

## MENADŽMENT U BEZBJEDNOSTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA NA NIVOU LOKALNE ZAJEDNICE

**Doc.dr Safet Kalač**  
**Fakultet za saobraćaj, komunikacije i logistiku, Berane, Crna Gora**  
**Donje Luge bb, 84300 Berane**  
**Tel:0038267/231778**  
**Fax:0038251274441**  
**[kalac.safet@gmail.com](mailto:kalac.safet@gmail.com)**

**Sažetak:** Danas saobraćaj predstavlja krvotok funkcionisanja cjelokupnog društvenog sistema tj.društva, bez koga se ne bi mogla zamisliti egzistencija savremenog čovjeka. Kako na planeti Zemlji broj stanovnika stalno raste i trenutno je dostigao cifru od sedam milijardi (2011.godina), to neminovno za sobom inicira i razvoj saobraćajne djelatnosti tj. saobraćaja, što ukazuje na činjenicu da zemlje Evropske unije opravdano stavljaju razvoj saobraćaja u sam vrh prioriteta. Razvoj saobraćaja uslovljen je opštim privrednim razvojem. Porast stepena motorizacije i mobilnosti stanovništva kao i razvoj privrede i sve izraženiji zahtjevi za transportom masovnih količina robe, u većini gradova nije bio praćen adekvatnim razvojem saobraćajne infrastrukture i transportnih kapaciteta, što je izazvalo stanje u kojem saobraćaj počinje da predstavlja ograničavajući faktor daljeg privrednog razvoja, kako lokalne zajednice tako i cijele zemlje i šire. Saobraćajna infrastruktura u Crnoj Gori nije dostigla zadovoljavajući nivo razvoja zbog nedostatka vizije i strategije kao i nedostatka investicionih sredstava kojih nikada nije bilo u dovoljnom obimu. To se posebno odnosi na izgradnju auto-puta Bar-Boljari, čijom će se izgradnjom omogućiti racionalniji i bolji način korišćenja raspoloživih prirodnih i ljudskih resursa sjeverno-istočnog dijela države.

**Ključne riječi:** *saobraćaj, razvoj, lokalna zajednica, infrastruktura.*

## MANAGEMENT IN ROAD TRAFFIC SAFETY IN THE LOCAL COMMUNITY

**Abstract:** Today, traffic is the bloodstream of the overall social system, i.e. society, without which it is impossible to imagine the existence of modern man. How the Earth population is constantly growing and currently has reached seven billion, (2011), it inevitably initiate the development of transport activities i.e. transport, which suggests that the European Union reasonably place the development of transport in the top priority. The development of traffic is caused by the general economic development. The increase the level of motorization and mobility of the population and the development of the economy and a growing demands for transport mass quantities of goods, in most cities was not accompanied by adequate transport infrastructure development and transport capacity, which caused a situation where traffic begins to be a limiting factor for further economic development in local community across the country and beyond. Transport infrastructure in Montenegro has not reached a satisfactory level of development due to lack of vision and strategy as well as the lack of investment funds which has never been in a sufficient extent. This especially applies to the construction of the highway Bar-Boljari, whose construction will allow a more rational and better use of available natural and human resources in the north-eastern part of the country.

**Key words:** *traffic, development, local community, infrastructure.*

## **1. UPRAVLJANJE BEZBJEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA NA LOKALNOM NIVOU**

Upravljanje bezbjednošću saobraćaja znači neprekidno pratiti postojeće stanje, stručno i realno definisati željeno stanje, projektovati i realizovati upravljačke mjere kojima se postojeće stanje približava željenom stanju bezbjednosti saobraćaja. Ovo je neprekidan proces koji obuhvata i praćenje efekata, odnosno stalnu evaluaciju i unapređivanje upravljačkih mjera.

