



Datum: 02.09.2026

Medij: NewsMax Balkans

Emisija: Tražim reč

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	02.09.2026 00:00:00	1439:00
Prilog	02.09.2026 13:00:00	51:00

Naslov: Gosti Mirko Koković i Ivana Subotić

[Pogledaj video prilog](#)

41713

Fokus na bezbednost dece; Statistika saobraćajnih nesreća; Uloga roditelja i škole

U poslednjih 5 godina u saobraćajnim nesrećama u zonama škola jedno dete je izgubilo život, dok je čak 21 dete teško povređeno. Zato će saobraćajna policija i ovog septembra pojačano kontrolisati saobraćaj u zonama svih osnovnih škola širom Srbije, ali ako pitate stručnjake, uglavnom će vam reći isto: bezbednost dece u saobraćaju je nekako zajednička odgovornost. I baš zato danas postavljamo pitanje: šta svako od nas može da učini da put do škole bude sigurniji? O tome ćemo danas sa svojim gostima.

Mirko Koković, pomoćnik direktora Agencije za bezbednost saobraćaja, je sa nama.

Dobar dan i dobro došli. I Ivana Subotić, rukovodilac Odeljenja za bezbednost saobraćaja javnog preduzeća "[Putevi Srbije](#)", dobar dan i dobro došli. Dobar dan.

I zaista, evo, dok sam najavljivala emisiju i dok ovih dana vozimo decu do škole i dok ih pratimo u školu, nekako razmišljamo o tome. Opominju nas ovi podaci, Mirko, svake godine.

Situacija, čini mi se, bolja iz godine u godinu, ali ne dovoljno dobra.

Dakle, šta svako od nas, evo vi, ne samo kao neko ko se nalazi na čelu Agencije za bezbednost saobraćaja, nego kao učesnik u saobraćaju, možete da kažete: šta svako od nas može da uradi da put od škole do kuće za decu bude bezbedniji? Pre svega kao roditelj koji ima svest o tome, izraženu svest o tome, i jednostavno bavim se poslom kojim se bavim. Mi možemo mnogo da uradimo zajedno da deca bezbedno odu do škole i da se bezbedno vrate do škole. Deca su nešto najvrednije što imamo.

Nažalost, statistika nam je mnogo gora od ovog što ste vi najavili: čak 13 dece je stradalo u zonama škole, veliki broj dece bude povređen. Tako da, 1. septembar je, da kažemo, jedan radostan dan, naročito za roditelje koji imaju đaka prvaka, pa čak i za nas koji imamo starije đake.

Međutim, to je zaista jedna velika odgovornost i jednostavno, ta edukacija mora da krene iz kuće, i to mnogo pre škole. Agencija za bezbednost saobraćaja, sa svojim aktivnostima u predškolskom uzrastu, kasnije u 1. i 2. razredu, aktivno radi.

Mnogo radimo sa decom, deca su nam prioritet, kako bismo podigli svest kod tih mališana.

Naravno, uvek apelujemo na roditelje. Međutim, veoma često možemo videti roditelje koji svoje dete vode za ruku, prelaze ulicu van pešačkog prelaza, zatim na crvenom kada je zabranjeno da pređu, kada prelaze na pešačkom prelazu, zaboravljajući da deca mnogo više uče od nas gledajući nas, nego slušajući ono što im govorimo. Je li vam se čini u tim trenucima da sve ono što radite svih ovih meseci, svih ovih godina, pada u vodu kada vidite takvo, da kažem, neodgovorno ponašanje roditelja?

Veoma često na terenu baš imam taj osećaj da se razočarate, jer jednostavno Agencija zaista mnogo radi. Pre svega, da kažemo, u predškolskom uzrastu, predstava "Pažljivko", to je jedna predstava njima prilagođena i njima jako zanimljiva predstava. Oni tu nauče ono što očekujemo od njih u tom uzrastu, a to je gde da pređu ulicu, gde, kuda da se kreću. Zatim, kasnije, svaki đak prvak dobije knjigu "Pažljivkova pravila u saobraćaju", čak na svim jezicima nacionalnih manjina u Republici Srbiji. Svaka od 161 lokalne samouprave dobije tačno određen broj knjiga, koliko je potrebno svaki đak prvak. Kasnije imamo jedno takmičenje na temu "Šta znaš o saobraćaju", "Pažljivkova smotra", gde učestvuje čak 90.000 mališana koji su izuzetno zainteresovani za to.

I ono što je nama jako drago, da stvarno rezultati tih testova koje oni rade pokazuju da sve ono što mi radimo pre tog takmičenja ima smisla, da podižemo svest kod tih mališana, da jednostavno uče.

I jednostavno očekujemo, u stvari, već sada, mi imamo, na godišnjem nivou, nažalost, nam strada 12 mališana. Međutim, veliki procenat njih strada u svojstvu vozača, u svojstvu, nažalost, putnika. Ovde smo pričali o zonama škola. Ova statistika koju sam iznela se odnosi na zone škola, ali svakako, deca kao učesnici u saobraćaju, poseban oprez na sve koji su deo saobraćaja. I kada pričamo o tome, čini mi se da čim izađemo iz kuće, mi nekako postajemo ravnopravni. Mi smo pešak. Da, mi smo pešak i mi smo ravnopravni učesnici u saobraćaju. I u tom smislu, i vaša uloga je takođe velika.

I koje su to deonice koje su negde trenutno najrizičnije, prema nekim podacima kojima vi raspolazete?

Da, apsolutno. [Putevi Srbije](#) imaju značajnu ulogu u celokupnom sistemu bezbednosti saobraćaja. Mi smo po zakonu u obavezi da radimo određene alate koji nam ukazuju koje su to deonice rizične, koje su crne tačke. Imali smo prilike da razgovaramo o tome. Bitna stvar je, što se tiče rizičnih deonica i upravljača puta, jeste da su [Putevi Srbije](#) zaduženi za deonice puteva van naselja, što ne obuhvata, ili ne obuhvata bar većinu zona škola. Obično su zone škole u naselju. Imamo isturena odeljenja škola koja se nalaze van naselja i za njih važe specifični, odnosno posebni uslovi kretanja učesnika u saobraćaju.

