

SOCIO-EKONOMSKI ASPEKT BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA -LOKALNI NIVO-

Prof.dr. Safet Kalač, email: kalac.safet@gmail.com

Mr. Milenko Čabarkapa, email: milenko.cabarkapa@fskl.me

Fakultet za saobraćaj, komunikacije i logistiku, Budva, Crna Gora

Sažetak: Bezbjednost saobraćaja na putevima, kao složeni sistem, može se posmatrati sa više aspekata: biološki, tehnički, normativni, organizacioni, obrazovni, zdravstveni, socio-ekonomski. Sa druge strane, kao opšte prisutan problem, bezbjednost saobraćaja na putevima se može posmatrati na globalnom, regionalnom, nacionalnom i lokalnom nivou. Socio-ekonomski aspekt odražava socijalno i ekonomsko biće društva, kao opšti okvir za ukupni razvoj društvene zajednice. Lokalni nivo predstavlja osnovu, kako odvijanja, tako i bezbjednosti saobraćaja. U radu se analizira socio-ekonomski aspekt bezbjednosti saobraćaja na lokalnom nivou, studijom slučaja – opština Rožaje u Crnoj Gori, u cilju istraživanja uslovljenosti poboljšanja bezbjednosti saobraćaja na putevima zaostajanjem u socio-ekonomskom razvoju lokalne zajednice. Bezbjednost saobraćaja na putevima lokalne zajednice predpostavlja stanja bezbjednosti saobraćaja u opštini Rožaje, analizu i predlog poboljšanja bezbjednosti saobraćaja kao i smjernice kojima će najbrže i najlakše doći od postojećeg do željenog stanja.

Ključne riječi: Bezbjednost saobraćaja, lokalna zajednica, putevi.

SOCIO-ECONOMIC ASPECTS OF ROAD TRAFFIC SAFETY - LOCAL LEVEL -

Abstract: Traffic safety on the roads, as a complex system may be observed from several aspects: biological, technical, regulatory, organizational, educational, health, socio-economically. On the other hand, as a widespread problem, traffic safety on the roads can be seen at the global, regional, national and local level. Socio-economic aspect reflects the social and economic entity of society, as a general framework for the overall development of the community. The local level is the basis for the developments, as well as for the traffic safety. This paper analyzes the socio-economic aspect of traffic safety at the local level, case study - municipality of Rozaje in Montenegro, in order to investigate the conditionality of improving road safety lagging behind in socio-economic development of local communities. Road traffic safety of local community shows the condition of traffic safety in which the municipality Rožaje is, proposal and analayse of traffic safety and guidelines that will show fastest and easiest way to get from the current to the desired state.

Keywords: traffic safety, local communities, roads

UVOD

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 sve i naročito 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 obrtnih/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.

1. Karakteristike saobraćajne mreže Crne Gore

Putevi u Crnoj Gori prolaze preko 15 planinskih prevoja na nadmorskoj visini preko 1000 m.n.v i više planinskih visoravni, takođe, preko 1000 m.n.v. Mreža puteva iznosi 7.000 km. Najznačajniji su magistralni i regionalni putevi u ukupnoj dužini od 1.847 km, dok su ostalo lokalni i nekategorisani putevi. Od oko 5.100 km lokalnih i nekategorisanih puteva oko 50% su asfaltirani putevi. Od ukupno 1.847 km regionalnih i magistralnih puteva asfaltirano je 92%. Gustina magistralnih i regionalnih puteva iznosi 13 km na 100 km^2 . Preko 66% regionalnih i magistralnih puteva starije je od 25 godina. Ukupna vrijednost regionalnih i magistralnih puteva procjenjuje se oko dvije milijarde eura. Na magistralnim i regionalnim putevima nalazi se 312 mostova i 136 tunela, što je posledica u saobraćajnom smislu vrlo nepovoljnog reljefa. Pored nepovoljnog reljefa, održavanje prohodnosti putne mreže otežava činjenica da veliki broj puteva nije nikada doveden do projektovanog stanja, kao i to da se na njoj nalaze izuzetno veliki padovi i usponi koji su posebno problematični na planinskim prevojima u toku zime. Na mreži magistralnih i regionalnih puteva postoji oko 95 kritičnih tačaka koje se uglavnom odnose na nestabilne kosine, krivine sa malim radijusom, nezavršene tunele, oštećene mostove, klizišta itd. Trenutno u Crnoj Gori saobraća oko 201.439 registrovanih vozila, od čega 89 procenata putničkih automobila.[8] Frekvencija saobraćaja na magistralnim i regionalnim putevima kreće se prema podacima iz 2013.godine od 120 automobila dnevno na regionalnim putevima do 11.390 automobila na pojedinim dionicama na magistralnim putevima. Svega 28% regionalnih i magistralnih puteva ima frekvenciju saobraćaja veću od 3.000 automobila na dan. [3]

