanja, neophodno je sprovesti analizu potrebe za formiranjem posebne institucije – stručnog tijela (Agencije, Direkcije, Direktorata ili sl. u Crnoj Gori, a po ugledu na zemlje u regionu, Slovenija, Srbija, Republika Srpska, Sjeverna Makedonija je u procesu formiranja, ali i po preporukama Transportne zajednice), što bi omogućilo da se uočeni nedostatak strateškog djelovanja otkloni i da se uspostavi kontinuiran proces poboljšanja bezbjednosti saobraćaja, jer bi u tom slučaju postojala institucija koja bi permanentno pratila stanje i djelovala.

FINANSIRANJE BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Sredstva od novčanih kazni za prekršaje u saobraćaju koja idu u državni budžet ne koriste se za finansiranje mjera i aktivnosti u bezbjednosti saobraćaja. Nisu propisani ni drugi izvori finansiranja bezbjednosti saobraćaja: novčane kazne od prekršaja, sredstva prikupljena u postupku odlaganja krivičnog gonjenja, dio bruto premije obaveznog osiguranja vozila, dio akciza za gorivo, itd. S obzirom da Crna Gora nema posebno uređen način finansiranja bezbjednosti saobraćaja, a imajući u vidu da iskustva najrazvijenijih u ovoj oblasti potvrđuju značaj posebnog uređivanja oblasti finansiranja bezbjednosti saobraćaja (posebni fondovi, sredstva od naplaćenih saobraćajnih kazni za prekršaje, donacije i sl.) potrebno je da se Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima propiše i finansiranje bezbjednosti saobraćaja, i to: izvori sredstava, raspodjela sredstava između države i jedinica lokalne samouprave, namjena sredstava, način korišćenja i izvještavanja. Prethodno navedeno predstavlja jednu od najvažnijih aktivnosti, jer obezbjeđivanje sredstava za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja predstavlja osnov za upravljanje sistemom bezbjednosti saobraćaja, čime bi se omogućila realizacija mjera i aktivnosti iz ove strategije i pratećih akcionih planova, a samim tim i dostizanje ciljeva. Do uređivanja finansiranja bezbjednosti saobraćaja svaki subjekt bezbjednosti saobraćaja će opredjeljivati u svom budžetu sredstva namijenjena za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja.

SARADNJA SUBJEKATA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Mogućnosti saradnje najvažnijih subjekata bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori se može prepoznati kroz unaprjeđenje stalne i usaglašene komunikacije, kroz koordinaciju i kooperaciju na svim nivoima, na državnom i lokalnom nivou, ali kroz komunikaciju politike, nauke, struke, prakse i javnosti. Strateškim i usaglašenim djelovanjem svih subjekata bezbjednosti saobraćaja se može garantovati poboljšanje stanja bezbjednosti saobraćaja.

3.2 BEZBJEDNIJI PUTEVI

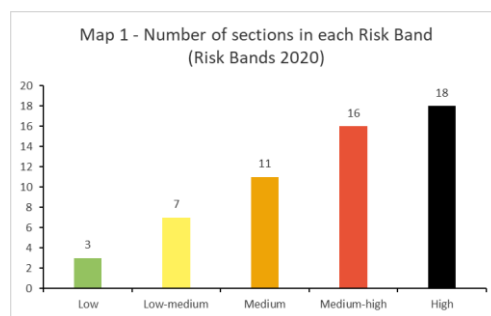
Za upravljanje bezbjednošću na putevima Crne Gore zaduženi su upravljači državnih i upravljači opštinskih puteva. U skladu sa Zakonom o putevima Monteput je upravljač autoputevima i brzim saobraćajnicama, Uprava za saobraćaj magistralnim i regionalnim putevima i jedinice lokalne samouprave opštinskim putevima. Za prolaskе državnih puteva kroz naselja, nadležnosti su podijeljene između upravljača puteva, a u skladu sa odredbama Zakona o putevima. S obzirom na dužinu postojeće mreže puteva i kontinuirano građenje saobraćajnica, neophodno je u svim fazama životnog vijeka puta obezbijediti najviši nivo bezbjednosti saobraćaja.

Zakonom o putevima i pripadajućim podzakonskim aktima prepoznati su i razrađeni alati za unaprjeđenje bezbjednosti putne infrastrukture, čime su nacionalni propisi usaglašeni sa evropskim direktivama, 2008/96EC i 2019/1936EC. Od 2022. godine započet je i proces licenciranja revizora i provjerivača bezbjednosti puteva. Na taj način su se stvorili uslovi da se bezbjednost puta prati u svim fazama, od planiranja trase puta, projektovanja, izgradnje, kao i tokom eksploatacije puta.

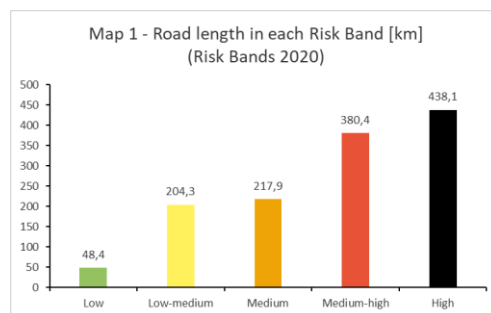
Ministarstvo kapitalnih investicija – Uprava za saobraćaj je u 2019. god. realizovalo projekat „Procjena bezbjednosti na putevima u Crnoj Gori“ na 1.853 km magistralnih i regionalnih puteva u Crnoj Gori koristeći iRAP metodologiju.



Slika 3.2. Mapa rizika saobraćajnih nezgoda po km u CG prema iRAP metodologiji



Slika 3.3. Broj dionica puteva prema klasama rizika u CG prema iRAP metodologiji



Slika 3.4. Dužina dionica puteva prema klasama rizika u CG prema iRAP metodologiji

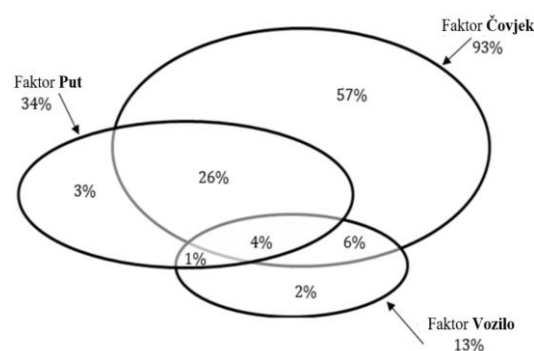
Pojedinačna stopa rizika u Crnoj Gori je prema sprovedenom istraživanju prilično visoka, jer je 37% dionica dobilo najgoru ocjenu - Visoku stopu rizika. Najnebezbedniji putevi sa ove tačke gledišta su M-1 (granica sa Republikom Hrvatskom – Meljine – Lipci – Kotor – Budva – Petrovac – Ulcinj – granica sa Republikom Albanijom), M-2 (Petrovac – Golubovci – Podgorica – Mioska – Kolašin – Mojkovac – Ribarevina – Bijelo Polje – granica sa



Republikom Srbijom), M-7 (Nikšić – Vilusi – granica sa Republikom BiH), M-8 (Lipci – Grahovo – Vilusi), R-2 (Berane – Andrijevića – Murino – Plav – Gusinje – granica sa Republikom Albanijom), R-22 (Ulcinj – Ada) i R-23 (Cerovo – Bogetići – Danilovgrad – Spuž – Vranjske njive). Sa druge strane, dionice sa niskom i srednjom stopom rizika su npr. M-1 između Ulcinja i Sukobina, M-5 između Berana i Rožaja i M-6 između Šavnika i Jasenovog polja.

Upravljač državnih puteva (Uprava za saobraćaj) je u prethodnom periodu sproveo više revizija bezbjednosti saobraćaja za projekte novih puteva koji su finansirani sredstvima EBRD-a i EIB-a. Bez obzira na navedeno, još uvijek je u velikoj mjeri prisutan problem neredovne primjene alata za unaprjeđenje bezbjednosti putne infrastrukture, kako na državnim, tako i na opštinskim putevima i ulicama, i potpuni izostanak primjene ovih alata prilikom izrade planske dokumentacije.

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 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.



Slika 3.5. Zastupljenost Puta u saobraćajnim nezgodama prema PIARC-u (2003)

U prethodnom periodu je postojala velika disperzija oko prepoznavanja uticajnih faktora na nastanak nezgoda i posljedica nezgoda od strane službenika i službenica saobraćajne policije koji vrše uviđaje saobraćajnih nezgoda, zbog nepostojanja periodičnih obuka i usavršavanja. Ministarstvo kapitalnih investicija je u okviru projekta „Tehnička podrška u jačanju kapaciteta i usklađivanju nacionalnog zakonodavstva sa EU legislativom u sektoru transporta“ u 2021. i 2022. godini obezbijedilo obuku službenika i službenica saobraćajne policije za evidentiranje i popunjavanje Zapisnika o uviđaju SN, koji sadrže podatke po CADaS (Common Accident Data Set) protokolu Evropske komisije, što će u budućnosti biti osnov za detaljnije i pouzdanije analize bezbjednosti saobraćaja.

U saradnji Ministarstva kapitalnih investicija i Uprave policije, uspostavljena je Baza podataka saobraćajnih nezgoda koja je u svemu harmonizovana sa podacima o saobraćajnim nezgodama na evropskom nivou, tj. u skladu je sa navedenim CADaS protokolom, što treba dodatno da obezbijedi uporedivost podataka o saobraćajnim nezgodama na evropskom nivou. Ipak, neuspostavljanje procesa "Dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda", niti nezavisnih ocjena uticaja puta na nastanak saobraćajnih nezgoda sa najtežim posljedicama, dovelo je do izostanka kvalitetnijih analiza podataka o uzrocima i uticajnim faktorima puta i boljeg uočavanja i sagledavanja problema bezbjednosti saobraćaja, kao i mjera za smanjenje negativnog uticaja puta na bezbjednost saobraćaja.

Pored navedenog, često postoji problem neusklađenosti između ograničenja i stvarnih brzina kretanja vozila, jer se ne upravlja brzinama, veliki je broj pristupa (priključaka) na puteve višeg ranga, nebezbedni su prolasci državnih puteva kroz naselja, nedostaju obilaznice,



posebno oko većih naseljenih mjesta, u velikoj mjeri nedostaje adekvatna infrastruktura za ranjive učesnike u saobraćaju, a zone škola uz državne i opštinske puteve nisu uređene, kao ni ostale lokacije povećanog prisustva ranjivih učesnika u saobraćaju. Posebno veliki problem je i neodgovarajuće održavanje puteva, kojem često doprinosi neredovan nadzor nad stanjem putne infrastrukture, a posebno stanjem saobraćajne signalizacije, opreme puta i kolovoza, a naročito kada su nepovoljni vremenski uslovi. Problem je i neodgovarajuće obezbjeđenje i uređenje zona radova na putu kao i nadzor nad sprovođenjem tih radova.

Izostanak planiranja i primjene savremenih informaciono-telekomunikacionih sistema i drugih aktivnosti koje idu u susret budućih zahtjeva za autonomna vozila je dodatni problem neadekvatnog planiranja budućih saobraćajnih i transportnih zahtjeva putne infrastrukture.

Ukupna dužina željezničke mreže u Crnoj Gori iznosi 327,72 km (250,51 km otvorene pruge i 77,21 km staničnih kolosjeka u 13 stanica i 10 ukrasnica). Gustina željezničke mreže u Crnoj Gori je 18,4 m pruge/km², odnosno 0,4 km/1000 stanovnika. S obzirom da su putni prelazi mjesta ukrštanja željezničkih pruga i puteva, pješačkih i/ili biciklističkih staza u nivou kolosjeka, isti predstavljaju kritična mjesta na prugama, jer se u poređenju sa otvorenim dionicama pruge tu događa najviše saobraćajnih nezgoda i to najčešće sa poginulim licima. Važno je napomenuti da na prugama u Crnoj Gori postoji ukupno 37 putnih prelaza, a samo je 54% tih putnih prelaza označeno propisanom svjetlosnom signalizacijom i polubranicama.

Činjenica je da postoji veliki broj prelaza puta preko pruge, zajedno sa ometenom preglednošću na prelazima i slabom uočljivošću (neoznačenošću) samih prelaza puta preko pruge, što predstavlja jedan od problema koji doprinosi nastanku rizičnih situacija u saobraćaju. Nepostojanje programa unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge, koji bi detaljnije razradio buduće mjere i aktivnosti, se izdvaja kao još jedan od problema za efikasno upravljanje bezbjednošću saobraćaja na prelazima puta preko pruge. Zajednički interes svih subjekata upravljanja putnim prelazima je da se broj putnih prelaza smanji (deniveliše izgradnjom podvožnjaka i nadvožnjaka, svede na susjedni prelaz ili ukine) ili opremi savremenim signalnim uređajima sa polubranicama i svjetlosnim saobraćajnim znacima na putu, sa ciljem unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja i smanjenja broja saobraćajnih nezgoda.

Osvrtom na organe i institucije nadležne za putnu infrastrukturu, na državnom i lokalnom nivou, uočava se problem nedovoljnih kapaciteta za vršenje složenih poslova bezbjednosti puteva i nedovoljnog broja zaposlenih, koji se bave problemom bezbjednosti putne infrastrukture.

Još jedan od problema je nesrazmjerna i neadekvatna upotreba postojećih finansijskih sredstava za unaprjeđenje bezbjednosti putne infrastrukture. Naime, opredijeljena sredstva za unaprjeđenje bezbjednosti putne infrastrukture često nisu dovoljna, pa je neophodno ne samo povećati sredstva iz postojećih izvora nego pronaći i nove izvore finansiranja bezbjednosti saobraćaja npr. WBIF (Western Balkan Investment Fund) i sl.

3.3 BEZBJEDNIJA VOZILA

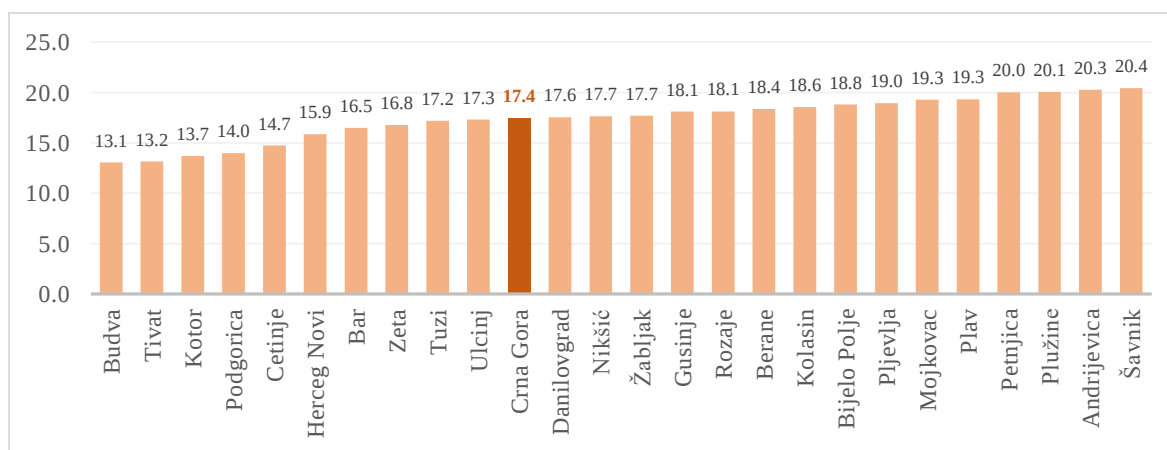
U Crnoj Gori je u 2021. godini registrovano 254.409 vozila, od čega 221.768 putničkih automobila, 21.392 teretnih vozila, 1.225 autobusa, priključnih vozila 3.502 i traktora 261. U periodu od 2011. do 2021. godine broj motornih vozila je povećan za 28,9%, a stepen motorizacije se povećao sa 277 na 358 putničkih automobila na 1.000 stanovnika, odnosno za oko 29,4%, dok je u EU 2020. godine stepen motorizacije bio 560 putničkih automobila na 1.000 stanovnika.



Na kraju 2021. godine prosječna starost registrovanih motornih vozila u Crnoj Gori je iznosila 17,4 godine, dok je prosječna starost putničkih automobila 17,7 godina, prosječna starost autobusa 15,5 godina i prosječna starost teretnih motornih vozila 18,9 godina.

Prosječna starost putničkih automobila u zemljama EU, u 2020. godini, bila je 11,8 godina, gdje Litvanija i Rumunija imaju najstariji vozni park tj. prosječna starost putničkih automobila je 17 godina, a najmlađi vozni park je u Luksemburgu, gdje prosječna starost putničkog automobila iznosi 6,7 godina. U EU je prosječna starost teretnih motornih vozila u 2020. godini iznosila 13,9 godina, gdje Grčka ima najstariji vozni park teretnih motornih vozila, 21,4 godinu, a najmlađi Luksemburg, 6,7 godina. Prosječna starost autobusa u EU iznosila je 12,8 godina, gdje je u Grčkoj prosječna starost autobusa najveća, 19 godina, a u šest država EU prosječna starost autobusa je manja od 10 godina.

U Crnoj Gori, automobili mlađi od 6 godina čine samo 4,7% voznog parka (u EU, oko 44%), dok automobili stariji od 10 godina čine 86% voznog parka (u EU oko 35%). Čak 56,7% automobila je starije od 15 godina. Dodatno, postoje značajne razlike u kvalitetu i starosti voznog parka u različitim opštinama, tako da je, u pojedinim opštinama, prosječna starost vozila preko 20 godina (Šavnik, Petnjica, Plužine i Andrijevica), dok je najmlađi vozni park u Budvi, sa prosječnom starosti vozila od 13 godina.



Slika 3.6. Prosječna starost voznog parka u Crnoj Gori i po opštinama u 2021. godini

Starost vozila je veoma povezana sa nastankom i težinom posljedica saobraćajnih nezgoda, jer je kritična granica starosti vozila poslije koje značajno rastu posljedice nezgoda 15 godina. Velika starost vozila u Crnoj Gori ukazuje na malu primjenu novih tehnologija u vozilima koja se uvoze i koja su u upotrebi u Crnoj Gori. Kupovna moć građana i građanki značajno utiče na prosječnu starost voznog parka, a samim tim i prisutnost relativno zastarijelih tehnologija.

Provjera saobraznosti vozila prije puštanja u saobraćaj podrazumijeva postupak kojim se utvrđuje da li predmetno vozilo ispunjava propisane uslove koji važe u Crnoj Gori i odnosi se na motorna i priključna vozila koja se pojedinačno ili serijski proizvode ili prepravljaju, kao i na njihove uređaje, sklopove i opremu. Državni organ koji je odgovoran za predmetnu oblast je Ministarstvo kapitalnih investicija, a dio poslova povjeren je ovlaštenim organizacijama (Univerzitet Crne Gore – Mašinski fakultet i nekoliko stanica za tehnički pregled vozila). Nacionalni zakonski okvir za upravljanje bezbjednošću vozila i za provjeru saobraznosti vozila prije puštanja u saobraćaj trenutno čine: Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima i prateći podzakonski akti. Primjenjuju se i važeći UN Pravilnici i tehnički standardi iz oblasti vozila prihvaćeni od strane Crne Gore.



Na osnovu važećih propisa u Crnoj Gori dozvoljen je uvoz polovnih vozila minimalnog ekološkog standarda Euro 4, a za nova vozila ekološkog standarda Euro 6. Bezbjednosne karakteristike vozila i napredni sistemi bezbjednosti prate ekološka svojstva, emisione nivoe i dekarbonizacija vozila.

Podsticajne mjere koje država tokom prethodnih godina izdvaja za ekološki napredna vozila imaju pozitivan uticaj na unaprjeđenje bezbjednosnih karakteristika vozila, ali je broj vozila za koji se daju subvencije nedovoljan. Takođe, pored projekta stimulisanja (subvencije) kupovine ekološki prihvatljivijih vozila (električna i hibridna vozila) potrebno je razmotriti i subvencionisanje zamjene starih vozila sa novijim npr. subvencija zamjene vozila ekološkog standarda Euro 0, 1, 2 i 3 sa vozilima ekološkog standarda Euro 5, 6 i više, čime se unaprjeđuje i kvalitet voznog parka sa aspekta bezbjedonosnih karakteristika. Potrebno je uraditi analizu starosne strukture polovnih vozila koja se uvoze, i razmotriti povećanje ekološkog standarda za polovna vozila sa sadašnjeg Euro 4 (vozila 2006. godište i mlađa) na Euro 5 (vozila 2011. godište i mlađa).

U prethodnom periodu značajno je unaprijeđen proces i postupak kontrola tehničke ispravnosti vozila i kontrola rada stanica za tehnički pregled vozila, dok i dalje nije uređena oblast kontrole tehničke ispravnosti vozila na putevima.

Prilikom vršenja kontrole tehničke ispravnosti vozila na putevima službenici i službenice saobraćajne policije kontrolisali su 252.706 vozila, pri čemu je 8.648 vozila bilo neispravno (3,4%), 9.157 vozila isključeno iz saobraćaja (3,6%) i 298 vozila upućeno na kontrolni tehnički pregled (0,1%). Prema podacima Nacionalnog biroa osiguravača Crne Gore, broj prijavljenih šteta u kojima su učestvovala neregistrovana vozila: u 2021. je 571, 2020. je 456, 2019. je 518 i 2018. je 507, što dodatno upućuje na neophodnost redovnije kontrole tehničke ispravnosti vozila na putevima.

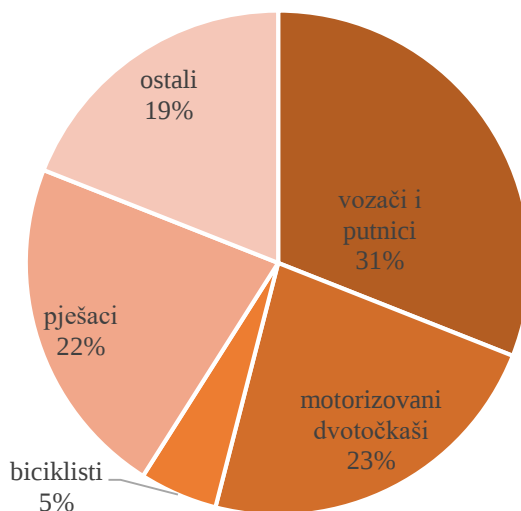
Primjetna je niska tehnička kultura koja dovodi do zanemarivanja redovnog održavanja vozila, a naročito u pogledu sistema koji utiču na bezbjednost saobraćaja. Takođe, potrebno je unaprijediti i proces kontrole „crnog tržišta“ novih nehomologovanih i polovnih rezervnih dijelova za vozila.

Ključni problem bezbjednosti vozila u Crnoj Gori je starost vozila. Male su mogućnosti unaprjeđenja kroz sistem redovnog tehničkog pregleda vozila, ali nisu iscrpljene mogućnosti motivacije (subvencija) za obnovu voznog parka i kvalitetnije kontrole vozila na putu.