Ne znam da li to naši gledaoci znaju, ali ograničenje brzine u zoni škola u naselju jeste 30 km/h, dok je za škole koje su van naselja 50 km/h ograničenje. Možda niste imali često prilike da vidite, ali ima i škola





Datum: 02.09.2026

Medij: NewsMax Balkans

Emisija: Tražim reč

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	02.09.2026 00:00:00	1439:00
Prilog	02.09.2026 13:00:00	51:00

Naslov: Gosti Mirko Koković i Ivana Subotić

[Pogledaj video prilog](#)

van naselja. Što se tiče rizičnih deonica, mi to utvrđujemo na godišnjem nivou i trudimo se da prioritizujemo baš rad na deonicama tamo gde uočimo da imamo najveći broj saobraćajnih nezgoda.

Tako da, prati se na, ajde da kažem, na godišnjem nivou postoji ta analiza, prosleđuju se podaci stručnim službama koje dalje uzimaju u obzir gde je prioritet i gde treba da se radi.

A apsolutno su nam zone škole prioritet, to je mesto gde treba da sve bude kako treba, jer tu su naši najmlađi i najranjiviji učesnici u saobraćaju. Tako da, svake godine, uoči početka školske godine, naše stručne službe iz sektora za [održavanje puteva](#) trude se da obnove sve pešačke prelaze, da se signalizacija u zoni škole dovede u besprekorno stanje. Tako da, eto, to je ono na čemu radimo svake godine. Da, i ti rizici na putu do škole su brojni.

Hajde da pomenemo bar neke od njih i da kažemo vozačima: evo, čuli smo koliko je zapravo ograničenje brzine, i svi ga znamo, svi vozači, čini mi se, i oni koji nisu vozači, znali bi da znaju da bi pored škole trebalo da se uspori, da se vozi 30 km/h. Da li je tako? I šta primećuje saobraćajna policija ili policajac koji dežura u blizini škole? Kako se zapravo ponašamo kao vozači?

Pa, posmatrajući na terenu, ne bih baš se složio sa tim da svi znamo, zato što jednostavno svi smo svesni da u zoni škole uvek možemo da očekujemo dete. Očekivano je da dete stupi na kolovoz i kada jednostavno to ne sme. Da li prekoračuju brzinu? Da, to nam pokazuje istraživanje koje kaže da svaki drugi vozač prekoračuje brzinu u Republici Srbiji. Svaka četvrta saobraćajna nezgoda je posledica prekoračenja brzine, kada pričamo o stradalim licima. Tako da, jednostavno, šta je najveći rizik? Rizik je gde god dete, u svojstvu pešaka, ima kontakt sa vozilom.

To je pešački prelaz, to su nepropisno parkirana vozila na putu do škole i u zoni škole.

Rizik je ako prevozimo dete do škole, a ne koristimo bezbednosno sedište koje ima izuzetno veliku ulogu u spašavanju ljudskih života i u smanjenju posledica saobraćajnih nezgoda.

Ivana, hteli ste nešto da dodate? Da, htela sam da dodam, zapravo, ovako iz ugla vozača.

I svakodnevno se krećemo u saobraćaju, vozimo automobil, i kada nailazimo na tu zonu 30, negde svi pomislimo: "Jao, 30, sad usporavam, a žurim na posao" i slično. Zapravo, vozači ni ne razmišljaju o tome šta je dete u saobraćaju. Znači, dete je prvo niže od nas, jel? Bočni vid deteta nije isti kao kod odraslog čoveka. Njemu treba više vremena da uoči vozilo koje se kreće ka njemu.

Druga stvar, Mirko je lepo napomenuo, parkiranje u zoni škole, odnosno na pešačkim prelazima.

Vi znate da je po zakonu zabranjeno da se 5 metara pre i posle pešačkog prelaza vozila parkiraju.

Znači, to ostavlja neki prostor da i mi uočimo vozilo koje nadolazi i vozilo da uoči nas, odnosno decu koja prelaze taj pešački prelaz, i to je od izuzetne važnosti. Tako da, svi oni koji se kreću u saobraćaju, koji su vozači, to. Druga stvar, što sam još htela da dodam: 30 nije slučajno izabrana brzina. 30 km/h je bezbedna brzina pri kojoj su rizici najmanji za stradanje ukoliko do nesrećnog slučaja dođe, jel? Vozač može da reaguje pri toj brzini.

Tako je, može da reaguje. Posledice po učesnika, po ranjive učesnike su manje, jer sa svakim većim kilometrom na sat vi imate veće posledice, mogu da budu. I znači, za brzinu između 30 i 40 km/h su najbezbednije te, ajde da kažem, posledice saobraćajne nezgode koja može da se dogodi.

Tako da je za onoga ko vozi izuzetno važno da zna da i 35 preko, odnosno 5 km brže nego što treba da se kreće u zoni škole, na sat može da napravi razliku između toga da liće neko imati neke veće posledice, da liće, ne daj Bože, neko dete da premine. I to je izuzetno važno da imamo u glavi kada vozimo i kada vidimo to ograničenje od 30 km/h. Ono nije slučajno izabrano, nije izabrano da bi nerviralo vozače, već da bi svi učesnici u saobraćaju bili bezbedni, a deca, deca kao ranjiva kategorija pre svega.

Lepo ste pomenuli, kažite. Ako mogu samo za brzinu, pošto nam je stvarno brzina ubica broj 1 na srpskim putevima. Smrtnost pri obaranju pešaka, odraslog pešaka na ulici, pri brzini od 60 km/h je 80%. Za smanjenje, samo za 10 km/h, znači pri brzini od 50 km/h, ako vozilo obori pešaka, smrtnost je duplo manja, odnosno 40%. Pri brzini od 30 km/h, u zoni 30, kada vozilo obori pešaka, verovatnoća daće da preživi je 90%. Smrtnost je 10%.

E sad, to je za odrasle. Međutim, kada pričamo o deci, deca su, kako oni, oni su jednostavno, fizička građa im je mnogo manja od nas, teško su uočljivi u saobraćaju i oni su najranjivija kategorija učesnika u saobraćaju. Poređenja radi, ako pravimo neku analogiju između odraslog pešaka i deteta, to je kao da vas udari vozilo koje je 3 puta, 3 i po puta čak veće od vozila koja imamo na ulici.

Lepo ste pomenuli nepropisno parkiranje. Vi kada prođete, kada je rano jutro, pored bilo koje škole i kada vidite ta nepropisno parkirana vozila i tu decu koja se nekako provlače između vozila, to je negde najveća opasnost, jer vozači ne mogu ni da primete dete koje se nekako provlači između dva vozila, pa pretrčava ulicu i tako dalje. Da li je to, nažalost, postala naša svakodnevica i zašto? Komplikovano pitanje, zato što deficit parking...