Da bi se navedeni proces upravljanja realizovao, važno je obezbijediti sljedeće preduslove:

1. Pratiti postojeće stanje,
2. Definirati željeno stanje,
3. Projektovati i sprovoditi upravljačke mjere.

Za stručno praćenje postojećeg stanja neophodno je neprekidno prikupljati kvalitetne podatke o putu, o saobraćaju, o indikatorima bezbjednosti saobraćaja, o saobraćajnim nezgodama i njihovim posljedicama. Ovo je prilično složen proces čiji principi se definišu i usaglašavaju na najvišem (globalnom) nivou, a realizuju na svim nivoima, uključujući i najniži nivo pojedinaca koji prikupljaju podatke. U ovom procesu učestvuju mnogi subjekti, ali su posebno važni: policija, organi za saobraćaj, zdravstvene ustanove, osiguranja, naučno istraživačke institucije, upravljači puta i dr.

Na nivou lokalne zajednice realizuje se prikupljanje podataka koji su definisani na nacionalnom nivou, a može se organizovati i prikupljanje posebnih podataka. Željeno stanje se definiše stručno i realno imajući u vidu ranija iskustva, svijest i raspoloženje stručne, političke i najšire javnosti. To se radi tako što se kvalitativno i kvantitativno definišu vizije, dugoročni i kratkoročni ciljevi. Željeno stanje se definiše na globalnom nivou, nacionalnom, regionalnom, na lokalnom i na nivoima pojedinih subjekata. Najsloženiji zahtjev odnosi se na projektovanje optimalnih upravljačkih mjera. Naime, veoma su složeni uticaji na bezbjednost saobraćaja, pa su još nedovoljno istraženi sveobuhvatni uticaji pojedinih mjera. Zato je neophodno stručno projektovati i primjenjivati mjere, stalno objavljivati rezultate primjene pojedinih mjera, što bolje pratiti rezultate, efekte i sveobuhvatne uticaje pojedinih mjera širom svijeta, a posebno u našim uslovima. Samo na taj način može se učiti i unapređivati praksa upravljanja bezbjednošću saobraćaja. Veliki je proktor za primjenu i unapređivanje upravljačkih mjera u lokalnim sredinama.

### **1.1. Programi za bezbjednu lokalnu zajednicu**

Istraživanje uzroka nastajanja saobraćajnih nezgoda je samo po sebi kompleksno. Ono treba da doprinese boljem razumijevanju najznačajnijih faktora koji utiču na smanjenje saobraćajnih nezgoda. Programi za bezbjednu lokalnu zajednicu su programi za sistematsku prevenciju saobraćajnih nezgoda i obuhvataju sljedeće:

1. Sistematsko izvještavanje o saobraćajnim nezgodama u lokalnoj zajednici, u kojoj su policija i zdravstvene ustanove uglavnom odgovorne za ove izvještaje.
2. Stručne analize i definisanje dominantnih problema bezbjednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici. Informacije o ovim problemima se objavljuju u lokalnoj zajednici.
3. Osnivanje tima za prevenciju saobraćajnih nezgoda u kojem se nalaze svi za koje se pretpostavlja da su u stanju da doprinesu prevenciji saobraćajnih nezgoda. Obično su angažovani opština (političari i administracija), škole, zdravstvena služba, policija,

vatrogasna služba, predstavnici privrede, osiguranja, nevladine i dobrovoljne organizacije.

4. Stručno i odgovorno definisanje ciljeva (kvalitativni i kvantifikovani kratkoročni i dugoročni ciljevi) koji su u vezi sa smanjivanjem broja saobraćajnih nezgoda, broja poginulih i povrijeđenih u nezgodama.
5. Definisanje ključnih oblasti rada i grupa mjera u cilju ostvarivanja definisanih ciljeva. Pretpostavlja se da će svi članovi tima za prevenciju saobraćajnih nezgoda podržati, kako ciljeve, tako i program mjera.
6. Realizacija programa za bezbjednost. Neprekidno se prate promjene broja saobraćajnih nezgoda i povreda, a informacije proslijeđuju svim učesnicima programa.
7. Nakon primjene programa za bezbjednost, istražuju se njegovi efekti na obilježja i broj saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica. Rezultati se objavljuju i na osnovu njih se mogu mijenjati ciljevi ili mjere u programima za bezbjednost (evaluacija programa).