3.4 BEZBJEDNIJI UČESNICI 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 faktoru Čovjek, a neki od najvažnijih elemenata faktora Čovjek i njihov uticaj na aktivnu i pasivnu bezbjednost saobraćaja su: pol, starost, sposobnosti, znanje, odnosno obuka, stavovi, iskustvo, ponašanje, vožnja pod uticajem, umor, ometanje pažnje, standard, obrazovanje, socio-demografska obilježja, bolest, ishrana, itd.

Čovjek u saobraćaju učestvuje u različitim svojstvima: kao vozač, putnik, pješak, biciklista, vozač motorizovanog dvotočkaša, itd. Pored toga mogu se razlikovati učesnici u saobraćaju i prema starosti, npr. djeca u saobraćaju, starija lica ili pak po nekim drugim karakteristikama, npr. osobe sa invaliditetom. Svaki od tih učesnika u saobraćaju zahtijeva posebnu pažnju i mjere koje utiču na bezbjedniji saobraćaj.



Slika 3.7. – Zastupljenost različitih učesnika u saobraćaju u saobraćajnim nezgodama (izvor: WHO, 2013)

Ovdje treba posebno istaći ranjive učesnike u saobraćaju. Naime, 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. Praktično, isti ne posjeduju neku vrstu “kaveza” odnosno karoserije, koja ih dodatno štiti od povrjeđivanja, kao što je to slučaj sa vozačima, odnosno putnicima u putničkim automobilima, kamionima, autobusima i sl. Imajući to u vidu, ranjivi učesnici u saobraćaju, po pravilu, kada nastanu saobraćajne nezgode u kojima oni učestvuju, zadobijaju povrede i skoro da nema slučajeva saobraćajnih nezgoda sa ranjivim učesnicima u saobraćaju, koje se završavaju samo sa materijalnom štetom. Karakteristike ranjivih učesnika u saobraćaju prema učešću u saobraćaju su te da pješaci i biciklisti, po pravilu, uopšte nemaju spoljnu zaštitu i dodatno, sa aspekta starosti, djecu karakteriše neiskustvo i nerazvijene psihofizičke sposobnosti, a stara lica karakterišu umanjene psihofizičke sposobnosti. Sa druge strane, vozače mopeda i motocikala karakteriše “oskudna” spoljna zaštita, koja se najčešće svodi na kacige i specifičnu odjeću i obuću.

Zbog činjenice da su ranjivi učesnici u saobraćaju visoko ugrožena kategorija učesnika u saobraćaju, mjere i akcije u cilju 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.

U prethodnom periodu, prema istraživanjima ponašanja učesnika u saobraćaju sprovedenih od Mašinskog fakulteta Univerziteta Crne Gore, zabilježeni su rezultati na polju indikatora bezbjednosti saobraćaja koji su značajno ispod rezultata država Evrope, što samo potvrđuje očekivane konačne rezultate u smislu broja i posljedica saobraćajnih nezgoda.

Unaprjeđenje ponašanja učesnika u saobraćaju u pogledu bezbjednosti saobraćaja, može se ostvariti optimalnim balansom saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja, kampanja i odgovarajuće prinude.



Sistemske uspostavljanjem i sprovođenjem cjeloživotnog saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja, promocijom bezbjednog ponašanja i prinudom prema onima koji se ne uklapaju u šablon civilizovanog i bezbjednog ponašanja u saobraćaju se može postići značajno bolja bezbjednost u saobraćaju. Pored prenošenja znanja, neophodno je razvijati pozitivne stavove o bezbjednom učešću u saobraćaju i saobraćajnoj kulturi, a to se može postići samo kontinuiranim radom, koji obuhvata preventivne, vaspitne i represivne aspekte.

Za unaprjeđenje ponašanja učesnika u saobraćaju neophodno je postojanje odgovarajuće zakonske regulative, pri čemu novi izazovi nameću potrebu normativnog regulisanja upotrebe vozila, kao što su npr. prevozna sredstva mikromobilnosti, obavezna upotreba zaštitnih kaciga za sve dvotočkaše, kao i opreme za povećanje uočljivosti u uslovima smanjene vidljivosti, promjene starosnih granica za (mlade) profesionalne vozače, unaprjeđenje sistema upravljanja brzinama vozila, uvođenje i primjena mjera za vozače kojima se izriču kazneni poeni, kao i mjera unaprjeđenja vozača kojima je oduzeta vozačka dozvola. Kada je riječ o vožnji pod uticajem, nije kreiran efikasan model eliminacije povratnika kod kojih vožnja pod uticajem predstavlja zdravstveni problem, pa je neophodno upućivanje na liječenje u odgovarajuće ustanove, a potom intenzivan rad na socijalizaciji i uklapanju u bezbjedan način ponašanja u saobraćaju.

U prethodnom periodu pojedine jedinice lokalne samouprave su implementirale sisteme kontrole saobraćaja, bez mogućnosti automatske detekcije prekršaja, pa je neophodno postojeće sisteme kontrole saobraćaja dopuniti sa sistemom detekcije prekršaja. Na ovaj način će se povećati subjektivni rizik kažnjavanja učesnika u saobraćaju, što podrazumijeva da će subjektivni osećaj otkrivanja prekršaja biti ažurno identifikovan i sankcionisan. S obzirom na veliki uticaj ovih sistema na unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja, neophodno je da i druge jedinice lokalne samouprave uvedu, odnosno povećaju pokrivenost mreže puteva i ulica sistemima automatske detekcije prekršaja. Pored uspostavljanja sistema detekcije prekršaja na lokalnom nivou, potrebno je uspostaviti i sistem stacionarnih radarskih sistema i sistema za detekciju prekršaja i na državnim putevima.

Takođe, u prethodnom periodu intenzivirane su aktivnosti vezane za primjenu društvenog marketinga, odnosno kampanja usmjerenih na razvijanje znanja, stavova i ponašanja u saobraćaju. Ipak, potencijal društvenog marketinga nije dovoljno iskorišten. Naime, izostala je odgovarajuća društvena podrška i koordinacija u sprovođenju ovih kampanja.

Sve analize, kako po pitanju trenutnog stanja, tako i po pitanju uspostavljenih trendova za saobraćajne nezgode i posljedice u pogledu ranjivih učesnika u saobraćaju, ali i analize okruženja, institucionalnih kapaciteta i normativa, saobraćajnih prekršaja i indikatora bezbjednosti saobraćaja, ukazuju da postoji značajan prostor za unaprjeđenje bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju, a posebno ranjivih učesnika u saobraćaju u Crnoj Gori i da je neophodno što hitnije pristupiti sistemskom upravljanju u bezbjednosti saobraćaja.

3.5 DJELOVANJE NAKON SAOBRAĆAJNE NEZGODE

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.



Zavod za HMP organizuje i sprovodi kontinuiranu edukaciju doktora i medicinskih sestara i tehničara i vodi obavezne evidencije.

Zavod za HMP Crne Gore je organizaciona struktura koja ima 23 jedinice i svaka jedinica ima zaseban broj 124, zaseban mali Dispečerski centar u koji prima pozive a koji su ograničeni na teritoriju opštine u kojoj se nalazi jedinica. Zavod za HMP obavlja djelatnost preko organizacionih dijelova: jedinica i podstanica za hitnu pomoć, koje se organizuju u zavisnosti od broja stanovnika, geografske specifičnosti, saobraćajnih veza i udaljenosti od bolnice, tako da Zavod organizuje jedinice za hitnu pomoć u: Andrijevici, Baru, Beranama, Bijelom Polju, Budvi, Gusinju, Danilovgradu, Žabljaku, Kolašinu, Kotoru, Mojkovcu, Nikšiću, Petnjici, Plavu, Pljevljima, Plužinama, Podgorici, Rožajama, Tivtu, Tuzima, Ulcinju, Herceg Novom, Cetinju i Šavniku.

Potreban broj timova hitne pomoći, reanimobila i vozila za hitan sanitetski transport u jedinici i podstanici za hitnu pomoć, kao i uslove u pogledu tehničkih karakteristika vozila, medicinsko - tehničke opreme vozila i popis lijekova koji se koriste u reanomobilima i vozilima za hitan sanitetski transport propisuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravlja.

U svim slučajevima kada nije moguće zbrinuti pacijenta na mjestu događaja ili u jedinici za hitnu pomoć, doktor u timu hitne pomoći, nakon ukazane neophodne medicinske pomoći, pacijenta upućuje i transportuje do najbliže zdravstvene ustanove sekundarnog ili tercijarnog nivoa. Pacijenti sa ugroženim osnovnim životnim funkcijama transportuju se vozilom za hitan sanitetski transport do najbliže zdravstvene ustanove sekundarnog ili tercijarnog nivoa, samo u pratnji doktora.



Obavješćavanje 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. Obavješćavanje 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.

Dispečer obavlja prijem poziva, određuje red hitnosti, upućuje poziv timovima hitne pomoći, obavještava najbliže zdravstvene ustanove sekundarnog ili tercijarnog nivoa o dolasku hitnog pacijenta, sarađuje sa policijom, operativnim jedinicama za zaštitu i spašavanje i drugim odgovarajućim službama. Ukoliko dispečer utvrdi da nije potrebno angažovanje tima hitne pomoći na terenu, obavezan je da odgovarajuće uputstvo prema protokolu. Dispečer u Zavodu je doktor i medicinska sestra/tehničar, a dispečer u jedinici za hitnu pomoć u drugim opštinama je medicinska sestra/tehničar koji je edukovan za pružanje hitne pomoći.

U slučajevima gdje je djelovanje timova za hitnu medicinsku pomoć otežano ili opasno, u spašavanje se uključuje spasilački helikopter i druga oprema i sredstva organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove i policiju, pomorske sigurnosti i drugih organa i službi, koji mogu pružiti adekvatnu pomoć timovima hitne pomoći, u skladu sa standardnim operativnim procedurama.



Bitno je naglasiti da je broj "112" dostupan u Crnoj Gori sa svim zakonskim, organizacionim, tehničkim i drugim uslovima po standardima EU u okviru Operativno komunikacionog centra 112 (OKC112) Direktorata za zaštitu i spašavanje MUP-a. E-call servis je pušten u rad 01.03.2021. godine. Ovaj servis automatski osim lociranja mjesta udesa daje i podatke o broju putnika u vozilu, smjeru kretanja vozila, vremenu udesa, broju šasije, vrsti goriva i kategoriji vozila. Svi ovi podaci i glasovna komunikacija dolaze na broj "112" u OKC112. Za slučaj reagovanja nadležnih službi, kada se poziv dobije na broj "112" postoje propisane procedure za reagovanje.

Neophodno je planirati Nacionalni Dispečerski centar za Hitnu medicinsku pomoć u koji bi se sabirali svi pozivi koji bi bili praćeni u jedinstvenom informacionom sistemu, te isti bili u slučaju nemogućnosti prijema poziva iz lokalnog Dispečerskog centra, iz Nacionalnog prosljeđeni u lokalni putem informacionog sistema ili putem neke od rezervnih opcija komunikacije. Trenutna komunikacija je adekvatna ali nedovoljna jer često linija 124 zna biti u prekidu, pa se preusmjerenje poziva vrši na mobilnu telefoniju što predstavlja rizik po održivost te vrste komunikacije. Komunikacija Dispečerskih centara sa centrom 112 takođe nije adekvatna, te ista mora biti podignuta na sigurnosno veći nivo u kome bi protok informacija, a koje se odnose na poziv građana ili reakciju u vanrednoj situaciji bio u za to predviđenom vremenskom roku, a sve u cilju zaštite zdravlja građana i građanki kao i korisnika usluga 124 (turisti).

Sistem zajedničke obuke i vježbi sa pripadnicima drugih hitnih službi ne postoji. Svi pripadnici saobraćajne policije prolaze osnovni kurs, a pojedini i kurs za vršenje uviđaja saobraćajnih nezgoda. Pripadnici vatrogasaca prolaze kurs za tehničke intervencije u saobraćaju, ali je samo manji dio vatrogasaca stručno obučen za tehničke intervencije u saobraćaju u posebnim uslovima (tuneli). Nivo obučenosti i uvježbanosti za sadejstvo sa ostalim pripadnicima hitnih službi, kao i obučenost i uvježbanost za postupanje u masovnim saobraćajnim nezgodama i posebnim uslovima (tuneli, nepristupačni tereni i sl.) je na veoma niskom nivou.

Potrebno je naglasiti da je neophodno zakonskim ili podzakonskim aktima regulisati istovremeni izlazak saobraćajne policije, vatrogasaca i hitne medicinske pomoći na mjesto saobraćajne nezgode jer dosadašnja praksa je pokazala manjkavosti jer se sve svodi na ličnu, profesionalnu komunikaciju i razumijevanje između ove tri službe, ali zakonska norma koja bi definisala sinhronizovano djelovanje ova tri bitna činioca i njihov dolazak na mjesto akcidenta bi u velikoj mjeri povećala stepen preživljavanja.

Neadekvatan vozni park svih službi za zbrinjavanje, a posebno hitnih medicinskih službi, u kombinaciji sa nedovoljnom teritorijalnom pokrivenošću uzrokovalo je da vrijeme odziva za 25% veće nego što je to u Evropskoj uniji (U Crnoj Gori je oko 10 minuta, a u EU oko 8 minuta). Potrebno je dodatno analizirati rad hitnih medicinskih službi u onim opštinama gdje je vrijeme odziva značajno veće od evropskog pa i nacionalnog prosjeka npr. opština Petnjica gdje je vrijeme odziva preko 26 minuta.



4. STRATEŠKI I OPERATIVNI CILJEVI I INDIKATORI USPJEŠNOSTI

AMBICIJA

Biti u prvih 50% zemalja Evrope, prema javnom riziku stradanja u drumskom saobraćaju.

MISIJA

Bezbjedna i održiva mobilnost učesnika u saobraćaju, uz minimalne negativne posljedice.

VIZIJA

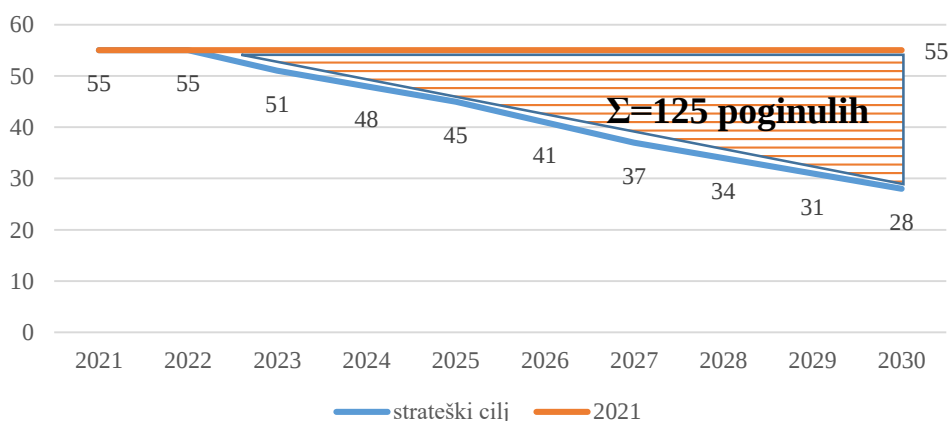
Bez poginulih i teško povrijeđenih lica u drumskom saobraćaju.

4.1 STRATEŠKI CILJ

Smanjen broj poginulih i teško povrijeđenih lica za 50% do 2030. godine, u odnosu na 2021. godinu i bez poginule djece u saobraćaju.

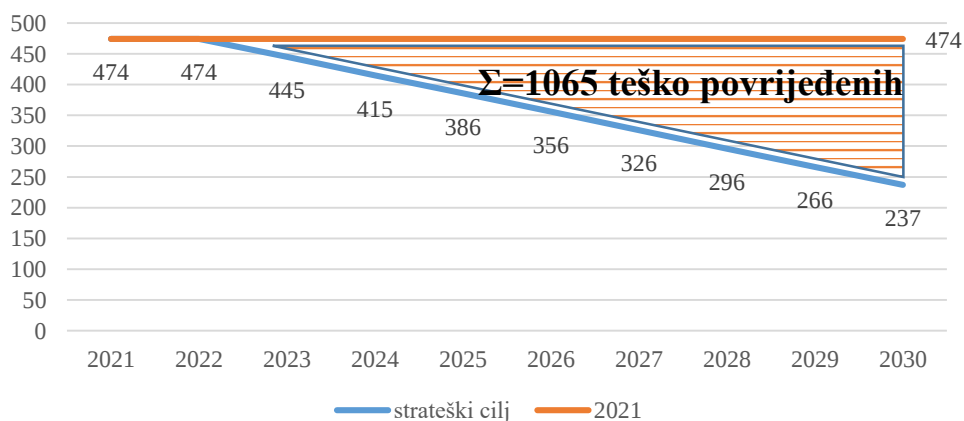
Pokazatelji ishoda (uspešnosti) za strateški cilj su:

- Smanjenje broja poginulih lica, u odnosu na 2021. godinu (Slika 4.1.)



Slika 4.1. – Smanjenje broja poginulih lica, u odnosu na 2021. godinu

- Smanjenje broja teško povrijeđenih lica, u odnosu na 2021. godinu (Slika 4.2.)

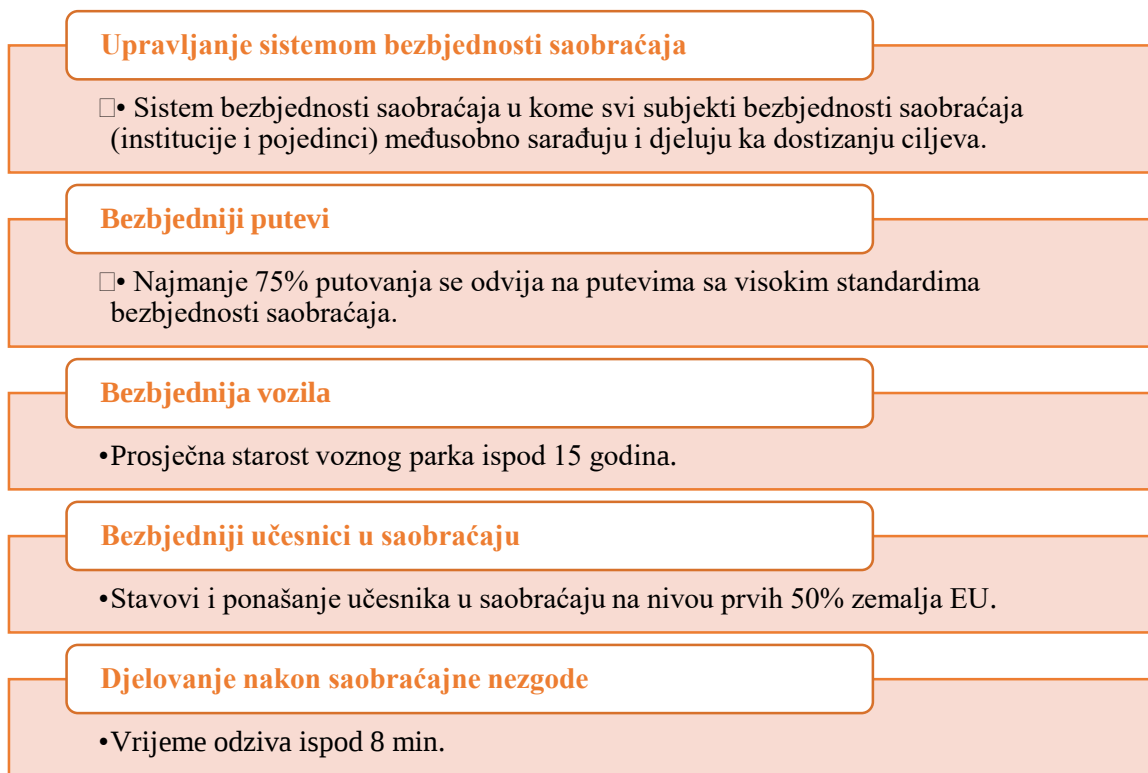


Slika 4.2. – Smanjenje broja teško povrijeđenih lica, u odnosu na 2021. godinu



4.2 OPERATIVNI CILJEVI

Do dostizanja strateškog cilja vodi pet operativnih ciljeva, koji su u vezi sa pet stubova bezbjednosti saobraćaja (Slika 4.3)



Slika 4.3. – Operativni ciljevi strategije

4.2.1 Upravljanje sistemom bezbjednosti saobraćaja

Operativni cilj 1:

Sistem bezbjednosti saobraćaja u kome svi subjekti bezbjednosti saobraćaja (institucije i pojedinci) međusobno sarađuju i djeluju ka dostizanju ciljeva.

Pokazatelj ishoda (uspješnosti)	Način verifikacije	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost
Procenat usaglašenosti strateških dokumenata i normativnih akata (zakona i pravilnika) sa strateškim i normativnim dokumentima UN i EU i njihova primjena.	(Prema Izvještaju NTzKPBS)	Nije mjereno	(2026) 100% (2030) 100%
Procenat sredstava koja se koriste za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja, u odnosu na ukupna sredstva koja su opredjeljena za bezbjednost saobraćaja.	(Prema Izvještaju NTzKPBS)	Nije mjereno	(2026) 50% (2030) 75%
Kapacitet subjekata bezbjednosti saobraćaja za vršenje poslova bezbjednosti saobraćaja.	(Ekspertska ocjena, 1-10)	Nije mjereno	(2026) 8 (2030) 9
Kvalitet saradnje subjekata bezbjednosti saobraćaja.	(Ekspertska ocjena, 1-10)	Nije mjereno	(2026) 8 (2030) 9



Mjere i indikatori za postizanje Operativnog cilja 1

MJERA 1.1. Unaprjeđenje strateškog i normativnog okvira bezbjednosti saobraćaja

Treba dati akcenat na implementaciji Pristupa bezbjednog sistema (Safe System Approach-a), što će zahtijevati suštinsku preorijentaciju politike i prakse bezbjednosti na putevima tokom implementacije nove strategije i dostizanju vizije nultog broja smrtnih slučajeva i ozbiljnih povreda. Pratiće se međunarodni dokumenti i dokumenti EU u bezbjednosti saobraćaja i najbolje prakse će se primjenjivati u strateškim i planskim dokumentima bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori.

U skladu sa naukom, strukom i potrebama, donosiće se, unaprjeđivati i sprovoditi zakoni i podzakonski akti značajni za bezbjednost saobraćaja, a posebno Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima, Zakon o planiranju prostora i izgradnji objekata, Zakon o putevima, Zakon o obaveznom osiguranju, Zakon o željeznicama i dr. Posebno će se analizirati normativi, koji se odnose na učesnike u saobraćaju, prevozna sredstva mikromobilnosti, obaveznu upotrebu zaštitnih kaciga za dvotočkaše, smanjenje starosnih granica za profesionalne vozače, mjere za vozače kojima je oduzeta vozačka dozvola i dr.

Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima propisaće se finansiranje bezbjednosti saobraćaja, i to: izvori sredstava, raspodjela sredstava između države i jedinica lokalne samouprave, namijena sredstava, način korišćenja i izvještavanja. Propisaće se i drugi izvori finansiranja bezbjednosti saobraćaja: novčane kazne od prekršaja, sredstva prikupljena u postupku odlaganja krivičnog gonjenja, dio bruto premije obaveznog osiguranja vozila, dio akciza za gorivo, itd.