Datum: 02.09.2026

Medij: NewsMax Balkans

Emisija: Tražim reč

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	02.09.2026 00:00:00	1439:00
Prilog	02.09.2026 13:00:00	51:00

Naslov: Gosti Mirko Koković i Ivana Subotić

[Pogledaj video prilog](#)

Težak odgovor, da. Ne, nego jednostavno, samo nije odgovor jednostavan.

Deficit parking mesta postoji svuda u svetu. S druge strane, zakon naš je definisao, propisao da pešak ne sme naglo da stupi na kolovoz, naročito ako je pešački prelaz semaforizovan.

Tako da, jednostavno, nije tu, ne možemo, nije uvek vozač kriv. Poenta je to.

Da, da. Pa i te situacije koje smo takođe svi imali, upravo ovo što govorite, naglo istrčavanje na pešački prelaz, kada možda ni pešaci nisu dovoljno informisani u periodu kada su oni išli u školu. O tome se nije mnogo pričalo, a sada ne vode računa, ne razmišljaju o tome kako se prelazi ulica. I svake godine nekako pričamo o tome, mislimo da je suvišno, a nije, jel tako? Hoćete da nam kažete tu banalnu stvar, a koja je vrlo važna?

Pa znate šta, koliko su pešaci ranjivi, koliko je to kompleksan problem, govori nam statistika već godinama da nam 26% stradalih učesnika u saobraćaju čine pešaci. Da, potpuno neverovatni podaci.

Ali ja mislim da bismo iz ugla kada ste vozač i kada ste pešak, prosto znate kako da se ponašate i kao pešak i kao vozač. Shvatite, u stvari, aha, kao pešak možda ne bih trebao da radim to.

A sa tim iskustvom koje imamo kao odrasle osobe, treba da iskoristimo to i da našu decu na pravi način edukujemo kako treba da se ponašaju u saobraćaju. Jer ja mislim da deca u tom najranijem uzrastu, najvažnije je ono što vi radite, oni vas kopiraju u svemu.

Kada stanete na ulicu, jednom pređete na zeleno svetlo, aha, ja imam običaj sa svojom decom da stanem pa da pevamo neku pesmu. Agencija za bezbednost ima sjajne kampanje, imaju te pesme koje deca jako zapamte, koje su im zabavne, i deca najbolje uče kroz igru, zapravo. Vi stanete, otpevate neku pesmicu, crveno je, idemo kada je zeleno. Ali s druge strane, moramo biti odgovorni i ako nismo sa našom decom.

Ako stanete na ulicu i vi pretrčavate na crveno, a možda pored vas stoji neka majka sa detetom, gde dete vidi da vi pretrčavate ulicu, što nije dobar primer. Tako da moramo svi da pođemo, pre svega od sebe i od svoje porodice, da se trudimo da prenesemo te prave vrednosti.

I što je najvažnije, to je za bezbednost i za zdravlje i za život, da prosto budemo svi ravnopravni i odgovorni učesnici u saobraćaju. Da, to je negde zadatak svih nas i to je bila zapravo ideja ove emisije.

I na tom putu smo nekako svi odgovorni, i škola i roditelji i vi kao institucija koja radite na tome.

A šta učitelji rade sa decom i kako ih pripremaju da bezbedno stignu do škole?

Toće nam reći Aleksandra Radosavljević, ona je učiteljica Osnovne škole Filip Kljajić Fića, ja se nadam da vidimo je. Aleksandra, kažite nam, kada dete dođe u prvi razred, da li je ono pripremljeno uopšte? Šta zna o saobraćaju dete koje prvi put kroči u školu i šta je naučilo u vrtiću? Da li je išta naučilo, koliko je svesno opasnostima koje vrebaju kada izađe na ulicu? Dobar dan. Pa, učenici prvog razreda dolaze sa nekim osnovnim znanjima o saobraćaju, šta je pešački prelaz, šta je semafor, ali svest o bezbednosti u saobraćaju zapravo stižu postepeno, zato što tek kasnije postaju samostalni u tom odlasku do škole, povratku kući. Tako da tek otprilike krajem drugog razreda ili početkom trećeg, kada zapravo postanu samostalni učesnici saobraćaja, stižu svest o tome da je saobraćaj, moraju biti bezbedni u saobraćaju. I to se ne radi, naravno, odjednom, već kada stignu u treći razred, nego se to postepeno, naravno, gradi. Tu je velika pomoć porodice. Pre toga su dosta toga naučili, saznali i u vrtiću i u predškolskom, tako da se to nadograđuje postepeno i polako se osposobljavaju za taj samostalni, samostalni i bezbedni, da budu bezbedni članovi saobraćaja. Da li sa decom vežbate neke konkretne situacije? Postoji dnevni boravak, prvi i drugi razred, u nekim školama i treći i četvrti, ali uglavnom deca u dnevni boravak odlaze kada su u prvom i u drugom razredu i tada roditelji dolaze po njih i to je taj period, pretpostavljam, kada uče. Dakle, da li uče iz nekih konkretnih primera? Naravno, to je i u nastavi, ne samo u produženom boravku.

Često organizujemo igre uloga gde određena grupa učenika ima zadatak da bude neki član saobraćaja, pa se kroz neku konkretnu situaciju razgovara i oni se, kako da kažem, organizuju tako da vidimo konkretne situacije, ali u učionici. To se kasnije prenosi i na ulicu. Zatim, radionice, česti razgovori, česte te neke problemske situacije gde učenici moraju da razmišljaju kako bi rešili neku tu situaciju, kako da neko bude bezbedan u saobraćaju. I svakako, svakako da su ti razgovori uz konkretne neke primere koje su oni videli, a kasnije, što su stariji, i sami bili deo toga, da to bude onako jedan, kako da kažem, komplet, da ipak i ono o čemu razgovaramo i što imamo, na primer, u učionici, da se to vidi i konkretno na ulici. Sarađujete i sa Agencijom za bezbednost u saobraćaju, jel tako?