2. Opština Rožaje

2.1. Glavne socio –ekonomske karakteristike opštine Rožaje

O socio-ekonomskom razvoju opštine Rožaje oduvijek je pisano, kako na makro nivou kroz razna strateška dokumenta razvoja države Crne Gore, tako i na mikro nivou u strateškim dokumentima lokalne samouprave, ali nam se čini da nijesmo u dovoljnoj mjeri analizirali dalekosežne posljedice ovih kretanja na opstanak i dalji razvoj, ionako krhoga, ekonomski nerazvijenog sjeverno-istočnog regiona Crne Gore, kao jednog od tri regiona. Razlog niskog stepena rasta, razvoja privrede ogleda se u sledećem:

- zapuštenost postojećih privrednih subjekata koji nijesu izdržali tranzicioni period i nijesu izdržala pritisak konkurencije zbog ne definisane vlasničke strukture društvenog kapitala,
- brzi prelazak sa socijalističkog na kapitalistički tržišni sistem poslovanja privrede,
- zastarjelost tehnologije,
- nedostatak obrtnih sredstava, ugrožena tekuća likvidnost preduzeća, nagomilani skriveni gubici, akumulirane obaveze preduzeća po različitim osnovama (porezi i

doprinosi, dobavljači, komunalne i druge usluge, krediti iz različitih izvora sa "definisanim" rokom povraćaja,

- demotivisanost radne snage,
- nedostatak valjanih ekonomsko - održivih proizvodnih programa zasnovanih na raspoloživim tj. postojećim prirodnim resursima kao što je drvna industrija,
- nedostatak valjanih programa za razvoj različitih vidova turizma,
- nedostatak kvalitetne saradnje sa nadležnim ministarstvima Vlade Crne Gore radi izrade projekata, korišćenja sredstava iz fondova Evropske Unije – IPA, sredstva predviđena za unapređenje privrednog razvoja – međugranična saradnja, nedovoljno korišćenje sredstava stranih direktnih investicija,
- nestabilna politička situacija u zemljama u okruženju koji je imao direktan uticaj na održavanje tekuće proizvodnje,
- distribuciju proizvoda/usluga, nemogućnost promovisanja prirodnih potencijala sjevernog regiona u zadnjoj deceniji XX vijeka i prvoj deceniji XXI vijeka,
- narušena kvalifikaciona struktura radnosposobnog stanovništva, nedostatka kvalifikovane radne snage i nemogućnost iskorišćenja raspoloživih kapaciteta do nivoa pokrića cijene koštanja proizvoda,
- loša i često otežana komunikacija sa privrednim subjektima koji su u kontinuitetu bili/ostali lojalni potrošači sirovina, gotovih proizvoda/usluga sa područja sjevernog regiona Crne Gore odnosno opštine Rožaje.