## **1.2. Organizacija bezbjednosti saobraćaja na lokalnom nivou**

Zbog širokog spektra subjekata koje imaju ulogu u poboljšanju bezbjednosti u saobraćaju neophodno je da se uspostave formalne administrativne strukture koje mogu efikasno da harmonizuju i da dovedu na maksimalni nivo efekte napora na polju bezbjednosti saobraćaja. Efikasnost rada na sprečavanju saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica zavisi od strukture i načina funkcionisanja društvenog mehanizma bezbjednosti saobraćaja na lokalnom nivou. Da bi ostvarili upravljanje bezbjednošću drumskog saobraćaja neophodno je osposobiti društveni mehanizam bezbjednosti saobraćaja sa jasno definisanim zadacima, nadležnostima i područjem rada. Najvažniji subjekti takvog društvenog mehanizma su:

Lokalna vlast (gradonačelnik, resorni sekretarijati, uprave) treba da: (1) u okviru svojih nadležnosti, preuzme vodeću ulogu u koordiniranju aktivnosti svih subjekata koji mogu doprinijeti poboljšanju bezbjednosti saobraćaja. Ove aktivnosti bi trebale biti usaglašene sa nacionalnom strategijom bezbjednosti saobraćaja i koordinirane između svih uključenih subjekata na lokalnom nivou; (2) obezbijedi da planiranje i izgradnja lokalnih objekata i naseljenih oblasti uvaži zahtjeve bezbjednosti saobraćaja; (3) finansira i podrži različite programe bezbjednosti saobraćaja itd.

Opštinsko tijelo za bezbjednost saobraćaja (savjet, komisija, grupa i sl.) treba da: (1) utiče na donošenje što bolje i realnije strategije bezbjednosti saobraćaja i na njeno dosljedno sprovođenje, (2) redovno prati stanje bezbjednosti saobraćaja i povremeno izvještava javnost, (3) podstiče i koordinira aktivnosti ostalih subjekata, (4) sprovodi konkretne mjere i akcije usmjerene na problematiku bezbjednosti saobraćaja i dr.

Nevladine organizacije treba da: (1) obezbijede podršku i preuzmu vodeću ulogu kada je riječ o kampanjama i inicijativama u oblasti bezbjednosti saobraćaja; (2) skrenu pažnju na postojeće probleme u bezbjednosti saobraćaja i da podrže aktivnosti za poboljšanje u oblasti bezbjednosti saobraćaja; (3) utiču na različite subjekte da prihvate veću ulogu u bezbjednosti saobraćaja; (4) sarađuju sa drugim subjektima i na taj način utiču na stvaranje kvalitetnije svijesti o bezbjednosti saobraćaja i dr.

Obrazovni sektor treba da: (1) sprovodi efikasno saobraćajno obrazovanje i vaspitanje u školskim i predškolskim ustanovama, što će obezbijediti formiranje ispravnih stavova i bezbjedno ponašanje u najranijem uzrastu; (2) uspostavi vezu između škola i drugih subjekata

koje su u vezi sa bezbjednošću saobraćaja; (3) pomogne u obrazovanju ostalih učesnika u saobraćaju i dr.

Mediji treba da: (1) utiču na povećanje svijesti društvene zajednice o problemima bezbjednosti saobraćaja i doprinose razumijevanju uzročnih faktora i posljedica saobraćajnih nezgoda; (2) podrže inicijative u bezbjednosti saobraćaja, tako što će na objektivan i odgovoran način davati obavještenja; (3) utiču na društvene promjene koje vode ka poboljšanom ponašanju učesnika u saobraćaju i dr.