Tako je. Aha, da. Tu su pažljivo pravila, mislim, da sva deca. Kažite. Svake godine đaci prvaci dobijaju knjigu "Pažljivko u saobraćaju" i ona se može zaista odlično koristiti i tokom nastave, na primer, na časovima "Sveta oko nas", gde možemo, ovo što sam upravo rekla, kroz igre uloga, kroz različite radionice, da, još uz knjigu "Pažljivko u saobraćaju", da zaista učenike dobro pripremimo za taj





Datum: 02.09.2026

Medij: NewsMax Balkans

Emisija: Tražim reč

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	02.09.2026 00:00:00	1439:00
Prilog	02.09.2026 13:00:00	51:00

Naslov: Gosti Mirko Koković i Ivana Subotić

[Pogledaj video prilog](#)

samostalni i bezbedni boravak u saobraćaju, da tako kažem. I, Aleksandra, za kraj, da li deca više uče iz svega toga što im vi govorite, iz svih tih predavanja, vaših težnji, želje i volje da ih naučite što više, ili iz nekog ličnog iskustva? Kad kažem lično iskustvo, mislim pre svega na njihove roditelje koji su im uzori. Pa, lično iskustvo uz razgovore definitivno je jedan komplet koji je deci najpribližniji, kako da kažem. I definitivno, što su stariji, više primećuju i kada neko greši, kada neko se ne ponaša onako kako mi razgovaramo u školi. Često dolaze na nastavu onako i uzrujani šta se dogodilo i da je bila neka situacija u saobraćaju gde neko nije odreo kao kako treba, ili da su oni bili učesnici ili njihovi roditelji. Tako da, svakako, razgovor uz taj lični primer je definitivno nešto što pomaže da deca budu što svesnija te bezbednosti u saobraćaju.

Hvala vam mnogo na uključenju, hvala na izdvojenom vremenu i što ste govorili za emisiju "Tražim reč".

Hvala puno, prijatno. Da li postoje, Mirko, neke lokacije, evo, čuli smo šta zapravo škola radi, opet smo pomenuli "Pažljivka" i "Pažljivkova pravila", ali da li postoje škole na koje posebno obraćate pažnju, koje su posebno rizične, i ne samo u trenucima kada se dogodi ta neka nesreća ili, nažalost, nezgoda u školama, ili da li su one pod nekako vašim budnim okom?

Pa, mi se trudimo da obiđemo sve škole, da nijedno dete u Srbiji ne, kao što sam rekao, ne dobije, svako dete dobije tu knjigu i jednostavno i ta predstava je jako interesantna. Tako da, recimo, godišnje obiđemo oko 60-70 lokalnih samouprava, pritom u dogovoru sa lokalnim samoupravama to radimo.

Trudimo se da sve škole dođu na jedno mesto, da li to bude neka bioskopska sala ili sportska sala.

Uglavnom, trudimo se da stvarno svaki đak, prvak, čuje nešto o saobraćaju. Jednostavno, da li postoje...

Jesu li rizičnije, to hoću da vas pitam, one škole koje su u selu ili one škole koje su u gradu?

Rekli bismo gradske škole, s obzirom na ogromnu frekvenciju vozila i tako dalje, ali te seoske škole se nalaze na tim putevima koji su često nekako naviknuti su vozači da brzo voze tim delom puta.

Jeste, velika je razlika da li se škola nalazi u nekom bloku na Novom Beogradu, pa nije, da kažemo, omeđena nekim, da kažemo, prometnim ulicama, ili se nalazi na nekom državnom putu. Na tom državnom putu vozač ima ograničenje, odnosno ima znak "zona škole", da li zna da on važi od 7 ujutru do 21, ili ne zna, ili uopšte ne zna značenje tog znaka ili ne poštuje. Tako da, to je zaista jedan problem.

Kontrolu saobraćajnih propisa inače vrši Uprava saobraćajne policije. Oni izuzetno obraćaju pažnju na to i veoma često tu, da kažemo, sankcionišu vozače koji prekoračuju, odnosno brzinu ne prilagođavaju saobraćajnom znaku. Da. Koliko su često te zone škola upravo crne tačke? Pa, retko su zone škola crne tačke i ako se desi da jesu, to je nama znak za hitnu urgenciju, praktično da se na tom delu što pre sprovede u nekoj meri.

Ali ja moram da... Mere, koje mere? Pa, znate kako, svaka zona škole je obeležena određenom saobraćajnom signalizacijom. Pravilnik propisuje koji su to znakovi, početak zone škole, pre toga može biti neka najava za pojave dece na kolovozu, imate neko dodatno ograničenje ukoliko je potrebno, postavljaju se usporivači saobraćaja u smislu ležećih policajaca ili platformi. Pre toga može biti neka vibro traka da vozaču najavi da obrati pažnju.

To se, pre svega, kada pričamo o školama van naselja, važno je to napomenuti, jer, baš kao što ste rekli, vozači se kreću brzinom od 80 km/h, možda ne očekuju da je tu škola, jer nema onog znaka naselja, klasičnog, klasične saobraćajne situacije. I možda u tim delovima nema dovoljno dobre izgrađene infrastrukture u smislu trotoara, jer mi moramo imati i put kojim se deca kreću do škole, ne samo neki pešački prelaz ispred škole. Praktično, ta infrastruktura mora biti zaokružena da bi se deca bezbedno kretala od kuće do škole. Pa, u tom kontekstu, važno je reći da je, znači, važno je na celokupan sistem obratiti pažnju, a ne samo na tamo ispred škole kad dođete, da postoji jedan znak. Tako da, kada se rade projekti u zonama škole, ja moram da pohvalim zaista lokalne samouprave u poslednjih godina. Mislim, sad, finansijska sredstva su, naravno, ograničena za različite uprave, imaju različito sredstava kojima raspolažu, ali mislim da im je nekako na prvom mestu uvek, pošto je obaveza lokalne samouprave da uradi projektnu dokumentaciju i da izvede saobraćajnu signalizaciju za zone škola u naseljima. Mislim da im je to prioritet, bar iz mog iskustva. Imamo jako dobru saradnju sa svim lokalnim samoupravama u Srbiji i negde naš kontakt sa njima jeste da oni nas obaveštavaju da žele da urade projekat zone škola.

Mi im dostavljamo određene tehničke uslove ili pomoć pri pisanju projektnih zadataka ili slično, da taj projekat bude kvalitetnouraden. Kada se projekat uradi, mi još jednom gledamo projekat, da li je sve kako treba. Trudimo se da te zone škola budu na neki način uniformne i da budu prepoznatljive vozačima na putu kada nailaze, da znaju, aha, taj set signalizacije znači daće, na primer, biti zona škole. Tako da, u tom nekom smislu, jako dobro sarađujemo i, evo, mogu da pohvalim, pre dve, čini mi se, ili tri godine, Autonomna pokrajina Vojvodina je imala neki veliki projekat "zona škola" i mislim da su uradili preko 200





Datum: 02.09.2026

Medij: NewsMax Balkans

Emisija: Tražim reč

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	02.09.2026 00:00:00	1439:00
Prilog	02.09.2026 13:00:00	51:00

Naslov: Gosti Mirko Koković i Ivana Subotić

[Pogledaj video prilog](#)

projekata zona škola.