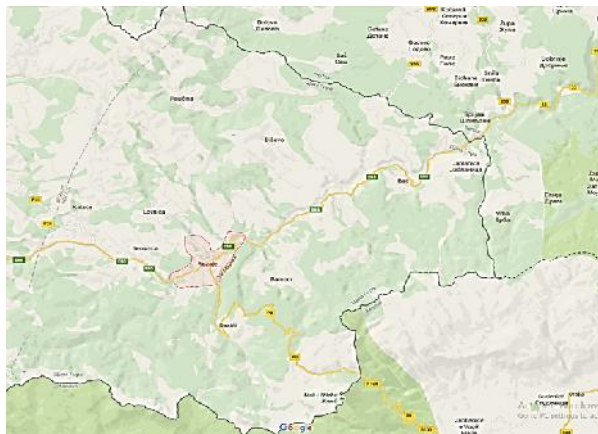
Nedostatak dobre saradnje na lokalnom nivou sa našom dijasporom koja se nalazi u zemljama Zapadne Evrope i drugih zemalja širom svijeta koja raspolaže značajnim sredstvima koja bi mogla da se stave u funkciju privrednog razvoja opština Rožaje, Berane, Plav, Gusinje, Petnjica, Bijelo Polje i druge opštine. Naravno, ima i pozitivnih primjera oslanjanja na sopstvenu inicijativu i sopstvene snage, ali bez sistemskih državnih i regionalnih rješenja. Pored već završene privatizacije društvenog kapitala i prelazak na (većinski) privatni kapital, dolazi novi period razvoja privrede, sigurno sporije nego što bi trebalo očekivati i dobija nove dimenzije. Proces privatizacije izazvao je velike poremećaje u obimu i strukturi zaposlenosti kako na nivou opštine Rožaje tako i na nivou države Crne Gore. Prestruktuiranje privrednih subjekata u periodu od 1989. do 2003. godine je period koji je ostavio duboke posljedice u privrednom razvoju i korišćenju raspoloživih prirodnih, ljudskih i tehničko-tehnoloških resursa. Jedan od vrlo značajnih ciljeva koji se postavljaju i uslov su za razvoj privrede u kontinuitetu je obezbjeđivanje faktora proizvodnje. U ovom dijelu želim samo da napomenem da je obezbjeđivanje najznačajnijeg faktora proizvodnje upravo zbog stalnih migracionih kretanja, a to je radna snaga.

2.2. Položaj

Na hiljadu metara nadmorske visine između Dimiškina mosta, Golog brda i Ganića krša pruža se rožajska kotlina. Tri drumske saobraćajnice čine da je Rožaje veoma dobro drumski povezano sa ostalim lokalnim zajednicama u Crnoj Gori. U opštinu Rožaje se može stići iz tri pravca:

Putnim pravcem sa zapada preko graničnog prelaza Dubrakovo opština Bijelo Polje iz pravca Srbije i Bosne i Hercegovine (Sarajevo – Rogatica – Rudo-Uvac granični prelaz SR – BiH – Priboj – Prijepolje – Brodarevo–Bijelo Polje – Berane – Rožaje) magistralnim putem M-2 iz pravca Podgorica – Kolašin – Mojkovac – Ribarevine – Berane-Rožaje. Putnim pravcem sa istoka od Novog Pazara (M-22) –Ribarići – Rožaje i od Kosovske Mitrovice –Ribarići – Rožaje, putni pravac M2, granični prelaz Dračnovac.

Putnim pravcem preko planinskog prevoja Kula koji preko teritorije opštine Peć povezuje Rožaje sa Prištinom i dalje sa Makedonijom – regionalni put R-8 i dalje sa Đakovicom i Prizrenom ima bočnu vezu (auto put) planiranog jadransko-jonskog koridora (Lješ) prema Republici Albaniji.



Opština Rožaje se graniči sa opštinama Berane, Petnjica i Plav, opštinom Tutin - Repulika Srbija i sa opštinama Peć i Istok R. Kosovo. [5]

2.3. Stanovništvo - demografske karakteristike

Na području grada Rožaja, koji obuhvata gradsko naselje i prigradska naselja broj stanovnika se u periodu od 2003-2011-godine povećao sa 9.121 na 12.315 (uključujući prigradsko naselje Ibarac) tako da u gradu i prigradskim naseljima sada živi oko 53, 63% stanovništva opštine. U ukupnom broju stanovnika po popisu iz aprila 2011.godine nije izvršen popis stanovništva na privremenom radu u zemljama zapadne Evrope i drugim zemljama SAD, Australija, Turska idr. Prema podacima popisa iz 2011.godine u Rožajama najbrojnije je bilo mlađe sredovječno stanovništvo (20-59 godina) sa učešćem od 52,9%. Najmlađa grupa (0-19 godina) je zastupljena sa 35, 4% a najstari (preko 60 godina) sa 11,8%. Prosječna starost stanovništva u opštini Rožaje po popisu iz aprila 2011.godine je 31,7 godina.

Gledano u cjelini Rožaje karakteriše vrlo niska gustina naseljenosti po kvadratnom kilometru i iznosi 55,30 st/km².