Policija treba da: (1) obezbijedi poštovanje propisa i režima saobraćaja; (2) poboljša ponašanje učesnika u saobraćaju kroz prinudu, edukaciju i podsticanje; (3) dosljedno primjenjuje dokazane sisteme i tehnologije prinude, da bi se ostvarila njena maksimalna efektivnost; (4) posebne aktivnosti usmjeri na visoko rizična ponašanja učesnika u saobraćaju; (5) podržava ostale subjekte u njihovom radu i dr.

Planeri i projektanti treba da: (1) planiraju i projektuju sa sviješću o bezbjednosti saobraćaja, tj. planiraju namjenu površina i saobraćajni sistem poštujući zahtjeve bezbjednosti saobraćaja, (2) prilikom planiranja posebnu pažnju posvete potrebama i zahtjevima lica sa posebnim potrebama, djece, starijih učesnika u saobraćaju, pješaka, biciklista i dr. Preduzeća za puteve treba da stalno unapređuju bezbjednost puteva i ulica, kroz planiranje, projektovanje, izgradnju, održavanje puteva i dr.

Osiguravajuća društva treba da: (1) finansiraju i na druge načine pomognu programe bezbjednosti saobraćaja; (2) uspostave sistem osiguranja (premije, naknade štete itd.) koji će stimulisati bezbjedna ponašanja u saobraćaju; (3) pomognu razvoju politike bezbjednosti saobraćaja; (4) prate i izvještavaju o saobraćajnim nezgodama, štetama, troškovima i gubicima (posebno onim koje ne registruje policija) i dr.

Centri za obuku vozača (auto škole) treba da: (1) kvalitetno obučavaju buduće vozače radi sticanja znanja, vještina, stavova i ponašanja neophodnih za bezbjedno upravljanje vozilom; (2) održavaju visoke standarde obuke vozača i visok nivo profesionalizma; (3) promovišu i podrže poboljšanje vještine upravljanja vozilom naročito kada su u pitanju vozači profesionalci i dr.

Asocijacija vozača treba da: (1) promovišu bezbjednost saobraćaja među članovima asocijacija pružajući odgovarajuće informacije o zakonima u saobraćaju, bezbjednom ponašanju vozača i tehnikama vožnje, uslovima na putevima i postupcima održavanja vozila; (2) promovišu i podržavaju efikasne inicijative i kampanje u bezbjednosti saobraćaja; (3) predlažu vlasti nove inicijative u bezbjednosti saobraćaja i dr.

Ostali objekti svojim resursima i aktivnostima mogu dati doprinos bezbjednosti u saobraćaju. Ključni elementi uspješne organizacije su jasna definicija uloge i odgovornosti svakog aktera i formiranje efikasnih mehanizama koordinacije i kooperacije između ovih subjekata.

### **1.3. Praćenje stanja bezbjednosti saobraćaja na lokalnom nivou**

Poznavanje postojećeg stanja bezbjednosti saobraćaja na lokalnom nivou osnovni je preduslov za definisanje željenog stanja i projektovanje optimalnih upravljačkih mjera. Tradicionalni koncept je podrazumijevao da se stanje prati tako što se prate nezgode i njihove posljedice. Međutim, uzorak saobraćajnih nezgoda i povrijeđenih lica na lokalnom nivou je

mali i nedovoljan. Sa druge strane, postavlja se pitanje da li se postojeće stanje može shvatiti i na druge načine, prije stradanja u saobraćaju. Moralnije bi bilo ocjenjivati stanje na osnovu nekih važnih indikatora koji su u neposrednoj vezi sa nastankom i posljedicama saobraćajnih nezgoda. Prema savremenom konceptu postojeće stanje bezbjednosti saobraćaja na nekom području može se odrediti ako se poznaju, slika 1:

- Stavovi (o pojedinim pitanjima koja su u neposrednoj vezi sa bezbjednošću saobraćaja) i ponašanja ljudi u saobraćaju;
- Aktivnosti lokalne zajednice na unapređenju bezbjednosti saobraćaja;
- Apsolutni i relativni pokazatelji bezbjednosti saobraćaja, tj. podaci o broju i težini saobraćajnih nezgoda.