Sprovešće se unaprjeđenje propisa, koji su u direktnoj vezi sa bezbjednošću putne infrastrukture, a posebno Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata, Zakona o putevima, Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima i Zakona o željeznici i njihovih pripadajućih podzakonskih akata. Pored alata za unaprjeđenje bezbjednosti putne infrastrukture, koji su u skladu sa EC direktivom 2019/1936, u normative će biti implementirane i dubinske analize saobraćajnih nezgoda.

Usklađivaće se i unaprjeđivati propisi na svim nivoima koji se odnose na vozila i ratifikovaće se sporazumi koji se odnose na vozila. Prilikom izmjene zakonskih i podzakonskih akata, koristiće se EU direktive koju se odnose na oblast vozila, a posebno nove EU direktive koje nisu prepoznate nacionalnim normativima, a u EU okvirima značajno doprinose unaprjeđenju bezbjednosti vozila. Definišaće se normativni okviri za autonomna vozila.

Zakonski i podzakonski akti koji se odnose na zdravstveno zbrinjavanje će biti usaglašeni sa najnovijom EU praksom, posebno u segmentu organizacije i djelovanja u slučaju saobraćajnih nezgoda i masovnih saobraćajnih nezgoda.

MJERA 1.2. Unaprjeđenje finansiranja bezbjednosti saobraćaja

Postojeća sredstva namijenjena za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja će se dosljedno koristiti, uz konstantan nadzor nad trošenjem ovih sredstava, a obezbjeđiće se i dodatni izvori finansiranja. Pored vršenja nadzora nad korišćenjem sredstava namijenjenih za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja, vršiće se redovno informisanje javnosti o tome, a u slučaju potrebe pokretaće se postupci zbog nenamjenskog trošenja sredstava.

MJERA 1.3. Unaprjeđenje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti saobraćaja

Periodično će se pratiti institucionalni kapacitet i rad subjekata bezbjednosti saobraćaja i u skladu sa potrebama sistema bezbjednosti saobraćaja i subjekata bezbjednosti saobraćaja, jačaće se kapacitet novim kadrovima, a pored toga stručno će se usavršavati postojeći kadrovi u oblasti bezbjednosti saobraćaja. Posebno će se jačati institucionalni kapacitet institucija koje se bave bezbjednošću putnom infrastrukturom i bezbjednošću učesnika u saobraćaju, a ukoliko bude neophodno formiraće se posebna institucija (Agencija, Direkcija, Direktorat ili sl. za bezbjednost saobraćaja Crne Gore).

MJERA 1.4. Unaprjeđenje saradnje institucija u bezbjednosti saobraćaja

Unaprijediće se saradnja svih subjekata bezbjednosti saobraćaja, što podrazumijeva redovnu komunikaciju i izvještavanje svih subjekata u bezbjednosti saobraćaja, održavanje redovnih sjednica TKPBS, pripremu i realizaciju plana aktivnosti TKPBS, unaprjeđenje saradnje subjekata bezbjednosti saobraćaja kroz zajedničku realizaciju aktivnosti, unaprjeđenje vertikalne i horizontalne koordinacije između državnih i lokalnih subjekata i aktivnije uključivanje JLS.



Mjere:	Pokazatelj(i) na nivou mjere:	Početna vrijednost (2021)	Prelazna vrijednost (2026)	Ciljna vrijednost (2030)	Institucija zadužena za praćenje realizacije mjere	Finansijska sredstva za realizaciju mjere (u hiljadama eura)
Mjera 1.1. Unaprijeđenje strateškog i normativnog okvira bezbjednosti saobraćaja	Procenat usaglašenosti međunarodnih i dokumenata EU, kao i najbolje prakse sa strateškim i planskim dokumentima bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori	Nije mjereno	100%	100%	MKI (MUP)	500
	Normativno regulisano finansiranje bezbjednosti saobraćaja	ne	da	da		
	Procenat unaprijeđenih Zakona sa pripadajućim podzakonskim aktima, u pogledu bezbjednosti putne infrastrukture.	70%	100%	100%		
	Procenat unaprijeđenih Zakona sa pripadajućim podzakonskim aktima, u pogledu bezbjednosti vozila	50%	90%	100%		
	Normativno regulisani uslovi i pravila u pogledu upotrebe vozila mikromobilnosti	ne	da	da		
	Normativno regulisani uslovi i pravila u pogledu obavezne upotrebe zaštitnih kaciga za sve dvotočkaše	Djelimično	da	da		
	Normativno regulisani uslovi i pravila za smanjenje starosnih granica za profesionalne vozače	ne	da	da		
	Normativno regulisane mjere za lica kojima je oduzeta vozačka dozvola	ne	da	da		
	Normativno regulisani organizacija i (zajedničko) djelovanje hitnih službi nakon saobraćajne nezgode	ne	da	da		



Mjere:	Pokazatelj(i) na nivou mjere:	Početna vrijednost (2021)	Prelazna vrijednost (2026)	Ciljna vrijednost (2030)	Institucija zadužena za praćenje realizacije mjere	Finansijska sredstva za realizaciju mjere (u hiljadama eura)
Mjera 1.2. Unaprjeđenje finansiranja bezbjednosti saobraćaja	Procenat iskorišćenih sredstava, u odnosu na ukupna sredstva koja su opredeljena za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja	Nije mjereno	75%	95%	MUP (MKI, MF)	Nije potrebno izdvojiti dodatna finansijska sredstva
	Uspostavljeni dodatni izvori finansiranja bezbjednosti saobraćaja	ne	da	da		
Mjera 1.3. Unaprjeđenje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti saobraćaja	Procenat subjekata bezbjednosti saobraćaja na državnom nivou koji imaju potreban institucionalni kapacitet	Nije mjereno	75%	95%	MUP (MKI)	250
	Sprovedena analiza i po potrebi formirana posebna stručna institucija (Agencija, Direkcija, Direktorat ili sl. za bezbjednost saobraćaja Crne Gore)	ne	da	da		
	Procenat JLS koje imaju potreban institucionalni kapacitet	Nije mjereno	50%	75%		
	Procenat subjekata bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom i nivou JLS koji svake godine upućuju zaposlene na stručna usavršavanja u oblasti bezbjednosti saobraćaja	Nije mjereno	50%	95%		
Mjera 1.4. Unaprjeđenje saradnje institucija u bezbjednosti saobraćaja	Ocjena nivoa saradnje subjekata bezbjednosti saobraćaja (od 0 - najniža ocjena do 10 - najviša ocjena)	Nije mjereno	8	9	TKPBS	Nije potrebno izdvojiti dodatna finansijska sredstva



4.2.2 Bezbjedniji putevi

Operativni cilj 2:

Najmanje 75% putovanja se odvija na putevima sa visokim standardima bezbjednosti saobraćaja.

Pokazatelj ishoda (uspješnosti)	Način verifikacije	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost
Procenat km autoputeva od ukupne dužine autoputeva, gdje je mapiranjem rizika utvrđena ocjena bezbjednosti od najmanje 60%, odnosno od najmanje 3 zvjezdice (EuroRAP).	(Prema Izveštajima Upravljača autoputa)	Nije mjereno	(2026) 85% (2030) 95%
Procenat km vangradskih dionica magistralnih i regionalnih puteva od ukupne dužine magistralnih i regionalnih puteva, gdje je mapiranjem rizika utvrđena ocjena bezbjednosti od najmanje 60%, odnosno od najmanje 3 zvjezdice (EuroRAP).	(Prema Izveštajima Upravljača magistralnih i regionalnih puteva)	Nije mjereno	(2026) 50% (2030) 70%
Procenat planiranih, projektovanih, izgrađenih i održavanih državnih puteva, uz potpunu primjenu alata za unaprjeđenje bezbjednosti puta, uz uvažavanje ranjivosti svih učesnika u saobraćaju, primjenu pristupa bezbjednog sistema ("safe system approach") i koncepta samobjašnjavajućih i opraštajućih puteva.	(Ekspertska ocjena, 1-10)	Nije mjereno	(2026) 50% (2030) 75%
Procenat dužine autoputeva prilagođenih kretanju autonomnih vozila u odnosu na ukupnu dužinu autoputeva.	(Prema Izveštajima Upravljača autoputa)	Nije mjereno	(2026) 100% (2030) 100%

Mjere i indikatori za postizanje Operativnog cilja 2

MJERA 2.1. Unaprjeđenje procesa praćenja stanja bezbjednosti puta i životnog ciklusa puta, od planiranja do eksploatacije

Primjenjivaće se alati za identifikovanje uticajnih faktora i uzroka puta na nastanak saobraćajnih nezgoda. Dodatno će se sprovoditi redovne i periodične obuke nadležnih subjekata za identifikovanje puta kao uticajnog faktora i uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda (uviđajne ekipe saobraćajne policije, revizori i provjeravači bezbjednosti saobraćaja, inspektori za puteve). Uspostaviće se sistem Dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda sa najtežim posljedicama, što će omogućiti preciznije identifikovanje okolnosti koje dovode do nastanka saobraćajnih nezgoda.

Svi novi putevi će biti planirani, projektovani i izgrađeni uz primjenu alata za unaprjeđenje 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. Visok standard bezbjednosti putne infrastrukture će biti dodatno obezbijeđen redovnim nadzorom, primjenom predloženih mjera i primjenom koncepta podijeljene odgovornosti.



MJERA 2.2. Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselja

S obzirom da su prolasci državnih puteva kroz naselja mjesta gdje se "prepliću" lokalni i tranzitni saobraćaj, sa izrazitom mješovitom funkcijom i po pravilu prisustvom svih učesnika u saobraćaju, to se ove dionice puteva smatraju visoko rizičnim. S tim u vezi, za ove lokacije i dionice državnih puteva sprovedeće se detaljne analize, a za detektovane visoko rizične 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. Za opravdane obilaznice pripremiće se odgovarajući projekti koji će biti izvedeni.

MJERA 2.3. Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na lokacijama povećane ugroženosti u saobraćaju na opštinskim putevima

Sprovedeće se detaljna analiza ugroženosti – rizik stradanja na opštinskim putevima, a posebno ranjivih učesnika u saobraćaju i za sve visoko rizične lokacije (zone, dionice) i zone škola, pripremiće se projekti poboljšanja bezbjednosti saobraćaja. Za lokacije za koje se pripreme projekti poboljšanja bezbjednosti saobraćaja biće izvedene predložene mjere poboljšanja.

MJERA 2.4. Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko željezničke pruge

Za poboljšanje bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge i smanjivanje rizika stradanja na ovim lokacijama biće pripremljen Program unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge, a zatim i sprovedene mjere i aktivnosti za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na svim prelazima puta preko pruge.

Posebno će se istraživati ponašanja učesnika u saobraćaju u odnosu na različite načine obezbjeđenja prelaza puta preko pruge, a zatim i preduzimati mjere i aktivnosti za smanjivanje njihovog nebezbednog ponašanja.

MJERA 2.5. Jačanje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti puta i putne infrastrukture

Za sprovođenje aktivnosti i dostizanje visokog standarda bezbjednosti putne infrastrukture ojačaće se kapaciteti institucija koje se bave bezbjednošću putne infrastrukture, kroz zapošljavanje i usavršavanje dovoljnog broja stručnih lica za bavljenje poslovima bezbjednosti saobraćaja na putevima, sprovođenje programa obuka i stručnih usavršavanja revizora i provjerivača, kao i sprovođenje periodičnih stručnih usavršavanja zaposlenih u upravljačima puteva i nadležnim inspekcijama. Prethodno navedeno će omogućiti potpunu primjenu alata za unaprjeđenje bezbjednosti putne infrastrukture, odnosno sistemsko upravljanje bezbjednošću putne infrastrukture.

U naučno obrazovnom sistemu i u stručnim organizacijama unaprijediće se planovi i programi koji tretiraju oblast bezbjednost putne infrastrukture.



Mjere:	Pokazatelj(i) na nivou mjere:	Početna vrijednost (2021)	Prelazna vrijednost (2026)	Ciljna vrijednost (2030)	Institucija zadužena za praćenje realizacije mjere	Finansijska sredstava za realizaciju mjere (u hiljadama eura)
Mjera 2.1. Unaprjeđenje procesa praćenja stanja bezbjednosti puta i životnog ciklusa puta, od planiranja do eksploatacije	Procenat saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima, u kojima je put imao uticaj na nastanak i posljedice saobraćajnih nezgoda	Nije mjereno	25%	20%		
	Procenat saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima za koje je pripremljen izvještaj o nezavisnoj ocjeni uticaja puta na nastanak i posljedice tih nezgoda, odnosno izvještaj o dubinskoj analizi saobraćajnih nezgoda.	0%	90%	100%		
	Broj godišnje sprovedenih obuka/stručnih usavršavanja za identifikovanje puta kao uticajnog faktora i uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda (uvidajne ekipe, revizori i provjeravači bezbjednosti saobraćaja, inspektori za puteve).	Nije mjereno	1 po subjektu godišnje	1 po subjektu godišnje	MKI	11.000
	Procenat primjene alata za unaprjeđenje bezbjednosti puteva.	Nije mjereno	75%	95%		
	Procenat primjene prihvaćenih preporuka iz izvještaja alata za unaprjeđenje bezbjednosti puta.	Nije mjereno	75%	90%		
	Sproveden godišnji nadzor nad primenom alata za unaprjeđenje bezbjednosti putne infrastrukture	ne	da	da		
	Procenat dužine državnih puteva prilagođenih kretanju autonomnih vozila, u odnosu na ukupnu dužinu.	Nije mjereno	95%	95%		



Mjere:	Pokazatelj(i) na nivou mjere:	Početna vrijednost (2021)	Prelazna vrijednost (2026)	Ciljna vrijednost (2030)	Institucija zadužena za praćenje realizacije mjere	Finansijska sredstava za realizaciju mjere (u hiljadama eura)
	Ekspertska ocjena kvaliteta održavanja državnih puteva, obezbjeđenja i uređenja zona radova.	Nije mjereno	7	9		
Mjera 2.2. Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselja	Broj sprovedenih studija identifikacija nebezbednih prolazaka državnih puteva kroz naselje.	0	1 godišnje	1 godišnje		
	Procenat pripremljenih i izvedenih projekata poboljšanja bezbjednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselje u odnosu na broj identifikovanih nebezbednih.	0%	50%	85%		
	Broj sprovedenih studija za utvrđivanje potrebe izgradnje obilaznica oko gradova i naselja.	0	1	1		
	Procenat pripremljenih i izvedenih projekata za izgradnju obilaznica, u odnosu na broj potrebnih obilaznica za izgradnju.	0%	20%	4%		
					MKI	10.000
Mjera 2.3. Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na lokacijama povećane ugroženosti u saobraćaju na opštinskim putevima	Broj sprovedenih studija identifikacija visokorizičnih lokacija na opštinskim putevima sa posebnim akcentom na zone škola.	0	1 godišnje	1 godišnje		
	Procenat pripremljenih i izvedenih projekata poboljšanja bezbjednosti saobraćaja za lokacije povećane ugroženosti učesnika u saobraćaju, sa akcentom na zone škola.	0	70%	90%	MKI	1.000



Mjere:	Pokazatelj(i) na nivou mjere:	Početna vrijednost (2021)	Prelazna vrijednost (2026)	Ciljna vrijednost (2030)	Institucija zadužena za praćenje realizacije mjere	Finansijska sredstava za realizaciju mjere (u hiljadama eura)
Mjera 2.4. Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko željezničke pruge	Pripremljen Program unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge.	ne	da	da	MKI (ŽCG)	5.000
	Procenat pripremljenih projekata poboljšanja bezbjednosti u odnosu na broj identifikovanih visokorizičnih prelaza puta preko željezničke pruge.	0	50%	95%		
	Procenat izvedenih projekata poboljšanja prelaza puta preko željezničke pruge u odnosu na broj pripremljenih projekata.	0	50%	90%		
	Broj sprovedenih aktivnosti na unaprjeđenju ponašanja učesnika u saobraćaju na prelazima puta preko pruge	0	1 godišnje	1 godišnje		
Mjera 2.5. Jačanje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti putne infrastrukture	Ekspertska ocjena institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti putne infrastrukture	Nije mjereno	7	9	MKI	250



4.2.3 Bezbjednija vozila

Operativni cilj 3:

Prosječna starost voznog parka ispod 15 godina.

Pokazatelj ishoda (uspješnosti)	Način verifikacije	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost
Prosječna starost voznog parka putničkih i komercijalnih vozila u saobraćaju.	(Prema Izvještajima MUP)	17,4	(2026) 16,2 (2030) 15
Procenat novih vozila u voznom parku ocijenjenih sa 4 ili više EURONCAP zvijezdica.	(Prema Izvještajima MUP)	Nije mjereno	(2026) 50% (2030) 75%
Procenat prihvaćenih međunarodnih sporazuma i unaprijeđenih zakona sa pripadajućim podzakonskim aktima, u pogledu bezbjednosti vozila.	(Prema Izvještajima MKI, MUP)	Nije mjereno	(2026) 70% (2030) 90%
Procenat tehnički ispravnih vozila na tehničkim pregledima, kao i u realnim uslovima eksploatacije.	(Prema Izvještajima MUP)	Nije mjereno	(2026) 80% (2030) 95%
Procenat komercijalnih vozila koji ispunjavaju propisane uslove u pogledu tehničke ispravnosti i propisa koji se odnose na AETR, ADR, ATP i obezbjeđenje tereta.	(Prema Izvještajima MKI, MUP)	Nije mjereno	(2026) 90% (2030) 95%

Mjere i indikatori za postizanje Operativnog cilja 3

MJERA 3.1. Unaprjeđenje stimulacija i drugih pogodnosti za nabavku vozila sa visokim standardima bezbjednosti saobraćaja

Definisaće se i uvesti načini stimulisanja nabavke (novih) vozila sa visokim standardima bezbjednosti saobraćaja (vozila ocijenjena sa najmanje 4 EURONCAP zvezdica), ujedno i visokih emisionih standarda (najmanje EURO5 norma), kako za fizička, tako i za pravna lica. Posebno će se definisati načini stimulisanja obnove voznih parkova javnih (državnih) preduzeća, komunalnih preduzeća, prevoznika, itd. Pored navedenog, posebno će se razmotri i definisati način stimulacije za dogradnju sistema aktivne i pasivne bezbjednosti na komercijalnim vozilima i traktorima.

MJERA 3.2. Unaprjeđenje održavanja i kontrole tehničke ispravnosti vozila

Obnova voznog parka prvenstveno zavisi od ekonomije, pa se mora zaključiti da će postojati dio voznog parka starijih godišta, koji ne može biti zamijenjen. Zato se ta vozila i taj dio voznog parka moraju održavati tako da stanje održavaju na bezbjednosno prihvatljivom nivou u realnim uslovima eksploatacije. Sistem obaveznih, periodičnih, tehničkih kontrola ispravnosti vozila unaprjeđivaće se u skladu sa međunarodnim propisima, najboljom međunarodnom praksom i analizom stanja ispravnosti vozila na osnovu dostupnih podataka i istraživanja. Sistem vanrednih tehničkih kontrola će biti unaprijeđen, posebno u pogledu komercijalnih vozila.

MJERA 3.3. Unaprjeđenje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti vozila

Periodično će se pratiti institucionalni kapacitet i rad subjekata u oblasti bezbjednosti vozila, a posebno institucija, pojedinaca i nosioca javnih ovlaštenja u oblasti bezbjednosti vozila (laboratorije, tehnički pregledi) i u skladu sa potrebama jačaće se kapacitet novim kadrovima, a pored toga stručno će se usavršavati postojeći kadrovi u oblasti bezbjednosti vozila. U okviru naučnog i obrazovnog sistema, a posebno u okviru stručnih organizacija, koje vrše obuke i stručna usavršavanja, prilagodiće se nastavni planovi i programi savremenim zahtjevima upravljanja bezbjednosti vozila i tržišta.

MJERA 3.4. Definisanje uslova za vozila mikromobilnosti

S obzirom na to da današnji uslovi odvijanja saobraćaja zahtijevaju povećanu upotrebu vozila mikromobilnosti u javnom saobraćaju, definisaće se propisi koji će urediti oblast vozila mikromobilnost i to od tehničkih karakteristika do uslova za pristup javnom saobraćaju.



Mjere:	Pokazatelj(i) na nivou mjere:	Početna vrijednost (2021)	Prelazna vrijednost (2026)	Ciljna vrijednost (2030)	Institucija zadužena za praćenje realizacije mjere	Finansijska sredstva za realizaciju mjere (u hiljadama eura)
Mjera 3.1. Unaprjeđenje stimulacija i drugih pogodnosti za nabavku vozila sa visokim standardima bezbjednosti saobraćaja	Uspostavljen sistem stimulacija za nabavku vozila sa najmanje 4 EURONCAP zvjezdice i najmanje EURO5 standardom emisije.	ne	da	da	MUP(MKI, MF, EF)	7.000
	Uspostavljen sistem stimulacija za dogradnju sistema aktivne i pasivne bezbjednosti u vozilima.	ne	da	da		
	Procenat vozila mlađih od 3 god.	Nije mjereno	5%	10%		
	Procenat vozila starijih od 20 god.	Nije mjereno	20%	10%		
Mjera 3.2. Unaprjeđenje održavanja i kontrole tehničke ispravnosti vozila	Broj sprovedenih aktivnosti (akcije besplatnih provjera tehničke ispravnosti i sl.) na unaprjeđenju održavanja vozila.	Nije mjereno	1	1 (svake godine)	MUP	2.000
	Broj sprovedenih aktivnosti na unaprjeđenju kontrole tehničke ispravnosti vozila (vanredni nadzori, stručne obuke i usavršavanja)	Nije mjereno	1	1 (svake godine)		
Mjera 3.3. Unaprjeđenje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti vozila	Broj sprovedenih stručnih usavršavanja rukovodilaca i kontrolora tehničkih pregleda	Nije mjereno	1	1 (svake godine)	MUP	500
	Procenat naučno obrazovnih i stručnih institucija koja vrše obuke i stručna usavršavanja u oblasti bezbjednosti vozila koje su unaprijedile planove i programe iz oblasti bezbjednosti vozila	0%	75%	95%		
Mjera 3.4. Definisanje uslova za vozila mikromobilnosti	Definisani i propisani tehnički uslovi koje moraju ispunjavati vozila mikromobilnosti	ne	da	da	MUP (MKI)	50



4.2.4 Bezbjedniji učesnici u saobraćaju

Operativni cilj 4:

Stavovi i ponašanje učesnika u saobraćaju na nivou prvih 50% zemalja EU.

