



Datum: 27.08.2026
Medij: Nova S
Emisija: Probudi se
Autori: Redakcija
Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	27.08.2026 07:00:00	180:00
Prilog	27.08.2026 08:03:00	20:18

Naslov: Gost Emir Smajlović

[Pogledaj video prilog](#)

16932

Saobraćajne nesreće u Srbiji; Problemi saobraćaja; Obrazovanje o bezbednosti u saobraćaju

U Srbiji se ove srede za 24 časa dogodilo čak 80 saobraćajnih nesreća, u kojoj je jedna osoba izgubila život, a crni niz nastavio se i juče, dok je Kraljevo još uvek bilo u žalosti zbog smrti petogodišnje devojčice koju je ubio 26-godišnjak na trotoaru. Još 3 osobe su stradale: 2 radnika koje je udario kamion na putu kod Sombora i vozač automobila koji je nastradao u teškoj saobraćajnoj nesreći u Šimanovcima. I dok svi mislimo "zašto" i "dokle više", mi vas ovog jutra pitamo šta je najveći problem na našim putevima: bahata vožnja, korišćenje telefona, loši putevi ili dejstvo alkohola.

Možete odgovoriti, možete glasati na našim društvenim mrežama, a mićemo nešto kasnije prokomentarisati vaše odgovore. Srbija je prva zemlja, takođe, u Evropi po broju poginulih u saobraćajnim nesrećama. Od početka godine stradalo je oko 200 ljudi, a čak 57 bili su mladi.

Zašto se ne pomeramo sa neslavnog prvog mesta? Da li su krivi vozači, infrastruktura puteva, zakon ili policija? Da li zaista imamo sistem bezbednosti saobraćaja ili samo reagujemo kad se tragedija već dogodi? O tome ovog jutra razgovaramo sa profesorom Saobraćajnog fakulteta, Emirom Smajlovićem. Dobro jutro, gospodine Smajlović, i hvala vam što ste ovog jutra u emisiji "Probudi se". Dobro jutro i hvala vam na pozivu. Pre nego što počnemo da pričamo o ovoj crnoj statistici i kako je prevenirati, najpre da prokomentarišemo uključanje mog kolege Danila Savića, pošto smo i mi pre našeg početka razgovora nešto na tu temu komentarisali.

Koliko je zaista u ovom trenutku teško i koliko je značajno rekonstruisati Pančevački most, ali koliko je možda neizvodljivo zbog toga što više aktera treba da učestvuje u tome?

Rekonstrukcija je, prema informacijama koje su dostupne u javnosti i kojima raspolaže stručna javnost, svakako potrebna i neophodna. Pitanje je vremena, naravno, kada se mora započeti, ali to vreme curi i neophodno je što pre preduzeti mere. Ono što je jako kompleksno kod tog objekta jeste što deo objekta pripada [Putevima Srbije](#), deo objekta pripada Železnici Srbije, i pristupne saobraćajnice pripadaju gradu, odnosno ličnoj mreži grada Beograda. Iz tog razloga, praktično je potrebna jedna zajednička koordinacija sva tri subjekta da bi se to moglo uspešno izvesti.

Pritom, tu imamo i brojne druge najavljene radove, odnosno radove pored ovih radova koji se odlažu za tunel prema Novom mostu. Imamo radove metroa, je l' tako, odnosno najavu daće se u neposrednoj blizini čak dve stanice nalaziti metroa, kojeće usloviti izmeštanje saobraćaja i promenu uslova saobraćaja. Iz tog razloga, naravno, potrebna je jako dobra koordinacija svih subjekata, i naravno, zadatak nije nimalo jednostavan, zato što i dalje praktično ne postoji dobra alternativa koja bi omogućila da se zatvori potpuno saobraćaj i da se izmesti na nekom drugom mestu.

Kada izvodite radove pod saobraćajem, to je jako kompleksno i jako opasno, kao što vidimo na primeru brojnih nezgoda gde, nažalost, i radnici koji učestvuju u sanaciji putne infrastrukture trpe posledice.

Dakle, najjednostavnije je, naravno, i najefikasnije i najbrže izvoditi radove bez saobraćaja.