Sada se to sukcesivno ide, izvođenje tih projekata. To nije kratak, kako da kažem, nije kratak proces. Vi mislite, aha, sutra to postavite. Tako je.

Odmah se pitamo kakve rezultate sve to daje, a pretpostavljam da vi te rezultate posmatrate dugoročno. Jeste, dugoročno mora da se isprati. Sama ta izrada projektne dokumentacije traži neko vreme, dok obezbedite sredstva prvo, pa izradite projekat, pa dok se signalizacija postavi, pa dok u određenim godinama pratite evaluaciju šta ste uradili na tom putu, onda tek možemo pričati o nekim rezultatima, šta smo postigli i da li se bezbednost saobraćaja na tom mestu poboljšala ili nije. Da.

I tebi i tvom sagovorniku, evo, nekako šta mi je najviše zaparalo uši, to mi sa decom nemamo nikakvih problema, najveći problem su nam vozači. I sad, kada pričamo o vozačima, nikako ne bi trebalo da zaboravimo i činjenicu, a to je vožnja pod dejstvom alkohola.

I sad, ja imam jedan podatak koji sam našla: u Somboru je za 7 dana evidentirano 14 saobraćajnih nezgoda, policija je zadržala čak 15 vozača. Ovo se dogodilo tokom letnjeg perioda i pročitamo to, to nam nekako promakne u medijima, ili pročitamo ili ne pročitamo, ili se začudimo ili ne, ali zaista potpuno neverovatni podaci. Za 7 dana 14 saobraćajnih nezgoda u jednom takvom, da kažem, malom gradu kao što je Sombor, 15 vozača je zadržano zbog vožnje pod dejstvom alkohola.

I sada, ponovo vas pitam, šta nam se dešava i zašto? Pa, to, alkohol je jedan od četiri najveća problema zbog kojeg na današnji dan imamo 298 smrtno stradalih lica na našim putevima, za 18 lica manje nego prošle godine. Imali smo pre 4-5 dana mnogo veću razliku, međutim, eto, za nekoliko dana imali smo neke saobraćajne nezgode sa većim brojem stradalih. Koliko je alkohol problem, to nam pokazuje Uprava saobraćajne policije, na godišnjem nivou sankcioniše negde oko 50.000 vozača, pri čemu 10.000 njih zadrži. Šta znači to na trežnjenju? Šta to znači?

Da su imali preko 1,2 promila alkohola u krvi. Za sada, trenutno, u toku je izrada novog zakona o bezbednosti saobraćaja, potpuno novog, tako da očekujemo daće biti nulta tolerancija. I to je jedino nešto što, da kažemo, verujemo daće dati, daće uroditi plodom, daće alkohol biti manje. Inače, sada, kada, kad kažem da, recimo, u Republici Srbiji svaka deveta saobraćajna nezgoda se dogodi, sa stradalim licem se dogodi zbog prisustva alkohola, u Republici Srbiji 0,05% vozača vozi pod dejstvom alkohola. Šta to znači?

Ne znači nam ništa taj procenat, ali to znači da svaki 192. otprilike, 200.

vozač je pod dejstvom alkohola. Šta to znači? Opet, da pojasnimo.

Kroz primere, tako je. Tako je. To je kao da preko mosta Gazele pređe svaki dan 800 vozača koji su pod dejstvom alkohola, ako uzmemo u obzir broj vozila koji pređu tim mostom.

Da. Kada pričamo o uzrocima saobraćajnih nezgoda i nesreća, tu su, dakle, i umor i korišćenje mobilnih telefona, o tome ćemo pričati, ali šta vaši podaci pokazuju kada je reč o državnim putevima? Šta su najčešći uzroci? Pretpostavljam, opet, neprilagođena brzina, stanje na putevima? Jeste. Tako je.

Put je takođe uzročnik određenog broja saobraćajnih nezgoda. Postoji alat koji je propisan zakonom o putevima, koji se zove Nezavisna ocena uticaja puta na nastanak saobraćajne nezgode, gde je upravljač puta u obavezi i državnih puteva i lokalnih puteva, u obavezi je da uradi analizu saobraćajne nezgode gde imamo najmanje jedno poginulo lice i tu utvrđujemo da li je faktor puta uticao na nastanak ili na posledicu saobraćajne nezgode. Kada se utvrdi da postoji doprinos puta, upravljač je u obavezi da postupi hitno u skladu sa merama koje su u izveštaju predložene i da izvede na terenu.

Nekadće to biti neka mera koja je kratkoročna i koja se lako može sprovesti u smislu nekog redovnog održavanja, da li je bila nepregledna neka raskrsnica pa da se neko rastinje ukloni ili je nedostajao neki saobraćajni znak. Dok u većini slučajeva imamo situaciju da je potrebno uraditi neki novi projekat, da li samo saobraćajne signalizacije ili neku rekonstrukciju neke rizične lokacije, raskrsnice ili slično. To zahteva određeno vreme, ali na svim tim praktično lokacijama se radi. Da ne bude da samo postoji ideja da se uradi projekat, mi podatke o crnim tačkama delimo sa Upravom saobraćajne policije i oni su naš dugogodišnji partner, praktično, u tom poslu.

I sad, trenutno se u policiji realizuje projekat gde se postavljaju radari, pretpostavljam da ste ispratili, u medijima Super radari ih zovu, gde se te lokacije za radare su izabrane na osnovu podataka naših, gde su identifikovane crne tačke i opasne deonice i gde postoji potreba za dodatnom, da se učesnici u saobraćaju obrate dodatnu pažnju na vožnju na tim lokacijama. Je li neprilagođena brzina i na putevima kojima vi upravljate, da, na prvom mestu? I tu su one naše, pa mogu reći, kao vozač, dobre ili loše navike vozača, da blendujemo jedni drugima. To je negde prosto postalo pravilo kada ne prilagodimo brzinu, a negde se u blizini nalazi policija. Je li činimo jedni drugima tako medvedu uslugu? Evo da vas pitam oboje. Pa, ja lično mislim da činimo, ali sa druge strane, samim tim što smo upozorili vozača koji





Datum: 02.09.2026

Medij: NewsMax Balkans

Emisija: Tražim reč

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	02.09.2026 00:00:00	1439:00
Prilog	02.09.2026 13:00:00	51:00

Naslov: Gosti Mirko Koković i Ivana Subotić

[Pogledaj video prilog](#)

nam ide u susret, onće oboriti brzinu.