2.4. Obrazovna struktura

Obrazovanje je jedan od ključnih faktora za ekonomski razvoj, bez kvalitetnog obrazovanja, društvo ne može adekvatno preovladati izazove ubrzanog tehničko-tehnološkog razvoja, a posebno ne u zemljama u tranziciji kao što je Crna Gora. Opština Rožaje je opština sa najnižim udjelom obrazovnog stanovništva u ukupnom broju radno-sposobnog stanovništva (44,90%) u Crnoj Gori, a može se identifikovati/prepoznati preko dvije obrazovne karakteristike stanovništva:

- stepen pismenosti, kao elementarnog pokazatelja obrazovanja i
- akademskog nivoa obrazovanja cjelokupnog stanovništva.

Broj nepismenih u opštini iznosi 575, nepotpuna osnovna škola; 2.610, osnovno obrazovanje; 5.576, srednje obrazovanje; 5.576, više obrzovanje 514, i visokoobrazovanje 635 (popis 2011.godine). [8]

2.5. Radno sposobno stanovništvo

Zaposlenost i nezaposlenost je pored demografskih kretanja jedan od najbitnijih indikatora društveno-ekonomskog razvoja jedne zemlje. Kretanje na tržištu rada u nekoliko predhodnih godina, pokazuju njegovu izloženost uticaju globalne ekonomske krize, posebno ako se to, kroz obim i strukturu tražnje i zapošljavanja, upoređuje sa stanjem i trendovima iz perioda prije velike ekonomske krize. Osnovne karakteristike kretanja i stanja na tržištu rada u poslednjih nekoliko godina su sljedeće:

- visoka dugoročna nezaposlenost;
- visoka nezaposlenost mladih;
- izražene disproporcije između ponude, tražnje i zaposlenosti;
- sezonski karakter zapošljavanja;
- znatan rast broja nezaposlenih visokoškolaca u Rožajama;
- velike regionalne razlike u nezaposlenosti;
- relativno veliki broj zapošljavanja strane radne snage.

Stanovništvo se prema kriterijumu aktivnosti (u smislu obavljanja zanimanja) dijeli na aktivno, lica s ličnim prihodom i izdržavana lica. Na području opštine Rožaje po popisu iz 2003.godine ukupno aktivno stanovništvo je iznosilo 8. 105 stanovnika, od čega je 63,2% činilo muško, a samo 36,7% žensko aktivno stanovništvo. Radno sposobno stanovništvo je 2003.godine bilo 14.143, a 2011.godine je bilo 15.075 stanovnika starosne dobi od 15-65.godine, stopa povećanja je 6,6%. Ovi podaci mogu biti značajni za buduće analize u projekcijama rasta i razvoja strateških grana na osnovu raspoloživih prirodnih resursa: poljoprivreda, drvoprerađiva, turizam i hidro-potencijali rijeke Ibar i drugih rijeka za izgradnju malih hidro centrala.

3. Privredni razvoj opštine Rožaje

3. 1. Prosječna zarada

Unutrašnja politika razvoja opštine Rožaje se odnosi na definisanje jasnih procesa, mehanizama i mjera koji će omogućiti povećanje produktivnosti, odnosno povećanje konkurentnosti, a time i stepena razvijenosti opštine u cjelini. U tom smislu, implementacija Strategije razvoja opštine u periodu 2014-2020 je dominantno usmjerena na doprinos ravnomjernom razvoju opštine kroz ulaganje u infrastrukturu, a mnogo manje na jačanju ljudskih resursa, konkurentnosti i inovacija. U tom smislu, realizacijom strategije u predhodne dvije godine se nije doprinijelo smanjenju nezaposlenosti, kao jednom od glavnih indikatora razvijenosti, kao i povećanju zarada, budžetskih prihoda, povećanju udjela obrazovnog stanovništva u ukupnom stanovništvu koji imaju uticaj na bezbjednost saobraćaja izraženu kroz kupovnu moć stanovništva.

