



РЕПУБЛИКА СРПСКА  
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА

---

# ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ 2019-2022

---



Бања Лука  
јануар, 2019. године

*Долазити заједно је почетак  
Остати заједно је напредак  
Радити заједно је успјех*

Хенри Форд

**2018 © Министарство саобраћаја и веза Републике Српске**

Приликом преузимања података из овог документа, потребно је навести извор у слиједећем облику:

**Министарство саобраћаја и веза Републике Српске (2018). Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2019-2022, Бања Лука.**

**Контакт:**

**Министарство саобраћаја и веза Републике Српске**

Спасоје Мићић, Стручни савјетник за друмски саобраћај и безбједност саобраћаја

Тел.: +387 51 339 390

Е-mail: [s.micic@msv.vladars.net](mailto:s.micic@msv.vladars.net)

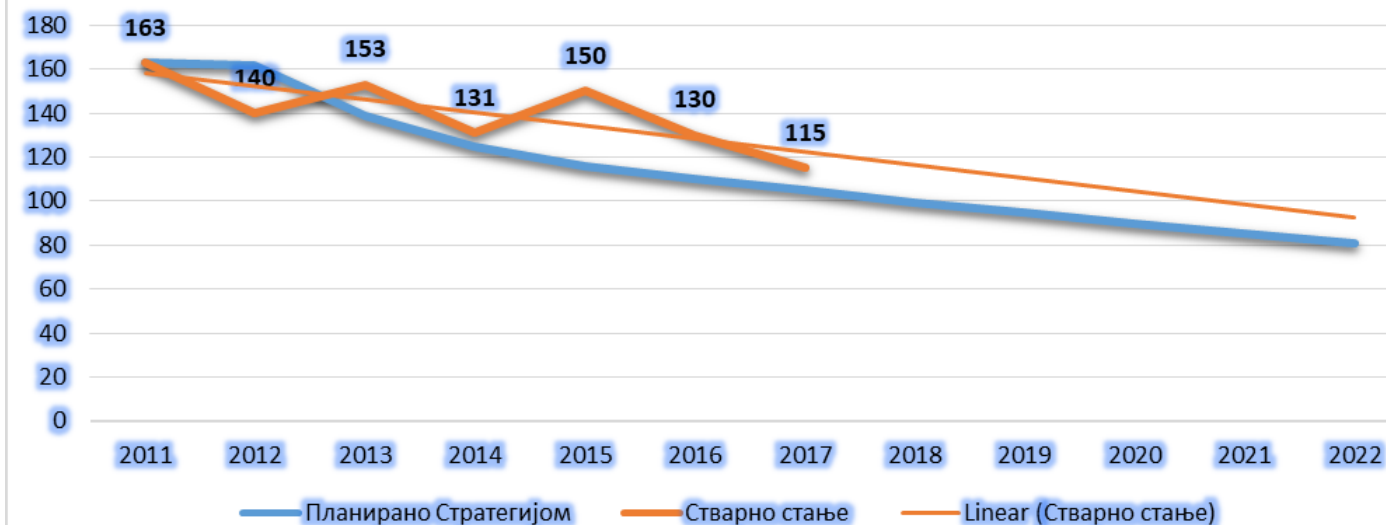
**Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске**