I to je u neku ruku pozitivna stvar. Da li privremeno ili... Pa, ja mislim samo privremeno.

Ako se kreće tom brzinom, onda je navikao da praktično vozi u skladu sa svojim...

Svojim navikama, da kažemo. Da. Baš tako.

Da. Šta vi kažete? Pa, s obzirom na pola miliona prekršaja koji se odnose na prekoračivanje brzine od strane saobraćajne policije, mislim da to ne pomaže toliko. Druga stvar, imamo stvarno, što kaže Ivana, jednostavno, da li pomaže.

Nekad mi se desi da mi neko ablonduje, recimo, 5-10 km pre radara, tako da jednostavno možda, da kažem, donekle pomaže, ali jednostavno, ono što je najbitnije jeste da stalno apelujemo, čak i ova emisija je sjajna, da apelujemo da jednostavno brzina je nešto što može da promeni život i nama u svojstvu vozača koji vozi po ograničenju, u svojstvu vozača koji prekoračuje brzinu i tako dalje.

Saobraćajne nezgode su strašni događaji koji menjaju iz korena živote ljudi koji i čak koji izazovu saobraćajnu nezgodu, ljudi koji izgube nekog bliskog, tako da jednostavno, to su strašni događaji.

Da li ćemo voziti brže 10, 20 ili 30 km/h, sigurno nećemo stići, nećemo uštedeti neko bitno vreme, a sa druge strane rizikujemo mnogo da, kao što sam rekao, ugrozimo i svoj život i tuđi.

Lepo ste rekli da stalno nekako svi zajedno pokušavamo da apelujemo na svest građana da je bezbednost svih učesnika u saobraćaju najvažnija, ali kada se dogodi ona situacija kao u Kraljevu, kada je devojčica koja ima samo 5 godina, nažalost, stradala i samo 5 godina, opetću ponoviti, i to u trenutku kada se nalazila na trotoaru. Dakle, to su zaista situacije kada se, evo, svi mi zajedno pitamo da li je sve ovo što radimo uzaludno. Nije uzaludno, ali koliko god puta pominjali takve događaje, jednostavno, to su zaista strašni događaji i, kao što sam rekao, porodica tog deteta koje je stradalo, ne možemo ni da zamislimo njihov život. Opetću ponoviti da je sada u izradi nacrt novog zakona o bezbednosti saobraćaja i jednostavno, i ovakvi događaji, ovakve saobraćajne nezgode treba da nam daju neke smernice, da se zapitamo koliko, da li su te naše kazne simbolične, da li su simbolične ili bi trebalo da budu, kao ja uvek ponavljam se i pričam, navodim tu Grčku kao neku zemlju kako se mi ponašamo. Grčka je destinacija koju u letnjem periodu, to podaci pokazuju, poseti milion Srba, od nas 6 miliona. Kako se mi ponašamo kada pređemo granicu, kada uđemo u Grčku i jednostavno samo vidim znak da se na tom potezu snima saobraćaj. Ja ne znam dokle, gde je kraj.

I znam, kako znam, da uvek vozim na uključen tempomat, poštujem brzinu, naravno, to radim uvek, trudim se da radim uvek, da su deca uvek vezana, tako da jednostavno treba da napravimo ambijent i da sam zakon kojiće biti izmenjen iz korena i verujem da bude takav da kazne pre svega budu neprihvatljive, odnosno da naša saobraćajna kultura bude u našoj zemlji kao što je kada, recimo, pređemo u Grčku, zato što znamo da su tamo kazne izuzetno rigorozne. Da, da se ponašamo isto i u Grčkoj kada smo na putevima i u Srbiji, ali čini mi se da to nije tako. Koliko je vama važna saradnja sa građanima u smislu da li građani koji se voze vašim deonicama, deonicama puta kojima vi upravljate, mogu da prijave signalizaciju koja je neispravna, rupe na putu koje vrlo često mogu da budu problem i uzrok saobraćajnih nezgoda.

Dakle, na koji način to može da se uradi i šta onda vi radite u tim situacijama?

Pa, iskreno, izuzetno nam je važna pomoć građana. [Putevi Srbije](#) upravljaju mrežom od 17.000 km, što je prilično velika [putna mreža](#). Mi imamo nadzorne organe na svakoj od tih teritorija, ali prosto ne možete u svakom trenutku biti na svakom mestu i od izuzetnog je značaja da ljudi prijave kada god naiđu na neku opasnu situaciju. [Putevi Srbije](#) imaju informativni centar, postoji email adresa i postoji broj telefona 0800 100 104, ako se ne varam, da je to broj telefona. Postoji i info centar vezan za naplatu [putarine](#), postoje službe koje se tim poslom bave 24 sata dnevno i praktično kolege koje rade u info centru prosleđuju sve upite koje dobiju ili pritužbe ili kako god, kakvu god vrstu komunikacije prosleđuju od strane građana ka stručnim službama i svako od nas u najbržem mogućem roku se trudi da odgovori na te upite.

Tako da to postoji i zaista je od izuzetnog značaja da građani kada god primete kada se kreću putem i primete neku opasnu situaciju da je prijave. I ti vaši apeli su uglavnom i u tom letnjem periodu "odmarajte".

Na koliko? Sad me podsetite, na 2 sata, je li tako?

Pa, info agencije "Vozi odmoran" je već deseta godina za redom i verujemo da ima, da kažemo, tonas.

Šta nam radi taj umor kada smo za volanom? Smanjuje koncentraciju, izaziva pospanost, zatim vrlo često donosimo pogrešne odluke i mnogo, mnogo toga, tako da neko čak poistovećuje umor sa određenom količinom alkohola. Ne bih se u potpunosti složio sa tim, ali svakako umor je izuzetno opasan, veoma potcenjen i uticajni faktor od 85 ukupno prepoznatih uticajnih faktora, nalazi se čak na





Datum: 02.09.2026

Medij: NewsMax Balkans

Emisija: Tražim reč

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	02.09.2026 00:00:00	1439:00
Prilog	02.09.2026 13:00:00	51:00

Naslov: Gosti Mirko Koković i Ivana Subotić

[Pogledaj video prilog](#)

11.

mestu. Agencija iz tog razloga desetu godinu za redom sprovodi kampanju "Vozi odmoran". Pored, da kažem, nekoliko desetak jako dobrih saveta, posebno ističemo da pravimo pauzu u trajanju od 15 minuta na svaka 2 sata vožnje, ono što je jako interesantno, zanimljivo i zbog čega Srbija kao tranzitna zemlja jednostavno ima veliki broj tranzitnih putnika, zbog čega oni poštuju to, zato što im dajemo flajer na njihovom jeziku. Zamislite vi kao srpski državljani da odete u, ne znam, u Francusku i dobijete flajer gde imate 7 preporuka na srpskom jeziku.