Tabela 1. Neto zarada u Crnoj Gori, jun-decembar 2015.godine [8]

Prosječna neto zarada –Rožaje	440, 00€
Prosječna zarada –Crna Gora	486, 00€

Zaposleni prema polu na nivou opštine Rožaje, decembar 2014.godine

Ukupan broj zaposlenih na području opštine Rožaje na dan 31.12.2015. godine iznosi 2605 od toga su žene 949 odnosno 36,4%. Stopa nezaposlenosti u decembru 2014.godine je iznosila 18,28%; 2013.godine 17,71% i 2012.godine 18,21%. U oktobru 2015. godinibroj

nezaposlenih lica je iznosio 1.222 za opštinu Rožaje, a ukupan broj nezaposlenih u Crnoj Gori je bio 36.363. Veliki raskorak između visoke tražnje za radom, izražene brojem lica koja traže zaposlenje i niske ponude rada izražene preko broja slobodnih radnih mjesta je i dalje izražen kao i predhodnih godina. Poslodavci ili nemaju inovativnih ideja, programa, obrtnih sredstava, informacija, tržišta, visokih poreza, taksa na državnom/lokalnom nivou su tražili isti broj radnika u ovom periodu kao i u predhodnoj godini izuzimajući lokalnu upravu koja je na određeno vrijeme zaposlila određeni broj radnika i u preduzećima čiji je osnivač lokalna uprava ozbiljnih aktivnosti u periodu 2010.godine do kraja 2015. godine nije bilo.

4. Analiza faktora koji utiču na bezbjednost u saobraćaju

4.1. Socio-ekonomski

4.1.1. Društveno – politički sistem u državi

- Petnaestogodišnji ratovi na tlu bivše Jugoslavije
- Veliki broj učesnika u ratovima
- Politička kriza uzrokovana raspadom Jugoslavije
- Društvene promjene nastale političkom i ekonomskom krizom i ulazak u period tranzicije.

4.1.2. Ekonomska situacija u opštini Rožaje

- Velika nezaposlenost, mala ponuda radnih mjesta, težak materijalni položaj, borba za preživljavanje i drugi faktori uslovljavaju da mladi napuštaju ovo područje bez obzira na stečeni stepen obrazovanja, što smanjuje mogućnost uspostavljanja ravnoteže između ponude i tražnje radno sposobnog stanovništva, stvaranje uslova za zaposlenje, primanje zarada, nakanda zarada i ostalih primanja kojim bi se primanja članova porodica ili novoformiranih porodica uvećala, a time i tražnja za potrošnim dobrima bi se povećala, kao i tražnja za trajnim potrošnim dobrima, udopunjena sa dopunskim prihodima od drugih djelatnosti npr. poljoprivrede, pružanje stručnih usluga ili druge djelatnosti.
- Ekonomska zavisnost pojedinih članova porodice (najčešće supruga/e, odrasle djece).

Stopa prirodnog priraštaja stanovništva u 2014.godini je 7,3%, stopa nataliteta 14,7 i stopa mortaliteta 7,4 na osnovu procjene ukupnog broja stanovnika u opštini Rožaje polovinom 2015. godine koji je iznosio 23.098 stanovnika. [8]

4.2. Sociološki razlozi

- Socijalna dezorganizacija uopšte u našem društvu podrazumijeva siromaštvo, kulturnu zbrku (nestabilne socijalne vrijednosti i njihov sukob), nepotpune porodice, mali stepen socijalne kohezije, nepostojanje zdravih stilova života, učestalost agresivnih ispada u društvu, učestalost korupcije u svim sferama društva, nedovoljna komunikacija u društvu, nedostatak kvalitetnih informacija na osnovu kojih se donose odgovorne strategijske odluke u privredi posebno.
- Ugroženost tehničkih, običajnih, pravnih i moralnih propisa.
- Veza urbanog planiranja i razvoja korupcije u gradskim zonama može se objasniti dehumanizovanjem djelova grada (podstandardna, neformalna, prenaseljena

naselja), nepostojanjem biciklističkih i dovoljno pješačkih staza, roler i skejtbord prostora, komunalnih centara i drugih manjih ili većih javnih prostora koji imaju za cilj susretanje, druženje, razmjenu.