Ali u uslovima kada nemate alternativu, kao što je Pančevački most, onda se postavlja pitanje da to nije moguće, odnosno obaveza je da se pod saobraćajem izvode radovi, i to je, naravno, jako kompleksno.

Da, hajde da se sada fokusiramo, u stvari, na samu temu našeg razgovora, a to je upravo ova, nažalost, crna statistika. I kao što sam rekla, 80 saobraćajnih nezgoda dogodilo se samo u sredu za tih 24 časa, ali u četvrtak nismo izostajali mnogo iza te brojke. Uprkos tome što nadležni stalno šalju apele, jače su i pojačane kontrole, takođe je MUP juče izdao i apel vozačima: događaju se ovakve nezgode.

Gde onda grešimo? Šta je najveća greška? U nekim prethodnim razgovorima govorili smo o tome da, zapravo, svaka greška pojedinačnog vozača nije samo njegova greška, nego greška celog sistema. Šta to praktično znači? Da bismo dobro razumeli ovaj problem, moramo razumeti i uzrok nezgode. Nijedan vozač, čak ni onaj koji se bahato ponaša, ne želi da učestvuje u saobraćajnoj nezgodi. Ne želi da ošteti svoje vozilo, ne želi da povredi drugog.

Postavlja se pitanje: zašto onda to čini? Čini, naravno, zato što nije imao adekvatno obrazovanje, nije imao adekvatnu edukaciju, nema bezbedne stavove i ima sklonosti ka preduzimanju rizičnih radnji, a da toga nije ni svestan. Dakle, ako tako postavimo problem, mićemo razumeti da je taj vozač morao proći neko osnovno obrazovanje, morao proći neku dodatnu obuku u autoškolama, morao izgraditi neke stavove iz porodice i društva gde se nalazi, i kao takav došao da učestvuje u saobraćaju. Dakle, negde u nekom prethodnom periodu su napravljene greške, odnosno propusti, u radu sa takvom osobom, zbog čega se on ponaša na dati način.

Na taj način, ako postavimo problem, shvatićemo da je bezbednost saobraćaja sistemski problem, gde se mora raditi sa svakim pojedinačnim učesnikom, sa svakim pojedinačnim vozačem, sa svakim pojedinačnim i pešakom, naravno, da bi se izgradio sistem koji je održiv, odnosno sistem bezbedan.





Datum: 27.08.2026

Medij: Nova S

Emisija: Probudi se

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	27.08.2026 07:00:00	180:00
Prilog	27.08.2026 08:03:00	20:18

Naslov: Gost Emir Smajlović

[Pogledaj video prilog](#)

To, naravno, nije jednostavan zadatak i nije tako lako izvesti, zato što jako puno zavisi od kapaciteta institucija kojeće se time baviti, i naravno, zavisi od nekih društvenih stavova, normi, načela, da osude takva ponašanja i da preduzimaju radnje, odnosno aktivnosti, da se smanje ti oblici agresivnih, bahatih ponašanja. Koliko je teško u ovom trenutku raditi na tome i iscenirati te greške, ako to već vidimo da je negde mentalitet našeg društva, nažalost? Naravno da je najteže menjati društvene norme, odnosno menjati kulturu i mentalitet, i to jeste zaista veliki izazov, ali nije nemoguće. Jaću podsetiti, na primer, da smo mi pre 23-24 godine imali procenat upotrebe pojasa na prednjem sedištu od 3%, gde je bilo društveno prihvatljivo ne koristiti pojas.

Danas je apsolutno društveno prihvatljivo koristiti sigurnosni pojas.

Dakle, imamo 85,6% upotrebe pojasa na prednjim sedištima u putničkim automobilima, što naravno pokazuje da je potpuno prihvatljivo koristiti i da su ta načela koja su važila pre 20 godina odbačena i danas apsolutno neprihvatljiva. Iz tog razloga mi možemo govoriti o pozitivnom trendu, dakle, nešto se dešava u pozitivnom smeru, imamo napredak. Nemamo napredak koji struka želi, koji javnost očekuje, ali svakako imamo napredak u mnogim segmentima koji je, možemo reći, jedan tempo prilično blag, odnosno prilično mali stepen poboljšanja, ali se on dešava. Ono što je takođe najčešći uzrok, ako ne i možda najčešći uzrok, sadćete me ispraviti ako grešim, jeste upravo prekoračenje brzine.