Pokazatelj ishoda (uspješnosti)	Način verifikacije	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost
Procenat vozača putničkih automobila kojima je prihvatljivo da, u toku vožnje, ne koriste sigurnosni pojas.	(Prema Izvještaju MKI)	34,6%	(2026) 20% (2030) 5%
Procenat putnika u putničkim automobilima kojima je prihvatljivo da, u toku vožnje, ne koriste sigurnosni pojas na zadnjem sedištu.	(Prema Izvještaju MKI)	92,3%	(2026) 50% (2030) 15%
Procenat vozača putničkih automobila kojima je prihvatljivo da prevoze djecu bez korišćenja zaštitnog sjedišta.	(Prema Izvještaju MKI)	46,4%	(2026) 20% (2030) 5%
Procenat vozača mopeda/motocikla kojima je prihvatljivo da u toku vožnje ne koriste zaštitnu kacigu.	(Prema Izvještaju MKI)	39,8%	(2026) 20% (2030) 5%
Procenat vozača putničkih automobila kojima je prihvatljivo da prekoračuju ograničenje brzine u naselju.	(Prema Izvještaju MKI)	84,2%	(2026) 40% (2030) 10%
Procenat vozača putničkih automobila kojima je prihvatljivo da prekoračuju ograničenje brzine van naselja.	(Prema Izvještaju MKI)	85,0%	(2026) 40% (2030) 10%
Procenat vozača kojima je prihvatljivo da voze i poslije konzumiranja alkohola.	(Prema Izvještaju MKI)	35,3%	(2026) 15% (2030) 5%
Procenat vozača kojima je prihvatljivo da voze i poslije konzumiranja droga.	(Prema Izvještaju MKI)	4,7%	(2026) 3% (2030) 2%
Procenat vozača kojima je prihvatljivo da koriste mobilni telefon u toku vožnje.	(Prema Izvještaju MKI)	44,6%	(2026) 25% (2030) 10%
Procenat biciklista kojima je prihvatljivo da voze bicikl sa korišćenjem slušalica na/u ušima.	(Prema Izvještaju MKI)	27,2%	(2026) 10% (2030) 5%
Procenat biciklista kojima je prihvatljivo da voze bicikl kolovozom gdje postoji biciklistička staza.	(Prema Izvještaju MKI)	41,2%	(2026) 20% (2030) 5%
Procenat pješaka kojima je prihvatljivo da prelaze kolovoz na mjestima van pješačkog prelaza.	(Prema Izvještaju MKI)	80,5%	(2026) 30% (2030) 10%
Procenat pješaka kojima je prihvatljivo da prelaze kolovoz za vrijeme crvenog svjetla na semaforu za pješake.	(Prema Izvještaju MKI)	39,8%	(2026) 15% (2030) 5%



Procenat putnika na prednjem sjedištu putničkih automobila koji, u toku vožnje koriste sigurnosni pojas.	(Prema Izvještaju MKI)	44,8%	(2026) 70% (2030) 95%
Procenat putnika na zadnjem sedištu putničkih automobila koji, u toku vožnje koriste sigurnosni pojas.	(Prema Izvještaju MKI)	3,8%	(2026) 40% (2030) 85%
Procenat djece koja u putničkim automobilima pravilno koriste odgovarajuće sisteme zaštite.	(Prema Izvještaju MKI)	23,3%	(2026) 75% (2030) 95%
Procenat motociklista i mopedista koji pravilno koriste zaštitne kacige.	(Prema Izvještaju MKI)	94,5%	(2026) 97% (2030) 99%
Procenat vozača putničkih automobila koji prekoračuju ograničenje brzine u naselju.	(Prema Izvještaju MKI)	37,5%	(2026) 25% (2030) 10%
Procenat vozača putničkih automobila koji prekoračuju ograničenje brzine van naselja.	(Prema Izvještaju MKI)	57,4%	(2026) 30% (2030) 10%
Procenat vozača u saobraćajnom toku koji upravljaju vozilom pod uticajem alkohola.	(Prema Izvještaju MKI)	4,5%	(2026) 0,2% (2030) 0,1%
Procenat vozača koji koriste mobilni telefon tokom vožnje.	(Prema Izvještaju MKI)	2,8%	(2026) 2% (2030) 1%
Procenat pješaka koji prelaze kolovoz na mjestima van pješačkog prelaza.	(Prema Izvještaju MKI)	62,3%	(2026) 30% (2030) 10%
Procenat pješaka koji prelaze kolovoz za vrijeme crvenog svjetla na semaforu za pješake.	(Prema Izvještaju MKI)	78,2%	(2026) 25% (2030) 5%

Mjere i indikatori za postizanje Operativnog cilja 4

MJERA 4.1. Razvoj i unaprjeđenje sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja

Saobraćajno obrazovanje i vaspitanje podrazumijeva niz mjera, kojima se razvijaju i unaprjeđuju znanje, vještine, stavovi i društvene norme, koje su neophodne za bezbjedno učešće u saobraćaju. Ovaj sistem treba da bude usmjeren na djecu predškolskog i školskog uzrasta, zatim na mlade učesnike u saobraćaju, odrasle osobe, a posebno one koji su roditelji/staratelji, kao i na starije učesnike u saobraćaju, i to sve u cilju podizanja nivoa znanja, stavova i ponašanja u saobraćaju. Visok nivo znanja i vještina, kao i povoljni stavovi i društvene norme prema bezbjednosti saobraćaja pozitivno utiču na bezbjedno ponašanje učesnika u saobraćaju i u konačnom sve to utiče na smanjenje rizika stradanja, broj i posljedice saobraćajnih nezgoda.

Da bi se postigli željeni rezultati saobraćajno obrazovanje i vaspitanje je neophodno sprovoditi u kontinuitetu. S tim u vezi, razvoj i uspostavljanje sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja treba da bude sveobuhvatno. U predškolskim i školskim ustanovama razvije se nastavni planovi i programi, koji će na adekvatan način, u značajno većoj i prilagođenoj mjeri tretirati tematiku bezbjednog učestvovanja u saobraćaju, što bi omogućilo djeci da steknu odgovarajuća znanja, sposobnosti, navike i saobraćajnu kulturu. Edukativne aktivnosti će se sprovoditi u vidu prezentacija, kroz interaktivne radionice, obuke vještina, kombinovanjem diskusije i praktičnih aktivnosti.

Roditelji/staratelji i porodica imaju jednu od ključnih uloga u saobraćajnom obrazovanju i vaspitanju djece i mladih o bezbjednom ponašanju u saobraćaju i služe im kao uzor. S tim u vezi edukovaće se i roditelji o mogućnostima i ulozi koju imaju u sistemu.



Unaprijediti će se sistem rada auto-škola kroz podizanje nivoa kvaliteta teorijske i praktične nastave, uvođenjem obučanih i licenciranih predavača i instruktora, razvojem priručnika i drugog neophodnog materijala potrebnog za buduće vozače.

Jaćaće se neformalni oblici edukacije mladih učesnika u saobraćaju, kako bi se njihovo znanje o bezbjednosti saobraćaja dodatno osnažilo i to prvenstveno kroz vršnjačku edukaciju i sl..

Odrasle i starije učesnike u saobraćaju je neophodno permanentno edukovati kroz prilagođene programe cjeloživotnog učenja. Poseban fokus usmjeriti na profesionalne vozače, kao i neprofesionalne vozače čije je zanimanje upravljanje motornim vozilom, kao što su na primjer dostavljači hrane, gdje bi kroz razne vrste treninga, obuka i doobuka za bezbjednu, ekološku i defanzivnu vožnju akcenat bio stavljen na identifikovane najčešće rizike u saobraćaju (prebrza vožnja, vožnja pod uticajem, nekorišćenje zaštitne opreme itd).

MJERA 4.2. Primjena kampanja i drugih preventivno-propagandnih mjera

U cilju podizanja nivoa bezbjednosti saobraćaja na viši nivo i dostizanja definisanih strateških ciljeva, permanentno će se sprovoditi kampanje u bezbjednosti saobraćaja, ali i druge preventivne mjere u bezbjednosti saobraćaja. Ove mjere imaju za cilj da prenesu znanje, informišu i motivišu ljude da usvajaju pozitivne stavove prema bezbjednosti saobraćaja i konačno poboljšaju ponašanje u saobraćaju. Za utvrđene ključne rizike stradanja organizovaće se komunikacione aktivnosti koje uključuju specifične medijske kanale i zajedno sa mjerama prinude i drugim edukativnim mjerama daju pozitivne rezultate. Kampanjama će se učesnici u saobraćaju informisati i o novim pravilima saobraćaja, o izvorima opasnosti u saobraćaju, zatim o novim sistemima u vozilima, uslovima na putu i putnom okruženju, i promovisaće se pozitivna ponašanja u saobraćaju. Konačno, društveno odgovorne kampanje i podsticajne mjere u bezbjednosti saobraćaja koje su zasnovane na naučnim i stručnim činjenicama, uz političku, medijsku, institucionalnu, a posebno podršku policije, predstavljaju nezaobilazan i efikasan alat kojim se uspješno unaprijeđuje i u pozitivnom smislu menjaju znanje, ponašanje i stavovi učesnika u saobraćaju.

MJERA 4.3. Unaprijeđenje sistema saobraćajne prinude

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.) .

MJERA 4.4. Praćenje i vrednovanje nivoa znanja, stavova i ponašanja učesnika u saobraćaju

Za uspješnu primjenu sistemskog pristupa bezbjednosti saobraćaja i dostizanje postavljenih ciljeva Strategije, otkrivanje problema u toku procesa upravljanja i vrednovanje rada zaštitnog sistema i efekata mjera bezbjednosti saobraćaja potrebna je realizacija mjera vezanih za praćenje rezultata i na takav način stvorio ambijent za održivo stanje kojim je jednostavno upravljati. Da bi se omogućio ovakav pristup problemu, neophodno je „učiti“ na propustima i greškama iz predhodnih iskustava. To podrazumijeva sprovođenje projekata usmjerenih na mjerenje indikatora performansi bezbjednosti saobraćaja koji se odnose na zaštitne sisteme (sigurnosni pojasevi, zaštitna sjedišta za djecu i sl.), kao i indikatora vezanih za poštovanje ograničenja brzine, vožnju pod dejstvom alkohola i ponašanje ranjivih učesnika u saobraćaju. Pored toga, važno je realizovati projekte usmjerene ka utvrđivanju stavova učesnika u saobraćaju kako bi se tokom perioda sprovođenja Strategije pojedine aktivnosti mogle fokusirati, odnosno intenzivirati. Konačno, periodične procjene nivoa znanja na odabranom uzorku učesnika u saobraćaju, mogu takođe ukazati na specifične probleme ka kojima bi trebalo usmjeriti aktivnosti.



Mjere:	Pokazatelj(i) na nivou mjere:	Početna vrijednost (2021)	Prelazna vrijednost (2026)	Ciljna vrijednost (2030)	Institucija zadužena za praćenje realizacije mjere	Finansijska sredstava za realizaciju mjere (u hiljadama eura)
Mjera 4.1. Razvoj i unaprijeđenje sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja	Ekspertska ocjena sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja predškolskih i školskih ustanova.	Nije mjereno	6	8	MP	700
	Ekspertska ocjena sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja u autoškolama.	Nije mjereno	6	8		
	Broj sprovedenih obuka/edukacija roditelja/staratelja o bezbjednosti djece u saobraćaju.	0	1 godišnje po opštini	1 godišnje po opštini		
	Broj sprovedenih vršnjačkih edukacija srednjoškolskog uzrasta.	0	1 godišnje po opštini	1 godišnje po opštini		
	Ekspertska ocjena sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja postojećih vozača, sa osvrtom na profesionalne vozače.	Nije mjereno	6	8		
Mjera 4.2. Primjena kampanja i drugih preventivno-propagandnih mjera	Broj sprovedenih kampanja u bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom nivou.	Nije mjereno	3 godišnje	3 godišnje	MUP MKI	4.000
	Broj sprovedenih kampanja u bezbjednosti saobraćaja u opštinama.	Nije mjereno	1 godišnje po opštini	1 godišnje po opštini		
	Broj sprovedenih preventivno-propagandnih aktivnosti na promjeni ponašanja i/ili stavova učesnika u saobraćaja na nacionalnom nivou.	Nije mjereno	10 godišnje	10 godišnje		
	Broj sprovedenih preventivno-propagandnih aktivnosti na promjeni ponašanja i/ili stavova učesnika u saobraćaja u opštinama.	Nije mjereno	2 po opštini godišnje	3 po opštini godišnje		



Mjere:	Pokazatelj(i) na nivou mjere:	Početna vrijednost (2021)	Prelazna vrijednost (2026)	Ciljna vrijednost (2030)	Institucija zadužena za praćenje realizacije mjere	Finansijska sredstava za realizaciju mjere (u hiljadama eura)
Mjera 4.3. Unaprijeđenje sistema saobraćajne prinude	Ekspertska ocjena kvaliteta sistema prinude.	Nije mjereno	6	8	MUP	5.000
	Implementiran sistem automatske detekcije prekršaja na autoputu	ne	da	da		
	Procenat opština sa sistemima za automatsku detekciju prekršaja u odnosu na ukupan broj opština.	Nije mjereno	40%	90%		
	Procenat policijskih stanica (CB/OB) u odnosu na ukupan broj policijskih stanica (CB/OB) opremljenih adekvatnim radarima za mjerenje brzine	Nije mjereno	90%	95%		
	Procenat policijskih stanica (CB/OB) u odnosu na ukupan broj policijskih stanica (CB/OB) opremljenih uređajima za detekciju alkohola, odnosno droga.	Nije mjereno	90%	95%		
Mjera 4.4. Praćenje i vrednovanje nivoa znanja, stavova i ponašanja učesnika u saobraćaju	Broj projekata vezanih za mjerenje indikatora bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom nivou.	1	1 godišnje	1 godišnje	MKI	300
	Broj projekata vezanih za istraživanje stavova učesnika u saobraćaju na nacionalnom nivou.	1	1 dvogodišnje	1 dvogodišnje		
	Broj projekata vezanih za ocjenu nivoa znanja učesnika u saobraćaju na nacionalnom nivou.	0	1 godišnje	1 godišnje		



4.2.5 Djelovanje nakon saobraćajne nezgode

Operativni cilj 5:

Vrijeme odziva ispod 8 min.

Pokazatelj ishoda (uspešnosti)	Način verifikacije	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost
Vrijeme odziva hitne medicinske pomoći.	(Prema Izvještaju IJZCG)	~10min	(2026) 9min (2030) 8min
Nivo znanja hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajnih nezgoda.	(Ekspertska ocjena, 1-10)	Nije mjereno	(2026) 7 (2030) 9
Nivo uvežbanosti hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode.	(Ekspertska ocjena, 1-10)	Nije mjereno	(2026) 7 (2030) 9
Nivo osposobljenosti hitnih službi za djelovanje na mjestu saobraćajne nezgode.	(Ekspertska ocjena, 1-10)	Nije mjereno	(2026) 7 (2030) 9

Mjere i indikatori za postizanje Operativnog cilja 5

MJERA 5.1. Uspostavljanje nedostajućih jedinica hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode

Uspostaviće se nedostajuće jedinice hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode, a posebno na djelovima putne mreže državnih puteva i autoputa, u cilju pokrivanja dionica puteva na kojima je postojeći teritorijalni raspored jedinica takav da onemogućuje brz dolazak na lice mjesta saobraćajne nezgode. Pored toga sprovedeće se analiza i po potrebi uspostaviti i nedostajuće jedinice hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode u naseljima. Uspostaviće se helikopterska služba spasavanja, sa posebno obučanim posadama i posebno opremljenim helikopterima koji služe za brzi dolazak na lice mjesta saobraćajne nezgode, brzi prevoz povrijeđenog, i djelovanje na teško pristupačnim terenima.

MJERA 5.2. Opremanje hitnih službi transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode

Sprovedeće se analiza i opremiti hitne službe za djelovanje nakon saobraćajne nezgode opremom koja omogućava brz dolazak na lice mjesta, brz prevoz povrijeđenih, kvalitetno spasavanje i zbrinjavanje, obezbjeđenje lica mjesta na potrebnom nivou, kvalitetno vršenje uviđaja, i ličnu bezbjednost pripadnika hitnih službi, što uključuje i specijalna vozila, ličnu opremu, medicinsku opremu, tehničku opremu, opremu za prikupljanje dokaza o saobraćajnoj nezgodi.

MJERA 5.3. Uspostavljanje/funkcionisanje savremenog kvalitetnog komunikacionog sistema

Uspostaviće se komunikacioni sistem koji omogućava kvalitetnu jednovremenu glasovnu komunikaciju među svim hitnim službama odnosno jedinicama hitnih službi i koji omogućava kvalitetnu audio i video vezu i brzo slanje i prijem podataka između hitnih službi, što će omogućiti značajno veću brzinu i kvalitet djelovanja svih hitnih službi.

MJERA 5.4. Unaprjeđenje stručnosti, osposobljenosti i uvežbanosti pripadnika hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode

Inoviraće se i sprovoditi programi obrazovanja, obuke, stručnog usavršavanja i uvežbavanja hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode, u cilju sticanja neophodnih znanja, vještina i osposobljenosti, uključujući i masovne saobraćajne nezgode. Pored toga, uspostaviće se sistem neprekidnog, periodičnog, zajedničkog obučavanja i uvežbavanja pripadnika hitnih službi.



Mjere:	Pokazatelj(i) na nivou mjere:	Početna vrijednost (2021)	Prelazna vrijednost (2026)	Ciljna vrijednost (2030)	Institucija zadužena za praćenje realizacije mjere	Finansijska sredstava za realizaciju mjere (u hiljadama eura)
Mjera 5.1. Uspostavljanje nedostajućih jedinica hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode	Procenat uspostavljenih jedinica hitnih službi koje su nedostajale na državnim putevima i autoputu.	0%	100%	100%	MUP (MZ)	1.000
	Sprovedena analiza i uspostavljene jedinice hitnih službi u naseljima.	ne	da	da		
	Uspostavljena helikopterska hitna služba za djelovanje nakon saobraćajne nezgode.	ne	da	da		
Mjera 5.2. Opremanje hitnih službi transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode	Procenat jedinica hitnih medicinskih službi koje su opremljene transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode.	Nije mjereno	75%	95%	MUP (MZ)	3.000
	Procenat jedinica vatrogasnih jedinica koje su opremljene transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode.	Nije mjereno	75%	95%		
	Procenat jedinica saobraćajne policije koje su opremljene transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode.	Nije mjereno	75%	95%		
Mjera 5.3. Uspostavljanje i funkcionisanje savremenog kvalitetnog komunikacionog sistema	Uspostavljen komunikacioni sistem koji omogućava jednovremenu glasovnu komunikaciju među svim jedinicama hitnih službi i koji omogućava kvalitetnu audio i video vezu i brzo slanje i prijem podataka između hitnih službi	ne	da	da	MUP (MZ)	1.000



Mjere:	Pokazatelj(i) na nivou mjere:	Početna vrijednost (2021)	Prelazna vrijednost (2026)	Ciljna vrijednost (2030)	Institucija zadužena za praćenje realizacije mjere	Finansijska sredstava za realizaciju mjere (u hiljadama eura)
Mjera 5.4. Unaprjeđenje stručnosti, osposobljenosti i uvežbanosti pripadnika hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode	Inovirani obrazovni, nastavni i stručni planovi i programi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode	ne	da	da		
	Godišnji broj sprovedenih obrazovnih, nastavnih i stručnih planova i programa hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode	Nije mjereno	1	1	MUP (MZ)	500
	Godišnji broj zajedničkih vježbi hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode	Nije mjereno	1	2		



5. KLJUČNI PRINCIPI RADA U BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju, za period 2023. do 2030. godine, podržava tzv. **”Pristup bezbjednog sistema”** (engl. **Safe System Approach**), kao i sljedeće ključne principe rada u bezbjednosti saobraćaja:

1. **Smrt i teške tjelesne povrede nisu prihvatljivi u saobraćaju;**
2. **Ljudski je grešiti** i ljudi će uvijek grešiti u saobraćaju, pa je stoga neophodno kreirati sistem koji predviđa i ”oprašta” ove greške, i u slučaju otkaza ili greške jednog elementa sistema, ostali elementi sistema treba da spriječe smrt i tešku povredu;
3. **Postoji granica ljudske tolerancije na silu**, i sistem bezbjednosti saobraćaja treba da bude takav da se ne prelazi ova granica tolerancije;
4. **Podjeljena odgovornost mora da postoji**, jer za saobraćajne nezgode su odgovorni i kreatori sistema (da kreiraju bezbjedan sistem) i učesnici u saobraćaju (da se ponašaju bezbjedno u saobraćaju);
5. **Proširena odgovornost**, koja pored pravne, podrazumijeva i vanpravnu odgovornost: stručnu, moralnu i političku odgovornost za bezbjednost saobraćaja;
6. **Preventivno djelovanje** treba da bude osnova unaprijeđenja bezbjednosti saobraćaja, jer je ”bolje spriječiti nego liječiti” (eng. *”Better is prevention than cure”*), a to podrazumijeva sistematsko i redovno djelovanje u cilju otkrivanja i preventivnog otklanjanja rizika u saobraćaju;
7. **Bezbjednost saobraćaja zasnovana na nauci i podacima** je ključna, jer je transfer i kreiranje novih znanja osnov za upravljanje bezbjednošću saobraćaja, a prikupljanje, sistematizovanje i redovna obrada i analiza podataka o saobraćajnim nezgodama i njihovim posljedicama, o izloženosti u saobraćaju, o stavovima i samoprijavljenom ponašanju, o indikatorima bezbjednosti saobraćaja, su osnov za projektovanje i sprovođenje adekvatnih mjera unaprijeđenja bezbjednosti saobraćaja;
8. **Komunikacija** između subjekata bezbjednosti saobraćaja mora biti uspostavljena i redovna, zbog zajedničkih akcija, aktivnosti, planiranja i projektovanja mjera bezbjednosti saobraćaja i razmjene informacija između subjekata;
9. **Vertikalna i horizontalna koordinacija (usaglašavanje)** u radu subjekata i pojedinaca. Horizontalna koordinacija podrazumijeva da subjekti na istom nivou (državnom, jedinice lokalne samouprave) usaglašavaju svoje aktivnosti na izvršavanju zajedničkih zadataka i dostizanju ciljeva bezbjednosti saobraćaja. Vertikalna koordinacija podrazumijeva da nadležne državne institucije (ministarstva i dr.) obezbjeđuju koordinirano sprovođenje mjera i aktivnosti na svim nivoima;
10. **Kooperacija (saradnja) između subjekata bezbjednosti saobraćaja** podrazumijeva da je više subjekata uključeno u pripremu i realizaciju pojedinih mjera i aktivnosti, da sarađuju i zajednički rade na dostizanju ciljeva unaprijeđenja bezbjednosti saobraćaja.