др Милан Тешић, Руководилац Одсјека за возаче, путеве и возила

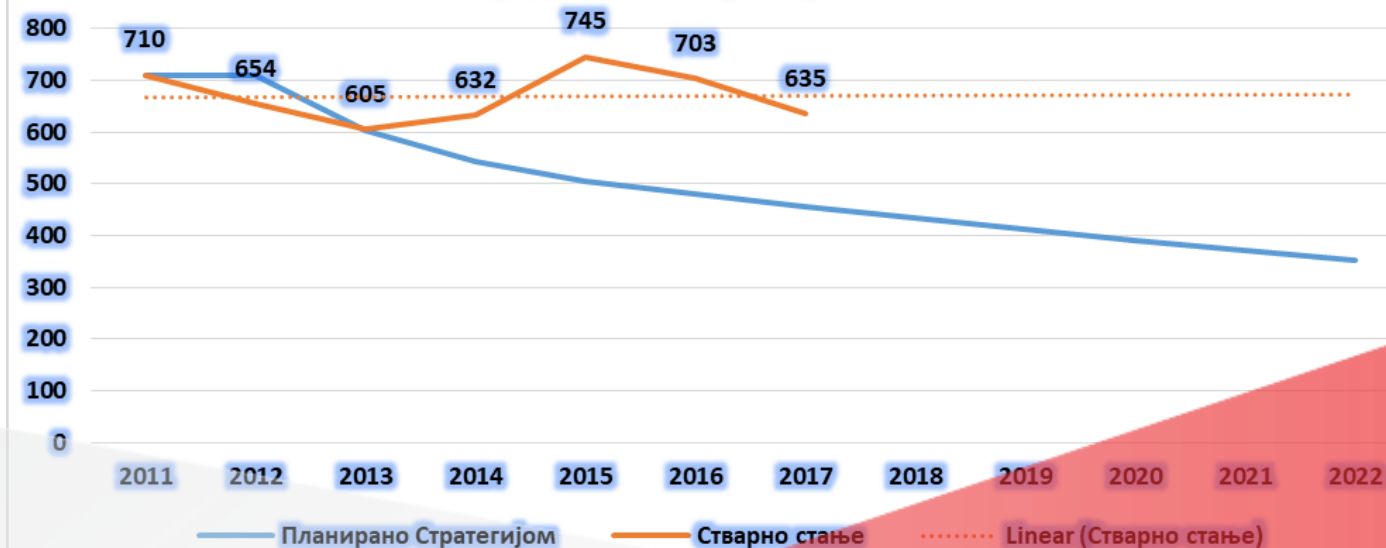
Тел.: +387 51 220 330

Е-mail: [m.tesic@absrs.org](mailto:m.tesic@absrs.org)

### Тренд погинулих лица у односу на Стратегију за безбједност саобраћаја 2013-2022



### Тренд тешко повријеђених лица у односу на Стратегију за безбједност саобраћаја 2013-2022





---

# САДРЖАЈ

---

ПРЕДГОВОР.....	1
ТРЕНУТНО СТАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....	4
ИЗВЈЕШТАЈ О РЕАЛИЗАЦИЈИ ПРОГРАМА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА 2014 - 2018 .....	14
ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ 2019 - 2022.....	30
3.1. Очекиван учинак Програма .....	31
3.2. Предуслови за реализацију Програма .....	33
ПРИОРИТЕТНЕ АКТИВНОСТИ И ОДГОВОРНИ СУБЈЕКТИ.....	39
ЗАКЉУЧЦИ И ПРЕПОРУКЕ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ ПРОГРАМА .....	61

---

# ПРЕДГОВОР

---

Република Српска сваке године у саобраћајним незгодама губи оно што је највриједније а то су животи њених грађана, те трпи **огромне друштвено - економске трошкове проузроковане саобраћајним незгодама који се процјењују на 2,1% бруто домаћег производа Републике Српске**. У складу са резултатима свеобухватне студије до којих је дошао Економски институт у Бањој Луци 2012. године, **укупни друштвено - економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској у 2017. години износе 135 милиона конвертибилних марака**.

**У протеклим годинама у Републици Српској направљени су значајни кораци на изградњи система управљања безбједношћу саобраћаја**. Донесен је Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, Савјет за безбједност саобраћаја, чији су чланови шест министара из Владе Републике Српске и три експерта из области безбједности саобраћаја, периодично засиједа и разматра кључне проблеме безбједности саобраћаја, донесена је Стратегија безбједности саобраћаја за период 2013 – 2022, донесен је Програм безбједности саобраћаја за период 2013 - 2018, развијена је методологија за мјерење индикатора безбједности саобраћаја и извршено је једно свеобухватно мјерење, усвојене су процедуре за унапређење безбједности саобраћајне инфраструктуре у складу са Европском директивом 2008/96/ЕЦ, дефинисан је модел привременог финансирања безбједности саобраћаја на републичком нивоу и сл. Да би све ове активности дале резултат и довеле до смањења броја настрадалих на путевима у Републици Српској неопходна је **најшира подршка провођењу Програма безбједности саобраћаја, како политичка, финансијска и стручна, тако и спремност свих субјеката безбједности саобраћаја** који су дефинисани чланом 2. Закона о безбједности саобраћаја Републике Српске (Службени гласник Републике Српске број: 63/11).

Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период од 2019. до 2022. године, **подржава и прати реализацију главних и оперативних циљева који су дефинисани Стратегијом безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2013 - 2022** и то:

## Главни циљеви

- Смањити број погинулих лица на путевима у Републици Српској за 50% до 2022. године у односу на број погинулих у 2011. години и
- Смањити укупне друштвено - економске трошкове саобраћајних незгода, у периоду од десет година, за око 582 милиона КМ.

## Оперативни циљеви

- смањење годишњег броја погинулих лица за 15% у 2013. години, 10% у 2014. години, 7% у 2015. години и по 5% годишње у остатку периода, тако да се постигне укупно смањење од 50% у 2022. у односу на 2011. годину;
- смањење годишњег броја тешко повријеђених лица за 15% у 2013. години, 10% у 2014. години, 7% у 2015. години и по 5% годишње у остатку периода, тако да се постигне укупно смањење од 50% у 2022. у односу на 2011. годину;
- повећавање употребе безбједносних појасева и других система заштите;
- управљање брзинама на урбаним и отвореним путевима и улицама (смањивање процента возила која прекорачују дозвољену брзину и просјечне вриједности прекорачења);
- смањивање броја алкохолисаних возача у саобраћају;
- унапређење безбједности путева и