I sadaćemo pogledati jednu kratku, u stvari, simulaciju i razliku u tome. Ukoliko, dakle, vozimo 30 km/h, tada za jednu sekundu pređemo oko 8 metara. Ukoliko vozimo 50 km/h, za jednu sekundu pređemo 13 metara, a ukoliko vozimo 110 km/h, možemo preći čak blizu 28 metara.

Jesu li vozači svesni toga, u stvari, kolika je razlika između 30 i 60 km/h?

Pa, vozači uglavnom nisu svesni, kao ni javnost, čak ni deo stručne javnosti, čini mi se, da nije svestan. Brzina je posebno opasan faktor u naseljima, u gradu, dakle, tamo gde imamo nemotorizovano saobraćaje. Ono što je jako zanimljivo i važno reći za ovu situaciju jeste da, ako dva vozila započnu kočenje na istom mestu, ono vozilo koje se kreće 50 km/h zaustaviće se na nekom 28-29 metru. Vozilo koje se kreće 60 km/h na 28-29 metru, dakle, u trenutku kada se vozilo pri 50 zaustavlja, imaće brzinu od 40. Dakle, samo 10 km/h razlika u početnoj vrednosti, u trenutku kada preduzimaju kočenje, znači razliku od 40 km/h, recimo, u trenutku saobraćajne nezgode. I to je zaista ogromna razlika. Ako se taj vozač kreće brzinom od 100, onće na 28 metru imati istu brzinu od 100, jer mu je potrebna jedna sekunda da reaguje, da započne efektivno usporavanje, što znači daće na 28-29 metru on praktično imati istu brzinu od 100 km/h.

I to su jako slikoviti načini da se objasni značaj i rizik od brzine. Zbog toga je većina evropskih gradova usvojila danas inicijativu da se praktično veći deo urbanih naselja, tamo gde postoji jedna saobraćajna traka po smeru, regulišu kao zone 30, a da se glavni gradski [koridori](#), naravno, gde je potreban brži saobraćaj, zaštite od motornog saobraćaja, regulisanjem uglavnom semaforima, i da se tamo omogući 50 ili 70. Dakle, to je trend koji moramo i mi slediti i kojem moramo težiti.

Dakle, tamo gde imamo pešaka, biciklista, ranjivih učesnika u saobraćaju, prihvatljivo ograničenje jeste 30 km/h. Osim brzine, šta je ono što još pokazuju kontrole?

Takođe, u ovom izveštaju od početka godine do sada je, dakle, 57 mladih poginulo, dakle, pričamo o grupi između 15 i 30 godina. Osim, kao što rekoh, prekoračenja brzine, kontrole da li pokazuju da li su to ljudi koji koriste telefone pa izazivaju nesreće, da li su pod dejstvom alkohola, nekih psihoaktivnih supstanci, ili možda nemaju iskustvo, možda nemaju ni dozvolu, kao što je to bio slučaj u Kraljevu kada je 26-godišnjak usmrtio petogodišnju devojčicu, on nije imao vozačku dozvolu.

Mi generalno imamo u oblasti bezbednosti saobraćaja značajne probleme sa mladima i sa motociklistima poslednjih godina. Mladi imaju svoje, naravno, osobine zbog čega su rizični, dakle, to je nepažnja, sklonost ka dokazivanju, neiskustvo, korišćenje, naravno, i alkohola, psihoaktivnih supstanci, i izlaganje rizika. Šta znači to izlaganje rizika? Mladi često vole u noćnim uslovima, na primer, sa vršnjacima, sa svojim društvom, da upravljaju vozilom, što je sasvim prihvatljivo.

Međutim, nisu svesni da sve one zabrane prema mladima, je l' da, i ograničenja da ne smeju posle 11 da upravljaju vozilom i slično, nisu posledica nekih razmišljanja stručnih i naučnih krugova i policije, već su posledica hiljade i hiljade litara prolivene krvi mladih u takvim uslovima.

Dakle, mladi su u prisustvu vršnjaka, tinejdžera, u noćnim uslovima nepažljivi.

