



Vreme: 13.10.2026 07:05

Medij: danas.rs

Link: <https://www.danas.rs/vesti/ekonomija/studenti-saobraćaj-program/>

Autori: Ljiljana Bukvić

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva; održavanje, rehabilitacija, izgradnja

Naslov: Prve tri tačke studentskog programa za saobraćaj

15661



Saobraćajni sistem i saobraćajna politika a samim tim i način na koji planiramo infrastrukturu i upravljamo saobraćajem su ogledalo našeg društva, njegovih vrednosti, prioriteta i odnosa prema samom čoveku.

U Srbiji se saobraćajna politika predugo svodi na izgradnju novih saobraćajnica upitnog kvaliteta i rešavanje problema tek onda kada postanu dovoljno veliki da ih više nije moguće ignorisati. Umesto dugoročnog planiranja, često imamo parcijalne projekte. Umesto prevencije često se samo bavimo saniranjem posledica. Umesto projektovanja ulica po meri ranjivih učesnika u saobraćaju, dobijamo prostor prilagođen investitorskom urbanizmu i krupnom kapitalu. A kada sistem zakaže, što je čest slučaj, odgovornost se najčešće prebacuje na pojedinca. O neradu i sistemskim greškama naših kreatora saobraćajne politike govore poražavajući podaci Agencije za bezbednost saobraćaja i neispunjenje zacrtanih ciljeva nacionalne strategije bezbednosti saobraćaja i akcionog plana. Naime, prošle godine Srbija je izbila na prvo mesto u Evropi kao zemlja sa najvećim brojem poginulih u saobraćajnim nezgodama na milion stanovnika. A prema Strategiji bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period 2023-2030, procenjeni društveno-ekonomski troškovi saobraćajnih nezgoda u Srbiji iznosili su oko 4,1 milijardu evra u 2019. godini. Upravo zbog toga nam je potrebna nova saobraćajna politika koja će promeniti način na koji planiramo i upravljamo saobraćajem. Politika koja će u središte staviti čoveka, bezbednost, dostupnost, pristupačnost, održivost i javni interes. U nastavku ću predstaviti ključne pravce takve politike koji su deo studentskog programa, kroz tri povezane celine koje obuhvataju upravljanje i planiranje, urbanu mobilnost i javni prevoz, kao i drumski saobraćaj i bezbednost. Kako se u studentskom programu navodi, jedan od osnovnih problema saobraćajnog sistema u Srbiji jeste odsustvo obavezujućeg nacionalnog okvira koji bi jasno definisao ciljeve, prioritete, izvore finansiranja i rokove razvoja saobraćaja i infrastrukture. Projekti se često posmatraju pojedinačno, bez dovoljno jasne veze sa potrebama stanovništva, troškovima održavanja i dugoročnim posledicama po prostor i životnu sredinu. Jedan od prioriteta programa je izrada i usvojanje Nacionalnu strategiju razvoja saobraćaja i saobraćajne infrastrukture, sa merljivim ciljevima, razrađenim scenarijima razvoja, listom prioriteta, procenom potrebnih sredstava i planom održavanja. Takođe je potrebno uspostaviti jedinstven registar strateških projekata i javno definisati kriterijume njihovog rangiranja. Bezbednost, pristupačnost, uticaj na životnu sredinu, troškovi tokom čitavog životnog veka i ravnomeran regionalni razvoj moraju biti važniji od političke atraktivnosti pojedinačnih investicija. Pre odobravanja velikih **infrastrukturnih** projekata potrebno je obavezno uporediti najmanje jednu investicionu i jednu neinvesticionu alternativu. Nije svaki saobraćajni problem potrebno rešavati novom saobraćajnicom. Ponekad je efikasnije unaprediti javni prevoz, bolje organizovati postojeću mrežu ili promeniti režim saobraćaja. Nakon puštanja velikih projekata u rad treba sprovesti nezavisnu evaluaciju njihovih stvarnih efekata. Studentski program ne zaboravlja naš lokalni nivo i to je novina za našu saobraćajnu politiku. Savremena saobraćajna teorija i praksa odavno su nam kroz istraživanja pokazale da je investiranje i ulaganje u unapređenje bezbednosti saobraćaja na lokalnom nivou isplativo i održivo, a uložena sredstva se vraćaju u višestruko većem iznosu. Gradovi i opštine moraju imati realne strategije razvoja saobraćaja, planove održive urbane mobilnosti i saobraćajne studije koje su usklađene sa budžetima i godišnjim programima





Vreme: 13.10.2026 07:05

Medij: danas.rs

Link: <https://www.danas.rs/vesti/ekonomija/studenti-saobraćaj-program/>

Autori: Ljiljana Bukvić

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva; održavanje, rehabilitacija, izgradnja