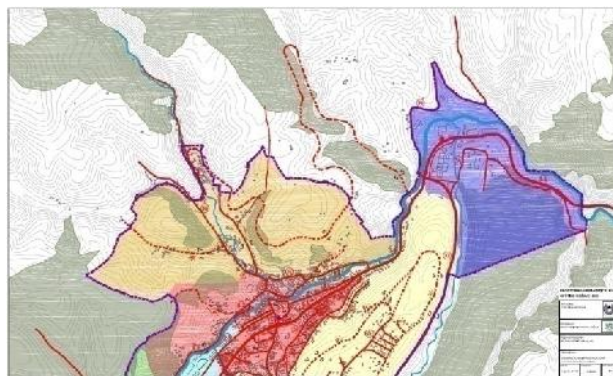
- Neuvremene aktivnosti službi lokalne uprave za planiranje gradskog prostora. One ne prepoznaju potrebe grada i građana i ne idu im u susret. Nepotpune analize ekonomskog razvoja, trendova investiranja dovele su do neplanske gradnje, prenaseljenosti pojedinih djelova grada, neispraćene infrastrukture, neispraćenih potreba građana i privrede. Velika koncentracija stanovništva u gradu i malo investiranje u razvoj MSP-a, uslužnih djelatnosti, mali tranzicioni promet za sobom povlače i socijalne problem, a time i loša saobraćajna bezbjednost i pojava kriminala.

4.3. Psihološki razlozi

- Razlozi povezani sa nasiljem zasnovanimna razlici u polovima patrijarhalni model porodičnih odnosa,
- Ekonomska zavisnost žene,
- Needukovanost žena o svojim pravima u van/bračnim zajednicama,
- Neinformisanost žena o savjetovalištima za brak i porodicu,
- Neefikasnost pravosudnog sistema u postupcima gdje ima elemenata nasilja nad ženama ali i porodici.

4.4.Saobraćajna infrastruktura

- Najvažniji razlozi po mišljenju građana i aktera je neispravnost saobraćajne infrastrukture (loši putevi/ulice, neadekvatna horizontalna i vertikalna signalizacija, izbljedeli znaci koji su često zaklonjeni bilbordima), nepostojanje biciklističkih staza i ako se više od 5% saobraćaja odvija biciklima od strane starije i mlađe populacije i često postoje konflikti biciklista i pješaka sa ostalim učesnicima saobraćaja, zatim nedovoljno parking, a samim time i nesigurnost pješaka (pogotovu) djece na trotoarima.
- Nije urađena studija za povećanje bezbjednosti saobraćaja na području opštine Rožaje,
- Nije urađena studija/strategija razvoja ruralnog područja opštine Rožaje, na kojem živi 13.572 stanovnika, na tom području je neophodna izgradnja/ rekonstrukcija/ rehabilitacija puteva radi poboljšanja uslova življenja i podizanja životnog standarda stanovništva u skladu sa Akcionim planom koji će/bi trebalo da uradi sekretarijat za urbanizam i uređenje prostora za period 2016-2026.
- Takođe se može zaključiti da opštine na sjeveru Crne Gore, kao i opština Rožaje, nemaju kvalitetne i ažurirane informacione sisteme i baze podataka o putnoj mreži i aktivnostima na planiranju, finansiranju, izgradnji, rekonstrukciji, rehabilitaciji, održavanju, nadzoru, kontroli i slično što u velikoj mjeri smanjuje kvalitet



upravljanja putnom infrastrukturom na lokalnom nivou, a samim tim i bezbjednošću saobraćaja. U tabeli br.2 dajem pregled saobraćajnih nezgoda na području opštine Rožaje za period 2011-2015.godine. [6]