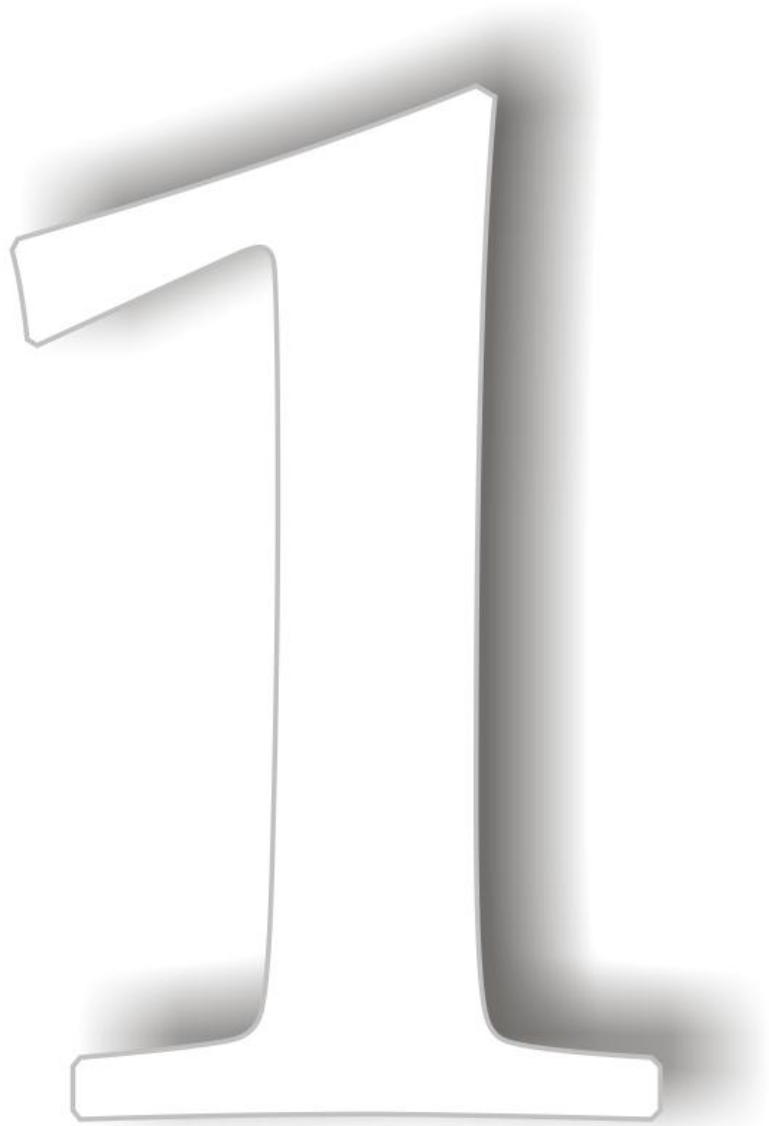
- едукацију и информисање свих учесника у саобраћају путем кампања и саобраћајног образовања и васпитања.

Овај Програм прати десетогодишњу агенду Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Српске од 2013 до 2022. године и **представља опредељеност Владе Републике Српске да се суочи са проблемом небезбједности саобраћаја на путевима.**

Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период од 2019. до 2022. године је **резултат заједничког рада кључних субјеката система безбједности саобраћаја** у Републици Српској: Министарство саобраћаја и веза, Министарство унутрашњих послова, Агенције за безбједност саобраћаја, ЈП. „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“, Завод за образовање одраслих и Аутомото савеза Републике Српске.







---

**ТРЕНУТНО СТАЊЕ  
БЕЗБЈЕДНОСТИ  
САОБРАЋАЈА**

---

**Број регистрованих возила** у 2017. години, у Републици Српској је **377.078 возила**<sup>1</sup>, односно више за 1.70 % (2016. године број регистрованих возила износио је 370.767). По полицијским управама број регистрованих возила је приказа на *Слици бр. 1*.



*Слика бр. 1. Број регистрованих моторних и прикључних возила у Републици Српској по полицијским управама за 2017. годину*

**Број активних возачких дозвола** за 2017. годину на територији Републике Српске је **476.304**<sup>2</sup>, или више за 1.60 % (број активних возачких дозвола у 2016. години износио је 468.803). Према територијалној подјели подаци о активним возачким приказани су на *Слици бр. 2*:



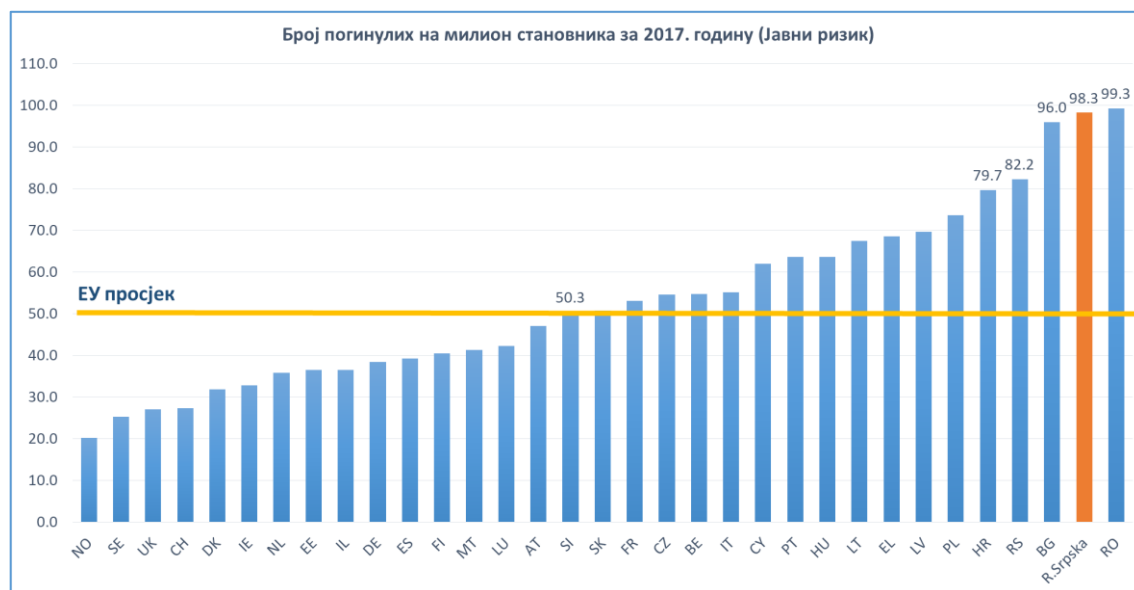
*Слика бр. 2. Број активних возачких дозвола у Републици Српској по полицијским управама за 2017. годину*

Јавни ризик представља годишњи број погинулих учесника у саобраћају на 100.000 становника и мјери ризик сваког становника да погине у саобраћајној незгоди. Према подацима Републичког завода за статистику Републике Српске, из децембра 2016. године у Републици Српској живи 1.170.342 становника. **Јавни ризик у Републици Српској за 2017. годину износи 9.83** ( док је у 2016. години износио 11.1). Према томе, на путевима Републике Српске у 2017. години, **на 100.000 становника погинуло је 9,83 учесника у**

<sup>1</sup> Према подацима Министарства унутрашњих послова Републике Српске за 2017. годину

<sup>2</sup> Према подацима Агенције за идентификационе документе, евиденцију и размјену података ИД билтена за децембар 2017. године

**саобраћају.** На *Слици бр. 3* дато је поређење вриједности јавног ризика у Републици Српској са земљама Европске уније односно земљама из окружења.



*Слика бр. 3. Број погинулих на милион становника за 2017. годину (јавни ризик)- Поређење са земљама Европске уније*

У 2017. години **саобраћајни ризик у Републици Српској износио је 3.05**, односно на 10.000 регистрованих возила у саобраћајним незгодама смртно су страдала 3,05 лица (у 2016. години саобраћајни ризик износио је 3,51).



Динамички саобраћајни ризик представља број погинулих учесника у саобраћају на 100 милиона пређених километара. Према подацима Министарства саобраћаја и веза Републике Српске, из Информационог система станица техничког прегледа возила, у току 2017. године, возила која су регистрована у Републици Српској су прешла укупно 4.743.513.219 километара. **Динамички ризик у**

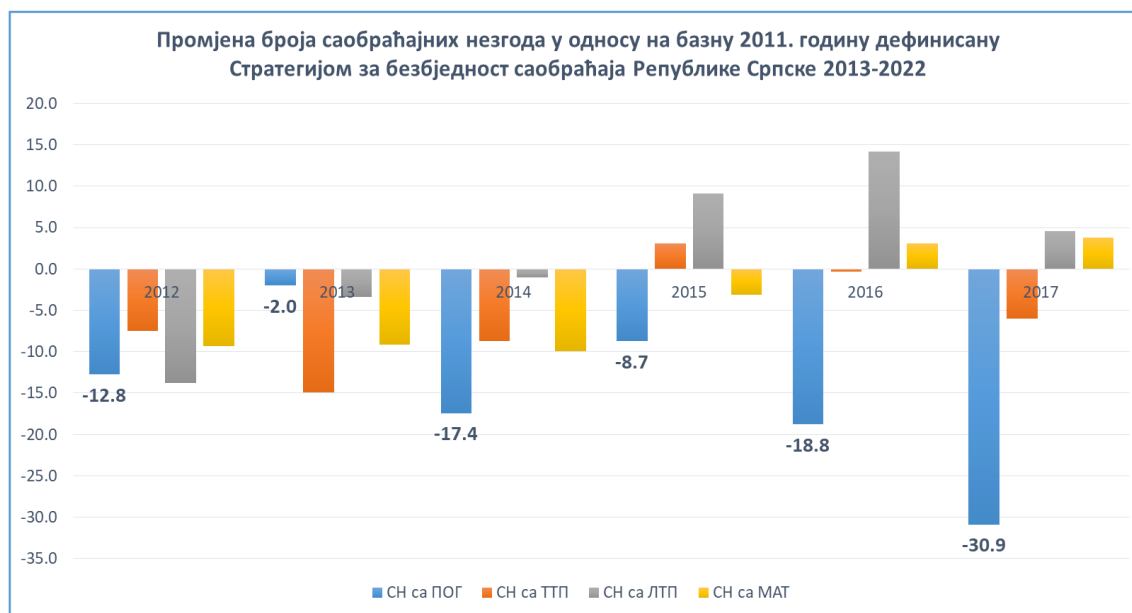
**Републици Српској за 2017. годину износи 2.42** (док је у 2016. години износио 2.38). Према наведеним подацима, на путевима у Републици Српској на 100.000.000 пријеђених километара погинуло је 2,42 учесника у саобраћају.