Ukoliko uspješno mjerimo i pratimo ova tri elementa (stavovi, aktivnosti i nezgode), onda ćemo moći dosta precizno definisati nivo bezbjednosti saobraćaja, odnosno upravljati bezbjednošću saobraćaja.



Slika 1. Koncept praćenja stanja bezbjednosti saobraćaja pomoću tri elementa<sup>176</sup>

Ovakav pristup praćenju bezbjednosti saobraćaja bi trebalo da unaprijedi:

- opisivanje i ocjenjivanje postojećeg stanja,
- definisanje željenog stanja (vizija i ciljeva),
- projektovanje i realizacija upravljačkih mjera,
- mjerenje efekata kontramjera i
- učenje i evaluaciju procesa upravljanja bezbjednošću saobraćaja.

#### 1.4. Praćenje stavova i ponašanja

Stavovi ljudi su prvo obilježje postojećeg stanja bezbjednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici. Naime, stavovi umnogome određuju ponašanje ljudi i aktivnosti lokalnih zajednica u bezbjednosti saobraćaja. Stavovi više nego znanja utiču na bezbjednost saobraćaja. U tom smislu su brojna zalaganja za izgradnju i ukorjenjivanje ispravnih stavova o bezbjednosti saobraćaja. Posebno su značajni stavovi o veličini rizika u saobraćaju, o mogućnosti upravljanja bezbjednošću saobraćaja, o ličnoj i društvenoj odgovornosti za bezbjednost saobraćaja, o značaju poštovanja propisa, o opasnostima pojedinih radnji u saobraćaju itd. Stavovi se izgrađuju i ukorjenjuju od rođenja. Presudnu ulogu u tome ima porodica, dobri uzori i najranija iskustva. Međutim, veoma je važno sistematski i kontinuirano uticati na izgradnju pozitivnih stavova: u vrtićima i predškolskim ustanovama, u toku osnovne i srednje škole (nastava iz više nastavnih disciplina i vannastavne aktivnosti), radio i TV emisijama, kampanjama u bezbjednosti saobraćaja i dr. Značajno je da ovo djelovanje počne što ranije,

<sup>176</sup> Čekić, Š.: 2005, *Ekonomika u saobraćaju i komunikacijama*, Sarajevo, Saobraćajni fakultet.

da bude kontinuirano i prilagođeno uzrastu, mentalitetu, vrsti i nivou obrazovanja i sl. U procesu izgradnje pozitivnih stavova o bezbjednosti saobraćaja najteže je eliminisati negativne uticaje, tj spriječiti izgradnju negativnih stavova o saobraćaju i bezbjednosti saobraćaja. Na evropskom nivou se razvijaju metode praćenja stavova i ponašanja u saobraćaju. Posebno veliki iskorak je učinio projekat SARTRE ( Social Attitudes to Road Traffic Risks in Europe- socijalni stavovi o rizicima u saobraćaju u Evropi) koji se već tri puta realizovao u većini evropskih zemalja. Ima smisla prihvatiti ovaj metod kao relevantan za praćenje stavova vozača o rizicima u saobraćaju. Tako se olakšava upoređivanje sa drugim zemljama, praćenje promjena u istoj sredini, prepoznavanje najbolje prakse, preciznije definisanje problema bezbjednosti saobraćaja itd.