Naslov: Prve tri tačke studentskog programa za saobraćaj

rada. Takvi dokumenti ne smeju biti formalnost koja se usvaja, odlaže, zanemaruje i zaboravlja. Pre njihovog donošenja neophodna su reprezentativna istraživanja mobilnosti stanovništva, brojanja saobraćaja, ankete korisnika i analize bezbednosti i pristupačnosti. Mere moraju biti povezane sa programskim budžetima, planovima javnih preduzeća i javnim nabavkama, uz obavezno godišnje izveštavanje o realizaciji. Takođe, manjim lokalnim samoupravama potrebno je obezbediti stručnu i finansijsku podršku kroz nacionalni centar za održivu mobilnost. Predlogom za formiranje ovakvog centra studentski pokret vrši promenu paradigme naše trenutne saobraćajne politike i čoveka stavlja u njen centar. Planiranje, kako se u programu navodi, nema smisla bez pouzdanih podataka. Zato saobraćajna istraživanja moraju postati obavezan deo prostornih i urbanističkih planova, studija opravdanosti i tehničke dokumentacije. Potrebno je standardizovati brojanja, ankete, modele i prognoze saobraćaja, uključujući razne vrste procena indukovano saobraćaja, odnosno dodatne potražnje koja može nastati izgradnjom novih kapaciteta. Podaci finansirani javnim novcem treba da budu dostupni javnosti u anonimizovanom obliku, uz jasne standarde kvaliteta i zaštitu podataka o ličnosti. Za velike projekte neophodna je i nezavisna stručna revizija ulaznih podataka i modela. Konačno, nijedna strategija neće biti uspešna ako institucije nemaju kapacitet da je sprovedu. Potrebno je jasno razgraničiti nadležnosti ministarstava, lokalnih samouprava i javnih preduzeća, popuniti rukovodeća i stručna mesta na osnovu znanja i iskustva i obezbediti profesionalnu autonomiju u okviru zakonskih ovlašćenja. Upravljanje saobraćajem mora biti povezano sa jasnim pokazateljima kvaliteta, održavanja, bezbednosti i dostupnosti. Struka mora dobiti prostor da odlučuje na osnovu činjenica, a institucije moraju odgovarati za rezultate. Studentki program uvodi novinu koja nije prihvaćena kod trenutnih kreatora saobraćajne politike, a to je održiva urbana mobilnost i humani inženjering. Program jasno prepoznaje da su naši gradovi postali prostor u kojem se potrebe motornih vozila često stavljaju ispred potreba ljudi. Šire se saobraćajnice, grade parkirališta i povećavaju kapaciteti za motorni saobraćaj, dok pešaci, biciklisti, korisnici javnog prevoza, osobe sa invaliditetom i roditelji sa decom u kolicima neretko dobijaju ostatke prostora. Takva politika ne rešava saobraćajne probleme, već podstiče zavisnost od automobila i stvara nove zahteve za prostorom i infrastrukturu. Nova saobraćajna politika koju nudi Studentska lista uvodi hijerarhiju održive urbane mobilnosti kao obavezujući kriterijum urbanističkog i saobraćajnog planiranja. Prilikom raspodele javnog prostora i ulaganja, prioritet moraju dobiti pešačenje, bicikliranje, javni prevoz i dostupnost i pristupačnost za sve, uz uvažavanje opravdanih potreba individualnog motornog saobraćaja. U centralnim gradskim zonama potrebno je planski upravljati pristupom, razvijati zone smirenog saobraćaja i pešačke celine, uz odgovarajuće režime za stanare, osobe sa invaliditetom, komunalne službe i dostavu. Pre rekonstrukcije ulica moraju se analizirati i simulirati efekti na vreme putovanja, bezbednost, emisije izduvnih gasova, buku, kretanje pešaka i biciklista i lokalne delatnosti. Prilikom izgradnje novih gradskih saobraćajnica treba procenjivati indukovani saobraćaj i klimatsku otpornost. Dugoročno, kapitalna ulaganja potrebno je postepeno preusmeravati sa povećanja kapaciteta za putničke automobile na javni prevoz i aktivne vidove kretanja. Javni gradski i prigradski prevoz mora postati pouzdana alternativa automobilu, a ne usluga na koju se građani oslanjaju samo kada nemaju drugi izbor. Neredovni polasci, spora vožnja, loše usklađena presedanja i nepropisno korišćenje žutih traka direktno utiču na kvalitet usluge. Potrebno je definisati minimalne standarde pouzdanosti, intervala polazaka, popunjenosti, informisanja putnika, čistoće i pristupačnosti, a ostvarene rezultate javno objavljivati po linijama. Redove vožnje treba uskladiti na važnim mestima presedanja i uvesti jedinstveno informisanje u realnom vremenu. Žute trake i tramvajske baštice moraju biti zaštićene doslednim nadzorom, uključujući kamere i uklanjanje nepropisno zaustavljenih vozila, uz merenje stvarne uštede vremena. Razvoj gradske i prigradske železnice, metroa, tramvaja, trolejbusa i sistema brzog autobusnog prevoza mora se zasnivati na uporednim analizama kapaciteta, troškova, prostornih efekata i mogućnosti fazne realizacije. Nije rešenje nekritički izabrati najskuplji ili politički najatraktivniji sistem, već onaj koji odgovara stvarnim potrebama stanovništva. Istovremeno, potrebno je nabavljati niskopodna vozila, prilagoditi perone i stajališta, obezbediti siguran pešački pristup i uvesti integrisane tarife koje štite prava putnika između gradskih, prigradskih i regionalnih usluga. Posebno pitanje predstavlja parkiranje, koje je u mnogim gradovima postalo dominantna funkcija uličnog prostora. Dugotrajno parkiranje potiskuje trotoare, zelenilo, biciklističke staze, stajališta i dostavu. Zbog toga je potrebno usvojiti lokalne politike parkiranja zasnovane na ciljanoj popunjenosti, jasnim zonama, digitalnim podacima i redovnoj evaluaciji. Parkiranje treba uklanjati sa uličnih frontova tamo gde ugrožava bezbednost, preglednost ili funkcionisanje drugih vidova saobraćaja. Prihode od parkiranja treba namenski usmeravati u javni prevoz, pešačku i biciklističku infrastrukturu i uređenje javnog prostora. Potrebno je obezbediti mesta za osobe sa invaliditetom, kratkotrajno zadržavanje, servisne delatnosti i dostavu, kao i preispitati minimalne, a gde je opravdano uvesti maksimalne parking normative, naročito u zonama kvalitetnog javnog prevoza. Pešačenje, bicikliranje i mikromobilnost ne