Према подацима Информационог система станица техничког прегледа возила, у току 2017. године утврђено је да је **просјечна старост возила била око 17.1 година**.

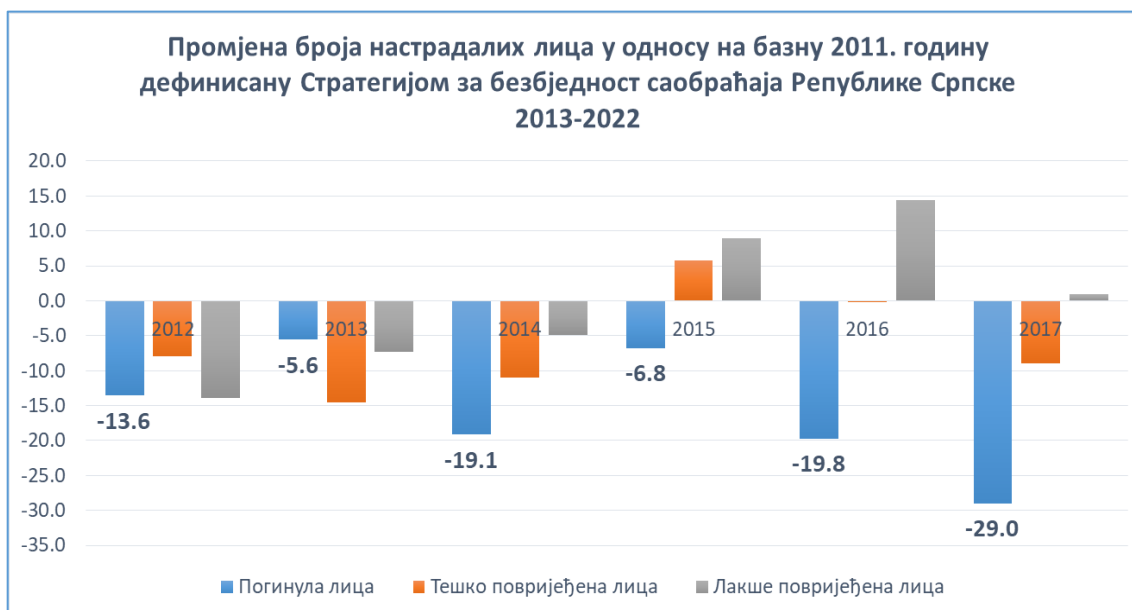
У периоду од 1996 - 2017 године, најмањи број саобраћајних незгода са погинулим лицима и најмањи број погинулих лица евидентиран је 2017. године, када је на путевима Републике Српске евидентирано 103 саобраћајне незгоде са погинулим лицима у којима је погинуло 115 лица.

У односу на базну 2011. годину, која је дефинисана Стратегијом безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2013 - 2023 (у даљем тексту: Стратегија), видљив је пад броја саобраћајних незгода и броја настрадалих лица (*Слика бр. 4. и бр. 5.*). Закључно са 2017. годином **смањен је број саобраћајних незгода са погинулим лицима за 30.9% односно број погинулих лица за 29.0% у односу на базну 2011. годину. Међутим, видљиве су**

промјене вриједности овог показатеља по годинама што показује да систем заштите од саобраћајних незгода на путевима Републике Српске није стабилан.



Слика бр. 4. Промјена броја саобраћајних незгода у односу на базну 2011. годину, по годинама

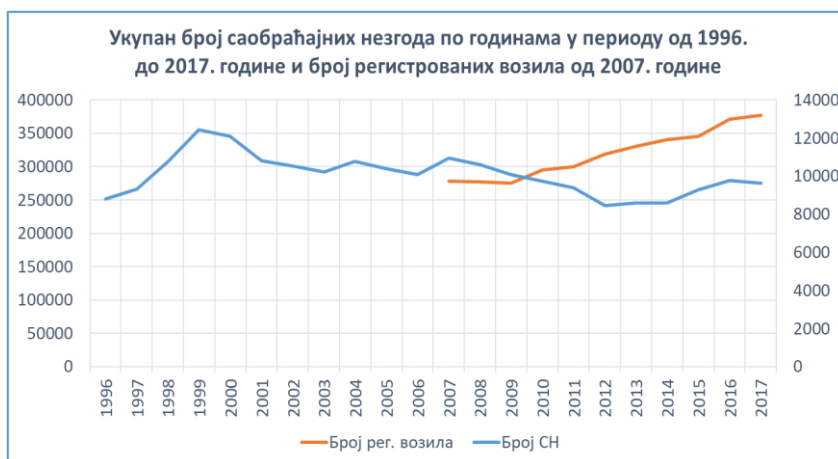


Слика бр. 5. Промјена броја настрадалих лица у односу на базну 2011. годину, по годинама