### 1.5.Statistika saobraćajnih nezgoda

Odluke koje se na nivou lokalne zajednice donose o korišćenju mjera bezbjednosti na putevima, moraju se zasnivati na informacijama o broju i posljedicama saobraćajnih nezgoda, o prostornoj i vremenskoj raspodjeli, o kategoriji učesnika u saobraćajnim nezgodama, okolnostima nastanka saobraćajnih nezgoda, o raspoloživim kontramjerama i njihovim efektima itd. Nepotpuno prijavljivanje i nedostupnost podataka o saobraćajnim nezgodama su problemi sa kojima se susreću lokalne zajednice. Što je ovaj problem izraženiji praćenje postojećeg stanja je lošije i sve analize nesigurnije. To može biti toliko izraženo da ugrožava cio proces upravljanja bezbjednošću saobraćaja. Stoga je jako važno da subjekti bezbjednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici, a prije svega opštinsko tijelo za bezbjednost saobraćaja, zdravstvene ustanove i osiguravajuće kuće međusobno sarađuju i razmjenjuju informacije i prikupljene podatke o saobraćajnim nezgodama, radi formiranja što kvalitetnije baze podataka o saobraćajnim nezgodama i njihovim posljedicama.<sup>177</sup>

### 1.6.Definisanje željenog stanja

Kada se uspješno testiraju i u praksi verifikuju značajna teorijska znanja, najznačajnija dostignuća se sistematizuju u pojedine strateške dokumente. Željeno stanje u bezbjednosti saobraćaja određuje se globalno (čovječanstvo), regionalno (Evropska unija), nacionalno (Crna Gora) i lokalno (opština). Na nivou lokalne zajednice željeno stanje se određuje strateškim dokumentima kao što su politika bezbjednosti saobraćaja, strategija (program) bezbjednosti saobraćaja i plan bezbjednosti saobraćaja. Ovi dokumenti mogu biti integrisani u opšte strateške i razvojne dokumente opštine, a mogu biti donijeti i kao samostalni dokumenti. Sadržaji strateških dokumenata mogu biti opšti ili se vezuju za pojedine faktore bezbjednosti saobraćaja (čovjek – vozilo – put – okruženje), za pojedine ključne oblasti rada (mladi vozači, alkohol, brzina itd.), za pojedine organizacije (opštinski organi, upravljači puta, autoškole, javna preduzeća, prevoznici i dr.) i djelatnosti (obuka, prevoz, projektovanje, saobraćajno obrazovanje i vaspitanje i dr.) itd.

Strateški dokumenti treba da omoguće dosljedno sprovođenje sljedećih principa:

- Koordinacija. Da bi se uspješno primijenila strategija, mora postojati efikasna koordinacija koja podrazumijeva dogovor o zajedničkom cilju i integraciji povezanih aktivnosti između nacionalnog i lokalnog nivoa i nivoa zajednice.
- Dokazana najbolja praksa. Ovaj princip podrazumijeva upotrebu najboljih postojećih metoda za sprečavanje nastanka saobraćajnih nezgoda.

---

<sup>177</sup> Lipovac, K.: 2008, *Bezbjednost saobraćaja*, Beograd, Javno preduzeće Službeni list SRJ.