6. NOSIOCI AKTIVNOSTI ZA SPROVOĐENJE STRATEGIJE

Aktivnosti i mjere predviđene Strategijom realizovaće organi državne uprave, organi uprave, organi lokalne samouprave, naučno-obrazovni sektor, privredni subjekti, organizacije civilnog društva, sredstva javnog informisanja i drugi. U akcionim planovima biće jasno utvrđeni nosioci za svaku mjeru i aktivnost pojedinačno. Nosioci aktivnosti su najodgovorniji za pokretanje i realizaciju aktivnosti i u skladu sa akcionim planom, nosioci aktivnosti planiraju i blagovremeno pokreću sve subjekte koji su uključeni u realizaciju aktivnosti, obezbjeđuju preduslove za uspješnu realizaciju, realizuju aktivnost, prate realizaciju i izvještavaju o rezultatima. U skladu sa vrstom aktivnosti, a posebno kada je to predviđeno akcionim planom, nosilac aktivnosti će u realizaciju, blagovremeno uključivati druge subjekte i obezbijediti dobru komunikaciju, saradnju i koordinisano djelovanje (unaprijediti komunikaciju, koordinaciju i kooperaciju).

Drugi subjekti koji mogu pomoći uspješnoj realizaciji mjera i aktivnosti, a posebno oni čije učešće je predviđeno akcionim planom, učestvovaće u realizaciji, u skladu sa svojim nadležnostima, oblašću djelovanja i mogućnostima, a sve u cilju što uspješnije realizacije i dostizanja strateških ciljeva bezbjednosti saobraćaja. Pri tome će nosilac aktivnosti i svi uključeni subjekti raditi u skladu sa principima bezbjednog sistema i drugim principima na kojima se bazira strategija.

Nosioci aktivnosti mogu biti prepoznati u različitim organizacijama – sektorima i to:

- 1) državni sektor
- 2) privredni sektor
- 3) nevladin sektor i
- 4) sredstva javnog informisanja, itd.

Posebno se ističu sljedeći subjekti, kao ključni nosioci aktivnosti:

DRŽAVNI SEKTOR

SUBJEKTI NA DRŽAVNOM NIVOU

- Skupština Crne Gore
- Vlada Crne Gore, a naročito ministarstva čiji ministri su članovi Tijela za koordinaciju bezbjednosti saobraćaja na putevima
- Tijelo za koordinaciju bezbjednosti saobraćaja na putevima
- Uprava policije
- Uprava za saobraćaj
- Monteput d.o.o.

SUBJEKTI NA LOKALNOM NIVOU

- Skupštine jedinica lokalne samouprave (Glavni grad Podgorica, Prijestonica Cetinje, opštine)
- Nadležni opštinski organi
- Tijela za koordinaciju poslova bezbjednosti saobraćaja na lokalnom nivou
- Upravljači opštinskih puteva



SLUŽBE HITNE MEDICINSKE POMOĆI, ZAŠTITE I SPAŠAVANJA

- Operativno komunikacioni centar
- Zavod za hitnu medicinsku pomoć Crne Gore
- Vatrogasno spasilačke jedinice
- Klinički centri, opšte bolnice, zdravstveni centri
- Gorska služba spašavanja Crne Gore

STRUČNE ORGANIZACIJE I UDRUŽENJA

- Inženjerska komora Crne Gore
- Privredna komora Crne Gore
- Auto moto savez Crne Gore

OBRAZOVNE, VASPITNE, NAUČNE I ISTRAŽIVAČKE USTANOVE

- Dječiji vrtići i predškolske ustanove
- Osnovne i srednje škole
- Univerziteti
- Naučni instituti i dr.

PRAVOSUDNI ORGANI

- Tužilaštva
- Sudovi

PRIVREDNI SEKTOR

PRIVREDNI SUBJEKTI

- Prevoznici (putnički i teretni)
- Auto-škole i centri za obuku vozača
- Stanice za tehnički pregled vozila
- Preduzeća za izgradnju i održavanje puteva
- Planerski i projektantski biroi

OSIGURAVAJUĆA DRUŠTVA

- Agencija za nadzor osiguranja
- Osiguravajuće kuće

NEVLADINE ORGANIZACIJE KOJE SU POSVEĆENE BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

SREDSTVA JAVNOG INFORMISANJA, A POSEBNO JAVNI SERVIS, RADIO I TV STANICE SA NACIONALNOM FREKVENCIJOM, NAJPOSJEĆENIJI DOMAĆI INFORMATIVNI INTERNET PORTALI I ŠTAMPANI MEDIJI



7. STRUČNO PRAĆENJE, IZVEŠTAVANJE I EVALUACIJA

Stručno praćenje, izvještavanje i evaluacija predstavljaju ključne procedure koje je neophodno uspostaviti radi stručnog i naučno argumentovanog praćenja stanja bezbjednosti saobraćaja, odnosno monitoringa realizacije mjera i aktivnosti koje predviđa Strategija. Ovo podrazumijeva analizu ostvarenih prolaznih i konačnih rezultata (ciljeva) na godišnjem nivou i permanentno publikovanje pokazatelja o stanju bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom i lokalnom nivou. Posebno je potrebno naglasiti ulogu nadežnih institucija, stručne i šire javnosti u procesu izvještavanja baziranog na stručnim i naučnim činjenicama, koji proističu iz procesa prikupljanja, sistematizacije i analize podataka.

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.

Monitoring efikasnosti mjera i aktivnosti zahtijeva posmatranje na godišnjem nivou. U roku od tri mjeseca po isteku kalendarske godine od dana usvajanja strategije i akcionog plana, potrebno je pripremiti izvještaj o rezultatima sprovođenja akcionog plana. U okviru redovnog praćenja, izvještavanja i evaluacije, a nakon završetka perioda svakog akcionog plana biće sprovedena analiza prije-poslije. U pratećim programima rada će biti predviđena podrška organizaciji naučno-stručnim skupovima i konferencijama koje će se održavati najmanje jednom godišnje i koje će razmatrati stanje bezbjednosti saobraćaja i sprovođenje mjera i aktivnosti koje su definisane Strategijom i Akcionim planom bezbjednosti saobraćaja. Takođe, tematika koja će biti razmatrana na ovim skupovima uključice tematske cjeline u vezi efekata sprovedenih preventivnih mjera i ostvarenih prethodno postavljenih ciljeva, kao i potencijalne razloge zbog kojih nisu realizovane i davanje predloga mjera za prevazilaženje konkretnih problema, npr. intenziviranje sprovođenja, korigovanje planiranih ili dodavanje mjera i aktivnosti.

Državno i lokalna Tijela za koordinaciju poslova bezbjednosti saobraćaja (TKPBS) bi morala na svakoj sjednici da analiziraju: najvažnije pokazatelje bezbjednosti saobraćaja, sprovođenje mjera i aktivnosti, a najmanje jedanput godišnje bi trebalo da raspravljaju o stručnim analizama dostizanja ciljeva Strategije. Tijela za koordinaciju poslova bezbjednosti saobraćaja će pripremati i dostavljati godišnje Izvještaje o stanju bezbjednosti saobraćaja, a stručnu pomoć na pripremi ovih Izvještaja pružice stručne i naučne institucije. Ove izvještaje će razmatrati: Vlada Crne Gore, Skupština Crne Gore, Izvršni organi i Skupštine opština.

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.

Evaluacija ovog strateškog dokumenta biće sprovedena ex post i od strane eksternih eksperata zbog obuhvata i obezbjeđivanja većeg stepena objektivnosti. Sredstva za sprovođenje biće obezbijeđena iz budžeta Ministarstva unutrašnjih poslova ili iz drugih izvora.



Planira se da ovaj proces otpočne u prvoj polovini 2030. godine i biće završen do kraja iste godine, kako bi se pravovremeno obezbijedili nalazi evaluacije koji će biti predstavljeni u završnom izvještaju, ali i u cilju obezbjeđivanja adekvatnih osnova za kreiranje potencijalno novog strateškog dokumenta. Nalazi evaluacije daće jasan i precizan prikaz uspješnosti razvoja ove politike.



8. AKCIONI PLAN, ZA PERIOD 2023-2024

Akциони plan:	Akциони plan Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju, za period od 2023. do 2024. godine
Predlagač:	Tijelo za koordinaciju poslova bezbjednosti saobraćaja (TKPBS)
Koordinacija i izveštavanje:	MUP (MKI)

STRATEŠKI CILJ: Smanjen broj poginulih i teško povrijeđenih lica za 50% do 2030. godine, u odnosu na 2021. godinu i bez poginule djece u saobraćaju.				
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MUP (MKI)				
Pokazatelji na nivou strateškog cilja	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2024)
Broj poginulih lica	Broj	Izveštaj MUP-a	55	48
Broja teško povrijeđenih lica	Broj	Izveštaj MUP-a	474	415
Broj poginule djece u saobraćaju	Broj	Izveštaj MUP-a	2	0

STUB 1. UPRAVLJANJE SISTEMOM BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

OPERATIVNI CILJ 1: Sistem bezbjednosti saobraćaja u kome svi subjekti bezbjednosti saobraćaja (institucije i pojedinci) međusobno sarađuju i djeluju ka dostizanju ciljeva.					
Institucija odgovorna za koordinaciju i izvještavanje: TKPBS					
Pokazatelji na nivou posebnog cilja (<i>pokazatelji ishoda</i>)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Procenat usaglašenosti strateških dokumenata i normativnih akata (zakona i pravilnika) sa strateškim i normativnim dokumentima UN i EU i njihova primjena.	Procenat	Izveštaj TKPBS	Nije mjereno	90%	95%
Procenat sredstava koja se koriste za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja, u odnosu na ukupna sredstva koja su opredijeljena za bezbjednost saobraćaja.	Procenat	Izveštaj TKPBS	Nije mjereno	40%	45%
Kapacitet subjekata bezbjednosti saobraćaja za vršenje poslova bezbjednosti saobraćaja	Ocjena	Ekspertska ocjena, 1-10	Nije mjereno	5	6
Kvalitet saradnje subjekata bezbjednosti saobraćaja.	Ocjena	Ekspertska ocjena, 1-10	Nije mjereno	5	6



Mjera 1.1.: Unaprjeđenje strateškog i normativnog okvira bezbjednosti saobraćaja.								
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: TKPBS					Period sprovođenja: 2023-2024			
Pokazatelji na nivou mjere (pokazatelji rezultata)			Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)	
Procenat usaglašenosti međunarodnih i dokumenata EU i najbolje prakse sa strateškim i planskim dokumentima bezbjednosti saobraćaja u CG			Procenat	Izveštaji MKI i MUP-a	Nije mjereno	60%	100%	
Normativno regulisano finansiranje bezbjednosti saobraćaja			Da/ne	Izveštaj MUP-a	ne	ne	da	
Procenat unaprijeđenih Zakona sa pripadajućim podzakonskim aktima, u pogledu bezbjednosti putne infrastrukture.			Procenat	Izveštaj MKI	70%	75%	85%	
Procenat unaprijeđenih Zakona sa pripadajućim podzakonskim aktima, u pogledu bezbjednosti vozila			Procenat	Izveštaji MKI i MUP-a	50%	60%	70%	
Normativno regulisani uslovi i pravila u pogledu upotrebe vozila, odnosno prevoznih sredstava mikromobilnosti			Da/ne	Izveštaji MKI i MUP-a	ne	ne	da	
Normativno regulisani uslovi i pravila u pogledu obavezne upotrebe zaštitnih kaciga za sve dvotočkaše			Da/ne	Izveštaji MKI i MUP-a	ne	ne	da	
Normativno regulisani uslovi i pravila za smanjenje starosnih granica za profesionalne vozače			Da/ne	Izveštaji MKI i MUP-a	ne	ne	da	
Normativno regulisane mjere za lica kojima je oduzeta vozačka dozvola			Da/ne	Izveštaji MKI i MUP-a	ne	ne	da	
Normativno regulisani organizacija i (zajedničko) djelovanje hitnih službi nakon saobraćajne nezgode			Da/ne	Izveštaji MKI i MUP-a	ne	ne	da	
Normativno regulisano uvođenja i primjene MAIS 3+ skale povreda			Da/ne	Izveštaj MZ	ne	ne	da	
Normativno regulisana kontrole izdavanja ljekarskih uvjerenja za vozače			Da/ne	Izveštaj MZ	ne	ne	da	
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			30		270	
Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
1.1.1. Uspostavljanje i održavanje saradnje sa najvažnijim međunarodnim organizacijama za bezbjednost saobraćaja i bezbjednost saobraćaja i	Uspostavljena saradnja sa najvažnijim međunarodnim organizacijama za bezbjednost saobraćaja i odabranim subjektima u	MUP	MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	30	50



odabranim subjektima u inostranstvu (članarine, kotizacije i učešće u radu radnih tijela međunarodnih organizacija)	inostranstvu (članarine, kotizacije i učešće u radu radnih tijela međunarodnih organizacija)							
1.1.2. Stručna analiza i usaglašavanje strateških dokumenata u Crnoj Gori sa međunarodnim dokumentima i najboljom praksom	Izvršena stručna analiza i usaglašavanje strateških dokumenata u Crnoj Gori sa međunarodnim dokumentima i najboljom praksom	MUP	MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.1.3. Priprema i usvajanje strategija i akcionih planova bezbjednosti saobraćaja u JLS	Pripremljene i usvojene strategije i akcioni planovi bezbjednosti saobraćaja u JLS	JLS	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS	-	-	200
1.1.4. Praćenje realizacije akcionih planova bezbjednosti saobraćaja u JLS	Sprovedeno praćenje realizacije akcionih planova bezbjednosti saobraćaja u JLS	JLS	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.1.5. Organizovanje godišnje konferencije Analiza sprovođenja strategije bezbjednosti saobraćaja i dostizanja ciljeva u CG	Organizovane godišnje konferencije Analiza sprovođenja strategije bezbjednosti saobraćaja i dostizanja ciljeva u CG	MUP	Svi subjekti obuhvaćeni strategijom	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	20
1.1.6. Analiza potreba za međusobnim usaglašavanjima Zakona o planiranju i izgradnji, Zakona o putevima, Zakona o bezbj. saobraćaja na putevima, Zakona o željeznici	Izrađena analiza potreba za međusobnim usaglašavanjima Zakona o planiranju i izgradnji, Zakona o putevima, Zakona o bezbj. saobraćaja na putevima, Zakona o željeznici	MUP	Svi subjekti obuhvaćeni strategijom	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.1.7. Analiza potreba, priprema prijedloga, usvajanje i promocija Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima	Izrađena analiza potreba, pripremljen prijedlog, usvojen Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima	MUP	Svi subjekti obuhvaćeni strategijom	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.1.8. Analiza potreba,	Izrađena analiza potreba,	MEPP	MKI	4. kvartal 2024	Budžetska	-	-	-



priprema prijedloga, usvajanje i promocija Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o planiranju i izgradnji	pripremljen prijedlog, usvojen Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o planiranju i izgradnji				sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)			
1.1.9. Analiza potreba, priprema prijedloga, usvajanje i promocija Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prekršajima	Izrađena analiza potreba, pripremljen prijedlog, usvojen Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prekršajima	MPr	MUP, MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.1.10. Analiza potreba, priprema prijedloga, usvajanje i promocija Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osiguranju	Izrađena analiza potreba, pripremljen prijedlog, usvojen Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o osiguranju	MF	MUP, MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.1.11. Analiza potreba, priprema prijedloga, usvajanje i promocija Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o putevima	Izrađena analiza potreba, pripremljen prijedlog, usvojen Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o putevima	MKI	MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.1.12. Analiza potreba, priprema prijedloga, usvajanje i promocija Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici	Izrađena analiza potreba, pripremljen prijedlog, usvojen Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici	MKI	MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-

Mjera 1.2.:**Unaprjeđenje finansiranja bezbjednosti saobraćaja.**

Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: TKPBS			Period sprovođenja: 2023-2024		
Pokazatelji na nivou mjere (<i>pokazatelji rezultata</i>)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Procenat iskorišćenih sredstava, u odnosu na ukupna sredstva koja su određena za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja	Procenat	Izveštaj MUP-a, MKI i MF	Nije mjereno	50%	60%
Uspostavljeni dodatni izvori finansiranja bezbjednosti saobraćaja	Da/ne	Izveštaj MUP-a, MKI i MF	ne	ne	da



Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			-		-	
Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
1.2.1. Analiza realizacije akcionog plana strategije i izvještavanje	Izrađena analiza realizacije akcionog plana strategije i izvještavanje	TKPBS	Svi subjekti obuhvaćeni startegijom	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.2.2. Priprema i dostavljanje TKPBS godišnjih programa bezbjednosti saobraćaja od strane JLS-a	Pripremljeni i dostavljeni TKPBS godišnji programi bezbjednosti saobraćaja od strane JLS-a	TKPBS	JLS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.2.3. Analiza realizacije godišnjih programa JLS bezbjednosti saobraćaja i izvještavanje	Izrađena analiza realizacije godišnjih programa JLS bezbjednosti saobraćaja i izvještavanje	JLS	TKPBS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.2.4. Formiranje Fonda za bezbjednost saobraćaja	Formiran Fond za bezbjednost saobraćaja	MUP	MKI, MF	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-

Mjera 1.3.:					
Unaprjeđenje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti saobraćaja.					
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: TKPBS			Period sprovođenja: 2023-2024		
Pokazatelji na nivou mjere (pokazatelji rezultata)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Procenat subjekata bezbjednosti saobraćaja na državnom nivou koji imaju potreban institucionalni kapacitet	Procenat	Izveštaj TKPBS	Nije mjereno	50%	60%



Sprovedena analiza i po potrebi formirana posebna stručna institucija (Agencija, Direkcija, Direktorat ili sl. za bezbjednost saobraćaja Crne Gore)			Da/ne	Izveštaj TKPBS	Nije mjereno	da	da	
Procenat JLS koje imaju potreban institucionalni kapacitet			Procenat	Izveštaj TKPBS	Nije mjereno	40%	50%	
Procenat subjekata bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom i nivou JLS koji svake godine upućuju zaposlene na stručna usavršavanja u oblasti bezbjednosti saobraćaja			Procenat	Izveštaj TKPBS	Nije mjereno	40%	50%	
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			70		130	
Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
1.3.1. Analiza kapaciteta i integriteta ključnih subjekata bezbjednosti saobraćaja na državnom nivou - benčmarking i prijedlog mjera unapjeđenja	Izrađena analiza kapaciteta i integriteta ključnih subjekata bezbjednosti saobraćaja na državnom nivou - benčmarking i prijedlog mjera unapjeđenja	TKPBS	Svi subjekti obuhvaćeni strategijom	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	5	10
1.3.2. Održavanje kvartalnih redovnih i po potrebi vanrednih sjednica TKPBS	Održane kvartalne redovne i po potrebi vanredne sjednice TKPBS	TKPBS	Članovi TKPBS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.3.3. Analiza potrebe formiranja posebne stručne institucije (Agencija, Direkcija, Direktorat ili sl. za bezbjednost saobraćaja Crne Gore)	Izrađena analiza potrebe formiranja posebne stručne institucije (Agencija, Direkcija, Direktorat ili sl. za bezbjednost saobraćaja Crne Gore)	TKPBS	MUP, MKI	4. kvartal 2023	Budžetska sredstva CG	-	30	-
1.3.4. Analiza kapaciteta i integriteta ključnih subjekata bezbjednosti saobraćaja JLS - benčmarking i prijedlog mjera	Izrađena analiza kapaciteta i integriteta ključnih subjekata bezbjednosti saobraćaja	TKPBS	JLS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	10	20



unaprjeđenja	JLS - benčmarking i prijedlog mjera unaprjeđenja							
1.3.5. Osnivanje lokalnih Tijela za koordinaciju poslova bezbjednosti saobraćaja	Osnovana lokalna Tijela za koordinaciju poslova bezbjednosti saobraćaja	JLS	TKPBS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.3.6. Stručna usavršavanja zaposlenih na nacionalnom i nivou JLS u oblasti bezbjednosti saobraćaja (konferencije, seminari, simpozijumi, obuke i sl.)	Sprovedena stručna usavršavanja zaposlenih na nacionalnom i nivou JLS u oblasti bezbjednosti saobraćaja (konferencije, seminari, simpozijumi, obuke i sl.)	TKPBS	Svi subjekti obuhvaćeni startegijom	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	25	100

Mjera 1.4.:**Unaprjeđenje saradnje institucija u bezbjednosti saobraćaja.**

Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: TKPBS					Period sprovođenja: 2023-2024			
Pokazatelji na nivou mjere (<i>pokazatelji rezultata</i>)			Jedinica mjere		Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Ocjena nivoa saradnje subjekata bezbjednosti saobraćaja (od 0 - najniža ocjena do 10 - najviša ocjena)			Ocjena		Izveštaj TKPBS	Nije mjereno	5	6
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom				Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura		
						u 2023. godini		u 2024. godini
Prihodi iz budžeta		-				-		-
Finansijska pomoć EU		-				-		-
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
1.4.1. Održavanje redovnih mjesečnih sjednica lokalnih TKPBS	Održane redovne mjesečne sjednice lokalnih TKPBS	JLS	Članovi lokalnih TKPBS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.4.2. Aktivno uključivanje	JLS aktivno uključen u	TKPBS	JLS	4. kvartal 2024	Budžetska	-	-	-



JLS u realizaciju nacionalnih preventivnih i drugih aktivnosti unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja	realizaciju nacionalnih preventivnih i drugih aktivnosti unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja				sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)			
1.4.3. Unaprjeđivanje kooperacije subjekata bezbjednosti saobraćaja u JLS kroz zajedničku realizaciju aktivnosti unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja	Unaprjeđena kooperacija subjekata bezbjednosti saobraćaja u JLS kroz zajedničku realizaciju aktivnosti unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja	JLS	Subjekti bezbjednost i saobraćaja na nivou JLS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
1.4.4. Unaprjeđivanje komunikacije i koordinacije TKPBS na državnom i nivou JLS (kvartalno izvještavanje lokalnih TKPBS državnog TKPBS i najmanje jedanput godišnje sastanak državnog TKPBS sa predstavnicima lokalnih TKPBS i zajednička analiza izvještaja, problema i stanja bezbjednosti saobraćaja)	Unaprjeđena komunikacija i koordinacija TKPBS na državnom i nivou JLS (kvartalno izvještavanje lokalnih TKPBS državnog TKPBS i najmanje jedanput godišnje sastanak državnog TKPBS sa predstavnicima lokalnih TKPBS i zajednička analiza izvještaja, problema i stanja bezbjednosti saobraćaja)	TKPBS	JLS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-

STUB 2. BEZBJEDNIJI PUTEVI

OPERATIVNI CILJ 2:					
Najmanje 75% putovanja se odvija na putevima sa visokim standardima bezbjednosti saobraćaja.					
Institucija odgovorna za koordinaciju i izvještavanje: MKI					
Pokazatelji na nivou posebnog cilja (<i>pokazatelji ishoda</i>)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Procenat km autoputeva od ukupne dužine autoputeva, gdje je mapiranjem rizika utvrđena ocjena bezbjednosti od najmanje 60%, odnosno od najmanje 3 zvjezdice (EuroRAP).	Procenat	Izvještaj Upravljača autoputa	Nije mjereno	70%	80%
Procenat km vangradskih dionica magistralnih i regionalnih puteva od ukupne dužine magistralnih i regionalnih puteva, gdje je mapiranjem rizika utvrđena	Procenat	Izvještaj Upravljača magistralnih i regionalnih puteva	Nije mjereno	10%	25%



ocjena bezbjednosti od najmanje 60%, odnosno od najmanje 3 zvjezdice (EuroRAP).					
Procenat planiranih, projektovanih, izgrađenih i održavanih državnih puteva, uz potpunu primjenu alata za unaprjeđenje bezbjednosti puta, uz uvažavanje ranjivosti svih učesnika u saobraćaju, primjenu pristupa bezbjednog sistema ("safe system approach") i koncepta samobjašnjavajućih i opraštajućih puteva.	Ocjena	Ekspertska ocjena, 1-10	Nije mjereno	5	6
Procenat dužine autoputeva prilagođenih kretanju autonomnih vozila u odnosu na ukupnu dužinu autoputeva.	Procenat	Izvještaj Upravljača autoputa	Nije mjereno	100%	100%