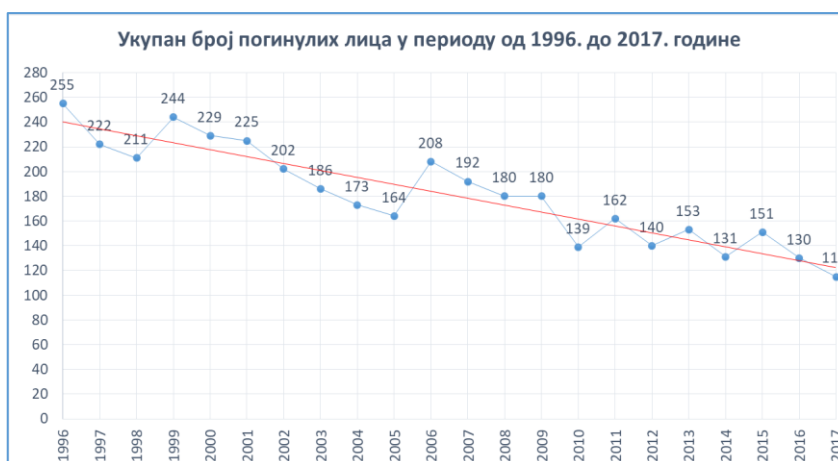
На Слици бр. 6. и бр. 7. дат је преглед укупног броја саобраћајних незгода и броја погинулих лица од почетка евидентирања саобраћајних незгода у Републици Српској закључно са 2017. годином. Евидентан је тренд пада саобраћајних незгода и њихових посљедица у овом периоду.

Међутим, могуће је уочити одређене фазе у систему безбједности саобраћаја Републике Српске. Након свеобухватне анализе и појачаног рада свих субјеката након 1999. године, биљежи се пад укупног броја саобраћајних незгода (прва фаза). Друга фаза, од 2006. године се карактерише усвајањем Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима Босне и Херцеговине, које је пратио појачан рад свих субјеката система безбједности саобраћаја на нивоу Републике Српске. Трећа фаза, од 2011. године карактерише се координисаним

дјеловањем свих субјеката система безбједности саобраћаја са оснивањем Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске.

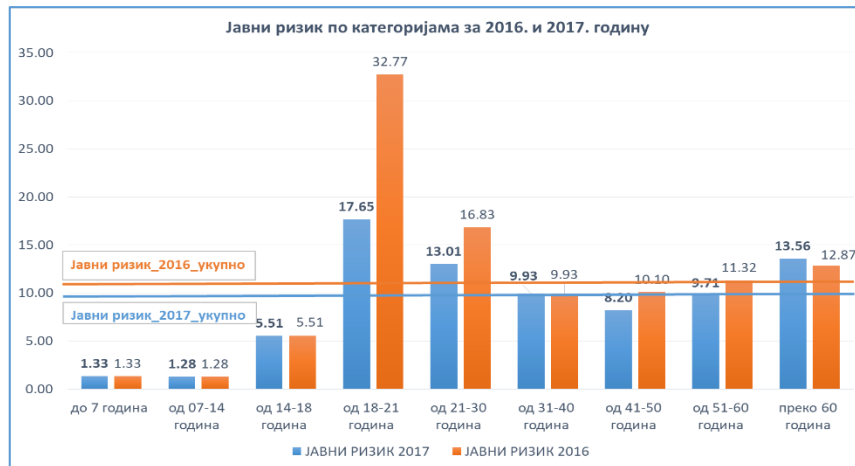


Слика бр. 6. Преглед броја саобраћајних незгода у периоду од 1996. до 2017. године и број регистрованих возила од 2007. године



Слика бр. 7. Преглед броја погинулих лица у периоду од 1996. до 2017. године

Посматрајући поједине категорије учесника и њихову изложеност саобраћајним незгодама, на Слици бр. 8. и бр. 9. може се видјети да је вриједност **јавног ризика по старосним категоријама изнад просјека**, односно за учеснике у саобраћају старости: **од 18 до 21 - 17.65 (што значи да скоро 18 младих, старости од 18 до 21 годину погине на 100.000 становника); 21 до 30 - 13.01 (што значи да 13 младих, старости од 21 - 30 година погине на 100.000 становника); преко 60 година - 13.56 (што значи да скоро 14 лица, старости преко 60 година погине на 100.000 становника).**



Слика бр. 8. Јавни ризик по старосним категоријама учесника за 2016. и 2017. годину