- Ekonomska efektivnost. Pri izboru programa bezbjednosti saobraćaja u centru pažnje je njegova ekonomska efektivnost.
- Kontrola i vrjednovanje. Princip ističe važnost redovne kontrole rezultata koji se ostvaruju sprovođenjem programa. Potrebno je pojedinačne programe nadgledati da bi se dobila slika njihove efikasnosti, što će dalje omogućiti poboljšanje pojedinih programa.
- Bezbjednost saobraćaja – obaveza svih subjekata. Princip se odnosi na sposobnost zajednice da prihvati odgovornost za bezbjednost saobraćaja, da utvrdi inicijative u oblasti bezbjednosti saobraćaja i da utiče na njih. Svi učesnici u saobraćaju i drugi subjekti koji mogu da utiču na bezbjednost saobraćaja moraju prihvatiti odgovornost kako bi se poboljšala bezbjednost saobraćaja.
- Priprema, usvajanje, sprovođenje i razvoj strateških dokumenata treba da obezbijede saradnju i koordinaciju rada svih subjekata u sistemu bezbjednosti saobraćaja, kao i praćenje i vrednovanje ostvarenih efekata. Jasnim definisanjem ciljeva motivišu se svi oni koji treba da doprinose njihovom ostvarenju, podiže se opšti nivo angažovanja šire zajednice kada je u pitanju problematika bezbjednosti saobraćaja. Primjena strategije onemogućava kampanjski rad, jer definisanjem dinamičkog plana aktivnosti i oročavanjem ciljeva zahtijeva kontinuiran rad subjekata kojima su aktivnosti povjerene. S obzirom na značaj i kompleksnost strateških dokumenata optimalno je pri njihovoj izradi angažovati vodeće stručnjake. Oni će, zajedno sa lokalnim stručnjacima, izvršiti detaljnu analizu postojećeg stanja, problema, odrediti prostor djelovanja i očekivane efekte, sagledati voljnost lokalne zajednice, pa tek onda pripremiti najbolje prijedloge prilagođene lokalnim uslovima.

## **2. PREPORUKE ZA ANGAŽOVANJE LOKALNE ZAJEDNICE U OBLASTI BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA**

Na osnovu analize dosadašnjih svjetskih iskustava, postojećeg stanja u našim uslovima i naših dosadašnjih iskustava u upravljanju bezbjednošću saobraćaja, mogu se definisati najvažnije praktične preporuke (uputstvo) za lokalnu samoupravu:

- pravno utemeljiti (definirati pravni okvir, odgovornost i ovlašćenja) i osnovati lokalno tijelo za bezbjednost saobraćaja (gradski ili opštinski savjet, komisiju ili dr. tijelo) tako da ga vode najodgovornije političke ličnosti, a da u njegovom radu, pored stručnjaka za bezbjednost saobraćaja, učestvuju predstavnici što više subjekata koji mogu pomoći (upravljajući putima, organ za saobraćaj, policija, lokalni mediji, privreda, školstvo, autoškole, preduzeća koja vrše tehničke preglede, ljekari itd.),
- izraditi sveobuhvatnu studiju bezbjednosti saobraćaja koja će obuhvatiti: saobraćajne nezgode i njihove posljedice (u periodu od najmanje 5 godina), indikatore bezbjednosti saobraćaja (npr. korišćenje sigurnosnog pojasa, upotreba sigurnosnog sjedišta, brzina vozila u saobraćaju i sl.) i stavove o bezbjednosti saobraćaja,
- obezbijediti finansijska sredstva za aktivnosti tijela za bezbjednost saobraćaja (sigurna, stabilna i nezavisna od promjena vlasti),
- obezbijediti dobru podršku (stručnu, medijsku, političku, policijsku, administrativnu, tehničku i podršku najšire javnosti) i aktivirati tijelo za bezbjednost saobraćaja,
- uspostaviti mrežu partnera – sistem zaštite u bezbjednosti saobraćaja i stalno jačati koordinaciju i kooperaciju partnera u mreži (jačati postojeće institucije i razvijati njihovu odgovornost, uključiti nevladine organizacije i druge institucije),