A nepažljivi, to znači, na osnovu ovih primera, dve sekunde nepažnje, sekund i po nepažnje je sasvim dovoljno da se izazove nezgoda sa najtežim posledicama. I mladi moraju biti svesni toga da ta ograničenja nisu njima nametnuta da bi ih neko maltretirao, već su kao posledica naprosto prethodnih iskustava i hiljade litara prolivene krvi u takvim situacijama, donešeni propisi koji su, šta više, na globalnom nivou u većini zemalja sveta prihvaćeni. Mladi nemaju tu jednu osobinu, odnosno izgrađuju je,





Datum: 27.08.2026

Medij: Nova S

Emisija: Probudi se

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	27.08.2026 07:00:00	180:00
Prilog	27.08.2026 08:03:00	20:18

Naslov: Gost Emir Smajlović

[Pogledaj video prilog](#)

da predviđaju saobraćajne situacije, da predviđaju ono što sledi u nastavku vožnje.

To je jedna od najvažnijih osobina za bezbedno učešće u saobraćaju. Iskusan vozačće se zaustaviti ispred pešačkog prelaza, iako ne vidi pešaka, ali vidi vozilo koje je zaustavljeno ispred pešačkog prelaza u susednoj traci. Mladi ne razmišljaju na taj način, i većina mladih, uglavnom su u takvoj situaciji, na primer, neće zaustaviti na pešačkom prelazu, što svakako može ugroziti pešaka koji iza tog vozila prelazi pešački prelaz. Dakle, brojne su zaista situacije i osobine gde mladi ne pokazuju dovoljnu osobinu predviđanja tih saobraćajnih situacija i scenarija koji slede nakon toga.

I mi možemo videti potpuno neverovatne, čak trivijalne saobraćajne situacije u kojima mladi učestvuju sa najtežim posledicama, gde zapravo jedno neiskustvo, jedno odsustvo tog predviđanja je dovelo do takve saobraćajne nezgode. Je li to onda poruka autoškolama da možda taj vozački ispit bude nešto strožiji, da je on u ovom trenutku lak? Pa, mi smo pre svega usvajanjem novog zakona i uvođenjem te teorijske obuke, dakle, nov zakon, on je sad već jako star, je li da, jako puno očekivali, odnosno više očekivali, posebno kada su u pitanju mladi vozači, nismo dobili taj efekat.

Ne mogu da kažem da je lako polaganje, ali je previše formalno. Šta to znači previše formalno?

U razgovoru sa mladim ljudima, sa ljudima koji rade u autoškolama, stičem utisak da mladi i dalje uče da polože vozački ispit, uče odgovore na pitanja, što nije suština teorijske obuke.

Suština je da shvate rizike i da shvate razloge postojanja tih ograničenja i da shvate opasnosti usled kršenja tih ograničenja i propisa. A ne da uče odgovore na pitanja, odnosno da naprosto reprodukuju ono što zakon nalaže. I mislim da u tom delu nam predstoji jedan zahtevan rad, odnosno predstoji period gde je zaista potrebno unaprediti proces.

Meni je neverovatno da većina roditelja i većina društva danas i dalje prihvata tu reklamu autoškola, daće brzo da položi vozački ispit i da je to najbolja reklama. Naprosto, to je potpuno neprihvatljiva reklama i mislim da roditelji upadaju u takve zamke. Njihov cilj mora da bude izgradnja bezbednog vozača i neka polaže više puta, a ne samo sticanje vozačke dozvole, jer naprosto on sa tim znanjem ceo život u nastavku moraće da vozi sebe, svoju porodicu, roditelje, okruženje i tako dalje, da učestvuje u saobraćaju. I jako je važno da u tom periodu stekne potrebna znanja, naravno i veštine. Da li bi onda ta prevencija obuhvatala možda i neko obrazovanje još ranije, u osnovnoj školi, pre nego što dete već u srednjoj krene na časove vožnje, kako bi u stvari steklo svest o tome da ne samo da može nečiji život da ugrozi, već može i svoj, da je možda potrebno mnogo ranije razgovarati sa decom kako ne bi oni došli do tog stadijuma da uopšte nemaju svest o posledicama?