Mjera 2.1.: Unaprjeđenje procesa praćenja stanja bezbjednosti puta i životnog ciklusa puta, od planiranja do eksploatacije.					
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MKI			Period sprovođenja: 2023-2024		
Pokazatelji na nivou mjere (<i>pokazatelji rezultata</i>)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Procenat saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima, u kojima je put imao uticaj na nastanak i posljedice saobraćajnih nezgoda	Procenat	Izvještaj Upravljača državnog puta	Nije mjereno	30%	25%
Procenat saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima za koje je pripremljen izvještaj o nezavisnoj ocjeni uticaja puta na nastanak i posljedice tih nezgoda	Procenat	Izvještaj Upravljača državnog puta	0%	0%	60%
Broj godišnje sprovedenih obuka/stručnih usavršavanja za identifikovanje puta kao uticajnog faktora i uzorka nastanka saobraćajnih nezgoda (uvidajne ekipe, revizori i provjeravači bezbjednosti saobraćaja, inspektori za puteve).	Broj	Izvještaj MKI	0	1	1
Procenat primjene alata za unaprjeđenje bezbjednosti puteva.	Procenat	Izvještaj MKI	5%	60%	70%
Procenat primjene prihvaćenih preporuka iz izvještaja alata za unaprjeđenje bezbjednosti puta.	Procenat	Izvještaj MKI	Nije mjereno	70%	70%
Sproveden godišnji nadzor nad primjenom alata za unaprjeđenje bezbjednosti putne infrastrukture	Da/ne	Izvještaj MKI	ne	da	da
Procenat dužine autoputeva prilagođenih kretanju autonomnih vozila, u odnosu na ukupnu dužinu	Procenat	Izvještaj Upravljača autoputa	Nije mjereno	60%	70%
Ekspertska ocjena kvaliteta održavanja državnih puteva,	Ocjena	Izvještaj MKI	Nije mjereno	4	6



obezbjeđenja i uređenja zona radova.								
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			100		3000	
Finansijska pomoć EU		-			30		25	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
2.1.1. Donošenje godišnjeg Programa sprovođenja alata za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na državnim putevima, zasnovanog na podacima na državnim putevima	Donijet godišnji Programa sprovođenja alata za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na državnim putevima, zasnovanog na podacima na državnim putevima	Upravljač državnog puta	MKI	1. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
2.1.2. Sprovođenje Provjera bezbjednosti saobraćaja na putu (RSI)	Sprovedena Provjera bezbjednosti saobraćaja na putu (RSI)	Upravljač državnog puta	MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	100	150
2.1.3. Implementacija mjera iz Izvještaja o Provjeri bezbjednosti saobraćaja na državnim putevima	Implementirane mjere iz Izvještaja o Provjeri bezbjednosti saobraćaja na državnim putevima	Upravljač državnog puta	MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	1000
2.1.4. Sprovođenje Revizija projekata za državne puteve (RSA)	Sprovedena Revizija projekata za državne puteve (RSA)	Upravljač državnog puta	MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	30	100
2.1.5. Sprovođenje Mapiranja rizika, identifikacija i rangiranje opasnih mjesta za državne puteve	Sprovedeno Mapiranje rizika, identifikacija i rangiranje opasnih mjesta za državne puteve	Upravljač državnog puta	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	25
2.1.6. Sprovođenje Mapiranja rizika, identifikacija i rangiranje opasnih mjesta za opštinske puteve i ulice	Sprovedeno Mapiranje rizika, identifikacija i rangiranje opasnih mjesta za opštinske puteve i ulice	Upravljač opštinskih puteva	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS	-	-	50
2.1.7. Sprovođenje analize problema i preduzimanje potrebnih mjera za najrizičnija mjesta i dionice iz Izvještaja sprovedenih Mapiranjem rizika,	Sprovedena analiza problema i preduzete potrebne mjere za najrizičnija mjesta i dionice iz Izvještaja sprovedenih Mapiranjem	Upravljač državnog puta	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	300



identifikacijom i rangiranjem opasnih mjesta za državne puteve	rizika, identifikacijom i rangiranjem opasnih mjesta za državne puteve							
2.1.8. Sprovođenje analize problema i preduzimanje potrebnih mjera za najrizičnija mjesta i dionice iz Izveštaja sprovedenih Mapiranjem rizika, identifikacijom i rangiranjem opasnih mjesta za opštinske puteve i ulice	Sprovedena analiza problema i preduzete potrebne mjere za najrizičnija mjesta i dionice iz Izveštaja sprovedenih Mapiranjem rizika, identifikacijom i rangiranjem opasnih mjesta za opštinske puteve i ulice	Upravljač opštinskih puteva	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS	-	-	500
2.1.9. Sprovođenje Nezavisnih ocjena uticaja puta na saobraćajne nezgode sa poginulim licima za državne puteve	Sprovedene Nezavisne ocjene uticaja puta na saobraćajne nezgode sa poginulim licima za državne puteve	Upravljač državnog puta	MUP, MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	60
2.1.10. Sprovođenje Nezavisnih ocjena uticaja puta na saobraćajne nezgode sa poginulim licima za opštinske puteve i ulice	Sprovedene Nezavisne ocjene uticaja puta na saobraćajne nezgode sa poginulim licima za opštinske puteve i ulice	Upravljač opštinskog puta	MUP, MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS	-	-	40
2.1.11. Implementacija prihvaćenih mjera iz Izveštaja sprovedenih Nezavisnih ocjena uticaja puta na saobraćajne nezgode sa poginulim licima za državne puteve	Implementirane prihvaćene mjere iz Izveštaja sprovedenih Nezavisnih ocjena uticaja puta na saobraćajne nezgode sa poginulim licima za državne puteve	Upravljač državnog puta	MUP, MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	500
2.1.12. Implementacija prihvaćenih mjera iz Izveštaja sprovedenih Nezavisnih ocjena uticaja puta na saobraćajne nezgode sa poginulim licima za opštinske puteve i ulice	Implementirane prihvaćene mjere iz Izveštaja sprovedenih Nezavisnih ocjena uticaja puta na saobraćajne nezgode sa poginulim licima za opštinske puteve i ulice	Upravljač opštinskog puta	MUP, MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS	-	-	300



Mjera 2.2.: Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselja.								
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MKI (JLS)					Period sprovođenja: 2023-2024			
Pokazatelji na nivou mjere (pokazatelji rezultata)		Jedinica mjere		Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)	
Broj sprovedenih studija identifikacije nebezbjednih prolazaka državnih puteva kroz naselje.		Broj		Izveštaji Upravljača puteva	Nije mjereno	0	1	
Procenat pripremljenih i izvedenih projekata poboljšanja bezbjednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselje u odnosu na broj identifikovanih nebezbjednih prolazaka državnih puteva kroz naselje.		Procenat (%)		Izveštaji Upravljača puteva	Nije mjereno	0	20%	
Broj sprovedenih studija za utvrđivanje potrebe izgradnje obilaznica oko gradova.		Broj		Izveštaji Upravljača puteva	Nije mjereno	0	1	
Procenat pripremljenih i izvedenih projekata za izgradnju obilaznica, u odnosu na broj potrebnih obilaznica za izgradnju.		Procenat (%)		Izveštaji Upravljača puteva	Nije mjereno	0	0	
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			15		1300	
Finansijska pomoć EU		-			-		150	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
2.2.1 Analiza bezbjednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselja	Izrađena analiza bezbjednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselja	Upravljač puteva	MKI, JLS, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	75
2.2.2 Priprema plana unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselje	Pripremljen plan unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselje	Upravljač puteva	MKI, JLS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
2.2.3 Projektovanje poboljšanja bezbjednosti	Projektovano poboljšanje bezbjednosti saobraćaja	Upravljač puteva	MKI, JLS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG i	-	-	100



saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselje	na prolascima državnih puteva kroz naselje				JLS			
2.2.4 Izvođenje mjera iz projekata poboljšanja bezbjednosti prolazaka državnih puteva kroz naselja	Izvedene mjere iz projekata poboljšanja bezbjednosti prolazaka državnih puteva kroz naselja	Upravljač puteva	JLS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG i JLS	-	-	1.000
2.2.5 Priprema plana unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja u zonama škola na državnim putevima	Pripremljen plan unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja u zonama škola na državnim putevima	Upravljač puteva		1. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
2.2.6 Projektovanje zona škola na državnim putevima	Projektovane zona škola na državnim putevima	Upravljač puteva		4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	15	50
2.2.7 Izvođenje mjera iz projekata za uređenje zona škola na državnim putevima	Izvedene mjere iz projekata za uređenje zona škola na državnim putevima	Upravljač puteva		4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	150
2.2.8 Analiza opravdanosti izgradnje obilaznica gradova	Izrađena analiza opravdanosti izgradnje obilaznica gradova	Upravljač puteva	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	75

Mjera 2.3.:**Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na lokacijama povećane ugroženosti u saobraćaju na opštinskim putevima.**

Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MKI

Period sprovođenja: 2023-2024

Pokazatelji na nivou mjere (<i>pokazatelji rezultata</i>)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Broj sprovedenih studija identifikacije visokorizičnih lokacija stradanja ranjivih učesnika u saobraćaju, sa akcentom na zone škola.	Broj	Izveštaji Upravljača opštinskih puteva	Nije mjereno	1	1
Procenat pripremljenih i izvedenih projekata poboljšanja bezbjednosti saobraćaja za utvrđene lokacije povećane ugroženosti ranjivih učesnika u saobraćaju, sa akcentom na zone škola.	Procenat (%)	Izveštaji Upravljača opštinskih puteva	Nije mjereno	0	50%
Izvor finansiranja mjere	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
		u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta	-	130		500	



Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
2.3.1. Identifikacija zona škola koje nisu obezbeđene na adekvatan način sa aspekta bezbjednosti saobraćaja	Identifikovane zone škola koje nisu obezbeđene na adekvatan način sa aspekta bezbjednosti saobraćaja	JLS	MUP, UP, MP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
2.3.2. Priprema plana realizacije projekata obezbjeđenja zona škola	Pripremljen plan realizacije projekata obezbjeđenja zona škola	JLS	MP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
2.3.3. Realizacija projekata obezbjeđenja zona škola	Realizovani projekti obezbjeđenja zona škola	JLS		4. kvartal. 2024	Budžetska sredstva JLS	-	30	100
2.3.4. Implementacija mjera iz projekata obezbjeđenja zona škola	Implementirane mjere iz projekata obezbjeđenja zona škola	JLS		4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS	-	100	300
2.3.5. Identifikacija lokacija sa povećanim rizikom stradanja ranjivih učesnika u saobraćaju	Identifikovane lokacije sa povećanim rizikom stradanja ranjivih učesnika u saobraćaju	JLS	MUP, UP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS	-	-	100
2.3.6. Priprema plana realizacije poboljšanja bezbjednosti saobraćaja na lokacijama sa povećanim rizikom stradanja ranjivih učesnika u saobraćaju	Pripremljen plan realizacije poboljšanja bezbjednosti saobraćaja na lokacijama sa povećanim rizikom stradanja ranjivih učesnika u saobraćaju	JLS		4. kvartal 2024	Budžetska sredstva JLS (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-

Mjera 2.4.:**Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko željezničke pruge.**

Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MKI				Period sprovođenja: 2023-2024			
Pokazatelji na nivou mjere (pokazatelji rezultata)	Jedinica mjere		Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)	



Pripremljen Program unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge.			Da/ne	Izveštaj MKI	0	0	1	
Procenat pripremljenih projekata poboljšanja bezbjednosti u odnosu na broj identifikovanih visokorizičnih prelaza puta preko željezničke pruge.			Procenat	Izveštaj MKI	Nije mjereno	0%	30%	
Procenat izvedenih projekata poboljšanja prelaza puta preko željezničke pruge u odnosu na broj pripremljenih projekata.			Procenat	Izveštaj MKI	Nije mjereno	0%	10%	
Broj sprovedenih aktivnosti na unaprjeđenju ponašanja učesnika u saobraćaju na prelazima puta preko pruge			Broj	Izveštaj MKI	Nije mjereno	1	1	
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			-	720		
Finansijska pomoć EU		-			-	50		
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
2.4.1. Analiza stanja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge	Izrađena analiza stanja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge	UZZ	MKI, MUP, UZZ, UP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva UZZ	-	-	50
2.4.2. Priprema Programa unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge	Pripremljen Program unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge	MKI	UZZ, ŽICG i JLS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
2.4.3. Priprema projekata unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge	Pripremljeni projekti unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge	UZZ	ŽICG i JLS	4. kvartal. 2024	Budžetska sredstva CG i JLS	-	-	200
2.4.4. Realizacija projekata unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge	Realizovani projekti unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko pruge	UKP	ŽICG i JLS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG i JLS	-	-	500
2.4.5. Redovno sprovođenje i promocija aktivnosti na unaprjeđenju ponašanja	Redovno sprovedene i promovisane aktivnosti na unaprjeđenju	UZZ	MUP, UP, ŽICG i dr. subjekti	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	20



učesnika u saobraćaju na prelazima puta preko pruge	ponašanja učesnika u saobraćaju na prelazima puta preko pruge							
---	---	--	--	--	--	--	--	--

Mjera 2.5.: Jačanje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti putne infrastrukture.								
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MKI					Period sprovođenja: 2023-2024			
Pokazatelji na nivou mjere (pokazatelji rezultata)			Jedinica mjere		Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Ekspertska ocjena institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti putne infrastrukture			Ocjena eksperta		Izvještaj MKI	0	4	5
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			-		40	
Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
2.5.1 Zapošljavanje lica nadležnih za bezbjednost putne infrastrukture	Zaposlena lica nadležna za bezbjednost putne infrastrukture	MKI, JLS, Upravljač putevima		4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG i JLS (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
2.5.2. Sprovođenje, i po potrebi unaprijeđenje, programa obuka i stručnih usavršavanja revizora i provjerivača	Sprovođeni, i po potrebi unaprijeđeni, programi obuka i stručnih usavršavanja revizora i provjerivača	MKI	UCG	4. kvartal. 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	20
2.5.3. Sprovođenje periodičnih stručnih usavršavanja zaposlenih u Upravljačima puteva	Sprovođena periodična stručna usavršavanja zaposlenih u Upravljačima puteva	MKI	UCG	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	20

**STUB 3. BEZBJEDNIJA VOZILA**

OPERATIVNI CILJ 3: Prosječna starost voznog parka ispod 15 godina.					
Institucija odgovorna za koordinaciju i izvještavanje: MUP					
Pokazatelji na nivou posebnog cilja (<i>pokazatelji ishoda</i>)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Prosječna starost voznog parka putničkih i komercijalnih vozila u saobraćaju.	Godina	Izvještaj MUP-a	17,4	17,3	17,0
Procenat novih vozila u voznom parku ocijenjenih sa 4 ili više EURONCAP zvezdica.	Procenat	Izvještaj MUP-a	Nije mjereno	40%	45%
Procenat prihvaćenih međunarodnih sporazuma i unaprjeđenih zakona sa pripadajućim podzakonskim aktima, u pogledu bezbjednosti vozila.	Procenat	Izvještaji MKI i MUP-a	Nije mjereno	50%	60%
Procenat tehnički ispravnih vozila na tehničkim pregledima, kao i u realnim uslovima eksploatacije.	Procenat	Izvještaj MUP-a	Nije mjereno	70%	75%
Procenat komercijalnih vozila koji ispunjavaju propisane uslove u pogledu tehničke ispravnosti i propisa koji se odnose na AETR, ADR, ATP i obezbjeđenje tereta.	Procenat	Izvještaji MUP-a i MKI	Nije mjereno	80%	85%

Mjera 3.1.: Unaprjeđenje stimulacija i drugih pogodnosti za nabavku vozila sa visokim standardima bezbjednosti saobraćaja.					
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MF			Period sprovođenja: 2023-2024		
Pokazatelji na nivou mjere (<i>pokazatelji rezultata</i>)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Uspostavljen sistem stimulacija za nabavku vozila sa najmanje 4 EURONCAP zvjezdice i najmanje EURO5 standardom emisije.	Da/ne	Izvještaji MF, MKI, MUP, EF	Nije mjereno	ne	da
Uspostavljen sistem stimulacija za dogradnju sistema aktivne i pasivne bezbjednosti u vozilima.	Da/ne	Izvještaji MF, MKI, MUP, EF	Nije mjereno	ne	da
Procenat vozila mlađih od 3 god.	Procenat	Izvještaj MUP-a	Nije mjereno	5%	6%
Procenat vozila starijih od 20 god.	Procenat	Izvještaj MUP-a	Nije mjereno	25%	23%
Izvor finansiranja mjere	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
		u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta	-	-		1.550	



Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
3.1.1. Izrada Programa obnove voznog parka u cilju smanjenja prosječne starosti voznog parka i unaprjeđenja bezbjednosnih svojstava	Izrađen Program obnove voznog parka u cilju smanjenja prosječne starosti voznog parka i unaprjeđenja bezbjednosnih svojstava	MKI	MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
3.1.2. Davanje subvencija za obnovu voznog parka u cilju smanjenja prosječne starosti voznog parka i unaprjeđenju bezbjednosnih svojstava	Date subvencije za obnovu voznog parka u cilju smanjenja prosječne starosti voznog parka i unaprjeđenju bezbjednosnih svojstava	EF	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	1.000
3.1.3. Izrada Programa (podsticaja) primjene "retrofitinga" na individualnim i komercijalnim vozilima – dogradnja sistema aktivne i pasivne bezbjednosti vozila	Izrađen Program (podsticaja) primjene "retrofitinga" na individualnim i komercijalnim vozilima – dogradnja sistema aktivne i pasivne bezbjednosti vozila	MKI	MF, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
3.1.4. Davanje subvencija za (podsticaj) primjenu "retrofitinga" na individualnim i komercijalnim vozilima – dogradnja sistema aktivne i pasivne bezbjednosti vozila	Date subvencije za (podsticaj) primjenu "retrofitinga" na individualnim i komercijalnim vozilima – dogradnja sistema aktivne i pasivne bezbjednosti vozila	MF	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	500
3.1.5. Izrada studije uticaja uvećanja/umanjenja premije osiguranja za vozila, u zavisnosti od postojanja naprednih bezbjednosnih sistema u vozilu i njihovog stanja, kao i emisijonog standarda	Izrađena studija uticaja uvećanja/umanjenja premije osiguranja za vozila, u zavisnosti od postojanja naprednih bezbjednosnih sistema u vozilu i njihovog stanja, kao i emisijonog standarda	MKI	MF, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	50



Mjera 3.2.: Unaprjeđenje održavanja i kontrole tehničke ispravnosti vozila.								
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MUP					Period sprovođenja: 2023-2024			
Pokazatelji na nivou mjere (pokazatelji rezultata)			Jedinica mjere		Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Broj sprovedenih aktivnosti (npr. akcije besplatnih provjera tehničke ispravnosti) na unaprjeđenju održavanja.			Broj		Izveštaj MUP-a	Nije mjereno	1	1
Broj sprovedenih aktivnosti na unaprjeđenju kontrole tehničke ispravnosti vozila (vanredni nadzori, stručne obuke i usavršavanja).			Broj		Izveštaj MUP-a	Nije mjereno	1	1
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			50		500	
Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
3.2.1. Istraživanje stanja tržišta novih nehomologovanih i polovnih rezervnih djelova sa prijedlogom mjera	Izvršeno istraživanje stanja tržišta novih nehomologovanih i polovnih rezervnih djelova sa prijedlogom mjera	MKI	MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	30
3.2.2. Unaprjeđenje postojećeg sistema obaveznog tehničkog pregleda vozila – softversko povezivanje stanica za vršenje tehničkih pregleda sa MUP-om	Unaprjeđen postojeći sistem obaveznog tehničkog pregleda vozila – softversko povezivanje stanica za vršenje tehničkih pregleda sa MUP-om	MUP	Stanice tehničkih pregleda	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	250
3.2.3. Sprovođenje redovnih i vanrednih nadzora stanica za vršenje tehničkih pregleda	Sprovedeni redovni i vanredni nadzora stanica za vršenje tehničkih pregleda	MUP	Stanice tehničkih pregleda	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
3.2.4. Organizovanje	Organizovana	UCG	MUP, MKI	3. kvartal 2024	Budžetska	-	-	70



konferencije "Bezbjednost vozila u CG"	konferencija "Bezbjednost vozila u CG"				sredstva CG			
3.2.4. Izrada studije uvođenja provjera tehničke ispravnosti "pored puta" ("road side checks")	Izrađena studija uvođenja provjera tehničke ispravnosti "pored puta" ("road side checks")	MUP	MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	50
3.2.5. Sprovođenje akcija besplatnih tehničkih pregleda vozila	Sprovedena akcija besplatnih tehničkih pregleda vozila	ANO	MUP, MKI	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	50	100

Mjera 3.3.: Unaprjeđenje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti vozila.								
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MUP					Period sprovođenja: 2023-2024			
Pokazatelji na nivou mjere (pokazatelji rezultata)			Jedinica mjere		Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Broj sprovedenih stručnih usavršavanja rukovodilaca i kontrolora tehničkih pregleda			Broj		Izvještaj MUP-a	Nije mjereno	1	1
Procenat naučno obrazovnih i stručnih institucija koja vrše obuke i stručna usavršavanja u oblasti bezbjednosti vozila koje su unaprijedile planove i programe iz oblasti bezbjednosti vozila			Procenat		Izvještaj MUP-a	Nije mjereno	0%	75%
Izvor finansiranja mjere			Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura		
						u 2023. godini		u 2024. godini
Prihodi iz budžeta			-			60	150	
Finansijska pomoć EU			-			-		-
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
3.3.1. Sprovođenje programa stručnog osposobljavanja, unaprjeđivanja i licenciranja kontrolora na tehničkim pregledima	Sproveden program stručnog osposobljavanja, unaprjeđivanja i licenciranja kontrolora na tehničkim pregledima	MUP	MKI, UCG	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	20	50
3.3.2. Sprovođenje programa stručnog osposobljavanja, unaprjeđivanja i licenciranja policijskih službenika i službenica zaduženih za	Sproveden program stručnog osposobljavanja, unaprjeđivanja i licenciranja policijskih	MUP	MKI, UCG	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih	-	20	50



bezbjednost vozila i rad tehničkih pregleda	službenika i službenica zaduženih za bezbjednost vozila i rad tehničkih pregleda				kapaciteta)			
3.3.3. Sprovođenje programa stručnog osposobljavanja, unaprjeđivanja i licenciranja inspektora zaduženih za sprovođenje AETR, ADR, ATP i obezbjeđenje tereta	Sproveden program stručnog osposobljavanja, unaprjeđivanja i licenciranja inspektora zaduženih za sprovođenje AETR, ADR, ATP i obezbjeđenje tereta	MKI	MUP, UCG	4. kvartal 2023	Budžetska sredstva CG	-	20	50
Mjera 3.4.: Definisanje uslova za vozila mikromobilnosti.								
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MUP				Period sprovođenja: 2023-2024				
Pokazatelji na nivou mjere (<i>pokazatelji rezultata</i>)		Jedinica mjere		Izvor provjere		Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Definisani i propisani tehnički uslovi koje moraju ispunjavati vozila mikromobilnosti		Da/ne		Izveštaji MUP-a i MKI		Ne	Ne	Da
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			-		50	
Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
3.4.1. Izrada studije za definisanje tehničkih standarda za vozila mikromobilnosti sa preporukama za bezbjednu upotrebu.	Izrađena studija za definisanje tehničkih standarda za vozila mikromobilnosti sa preporukama za bezbjednu upotrebu.	MUP	MKI, UCG	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	50