Prvo što bi vam bilo izuzetno drago, što vas je neko uvažio, da to možete da pročitate ako ne znate francuski.

Tako da verujemo da svi oni to pročitaju, da se u Republici Srbiji meri srednja brzina, da savet je da se pravi pauza koju sam napomenuo, da se što više hidriramo i tako dalje. Da, naročito u letnjem periodu. I upozoravate vi i na umor, ali i na kišu, maglu, sneg, poledicu. Zima je, naravno, pred nama i često je to uzrok saobraćajnih nezgoda i nesreća. I koliko vremenski uslovi zapravo zahtevaju od nas da prilagodimo vožnju stanju na putevima? Jasno.

Pa, leto je specifično zbog tog velikog obima saobraćaja i zbog češćih kretanja.

Kažem, zima nosi svoje specifičnosti, kiša, sneg, poledica, smanjena vidljivost na kolovozu i zbog svega toga apelujemo bukvalno svakodnevno. Svakodnevno, tako je. Da, apel iz [Puteva Srbije](#) da vozači prilagode vožnju uslovima puta. Ako vidite znak za ograničenje 80, ne znači da u uslovima snega i kiše možete da se krećete 80 na sat. Jako je važno da vozači imaju to u vidu i da se pridržavaju praktično tih naših apela. Jer postoje neke teritorije gde je pojačana magla, tućete imati na [autoputu](#) one tačke koje označavaju kada vidite koliko možete da se krećete brzo.

Ako vidite 3, ako vidite 2, ako vidite 1, važno je da učesnici u saobraćaju zaista poštuju tu saobraćajnu signalizaciju koja postoji. Da.

I često mi se čini da nekako učimo iz svog lošeg primera ili lošeg primera naših bližnjih, pa kada pominjemo tu kišu, ona je uglavnom karakteristična za, ili sneg, maglu, sumaglicu za zimski period, ali ta prva kiša, letnja kiša, takođe može biti veliki problem kada smo učesnici u saobraćaju.

Pretpostavljam da i o tome razgovarate i evo da napomenemo i to. Je li opasnost ta prva kiša kada je napolju vrućina, kada je taj asfalt vruć, a onda padne kiša? Kažu da je kao na ledu, da smo kao na ledu. Bukvalno isto tako. Zbog čega?

Zato što na putu imamo prašinu i sve dok kiša ne odnese tu prašinu, ne očisti put, te mikročestice su kao kuglice, da kažemo, koje utiču na stabilnost i pravac vozila. Tako da je to izuzetno, izuzetno opasno. Između ostalog, zakon je definisao da brzinu moramo da prilagodimo uslovima saobraćaja i stanju puta, što podrazumeva sve ovo što je koleginica Ivana rekla.

Blato na putu takođe još jedan veliki problem, je li tako? Blato na putu, to je jednostavno, postoji obaveza da traktori pre izlaska, odnosno pre stupanja na kolovoz, moraju da imaju otrešišta, odnosno ne bi smeli da ostavljaju blato, svakako može da utiče na upravljivost.

Postoji, ali se retko, čini mi se, primenjuje. Ako krenete da se vozite Srbijom i na, pa čak nekad i na državnim putevima, a naročito na putevima lokalnim, zaista na svašta možemo da naiđemo. Možemo. Definitivno, saobraćajna kultura nam nije na zadovoljavajućem nivou, moramo mnogo da se trudimo. Ono što je jako bitno da institucije koje imaju veliku ulogu na povećanje bezbednosti saobraćaja sarađuju, to su Agencija za bezbednost saobraćaja i [putevi Srbije](#), Ministarstvo unutrašnjih poslova, Uprava saobraćajne policije, [koridori](#) i tako dalje. Imamo sjajnu saradnju, vrlo često sarađujemo zajedno na mnogim kampanjama, ali jednostavno, ono što je jedan veliki problem, kao u sportu, tako i u fudbalu, tako i u saobraćaju, svi smo najbolji vozači, svi se razumemo, jednostavno ne prihvatamo neke savete jer to doživljavamo kao neku uvredu. Nažalost, statistika koju sam pomenuo nas jednostavno pokazuje nam da nije tako. Moramo menjati saobraćajnu kulturu. Kako je menjamo?

Prevenijom i represijom, zajedničkim delovanjem. Jedino tako neće ni prevencija promeniti saobraćajnu kulturu, ni sama represija, već, da kažemo, udruženo.

Tako da jednostavno moramo, pred nama je, sve dok imamo jedno smrtno stradalo lice na našim putevima, smatraćemo da imamo mnogo posla i da smo daleko od jedinog prihvatljivog. To je nula stradalih na putevima.

Da li je to sada realno? Na koga da se ugledamo kada posmatrate države u okruženju?

Pa, sve je više gradova koji nam pokazuju da je to realno, da je to dostižno.

Recimo, prošle godine Helsinku nije 365 dana bez jednog smrtno stradalog lica.

U Mariboru slavljen je bio bez... Maribor, Oslo, 2019. godine, eto, ostalo mi je to u sećanju. Jedno





Datum: 02.09.2026

Medij: NewsMax Balkans

Emisija: Tražim reč

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	02.09.2026 00:00:00	1439:00
Prilog	02.09.2026 13:00:00	51:00

Naslov: Gosti Mirko Koković i Ivana Subotić

[Pogledaj video prilog](#)

smrtno stradalo lice u gradu, veličine Novog Sada, pola miliona stanovnika. Tako da jednostavno, prosto, nam deluje neverovatno, ali jednostavno, kada odemo tamo i vidimo kulturu i ponašanje tih ljudi, evo, pali su mi na pamet sad trotineti.

Tako je. Da oni isključivo i striktno poštuju njihova pravila, da svi nose kacigu, da svi voze, svi koriste površine koje su definisane za njih, tako da jednostavno onda vam je jasno da zbog čega su, da kažemo, imaju mnogo bolju statistiku od nas. Kažite.