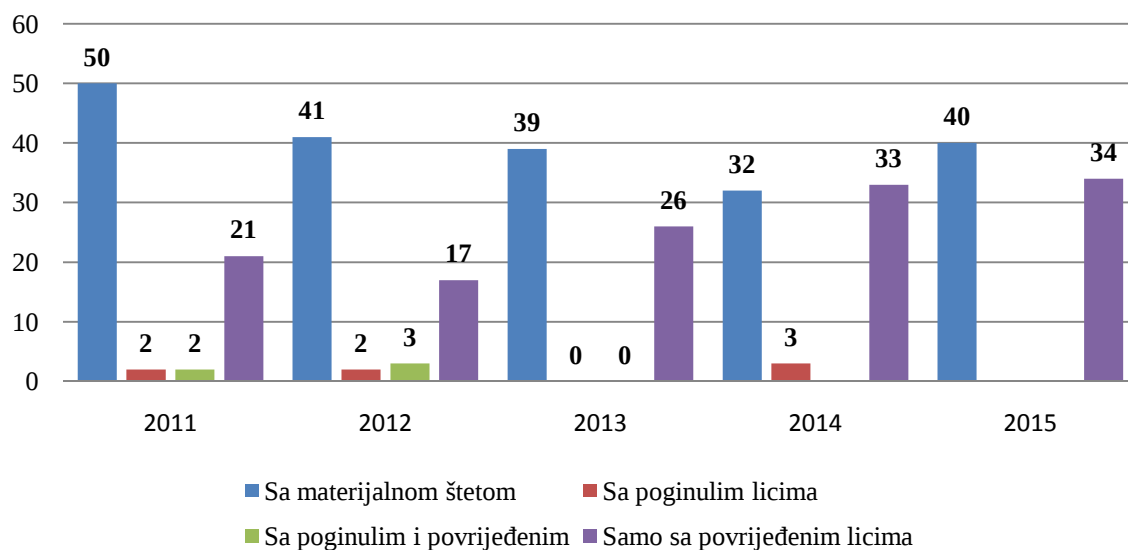
Ukupna dužina putne mreže na teritoriji opštine Rožaje iznosi 266 km od toga na savremeni kolovoz –asfaltirane puteve otpada 58 km ili 22%, na tucanik 35 km, a na zemljene puteve 101 km, prosječna gustina putne mreže iznosi 63km/100m² od toga na gustinu asfaltnih puteva otpada 14km/100km². Među lokalnim putevima veći značaj imaju putevi:Rožaje –Balotiće (10km), Rožaje –Bašča (9km), Rožaje –Lovnica – Ćosovica (16km), Rožaje – Vrelo Ibra (15km), Rožaje-Biševo-Vuča-Bukovica-Paučina (30 km)-regionalni put R-7 i Rožaje-Jablanica (21km).

Tabela 2. Saobraćajne nezgode u opštini Rožaje 2011-2015 po kategorijama i posljedicama

Saobraćajne nezgode	2011	2012	2013	2014	2015
Sa materijalnom štetom	50	41	39	32	40
Sa poginulim licima	2	2		3	
Sa poginulim i povrijeđenim	2	3			
Samo sa povrijeđenim licima	21	17	26	33	34
Ukupno	75	65	65	68	74

U sljedećem grafičkom prikazu dat je pregled saobraćajnih nezgoda u opštini Rožaje za period od 2011-2015. godine po kategorijama i posljedicama. [6]

Grafik 1. Saobraćajne nezgode u opštini Rožaje 2011-2015 po kategorijama i posljedicama



Sagledavajući sve ukupne probleme na osnovu raspoloživih podataka, autori predlažu da:

1. Predsjednik opštine i sekretari sekreterijata lokalne samouprave:

- a) uspostave proces strateškog upravljanja bezbjednošću saobraćaja, a posebno da:
 - obezbijede detaljnu analizu postojećeg stanja,
 - uspostave mrežu partnera na lokalnom nivou, formiraju lokalne Savjete za bezbjednost saobraćaja,

- pripreme, usvoje i dosljedno sprovede lokalne strategije i programe bezbjednosti saobraćaja,
- informišu skupštinu lokalne samouprave opštine Rožaje o stanju bezbjednosti saobraćaja na putevima;

b) započnu i sprovedu proces ocjenjivanja stanja bezbjednosti saobraćaja u cilju što efikasnijeg definisanja ključnih oblasti djelovanja i alociranja sredstava i akcija, a radi unapređenja bezbjednosti saobraćaja na području opštine Rožaje;

c) analiziraju mogućnosti i počnu sistematsku i stručno osmišljenu primjenu savremenih sistema za automatsko otkrivanje i dokazivanje saobraćajnih prekršaja, a u cilju unapređenja ponašanja učesnika u saobraćaju;

2. predsjednici lokalnih Savjeta za bezbjednost saobraćaja aktivno uključe u aktivnosti koje sprovodi Agencija za bezbjednost saobraćaja, Auto-moto društva i drugi subjekti sistema bezbjednosti saobraćaja; da iniciraju aktivnosti koje doprinose angažovanju i saradnji svih subjekata sistema bezbjednosti saobraćaja; da učestvuju u radio i TV emisijama na temu saobraćaja; da prepoznaju i skreću pažnju na probleme u svojoj jedinici lokalne samouprave.