**STUB 4. BEZBJEDNIJI UČESNICI U SAOBRAĆAJU**

OPERATIVNI CILJ 4:					
Stavovi i ponašanje učesnika u saobraćaju na nivou prvih 50% zemalja EU.					
Institucija odgovorna za koordinaciju i izvještavanje: MKI					
Pokazatelji na nivou posebnog cilja (<i>pokazatelji ishoda</i>)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Procenat vozača putničkih automobila kojima je prihvatljivo da, u toku vožnje, ne koriste sigurnosni pojas.	Procenat	Izvještaj MKI	34,6%	30%	25%
Procenat putnika u putničkim automobilima kojima je prihvatljivo da, u toku vožnje, ne koriste sigurnosni pojas na zadnjem sjedištu.	Procenat	Izvještaj MKI	92,3%	85%	70%
Procenat vozača putničkih automobila kojima je prihvatljivo da prevoze djecu bez korišćenja zaštitnog sjedišta.	Procenat	Izvještaj MKI	46,4%	40%	35%
Procenat vozača mopeda/motocikla kojima je prihvatljivo da u toku vožnje ne koriste zaštitnu kacigu.	Procenat	Izvještaj MKI	39,8%	35%	30%
Procenat vozača putničkih automobila kojima je prihvatljivo da prekoračuju ograničenje brzine u naselju.	Procenat	Izvještaj MKI	84,2%	75%	60%
Procenat vozača putničkih automobila kojima je prihvatljivo da prekoračuju ograničenje brzine van naselja	Procenat	Izvještaj MKI	85,0%	75%	60%
Procenat vozača kojima je prihvatljivo da voze i poslije konzumiranja alkohola.	Procenat	Izvještaj MKI	35,3%	30%	25%
Procenat vozača kojima je prihvatljivo da voze i poslije konzumiranja droga.	Procenat	Izvještaj MKI	4,7%	4,0%	3,5%
Procenat vozača kojima je prihvatljivo da koriste mobilni telefon u toku vožnje.	Procenat	Izvještaj MKI	44,6%	40%	35%
Procenat biciklista kojima je prihvatljivo da voze bicikl sa korišćenjem slušalica na/u ušima.	Procenat	Izvještaj MKI	27,2%	24%	20%
Procenat biciklista kojima je prihvatljivo da voze bicikl kolovozom gdje postoji biciklistička staza.	Procenat	Izvještaj MKI	41,2%	36%	30%
Procenat pješaka kojima je prihvatljivo da prelaze kolovoz na mjestima van pješačkog prelaza.	Procenat	Izvještaj MKI	80,5%	70%	60%
Procenat pješaka kojima je prihvatljivo da prelaze	Procenat	Izvještaj MKI	39,8%	33%	27%



kolovoz za vrijeme crvenog svjetla na semaforu za pješake.					
Procenat putnika na prednjem sjedištu putničkih automobila koji, u toku vožnje koriste sigurnosni pojas.	Procenat	Izvještaj MKI	44,8%	52%	60%
Procenat putnika na zadnjem sedištu putničkih automobila koji, u toku vožnje koriste sigurnosni pojas.	Procenat	Izvještaj MKI	3,8%	10%	20%
Procenat djece koja u putničkim automobilima pravilno koriste odgovarajuće sisteme zaštite.	Procenat	Izvještaj MKI	23,3%	40%	55%
Procenat motociklista i mopedista koji pravilno koriste zaštitne kacige.	Procenat	Izvještaj MKI	94,5%	95%	95,5%
Procenat vozača putničkih automobila koji prekoračuju ograničenje brzine u naselju.	Procenat	Izvještaj MKI	37,5%	33%	29%
Procenat vozača putničkih automobila koji prekoračuju ograničenje brzine van naselja.	Procenat	Izvještaj MKI	57,4%	50%	43%
Procenat vozača u saobraćajnom toku koji upravljaju vozilom pod uticajem alkohola.	Procenat	Izvještaj MKI	4,5%	3,5%	2,5%
Procenat vozača koji koriste mobilni telefon tokom vožnje.	Procenat	Izvještaj MKI	2,8%	2,6%	2,5%
Procenat pješaka koji prelaze kolovoz na mjestima van pješačkog prelaza.	Procenat	Izvještaj MKI	62,3%	54%	45%
Procenat pješaka koji prelaze kolovoz za vrijeme crvenog svjetla na semaforu za pješake.	Procenat	Izvještaj MKI	78,2%	60%	45%

Mjera 4.1.:**Razvoj i unaprijeđenje sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja.**

Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MP

Period sprovođenja: 2023-2024

Pokazatelji na nivou mjere (<i>pokazatelji rezultata</i>)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Ekspertska ocjena sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja predškolskih i školskih ustanova.	Ocjena	Izvještaj MP	Nije mjereno	4	5
Ekspertska ocjena sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja u autoškolama.	Ocjena	Izvještaj MP	Nije mjereno	5	6
Broj sprovedenih obuka/edukacija roditelja/staratelja o bezbjednosti djece u saobraćaju.	Broj	Izvještaji MP i MUP-a	0	1 godišnje po opštini	1 godišnje po opštini



Broj sprovedenih vršnjačkih edukacija srednjoškolskog uzrasta.			Broj		Izvještaj MP i MUP-a	0	1 godišnje po opštini	1 godišnje po opštini
Ekspertska ocjena sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja postojećih vozača, sa osvrtom na profesionalne vozače.			Ocjena		Izvjestaj MP	Nije mjereno	4	5
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			15		340	
Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
4.1.1. Analiza edukativnih potreba djece predškolskog, osnovnog i srednjeg školskog uzrasta u pogledu bezbjednosti saobraćaja	Izrađena analiza edukativnih potreba djece predškolskog, osnovnog i srednjeg školskog uzrasta u pogledu bezbjednosti saobraćaja	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	30
4.1.2. Izrada priručnika, didaktičkih sredstava i materijala za edukaciju djece predškolskog uzrasta u vezi bezbjednosti saobraćaja.	Izrađeni priručnici, didaktička sredstva i materijali za edukaciju djece predškolskog uzrasta u vezi bezbjednosti saobraćaja.	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	25
4.1.3. Organizacija seminara radi stručnog usavršavanja vaspitača o materijalima za edukaciju djece predškolskog uzrasta u vezi bezbjednosti saobraćaja	Organizovani seminari radi stručnog usavršavanja vaspitača o materijalima za edukaciju djece predškolskog uzrasta u vezi bezbjednosti saobraćaja	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	15
4.1.4. Edukacija djece predškolskog uzrasta o bezbjednosti saobraćaja	Izvršena edukacija djece predškolskog uzrasta o bezbjednosti saobraćaja	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	20
4.1.5. Izrada priručnika, didaktičkih sredstava i materijala za edukaciju djece	Izrađeni priručnici, didaktička sredstva i materijali za edukaciju	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	25



osnovnog školskog uzrasta u vezi bezbj. saobraćaja	djece osnovnog školskog uzrasta u vezi bezbj. saobraćaja							
4.1.6. Organizacija seminara radi stručnog usavršavanja učitelja o materijalima za edukaciju djece koja pohađaju osnovnu školu u vezi bezbjednosti saobraćaja	Organizovani seminari radi stručnog usavršavanja učitelja o materijalima za edukaciju djece koja pohađaju osnovnu školu u vezi bezbjednosti saobraćaja	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	15
4.1.7. Organizacija predavanja i treninga bezbjednosti saobraćaja za djecu osnovnog školskog uzrasta	Organizovana predavanja i treninzi bezbjednosti saobraćaja za djecu osnovnog školskog uzrasta	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	25
4.1.8. Organizacija takmičenja u znanju o bezbjednosti saobraćaja djece osnovnog školskog uzrasta	Organizovana takmičenja u znanju o bezbjednosti saobraćaja djece osnovnog školskog uzrasta	MP	MKI, MUP, AMSCG	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	15	15
4.1.9. Izrada programa bezbjednih školskih puteva	Izrađen program bezbjednih školskih puteva	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	30
4.1.10. Organizacija predavanja i treninga bezbjednosti saobraćaja za djecu srednjeg školskog uzrasta	Organizovana predavanja i treninzi bezbjednosti saobraćaja za djecu srednjeg školskog uzrasta	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	35
4.1.11. Analiza obrazovnih potreba sistema obuke kandidata u auto-školama	Izrađena analiza obrazovnih potreba sistema obuke kandidata u auto-školama	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	20
4.1.12. Izrada priručnika za obuku kandidata za vozače u autoškolama	Izrađen priručnik za obuku kandidata za vozače u autoškolama	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	30
4.1.13. Izrada literature potrebne za polaganje stručnog ispita za predavače, ispitivače i instruktore vožnje	Izrađena literatura potrebna za polaganje stručnog ispita za predavače, ispitivače i instruktore vožnje	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	30



4.1.14. Organizacija seminara znanja za predavače, ispitivače i instruktore vožnje	Organizovani seminari znanja za predavače, ispitivače i instruktore vožnje	MP	MKI, MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	25
--	--	----	----------	-----------------	-----------------------	---	---	----

Mjera 4.2.: Primjena kampanja i drugih preventivno-propagandnih mjera.								
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MUP					Period sprovođenja: 2023-2024			
Pokazatelji na nivou mjere (pokazatelji rezultata)		Jedinica mjere		Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)	
Broj sprovedenih kampanja u bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom nivou.		Broj		Izveštaj MUP	Nije mjereno	3 godišnje	3 godišnje	
Broj sprovedenih kampanja u bezbjednosti saobraćaja u opštinama.		Broj		Izveštaj MUP	Nije mjereno	1 godišnje po opštini	1 godišnje po opštini	
Broj sprovedenih preventivno-propagandnih aktivnosti na promjeni ponašanja i/ili stavova učesnika u saobraćaja na nacionalnom nivou.		Broj		Izveštaj MUP	Nije mjereno	10 godišnje	10 godišnje	
Broj sprovedenih preventivno-propagandnih aktivnosti na promjeni ponašanja i/ili stavova učesnika u saobraćaja u opštinama.		Broj		Izveštaj MUP	Nije mjereno	3 godišnje po opštini	3 godišnje po opštini	
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			-		1000	
Finansijska pomoć EU		-			-		50	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
4.2.1. Sprovođenje nacionalne kampanje na poboljšanju znanja, stavova i ponašanja u pogledu upotrebe sigurnosnog pojasa u putničkim vozilima	Sprovedena nacionalna kampanja na poboljšanju znanja, stavova i ponašanja u pogledu upotrebe sigurnosnog pojasa u putničkim vozilima	MUP	NVO, Mediji	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	100
4.2.2. Sprovođenje nacionalne kampanje na poboljšanju znanja, stavova i ponašanja u	Sprovedena nacionalna kampanja na poboljšanju znanja, stavova i	MUP	NVO, Mediji	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	100



pogledu bezbjednog učešća djece u saobraćaju	ponašanja u pogledu bezbjednog učešća djece u saobraćaju							
4.2.3. Sprovođenje nacionalne kampanje na poboljšanju znanja, stavova i ponašanja u pogledu vožnje pod uticajem alkohola	Sprovedena nacionalna kampanja na poboljšanju znanja, stavova i ponašanja u pogledu vožnje pod uticajem alkohola	MUP	NVO, Mediji	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	100
4.2.4. Sprovođenje nacionalne kampanje na poboljšanju znanja, stavova i ponašanja u pogledu štetnih uticaja brze vožnje na bezbjednost saobraćaja	Sprovedena nacionalna kampanja na poboljšanju znanja, stavova i ponašanja u pogledu štetnih uticaja brze vožnje na bezbjednost saobraćaja	MUP	NVO, Mediji	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	100
4.2.5. Sprovođenje nacionalne kampanje na poboljšanju znanja, stavova i ponašanja u pogledu upotrebe zaštitnih kaciga od strane motorizovanih dvotočkaša	Sprovedena nacionalna kampanja na poboljšanju znanja, stavova i ponašanja u pogledu upotrebe zaštitnih kaciga od strane motorizovanih dvotočkaša	MUP	NVO, Mediji	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	100
4.2.6. Sprovođenje vršnjačke edukacije srednjoškolaca o bezbjednom učešću i rizicima u saobraćaju u JLS	Sprovedena vršnjačka edukacija srednjoškolaca o bezbjednom učešću i rizicima u saobraćaju u JLS	JLS	MUP, NVO, Mediji	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	50
4.2.7. Sprovođenje obuke roditelja o pravilnoj upotrebi dječijih autosjedišta i podjela besplatnih dječijih autosjedišta	Sprovedene obuke roditelja o pravilnoj upotrebi dječijih autosjedišta i podjela besplatnih dječijih autosjedišta	JLS	MUP, NVOM, Mediji	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	500

Mjera 4.3.:**Unaprijeđenje sistema saobraćajne prinude.**

Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MUP

Period sprovođenja: 2023-2024

Pokazatelji na nivou mjere (pokazatelji rezultata)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
--	----------------	----------------	---------------------------	--------------------------	--------------------------



Ekspertska ocjena kvaliteta sistema prinude.			Ocjena	Izvještaj MUP	Nije mjereno	3	4	
Implementiran sistem automatske detekcije prekršaja na autoputu			Da/ne	Izvještaj MUP	Ne	Ne	Da	
Procenat opština sa sistemima za automatsku detekciju prekršaja u odnosu na ukupan broj opština.			Procenat	Izvještaj MUP	Nije mjereno	15%	30%	
Procenat policijskih stanica (CB/OB) u odnosu na ukupan broj policijskih stanica (CB/OB) opremljenih adekvatnim radarima za mjerenje brzine			Procenat	Izvještaj MUP	Nije mjereno	60%	70%	
Procenat policijskih stanica (CB/OB) u odnosu na ukupan broj policijskih stanica (CB/OB) opremljenih uređajima za detekciju alkohola, odnosno droga.			Procenat	Izvještaj MUP	Nije mjereno	60%	70%	
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			-		3500	
Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
4.3.1. Nabavka i uspostavljanje video nadzora za automatsku detekciju i dokumentovanje saobraćajnih prekršaja na državnim putevima	Nabavljen i uspostavljen video nadzor za automatsku detekciju i dokumentovanje saobraćajnih prekršaja na državnim putevima	MUP	MKI, Upravljač državnih puteva	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	2500
4.3.2. Nabavka i uspostavljanje video nadzora za automatsku detekciju i dokumentovanje saobraćajnih prekršaja u opštinama	Nabavljen i uspostavljen video nadzor za automatsku detekciju i dokumentovanje saobraćajnih prekršaja u opštinama	MUP	JLS	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	800
4.3.3. Nabavka uređaja (radara) za mjerenje brzine	Nabavljeni uređaji (radari) za mjerenje brzine	MUP	-	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	100
4.3.4. Nabavka uređaja za detekciju alkohola, odnosno droga.	Nabavljeni uređaji za detekciju alkohola, odnosno droga.	MUP	-	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	100



Mjera 4.4.: Praćenje i vrednovanje nivoa znanja, stavova i ponašanja učesnika u saobraćaju.								
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MKI					Period sprovođenja: 2023-2024			
Pokazatelji na nivou mjere (<i>pokazatelji rezultata</i>)			Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)	
Broj projekata vezanih za mjerenje indikatora bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom nivou.			Broj	Izveštaj MKI	1	1	1	
Broj projekata vezanih za istraživanje stavova učesnika u saobraćaju na nacionalnom nivou.			Broj	Izveštaj MKI	0	0	1	
Broj projekata vezanih za ocjenu nivoa znanja učesnika u saobraćaju na nacionalnom nivou.			Broj	Izveštaj MP	0	1	1	
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			25		75	
Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
4.4.1. Sprovođenje projekata vezanih za mjerenje indikatora performansi bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom nivou	Sprovedeni projekti vezani za mjerenje indikatora performansi bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom nivou	MKI	MUP, UCG	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	25	25
4.4.2. Sprovođenje projekata vezanih za mjerenje stavova učesnika u saobraćaju prema bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom nivou	Sprovedeni projekti vezani za mjerenje stavova učesnika u saobraćaju prema bezbjednosti saobraćaja na nacionalnom nivou	MKI	MUP, UCG	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	25
4.4.3. Sprovođenje projekata vezanih za mjerenje znanja učesnika u saobraćaju u vezi bezbjednosti saobraćaja na	Sprovedeni projekti vezani za mjerenje znanja učesnika u saobraćaju u vezi bezbjednosti	MP	MUP, MKI, UCG	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	25



nacionalnom nivou	saobraćaja na nacionalnom nivou							
-------------------	---------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

STUB 5. DJELOVANJE NAKON SAOBRAĆAJNE NEZGODE

OPERATIVNI CILJ 5:					
Vrijeme odziva ispod 8 min.					
Institucija odgovorna za koordinaciju i izvještavanje: MUP					
Pokazatelji na nivou posebnog cilja (<i>pokazatelji ishoda</i>)	Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Vrijeme odziva hitne medicinske pomoći.	min	Izvještaj MZ	10	9,8	9,5
Nivo znanja hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajnih nezgoda.	Ocjena	Ekspertska ocjena, 1-10	Nije mjereno	5	6
Nivo uvežbanosti hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode.	Ocjena	Ekspertska ocjena, 1-10	Nije mjereno	5	6
Nivo osposobljenosti hitnih službi za djelovanje na mjestu saobraćajne nezgode.	Ocjena	Ekspertska ocjena, 1-10	Nije mjereno	5	6

Mjera 5.1.:							
Uspostavljanje nedostajućih jedinica hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode.							
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MUP (MZ)					Period sprovođenja: 2023-2024		
Pokazatelji na nivou mjere (<i>pokazatelji rezultata</i>)			Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Procenat uspostavljenih jedinica hitnih službi koje su nedostajale na državnim putevima i autoputu.			Procenat	Izvještaji MUP-a i MZ	0%	70%	100%
Sprovedena analiza i uspostavljene jedinice hitnih službi u naseljima.			Da/ne	Izvještaji MUP-a i MZ	Nije mjereno	ne	da
Uspostavljena helikopterska hitna služba za djelovanje nakon saobraćajne nezgode.			Da/ne	Izvještaji MUP-a i MZ	Nije mjereno	ne	da
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura		
					u 2023. godini		u 2024. godini
Prihodi iz budžeta		-			200		500
Finansijska pomoć EU		-			-		-
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura



						budžetom	2023	2024
5.1.1. Uspostavljanje jedinica hitnih službi koje su nedostajale na državnim putevima i autoputu	Uspostavljene jedinice hitnih službi koje su nedostajale na državnim putevima i autoputu	MUP	MZ	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
5.1.2. Izrada studije Analiza i uspostavljanje jedinica hitnih službi u naseljima	Izrađena studija Analiza i uspostavljanje jedinica hitnih službi u naseljima	MUP	MZ	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	100	-
5.1.3. Izrada studije uspostavljanja službe helikopterske hitne medicinske pomoći	Izrađena studija uspostavljanja službe helikopterske hitne medicinske pomoći	MZ	MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	100	-
5.1.4. Uspostavljanje funkcionalnog heliodroma u Kliničkom centru CG	Uspostavljen funkcionalni heliodrom u Kliničkom centru CG	MZ	MUP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	500

Mjera 5.2.:**Opremanje hitnih službi transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode.**

Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MUP (MZ)

Period sprovođenja: 2023-2024

Pokazatelji na nivou mjere (pokazatelji rezultata)			Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)
Procenat jedinica hitnih medicinskih službi koje su opremljene transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode.			Procenat	Izvještaji MUP-a i MZ	Nije mjereno	50%	60%
Procenat jedinica vatrogasnih jedinica koje su opremljene transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode.			Procenat	Izvještaji MUP-a i MZ	Nije mjereno	50%	60%
Procenat jedinica saobraćajne policije koje su opremljene transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode.			Procenat	Izvještaji MUP-a i MZ	Nije mjereno	50%	60%
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura		
					u 2023. godini		u 2024. godini
Prihodi iz budžeta		-			300		1.200
Finansijska pomoć EU		-			-		-
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura



						budžetom	2023	2024
5.2.1. Opremanje transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode jedinica hitnih medicinskih službi	Obezbijedeno brzo i kvalitetno djelovanje jedinica hitnih medicinskih službi nakon saobraćajne nezgode kroz opermljenost transportnim sredstvima i opremom	MZ	MF	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	100	400
5.2.2. Opremanje transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode vatrogasnih jedinica	Obezbijedeno brzo i kvalitetno djelovanje vatrogasnih jedinica nakon saobraćajne nezgode kroz opremanje transportnim sredstvima i opremom	MUP	MF	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	100	400
5.2.3. Opremanje transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode jedinica saobr. policije	Obezbijedeno brzo i kvalitetno djelovanje jedinica saobr. policije nakon saobraćajne nezgode kroz opremanje transportnim sredstvima i opremom	MUP	MF	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	100	400
Mjera 5.3.: Uspostavljanje i funkcionisanje savremenog kvalitetnog komunikacionog sistema.								
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MUP (MZ)				Period sprovođenja: 2023-2024				
Pokazatelji na nivou mjere (<i>pokazatelji rezultata</i>)		Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)		
Uspostavljen komunikacioni sistem koji omogućava jednovremenu glasovnu komunikaciju među svim jedinicama hitnih službi i koji omogućava kvalitetnu audio i video vezu i brzo slanje i prijem podataka između hitnih službi		Da/ne	Izveštaji MUP-a i MZ	ne	ne	da		
Uspostavljanja sistema kontrole izdavanja ljekarskih uvjerenja i uvezivanja svih zdravstvenih ustanova koje se bave izdavanjem ljekarskih uvjerenja kandidatima za vozače i instruktore vožnje u jedinstveni informacioni sistem		Da/ne	Izveštaj MZ i MUP-a	ne	ne	da		
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom		Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura				
				u 2023. godini		u 2024. godini		
Prihodi iz budžeta		-		50		650		



Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
5.3.1. Izrada softvera za zajednički informaciono komunikacioni sistem hitnih službi, sa obukom.	Izrađen softver za zajednički informaciono komunikacioni sistem hitnih službi, sa obukom.	MUP	MZ	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	-	200
5.3.2. Opremanje hitnih službi neophodnom opremom radio veze	Hitne službe opremljene neophodnom opremom radio veze	MUP	MZ	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	50	150
5.3.3. Formiranje nacionalnog dispečerskog centra za hitnu medicinsku pomoć	Formiran nacionalni dispečerski centar za hitnu medicinsku pomoć	MZ	HMP	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
5.3.4. Izrada studije za uvođenje savremenih sistema lociranja pozivaoca (GPS pozicioniranje pozivaoca, e-Call i sl.)	Izrađena studija za uvođenje savremenih sistema lociranja pozivaoca (GPS pozicioniranje pozivaoca, e-Call i sl.)	MUP	MZ	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-		100
5.3.5. Izrada softvera za uspostavljanja sistema kontrole izdavanja ljekarskih uvjerenja i uvezivanja svih zdravstvenih ustanova koje se bave izdavanjem ljekarskih uvjerenja kandidatima za vozače i instruktore vožnje u jedinstveni sistem	Izrađen softver za uspostavljanja sistema kontrole izdavanja ljekarskih uvjerenja i uvezivanja svih zdravstvenih ustanova koje se bave izdavanjem ljekarskih uvjerenja kandidatima za vozače i instruktore vožnje u jedinstveni sistem	MZ	MUP, MP	4.kvartal 2024	Budžetska sredstva CG			200
Mjera 5.4.:								
Unaprjeđenje stručnosti, osposobljenosti i uvežbanosti pripadnika hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode.								
Institucija odgovorna za praćenje i kontrolu realizacije: MUP (MZ)				Period sprovođenja: 2023-2024				
Pokazatelji na nivou mjere (pokazatelji rezultata)			Jedinica mjere	Izvor provjere	Početna vrijednost (2021)	Ciljna vrijednost (2023)	Ciljna vrijednost (2024)	
Inovirani obrazovni, nastavni i stručni planovi i programi za			Da/ne	Izvjestaji	Ne	Ne	Da	



djelovanje nakon saobraćajne nezgode					MUP-a i MZ			
Godišnji broj sprovedenih obrazovnih, nastavnih i stručnih planova i programa hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode			Broj		Izveštaji MUP-a i MZ	Nije mjereno	0	1
Godišnji broj zajedničkih vježbi hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode			Broj		Izveštaji MUP-a i MZ	Nije mjereno	0	1
Izvor finansiranja mjere		Veza sa programskim budžetom			Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura			
					u 2023. godini		u 2024. godini	
Prihodi iz budžeta		-			50		100	
Finansijska pomoć EU		-			-		-	
Naziv aktivnosti:	Indikator rezultata:	Nosilac aktivnosti	Partneri	Rok za završetak aktivnosti	Izvor finansiranja	Veza sa programskim budžetom	Ukupna procijenjena finansijska sredstva u hiljadama eura	
							2023	2024
5.4.1. Izrada programa kontinuirane edukacije pripadnika hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode i zajedničko djelovanje nakon saobraćajne nezgode svih hitnih službi.	Izrađen program kontinuirane edukacije pripadnika hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode i zajedničko djelovanje nakon saobraćajne nezgode svih hitnih službi.	MP	MUP, MZ	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
5.4.2. Sprovođenje obrazovnih, nastavnih i stručnih planova i programa hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode	Sprovedeni obrazovni, nastavni i stručni planovi i programi hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode	MP	MUP, MZ	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
5.4.3. Donošenje protokola za postupak istovremenog izlaska svih hitnih službi na lice mjesta saobraćajne nezgode	Donijet protokol za postupak istovremenog izlaska svih hitnih službi na lice mjesta saobraćajne nezgode	MUP	MZ	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
5.4.3. Sprovođenje zajedničkih vježbi hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode	Sprovedene zajedničke vježbe hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode	MUP	MZ	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG (sprovodi se u okviru postojećih kapaciteta)	-	-	-
5.4.4. Stručno usavršavanje pripadnika saobraćajne policije za vršenje uviđaja saobraćajnih nezgoda i	Sprovedeno stručno usavršavanje pripadnika saobraćajne policije za vršenje uviđaja	MUP		4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	25	50



obezbedjenje lica mjesta saobraćajne nezgode	saobraćajnih nezgoda i obezbedjenje lica mjesta saobraćajne nezgode							
5.4.4. Stručno usavršavanje pripadnika hitnih službi (konferencije i seminari koji obrađuju teme djelovanja nakon saobraćajne nezgode)	Sprovedeno stručno usavršavanje pripadnika hitnih službi (konferencije i seminari koji obrađuju teme djelovanja nakon saobraćajne nezgode)	MUP	MZ	4. kvartal 2024	Budžetska sredstva CG	-	25	50



9. INFORMACIJA ZA JAVNOST O CILJEVIMA I OČEKIVANIM REZULTATIMA STRATEGIJE

Uvažavajući potrebu da se javne politike dodatno afirmišu, kako bi se povećalo interesovanje stručne i ostalih segmenata javnosti, te istakao značaj konkretnih aktivnosti za opštu korist i kvalitet života građana i građanki, neophodno je pripremiti odgovarajuće informacije za javnost o ciljevima i očekivanim učincima Strategije. Komunikaciona strategija naglašava potrebu da komunikacija sa građanima i građankama bude usmjerena na predstavljanje vizije, ciljeva i rezultata koje Vlada ostvaruje na planu unaprjeđenja kvaliteta života u Crnoj Gori, na način koji je lako razumljiv i prilagođen potrebama i interesovanjima javnosti.

Realizacija ključnih ciljeva Strategije u najvećoj mjeri zavisi od relevantnih institucija i organizacija odgovornih za njenu implementaciju, s jedne strane, i svih učesnika u saobraćaju, s druge strane. U tom smislu, da bi realizacija Strategije bila uspješna, neophodna je uključenost i aktivno učešće značajnog broja zainteresovanih strana. S tim u vezi, prepoznate su ciljne javnosti koje su direktni nosioci realizacije aktivnosti u okviru Strategije - interne javnosti ili javnosti koje su targetirane kao one koje mogu da doprinesu efikasnijoj realizaciji - eksterne javnosti. Interne javnosti čine zaposleni u državnoj upravi i lokalnoj samoupravi, dok eksternu ciljnu javnost čine: predstavnici privrede, NVO sektora, akademske zajednice, međunarodne organizacije / donatori, mediji i dr.

Imajući prethodno navedeno u vidu, veoma je bitno da se Strategija, ali i svi kasniji dokumenti i aktivnosti koje će iz nje proisticati, detaljno stave na uvid i objasne javnosti, po svim ključnim strateškim stavovima, kako bi svi zainteresovani subjekti, shvatili značaj bezbjednosti saobraćaj na putevima. Samo se na taj način može postići kooperativnost javnosti, što je preduslov za realizaciju planiranih sistema.

Ustavom Crne Gore zagarantovano je pravo svakog pojedinca da istinito, potpuno i blagovremeno bude informisan o pitanjima od javnog interesa, što uključuje i pravo na informisanost o stanju bezbjednosti saobraćaja na putevima. Nadležni organi treba da osiguraju aktivno sudjelovanje javnosti u kreiranju i inoviranju upravljanja bezbjednošću saobraćaja na putevima, s ciljem da se postignu što kvalitetnija rješenja na ovom području. Ovo podrazumijeva pravovremeno obavješćavanje i javno objavljivanje dokumenata i propisa kojima se uređuje oblast bezbjednosti saobraćaja na putevima kao i razmatranje i izjašnjavanje po dostavljenim primjedbama. Da bi doprinos javnosti u bezbjednosti saobraćaja na putevima bio odgovarajući, treba osigurati konstantnu edukaciju kroz sredstva informisanja, tribine, nastavne programe.



10. PROCJENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE STRATEGIJE

TROŠKOVI REALIZACIJE STRATEGIJE

U nastavku su u Tabeli 10.1 prikazani troškovi realizacije strategije po ciljevima i mjerama, za prvi akcioni plan (period 2023-2024), a ispod tabele je deskriptivno data procjena realizacije strategije za naredne akcione planove, do završetka perioda sprovođenja strategije (do 2030.).

Tabela 10.1 – Troškovi realizacije strategije po ciljevima i mjerama, za prvi akcioni plan (2023-2024)

OPERATIVNI CILJEVI I MJERE	2023		2024		UKUPNO	
	Budžet CG	Finansijska pomoć EU	Budžet CG	Finansijska pomoć EU	Budžet CG	Finansijska pomoć EU
OPERATIVNI CILJ 1: Sistem bezbjednosti saobraćaja u kome svi subjekti bezbjednosti saobraćaja (institucije i pojedinci) međusobno sarađuju i djeluju ka dostizanju ciljeva.	100	-	400	-	500	-
Mjera 1.1. Unaprjeđenje strateškog i normativnog okvira bezbjednosti saobraćaja.	30	-	270	-	300	-
Mjera 1.2. Unaprjeđenje finansiranja bezbjednosti saobraćaja.	-	-	-	-	-	-
Mjera 1.3. Unaprjeđenje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti saobraćaja.	70	-	130	-	200	-
Mjera 1.4. Unaprjeđenje saradnje institucija u bezbjednosti saobraćaja.	-	-	-	-	-	-
OPERATIVNI CILJ 2: Najmanje 75% putovanja se odvija na putevima sa visokim standardima bezbjednosti saobraćaja.	245	30	5560	225	5805	255
Mjera 2.1. Unaprjeđenje procesa praćenja stanja bezbjednosti puta i životnog ciklusa puta, od planiranja do eksploatacije.	100	30	3000	25	3100	55
Mjera 2.2. Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na prolascima državnih puteva kroz naselja.	15	-	1300	150	1315	150
Mjera 2.3. Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na lokacijama povećane ugroženosti u saobraćaju na opštinskim putevima.	130	-	500	-	630	-
Mjera 2.4. Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na prelazima puta preko željezničke pruge.	-	-	720	50	720	50
Mjera 2.5. Jačanje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti putne infrastrukture.	-	-	40	-	40	-



OPERATIVNI CILJEVI I MJERE	2023		2024		UKUPNO	
	Budžet CG	Finansijska pomoć EU	Budžet CG	Finansijska pomoć EU	Budžet CG	Finansijska pomoć EU
OPERATIVNI CILJ 3: Prosječna starost voznog parka ispod 15 godina.	110	-	2250	-	2360	-
Mjera 3.1. Unaprjeđenje stimulacija i drugih pogodnosti za nabavku vozila sa visokim standardima bezbjednosti saobraćaja.	-	-	1550	-	1550	-
Mjera 3.2. Unaprjeđenje održavanja i kontrole tehničke ispravnosti vozila.	50	-	500	-	550	-
Mjera 3.3. Unaprjeđenje institucionalnog kapaciteta u oblasti bezbjednosti vozila.	60	-	150	-	210	-
Mjera 3.4. Definisanje uslova za vozila mikromobilnosti.	-	-	50	-	50	-
OPERATIVNI CILJ 4: Stavovi i ponašanje učesnika u saobraćaju na nivou prvih 50% zemalja EU.	40	-	4915	50	4955	50
Mjera 4.1. Razvoj i unaprjeđenje sistema saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja.	15	-	340	-	355	-
Mjera 4.2. Primjena kampanja i drugih preventivno-propagandnih mjera.	-	-	1000	50	1000	50
Mjera 4.3. Unaprjeđenje sistema saobraćajne prinude.	-	-	3500	-	3500	-
Mjera 4.4. Praćenje i vrednovanje nivoa znanja, stavova i ponašanja učesnika u saobraćaju.	25	-	75	-	100	-
OPERATIVNI CILJ 5: Vrijeme odziva ispod 8 min.	700	-	2150	-	2850	-
Mjera 5.1. Uspostavljanje nedostajućih jedinica hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode.	200	-	500	-	700	-
Mjera 5.2. Opremanje hitnih službi transportnim sredstvima i opremom za brzo i kvalitetno djelovanje nakon saobraćajne nezgode.	300	-	1200	-	1500	-
Mjera 5.3. Uspostavljanje i funkcionisanje savremenog kvalitetnog komunikacionog sistema.	50	-	650	-	700	-
Mjera 5.4. Unaprjeđenje stručnosti, osposobljenosti i uvežbanosti pripadnika hitnih službi za djelovanje nakon saobraćajne nezgode.	50	-	100	-	150	-
UKUPNO	1095	30	15575	275	16670	305
(u hiljadama EUR)	1125		15750		16975	



Za svaki slijedeći dvogodišnji akcioni plan do kraja realizacije perioda važenja ove strategije, procenjuje se da je potrebno izdvojiti oko 20% više sredstava nego za prethodni period važenja akcionog plana. Procjena je da će ukupni troškovi realizacije ove strategije (do kraja 2030. godine) iznositi oko 80 miliona eura, ali ne više od 100 miliona eura. Detaljna procjena potrebnih sredstava za realizaciju aktivnosti po ciljevima i mjerama za naredne akcione planove, do kraja realizacije perioda važenja ove strategije predstavice se u okviru budućih akcionih planova.

OČEKIVANE KORISTI (UŠTEDE) REALIZACIJE STRATEGIJE

Ukoliko se realizuju sve mjere predviđene ovom strategijom, procenjuje se da će se ostvariti strateški i operativni ciljevi, a samim tim zaključno sa 2030. godinom u Crnoj Gori biće za 125 lica manje smrtno stradalih u saobraćajnim nezgodama i za 1065 lica manje teško povrijeđenih. Pored toga, smanjiće se i broj lica koja su lako povrijeđena, ali i broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom. Uzimajući u obzir metodologiju za obračun troškova saobraćajnih nezgoda, prikazanu u poglavlju 2.6. mogu se procijeniti koristi, odnosno uštede koje bi se ostvarile realizacijom ove strategije u iznosu od najmanje 900 miliona eura.

Imajući u vidu troškove neophodne za realizaciju mjera i aktivnosti ove strategije od najviše 100 miliona eura sa jedne strane i koristi od najmanje 900 miliona eura, sa druge strane, za očekivati je da će potpuna realizacija ove strategije osim značajnog unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja, prvenstveno posmatrano kroz manji broj saobraćajnih nezgoda i posljedica tih nezgoda, doprinijeti i uštedi od najmanje 800 miliona eura.



REFERENCE

- [1] DaCoTA (2012) Road Safety Management, Deliverable 4.8p of the EC FP7 project DaCoTA. Retrieved from: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/pdf/safety_issues/policy_issues/06-road_safety_management_en.pdf
- [2] ESRA. (2022). ESRA Dashboard. Retrieved from <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiM2Y5MzEwYTMtMTE1Mi00MzNkLWFlOWQtNmU2ZWNiM2RhYzJlIiwidCI6IjlkMWIwYjlyLWE5ZTA0NDg1Mi1hMTExLWZlYzRmZDc1N2M2ZSIsImMiOiJh9&pageName=ReportSection9fbd3f40b24badccab99>
- [3] EU Strategic Action Plan on Road Safety, Anex 1 to the Communication from the Commission, Europe on the move Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF
- [4] EU: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Next steps towards 'Vision Zero': EU road safety policy framework 2021-2030, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/261629>
- [5] European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K., Bieler, C., Wijngaarden, L., Schroten, A., Parolin, R., Brambilla, M., Sutter, D., Maffii, S., & Fermi, F. (2020). Handbook on the external costs of transport: Version 2019 – 1.1. Publications Office. <https://doi.org/10.2832/51388>
- [6] Generalni sekretarijat Vlade Crne Gore. (2021). Metodologija razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata. Retrieved from <https://www.gov.me/dokumenta/2af986d7-06a4-492a-a356-facac7597d38>
- [7] Lipovac, K, D. Jovanović i M. Nešić (2019). Osnove bezbednosti saobraćaja, Kriminalističko policijski univerzitet, Beograd.
- [8] Meesmann, U., Wardenier, N., Torfs, K., Pires, C., Delannoy, S. & Van den Berghe, W. (2022). A global look at road safety. Synthesis from the ESRA2 survey in 48 countries. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussel, Belgium: Vias institute.
- [9] MoCI (2020). Road Safety Assessment of Montenegro. Ministry of Capital Investments, Montenegro. Podgorica, <https://www.gov.me/en/documents/9e9aa165-b785-4bcd-b4f4-2a0cd2457fe2>
- [10] OECD (2015). <http://stats.oecd.org/>
- [11] OECD (2016). Road accidents (indicator). doi: 10.1787/2fe1b899-en
- [12] OECD/ ITF (2018), "Serbia" in Road Safety Annual Report 2018, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/1c884dcb-en>
- [13] OECD/ ITF (2018), Road Safety Annual Report 2018, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/1c884dcb-en>
- [14] PIARC: Road safety management - Safe system – scientific safety principles and their application, <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management-safe-system-approach/safe-system-principles>
- [15] Službeni list CG. (2018). Uredba o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata. Retrieved from <https://www.gov.me/dokumenta/23c216b2-3eb7-453c-b0a7-3cdae9e9742e>
- [16] Transport Community: Road Safety Action Plan for Western Balkan, <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2020/04/Road-Safety-Action-Plan.pdf>
- [17] UN Economic and Social Council ECE/Trans/2012/4, United Nations Economic Commission for Europe: Plan to implement the United Nations Decade of Action for Road Safety (2011-2020), <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/itc/ECE-TRANS-2012-4e.pdf>
- [18] UN: First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action, Moscow Declaration, Moscow, 19-20 November 2009, https://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf
- [19] UN: General Assembly resolution 64/255, Improving global road safety A/RES/64/255 (2 March 2010), available from undocs.org/A/RES/64/255. Retrieved from: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/64/255
- [20] UN: General Assembly resolution 66/260, Improving global road safety A/RES/66/260 (19 April 2012), available from undocs.org/A/RES/66/260. Retrieved from: <http://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/download/en/>



- [21] UN: General Assembly resolution 68/368, Global road safety crisis- Report of improving global road safety A/RES/68/368 (6 December 2013), available from undocs.org/A/RES/68/368. Retrieved from: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp1/Improving_Global_Road_Safety_2013_en.pdf
- [22] UN: General Assembly resolution 69/269, Improving global road safety A/RES/69/269 (29 April 2014), available from undocs.org/A/RES/69/269. Retrieved from: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/69/269
- [23] UN: General Assembly resolution 70/1, Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development A/RES/70/1 (29 April 2014), available from undocs.org/A/RES/70/1. Retrieved from: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E
- [24] UN: Global road safety performance targets, https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf
- [25] UN: Second Global High-level Conference on Road Safety: Time for Results, Brasilia, 18-19 November 2015, Brasilia Declaration, https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf
- [26] UN: The 2030 Agenda for Sustainable Development, <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>
- [27] UN: The Moscow Declaration, http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/conference_booklet.pdf
- [28] UN: Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19–20 February 2020, Stockholm Declaration, <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>
- [29] UN: Transforming our world: the 2030 agenda for sustainable development, A/RES/70/1, <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>
- [30] UN: Valletta Declaration on Road Safety, Valletta, 29 March 2017, https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf
- [31] United Nations. (2020, September 2). Improving global road safety. Resolution 74/299. Retrieved from <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/30/PDF/N2022630.pdf?OpenElement>
- [32] Vis, M. A. (2005). State-of-the-art Report on Road Safety Performance Indicators. Deliverable D3.1. <http://erso.swov.nl/safetynet/fixed/WP3/Deliverable%20wp%203.1%20state%20of%20the%20art.pdf>
- [33] Vlada Crne Gore Ministarstvo unutrašnjih poslova. (2019). Program poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020-2022. Retrieved from <https://wapi.gov.me/download-preview/0a0c03a3-e2d7-4f03-8562-66b9aafc26d0?version=1.0>
- [34] World Health Organization (WHO), Decade of Action for Road Safety 2011-2020, http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/decade_booklet/en/index.html
- [35] World Health Organization (WHO), First Global Ministerial Conference on road safety, http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html
- [36] World Health Organization (WHO), Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html
- [37] World Health Organization. (2018). Global status report on road safety 2018. World Health Organization. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/276462>
- [38] World Health Organization. (2022). Global plan for the decade of action for road safety 2021-2030 (No. WPR/2022/VNM/001). WHO Regional Office for the Western Pacific.



Obrazloženje

Srednjoročnim program rada Vlade 2022-2024. godinu i Programom rada Vlade Crne Gore za 2023. godinu u okviru Prioriteta 2 - Zdrave finansije i ekonomski razvoj, predviđeno je donošenje **Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2024 -2030. godina, s Akcionim planom za 2024 -2025. godinu.** Ovaj strateški dokument uključuje širok spektar relevantnih učesnika i eksperta kako bi se postigli ciljevi u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima.

Strategijom poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2024 -2030. godina su na osnovu analize stanja definisane smjernice bezbjednosti drumskog saobraćaja u Crnoj Gori, sa mjerama za postizanje planiranih ciljeva, aktivnosti i indikatori uspjeha, način praćenja sprovođenja strateškog dokumenta, način izvještavanja i evaluacije i druga pitanja od značaja za sprovođenje Strategije za period 2023-2026. godina.

Strategijom je definisan strateški cilj: „Smanjen broj poginulih i teško povrijeđenih lica za 50% do 2030. godine, u odnosu na 2021. godinu i bez poginule djece u saobraćaju“, kao i pet operativnih ciljeva. Akcionim planom za 2023-2024. godinu utvrđene su konkretne aktivnosti, nadležne institucije za sprovođenje, rokovi za realizaciju, indikatori uspjeha, budžetska sredstva za realizaciju aktivnosti, izvori finansiranja i druga pitanja od značaja za realizaciju strateškog cilja ove strategije.

Saobraćajne nezgode predstavljaju globalni problem sa ozbiljnim poslasticama. Ukoliko se ne preduzmu efikasne mjere, saobraćajne nezgode bi mogle postati peti vodeći uzrok smrti na globalnom nivou, uz godišnji broj od oko 2.4 miliona smrtnih slučajeva. Osim toga, djeca i mladi u starosnoj dobi od 5-29 godina posebno su ugroženi, a više od 93% smrtnih slučajeva u saobraćaju događa se u državama sa niskim i srednjim prihodima.

Evropska Unija i Crna Gora prepoznaju važnost bezbjednosti saobraćaja kao prioritetnu oblast. U Crnoj Gori, u periodu od 2010. do 2021. godine, zabilježeno je oko 715 smrtnih slučajeva i oko 3 hiljade povređenih godišnje u saobraćajnim nezgodama.

Shvatajući ozbiljnost problema saobraćajnih nezgoda i posvećenost rešavanju ovog problema, Crna Gora sprovodi strateške inicijative i planira usklađivanje sa međunarodnim standardima kako bi unaprijedila bezbjednost saobraćaja i smanjila broj nesreća i povreda na putevima.