Ja bih volela da napomenem, evo rekli ste i da je jesen sezona pravljenja zimnica i slično.

Pre par godina su [Putevi Srbije](#) imali kampanju "Znak znači život", od izuzetnog je značaja da ljudi ne krađu saobraćajnu signalizaciju, ne oštećuju, ne žvrljaju. To se odnosi ne samo na signalizaciju, već i na smerokazne stubiće, na žičano pletivo, na žičanu ogradu na [autoputu](#), jer prosto izaziva, možete da izazovete jako opasne situacije. I zašto sam rekla ide zimnica?

Zato što imali smo primere koje znamo, da su ljudi krali saobraćajnu signalizaciju.

Taj znak je od odličnog materijala i podloge, za pečenje paprike, na primer.

I prosto, da, jeste, situacija je u stvari smešna, ali s druge strane i zaista ozbiljna.

S druge strane, kolege su imali primer da vide, voze se državnim putem i negde tamo u daljini nešto jako svetli. Šta rade ljudi? Krađu smerokazne stubiće i obeležavaju kokošinjac ili tako već neki deo imanja za sebe, ali ne razmišljaju o tome da to može biti izuzetno opasno. Kada pričamo o žičanom pletivu, to su životinje koje mogu izaći na put, gde možete da imate ozbiljne posledice i ozbiljnu štetu i po automobil i po vlastiti život, je l'.

Tako da je od izuzetnog, jako je teško sankcionisati te počinioce, prosto policija ne može biti svuda, u svako vreme svuda. I oni se teško, teško nalaze, ali ovim putem zaista apelujemo na građane da je saobraćajna signalizacija izuzetno važna. Postoje kazne koje su propisane Krivičnim zakonikom, koje bi mogle da terete ljude koji to rade. Jesu li visoke?

Pa, ne mogu da kažem da su. Kreću se od do, kako? Da, da.

Ne mogu da kažem da su visoke, ali postoje ta svest, postoji i policija je svesna tog problema.

Imali smo jedan uspešno rešen slučaj na novoj deonici Šabac-Loznica, gde je policija uhvatila počinioca koji je skidao zaštitnu žičanu ogradu. Izvođač radova je prijavio nama, mi smo reagovali, kontaktirali smo policiju i uspeli smo to da suzbijemo, da kažem, i to je bio pozitivan primer.

Ali ovako, kad pričamo o pojedinačnom znaku, negde da je nestao, to je teško identifikovati, a izuzetno je važno da ljudi shvate značaj saobraćajne signalizacije, da signalizacija ne sme da se krađe, ne sme da se žvrlja. To je sad za ovu mlađu populaciju da je popularno, da možda zalepe neku nalepnicu ili da prižvrljaju znak, da urade tako nešto. Znači šta, ja se sada kada pričate to sećam da sam videla jedno dvorište u zapadnoj Srbiji koje ima improvizovani kružni tok i u sredini znak. Ne mogu da se setim tačno koji. Zato vas pitam za kazne i za kažnjavanja. Pretpostavljam da ljudi koji su prolazili tuda, to je jedna deonica koja je onako vrlo prometna, da je sigurno neko prošao i video, a taj znak i dalje stoji tamo.

S obzirom da je počela školska godina, a vi ste pomenuli trotinete, ja bih evo volela da nam za kraj kažete šta rizikujemo kada detetu damo trotinet u ruke, detetu koje ima 10, 12, 13 godina, detetu koje ne poznaje saobraćajne propise i koje je učesnik u saobraćaju samo tako što sa roditeljem pređe ulicu ili se vozi autobusom, kolima. Dakle, šta zapravo rizikujemo? Pa, rizikujemo da izgubimo ono što...

Što nam je najvrednije. Tako je. Od kako smo definisali trotinete, ekspanzija trotineta je krenula, da kažem, početkom pandemije koronavirusa.

Negde u nekom trenutku smo imali, čak procena je bila 400.000 trotineta, međutim aktivnih sada imamo negde oko 100.000. I od 2023. godine smo definisali šta je trotinet. To je motorno vozilo na elektropogon, čije su tehničke karakteristike: snaga elektromotora koji ga pokreće nije veća od 600 vati, zatim maksimalna brzina, konstruktivna brzina 25 km/h, i njegova težina 35 kg. Težina 35 kg/h.

Međutim, veoma često možemo videti mnogo jače, da kažemo, mašine od tih, mnogo jača vozila, odnosno to nisu vozila. Tako da jednostavno... Dete ispod 14 godina ne bi trebalo da vozi, je l' tako? Koja pravila važe za trotinet? Ne sme.

Kada je u pitanju starosna granica, od 14 do 18 godina, deca mogu da koriste trotinet na...

Putevima? Prvo, da kažemo, te površine, to su uglavnom površine namenjene biciklistima. Biciklističke staze, biciklističke trake i pešačko-biciklističke trake.

Ukoliko one ne postoje, možemo se kretati uz desnu ivicu kolovoza, gde je maksimalna brzina do 30 km/h, ukoliko vozač ima od 14 do 18 godina. Za punoletne građane, punoletni vozači mogu se kretati uz desnu ivicu kolovoza na putevima do 50 km/h. I namerno smo ovim završili emisiju "Tražim reč".

Samo kratko, šta bi bio vaš savet svim vozačima, učesnicima u saobraćaju?





Datum: 02.09.2026

Medij: NewsMax Balkans

Emisija: Tražim reč

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	02.09.2026 00:00:00	1439:00
Prilog	02.09.2026 13:00:00	51:00

Naslov: Gosti Mirko Koković i Ivana Subotić

[Pogledaj video prilog](#)

Pa, apsolutno je moj savet da ljudi krenu od sebe, da obrate pažnju na svoje ponašanje, kako se svakog dana, i kao pešak i kao vozač, na koji način učestvuju u saobraćaju, koje su njihove navike, da obrate pažnju na svoju decu, na drugu decu, da je ono što deca nauče u ranom detinjstvu od izuzetnog značaja za njihove buduće navike i za kulturu ponašanja i za učešće u saobraćaju. Tako da svi budemo odgovorni, da obratimo pažnju, da pomognemo gde možemo. Biće valjda bolja statistika.

Mnogo vam hvala na gostovanju u emisiji "Tražim reč" i da budemo odgovorni i oprezni s obzirom na to da je počela školska godina. Moje ime je Radmila Relić, gledali ste emisiju "Tražim reč".