3. predstavnici MUP-a aktivno budu uključeni u lokalni Savjet za bezbjednost saobraćaja, zatim:

- da prati i učestvuje u primjeni efektivnih mjera;
- da aktivno učestvuju u analizi stanja bezbjednosti saobraćaja sa drugim subjektima;
- da aktivno učestvuju u definisanju „polaznih rezultata“ u određenom vremenskom periodu;
- da aktivno učestvuju u edukaciji djece u predškolskim i školskim ustanovama o ponašanju u saobraćaju;
- da aktivno učestvuju u edukaciji mladih u srednjim školama o rizicima stradanja u saobraćaju.

4. predškolske, školske i visokoškolske ustanove doprinose uočavanju problema bezbjednosti saobraćaja kroz unapređenje nastavnog plana i programa;

- da iniciraju kod nadležnih organa unapređenje saobraćajne infrastrukture u zonama škola i drugih objekata (posebno kada su u pitanju mjesta atrakcije za djecu);
- da utiču na razvijanje aktivizma kod učenika i studenata u podizanju svijesti o bezbjednosti na putevima;
- da aktivno učestvuju u kampanjama bezbjednosti saobraćaja na području opštine Rožaje.

5. zdravstveni sektor učestvuje u radu Savjeta, predlaže mogućnosti za preventivne aktivnosti u bezbjednosti saobraćaja;

- u unapređenju rada i skraćanja vremena odziva medicinske pomoći;
- u edukaciji stručnog tima, koji će posebno biti obučen za davanje prve pomoći nastradalim u saobraćajnim nezgodama;
- da obezbijedi posebne prostorne kapacitete nastradalim u saobraćajnim nezgodama;
- da obezbijedi „bogatiju“ medicinsku opremu za nastradale u saobraćaju;
- da učestvuju u obuci Vatrogasnih društava na evakuaciji povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama na području opštine Rožaje, pa i šire.

6. auto - moto društva stalno učestvuju u sprovođenju kampanja i drugih manifestacija koje doprinose unapređenju bezbjednosti saobraćaja;

- doprinose razvoju svijesti o bezbjednosti saobraćaja kroz lokalne aktivnosti;
- učestvuju u radu lokalnog Savjeta za bezbjednost saobraćaja;
- učestvuju u radio i televizijskim emisijama;
- da organizuju radionice i druge vidove edukacije djece, učitelja i nastavnika, na području opštine Rožaje.

7. auto-škole unaprijede metode i procedure obavljanja nastave i obuke vozača za sticanje vozačke dozvole za upravljanje motornim vozilom;
8. obezbijedi prikupljanje podataka o saobraćajnim nezgodama prema odgovarajućim metodologijama i nomenklaturi, u cilju dobijanja kvalitetnih baza o saobraćajnim nezgodama;
9. pokrenu inicijative za unapređenje saobraćajne signalizacije i opreme, kako u dijelu zakonskih i podzakonskih propisa, tako u dijelu adekvatnog postavljanja i nadzora nad istom, sa ciljem vraćanja povjerenja u narušeni sistem saobraćajne signalizacije;
10. posveti pažnja unapređenju bezbjednosti ranjivih učesnika u saobraćaju, na području opštine Rožaje.
11. vrše kontinuirana istraživanja o stavovima i ponašanju učesnika u saobraćaju. [2]
12. uputi inicijativa tužilaštvu u Rožajama, sa ciljem dodatne edukacije tužilaca i sudija sa aspekta vršenja uviđaja saobraćajnih nezgoda i njegovog uticaja na sudski proces i odlučivanje u postupku, kao i na ujednačavanju sudske i tužilačke prakse.

LITERATURA

- [1] Čabarkapa, M., (2012), *Strateška kontrola Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju Crne Gore*, Beograd, Tehnika.
- [2] Čabarkapa, M.; Vešović, V., (2014), *Nauka i tehnologija*, Travnik, INU.
- [3] Doderović, M., Ivanović, Z., (2012) *Drumski saobraćaj u Crnoj Gori*, Podgorica, Matica.
- [4] Lipovac, K., (2008), *Bezbednost saobraćaja*, Beograd, SL SRJ.
- [5] Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, (2009) *Strategija razvoja i održavanja državnih puteva*, Podgorica.
- [6] Podaci MUP-a Crne Gore, (2015), *Odjeljenje bezbjednosti Rožaje*.
- [7] *Strategija regionalnog razvoja Crne Gore za period 2014-2020*, (2014), Podgorica.
- [8] *Zavod za statistiku Crne Gore, (2014), Statistički godišnjak*, Podgorica, Monstat.