Vreme: 13.10.2026 07:05

Medij: danas.rs

Link: <https://www.danas.rs/vesti/ekonomija/studenti-saobraćaj-program/>

Autori: Ljiljana Bukvić

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva; održavanje, rehabilitacija, izgradnja

Naslov: Prve tri tačke studentskog programa za saobraćaj

smeju ostati skup nepovezanih staza i improvizovanih rešenja. Potrebni su kontinualni mrežni planovi koji povezuju škole, javne ustanove, stajališta i centre naselja. Program bezbednih puteva do škole mora obuhvatiti zone 30, zone usporenog saobraćaja, uređene prelaze i kontrolu parkiranja, dok ulice sa većim brzinama i saobraćajnim opterećenjem zahtevaju fizički odvojenu biciklističku infrastrukturu. Parkiranje bicikala i korišćenje sredstava mikromobilnosti treba organizovati tako da ne ometaju pešake, a na prioritetnim pešačkim pravcima redovno proveravati pristupačnost i uklanjanje prepreke. Grad je prostor u kojem živimo, odrastamo, radimo i susrećemo druge ljude. Ulica zato ne može biti projektovana isključivo kao kanal za protok automobile već mora postati javno dobro. I to se jasno prepoznaje u studentskom programu. Treća celina nove saobraćajne politike odnosi se na drumski saobraćaj, stanje voznog parka, tehničku ispravnost, bezbednost i **održavanje puteva**. Ovi problemi nisu odvojeni i čine jedinstven sistem u kojem neodgovorno upravljanje jednim segmentom proizvodi posledice u drugom. Starost putničkih vozila u Srbiji otvara pitanja bezbednosti i potrošnje energije. Međutim, obnova voznog parka ne može se svesti na zabrane koje zanemaruju ekonomske mogućnosti stanovništva. Potrebno je fazno ograničavati uvoz najstarijih polovnih vozila, posebno dizela nižih emisijonih standarda, uz prethodnu procenu socijalnih i tržišnih posledica. Registracione i ekološke naknade treba postepeno prilagođavati emisijonim klasama, snazi, masi vozila, a kasnije i pređenom putu. Podstičaje za vozila sa nižim emisijama treba usloviti procenom ukupnih efekata, dostupnošću potrebne infrastrukture i pravilnim zbrinjavanjem baterija. Potrebni su i programi zamene najzagađujućih vozila u javnim i komercijalnim flotama, uz zaštitu malih prevoznika i ekonomski ugroženih domaćinstava. Javnosti treba svake godine predstaviti strukturu voznog parka prema starosti, gorivu, emisijonim standardima i teritoriji. Naravno, kako se u programu navodi, ništa od ovoga neće dati očekivane rezultate bez dosledne kontrole tehničke ispravnosti. Uklanjanje filtera čestica i katalizatora, neispravni sistemi za prečišćavanje izduvnih gasova i neujednačena praksa tehničkih pregleda obesmišljavaju svaki propis. Zato je neophodno standardizovati merenja emisija i elektronski povezati rezultate tehničkih pregleda sa registrom vozila i sistemom nadzora. Kontrole vozila i stanica tehničkog pregleda treba sprovoditi prema proceni rizika, uz dosledno sankcionisanje nepravilnosti i mobilna merenja u zonama povećanog zagađenja. Rezultati kontrole, utvrđene nepravilnosti i izrečene mere moraju biti javno dostupni u agregiranom obliku. Ipak, kako se u programu navodi, najvažnije pitanje ostaje bezbednost saobraćaja. Godinama govorimo o odgovornosti vozača, kažnjavanju i pooštavanju propisa, dok se nedovoljno bavimo sistemom koji oblikuje ponašanje i određuje posledice ljudske greške. Ako projektujemo ulicu koja podstiče velike brzine, ne