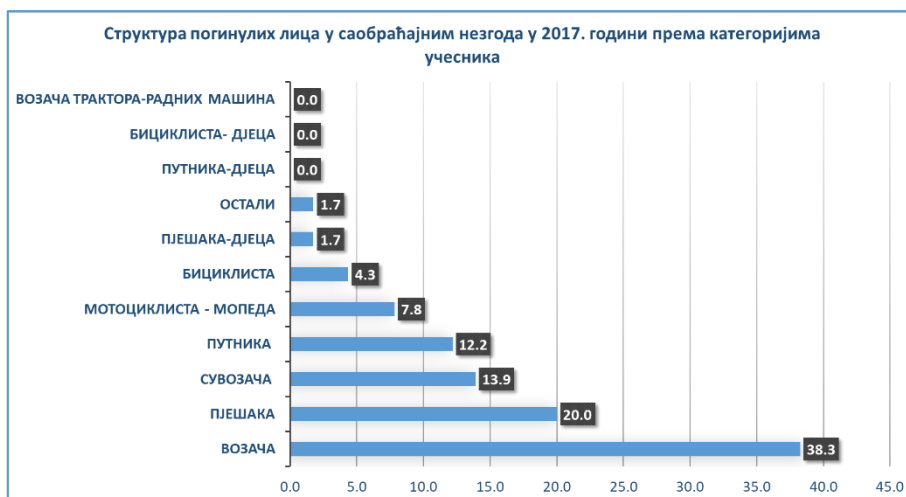


Слика бр. 9. Пондерисане последице саобраћајних незгода према категоријама за 2016. и 2017. годину

Слика бр. 10. приказује структуру настрадалих лица, према којој је евидентно да је највећи број смртно страдалих лица у категорији возача и пјешака, затим сувозача и путника. У 2017. години евидентирано је смањење броја погинулих бициклиста и возача, повећан је број погинулих путника и мотоциклиста.

У погледу броја тешко и лакше повријеђених лица, највише је повријеђено возача, сувозача, путника, пјешака и возача мотоцикла и мопеда (Слика бр. 11. и бр. 12.). У погледу тешко и лакше повријеђених лица, дошло је до повећања повријеђених возача мотоцикла и мопеда, бицикла, те пјешака.

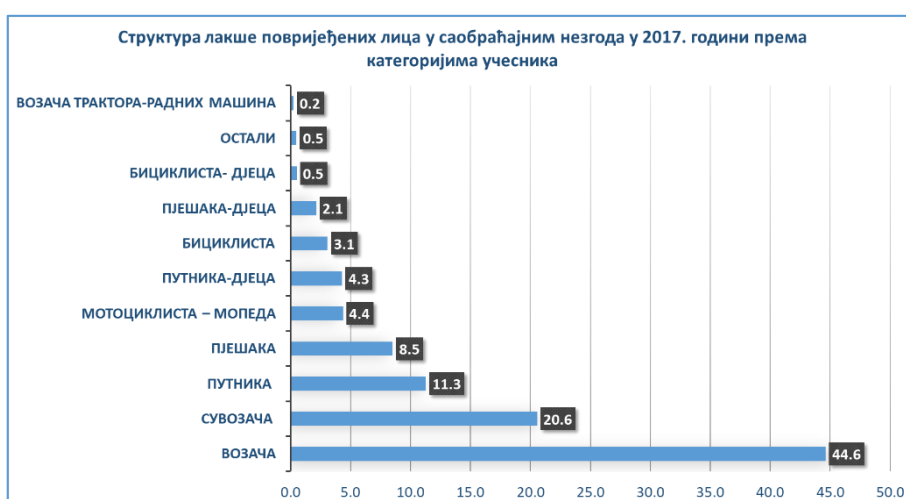
Посматрајући посљедице по дјецу, можемо констатовати да је број погинуле дјеце исти у односу на претходну годину, односно, у току 2017. године погинуло је двоје дјеце у категорији пјешака, а у току 2016. године погинуло је двоје дјеце у категорији путника. У погледу тешко повријеђене дјеце, евидентирано је смањење у категорији пјешака – дјеце, а у погледу лакше повријеђене дјеце у категорији путници – дјеца евидентирано је смањење за 18.05 %.



Слика бр. 10. Структура погинулих лица у саобраћајним незгодама у 2017. години према категоријама учесника



Слика бр. 11. Структура тешко повријеђених лица у саобраћајним незгодама у 2017. години према категоријама учесника