Pa, mi imamo priliku da vidimo da deca sve mlađa učestvuju u saobraćaju, čak i kao vozači, je li da, nepunoletni. Vozači trotineta, vozači mopeda, lakih bicikala, električnih bicikala i slično. Dakle, postoji zaista veoma velika potreba pred obrazovnim sistemom naše zemlje da mlade osposobe za bezbedno učešće u saobraćaju. Svi smo mi pešaci, dakle, neko ne mora biti vozač, ali smo svi pešaci i učestvujemo u saobraćaju i delimo neku odgovornost, odnosno odgovornost društvenu po pitanju bezbednog ponašanja. I zato je važno da sistem osnovnog, pre svega, obrazovanja izgradi neka načela bezbednog ponašanja. Šta je to, koji su to kriterijumi, koji je to nivo znanja, koji je to nivo veština gde lice koje završi osnovno obrazovanje mora posedovati za bezbedno učešće u saobraćaju. Svesni smo načina života danas, je li da, koji se razlikuje, naravno, u odnosu na protekli period i gde se nameću neki novi zahtevi, odnosno neki novi standardi za uopšte život i učešće u saobraćaju. I u tom delu je potrebno na nacionalnom nivou zaista napraviti konsenzus i definisati neki minimalni set znanja koji lice koje završi osnovnu školu, pa i srednju školu kod nas, mora da ima da bi moglo da nastavi dalje. Izučava se zaista u načelu u osnovnom obrazovanju saobraćajno obrazovanje, međutim, to se, rekao bih, ne čini na efikasan način i na dovoljno dobar način da se shvati suština problema. Kao što rekoh malopre kod autoškola, fokus edukacije je uglavnom na formi, prepoznavanje šta je tačan odgovor, sticanju poena i slično, ne i razumevanju suštine šta znači taj faktor rizika, šta znači to ograničenje, do čega dovodi to ograničenje, koje su to brojne situacije koje su prethodile i u našoj zemlji i u drugim zemljama gde nastaje saobraćajna nezgoda, gde nastaje tragičan ishod usled kršenja takvog ograničenja. I to je nešto na čemu moramo jako puno da radimo. Hajde i da pogledamo šta su rekli naši gledaoci.

Mi smo ih pitali šta je najveći problem na našim putevima i evo, čak 68% kaže bahata vožnja.

Dakle, mislim da su gledaoci prepoznali situaciju, ali evo i 18% kaže loši putevi.

To vas nisam pitala taman za kraj da zaključimo razgovor. Kakva je situacija na putevima kada je reč o signalizaciji i koliko su oni u dobrom ili lošem stanju, šta bi još tu moglo da se popravi?

Ako govorimo o vangradskim putevima, dakle, o državnim putevima van grada, van naselja, posebno o novim [autoputevima](#) i motoputevima, možemo reći da su oni zaista u odličnom stanju, odnosno projektovani sa jednim visokim standardom i da potpuno reprezentuju trenutni nivo struke i nauke u





Datum: 27.08.2026

Medij: Nova S

Emisija: Probudi se

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	27.08.2026 07:00:00	180:00
Prilog	27.08.2026 08:03:00	20:18

Naslov: Gost Emir Smajlović

[Pogledaj video prilog](#)

pogledu bezbednosti saobraćaja. Sa druge strane, ono gde imamo najveći problem i što možemo videti, naravno, svakodnevno, jesu gradski putevi i ulice, odnosno opštinski putevi i ulice koje su i u Beogradu i u većini opština i gradova u Srbiji u jako lošem stanju i gde pre svega nedostaju finansijska sredstva da se ta infrastruktura održava na adekvatan način, da se podigne nivo bezbednosti saobraćaja na takvim putevima. Kao posledicu, naravno, svega toga, mi možemo videti da najveće probleme imamo uglavnom na prolazima tih državnih puteva kroz naselje gde postoji podeljena nadležnost državnog upravljača i lokalnih upravljača i svakako tamo gde opštinski putevi i ulice predstavljaju važne gradske saobraćajnice. Takođe, na takvim lokacijama imamo zaista velike probleme i to je ono što država mora da reši, odnosno opštine moraju da reše u nastavku. Hvala vam mnogo što ste ovog jutra bili gost emisije "Probudi se". Bio je to Emir Smajlović, profesor Saobraćajnog fakulteta.