obezbedimo bezbedan prelaz ili dozvolimo da se rizična raskrsnica sanira tek nakon stradanja, onda problem nije samo u učesniku u saobraćaju. Bezbednost mora postati sistemski obaveza države i lokalnih samouprava. Potrebno je uspostaviti upravljanje zasnovano na merljivim ciljevima, mapiranju rizika i načelu bezbednog sistema: ljudska greška je očekivana, ali ona ne sme da dovede do smrti ili teške povrede. Zato su neophodne nezavisne revizije i provere bezbednosti nove i postojeće infrastrukture, kao i javno objavljivanje planova za otklanjanje utvrđenih nedostataka. Ograničenja i stvarne brzine moraju odgovarati funkciji ulice i stepenu zaštite ranjivih učesnika, naročito u naseljima, školskim zonama i područjima intenzivnog pešačkog kretanja. Podatke policije, zdravstvenih ustanova, upravljača puteva i osiguravajućih društava treba povezati uz jasna pravila zaštite podataka. Automatski nadzor mora biti usmeren na lokacije i ponašanja sa dokazanim rizikom, prema transparentnim kriterijumima i uz redovno izveštavanje o rezultatima. Bezbedan saobraćaj ne zavisi samo od izgradnje novih puteva. Jednako je važno održavati postojeću infrastrukturu. Odlaganje preventivnog održavanja često dovodi do skupljih rekonstrukcija, smanjene pouzdanosti i većeg bezbednosnog rizika. Potrebni su višegodišnji programi održavanja zasnovani na sistematskom snimanju stanja kolovoza, objekata, odvodnjavanja, signalizacije i zaštitne opreme. Finansiranje mora biti predvidivo, sa javno definisanim kriterijumima raspodele sredstava, dok preventivno održavanje i sanacija kritičnih tačaka moraju imati prednost u odnosu na nove kapacitete koji nisu hitni. Saobraćajna politika Studentske liste je pitanje načina na koji raspolažemo ograničenim prostorom i javnim novcem, čije potrebe prepoznavamo i kakvu budućnost želimo da gradimo. Ne možemo govoriti o modernom gradu ako dete ne može bezbedno da stigne do škole. Ne možemo govoriti o ravnomernom razvoju ako kvalitet mobilnosti zavisi od mesta stanovanja i posedovanja automobila. Ne možemo govoriti o bezbednosti ako opasne tačke rešavamo tek nakon što neko izgubi život. I ne možemo govoriti o odgovornom upravljanju ako ne znamo koliko naši projekti koštaju, kakve rezultate daju i ko za njih odgovara. Studentska lista je ponudila saobraćajnu politiku koja je zasnovana na znanju, podacima, transparentnosti, stručnosti i javnom interesu. Novina koju prepoznavam u ovom programu nije samo u pojedinačnim merama, već u pokušaju da se upravljanje saobraćajem, održiva urbana mobilnost, bezbednost i socijalna politika povežu u jedinstvenu politiku javnog interesa. Vrednost predložene saobraćajne politike se upravo ogleda u bezbednijim ulicama, dostupnijem javnom prevozu, pristupačnijem prostoru i ravnopravnijim mogućnostima kretanja. Način na





Vreme: 13.10.2026 07:05

Medij: danas.rs

Link: <https://www.danas.rs/vesti/ekonomija/studenti-saobracaj-program/>

Autori: Ljiljana Bukvic

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva; održavanje, rehabilitacija, izgradnja

Naslov: Prve tri tačke studentskog programa za saobraćaj

koji uređujemo saobraćajni prostor pokazuje koliko i kako vrednujemo čoveka. A promena saobraćajne politike vodi nas i do promene odnosa prema čoveku. Vreme je za novu saobraćajnu politiku u Srbiji. Autor je master inž. saobraćaja Ime * Komentar