- stručno projektovati i donijeti strateške dokumente o bezbjednosti saobraćaja (npr. skupština opštine donosi politiku, odnosno strategiju bezbjednosti saobraćaja, vijeće donosi izvršni plan bezbjednosti saobraćaja, a najvažniji subjekti donose svoje strateške dokumente o bezbjednosti saobraćaja),
- uspostaviti sistem prikupljanja podataka, izvještavanja i analiziranja stanja i problema bezbjednosti saobraćaja (svakodnevno, mjesečno, tromjesečno i godišnje), tako da lokalni organi vlasti redovno razmatraju stanje i probleme (npr. skupština opštine na prvoj sjednici u februaru ima tačku dnevnog reda o stanju bezbjednosti saobraćaja u prethodnoj godini, opštinsko vijeće dva puta godišnje razmatra stanje i probleme, tijelo za bezbjednost saobraćaja sedmično/mjesečno razmatra aktuelne probleme i pokreće mjere i aktivnosti),
- uspostaviti praksu analize i stalnog ocjenjivanja stanja i preduzetih aktivnosti, u cilju evaluacije i unapređenja upravljačkih mjera, a u skladu sa lokalnim potrebama i mogućnostima i
- redovno razmjenjivati iskustva između lokalnih zajednica.

Navedene preporuke mogu poslužiti kao okvir za unapređenje stanja bezbjednosti saobraćaja na lokalnom nivou u našim uslovima.<sup>178</sup>

## ZAKLJUČAK

Imajući u vidu ovlašćenja i odgovornost lokalne zajednice može se uočiti veliki potencijal uticaja na bezbjednost saobraćaja. Da bi se ovaj potencijal ispoljio, neophodno je oformiti i stalno jačati mrežu partnera (društveni mehanizam bezbjednosti saobraćaja) sa jasno definisanim odgovornostima, područjem rada i konkretnim zadacima. Mreža partnera treba da obuhvati sve institucije koje svojim ljudskim, tehničkim, finansijskim i ostalim resursima mogu dati doprinos bezbjednosti saobraćaja.

U cilju upravljanja bezbjednošću saobraćaja na lokalnom nivou neophodno je:

1. pratiti postojeće stanje bezbjednosti saobraćaja (pratiti stavove, ponašanje, aktivnosti, nezgode i njihove posljedice),
2. definisati željeno stanje u bezbjednosti saobraćaja (donijeti strateške dokumente: politiku, strategiju i plan bezbjednosti saobraćaja),
3. utvrditi optimalne mjere kojima se mogu dostići ciljevi bezbjednosti saobraćaja,
4. efikasno sprovoditi utvrđene mjere,
5. pratiti realizaciju i povremeno korigovati sistem mjera i aktivnosti u cilju dostizanja zacrtanih ciljeva.
6. s obzirom da su naša dosadašnja iskustva mala, naročito je važno pratiti efekte pojedinih mjera i razmjenjivati iskustva između opština u Crnoj Gori. Mnoge evropske zemlje (Norveška, Austrija, Nemačka) su svoje početke organizovanog djelovanja na unapređenju bezbjednosti saobraćaja, upravo vezale za lokalne zajednice, tako da se na osnovu njihovog iskustva ovakav način upravljanja bezbjednošću saobraćaja pokazao efikasnim. Preporuke date u radu treba da ohrabre lokalne samouprave da se bolje organizuju i osmisle efikasniju metodologiju rada u ovoj oblasti kako bi maksimalno doprinijeli unapređenju bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori.

---

<sup>178</sup> Vešović, V.: 2008, *Menadžment u saobraćaju*, Beograd, Saobraćajni fakultet.



## LITERATURA

- [1] Čekić, Š.: 2005, *Ekonomika u saobraćaju i komunikacijama*, Sarajevo, Saobraćajni fakultet
- [2] Lipovac, K.: 2008, *Bezbednost saobraćaja*, Beograd, Javno preduzeće Službeni list SRJ
- [3] Vešović, V.: 2008, *Menadžment u saobraćaju*, Beograd, Saobraćajni fakultet
- [4] Vešović, V.: 2007, *Organizacija saobraćajnih preduzeća*, Beograd, Saobraćajni fakultet.
- [5] Vujanić, M.: 2007, *Organizacija i funkcionisanje sistema bezbednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici-interakcija-nacionalni-lokalni nivo*, [http://www.bslz.org/page/3\(24.03.2014.\)](http://www.bslz.org/page/3(24.03.2014.))