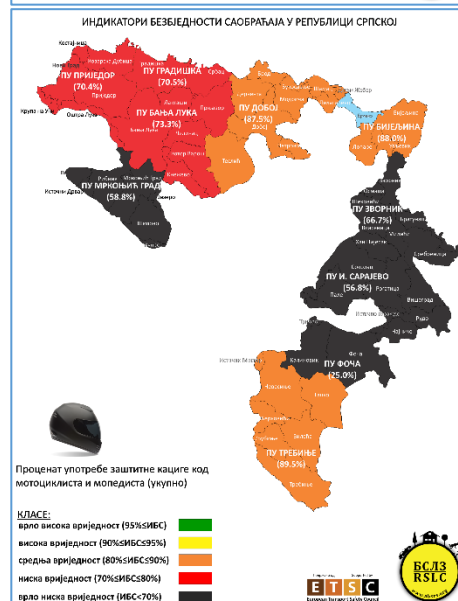
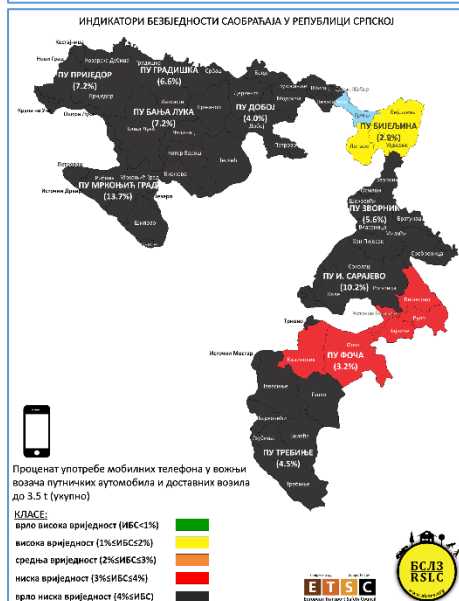
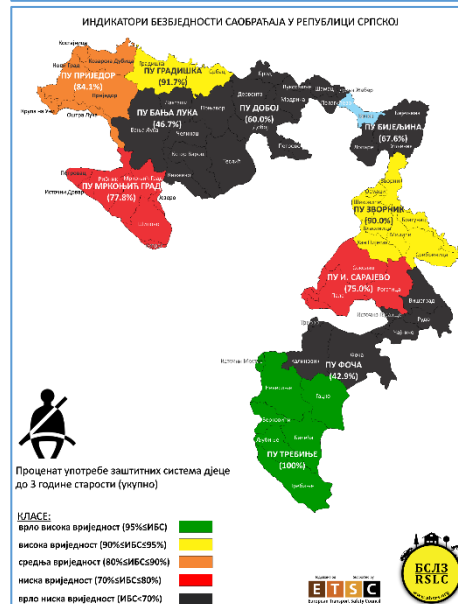
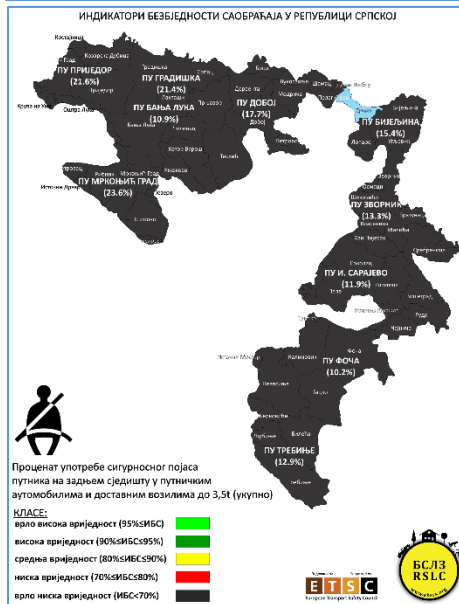
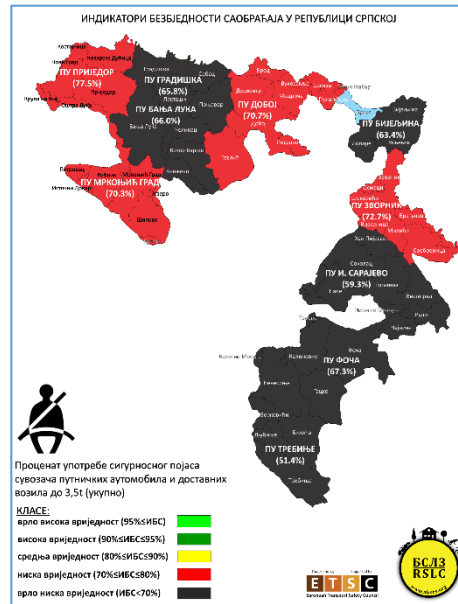
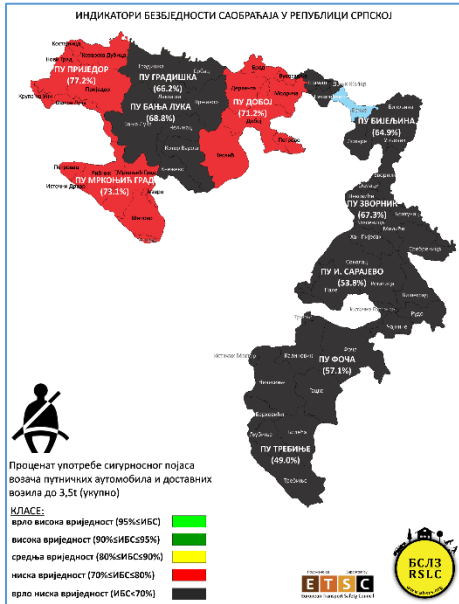
Слика бр. 12. Структура лакше повријеђених у саобраћајним незгодама у 2017. години према категоријама учесника

Реализацијом пројекта под називом „**Методологија за мјерење и праћење индикатора безбједности саобраћаја у Републици Српској и њихов значај за стратешко управљање безбједношћу саобраћаја**“, створени су предуслови за савремени начин мјерења и праћења стања безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске. Овим пројектом, **Република Српска се придружила свега неколико земаља у Европи које на савремен и хуман начин прате стање безбједности саобраћаја** те на основу главних индикатора безбједности саобраћаја дефинишу проблеме, кључне области дјеловања и активности које ће ефикасно и у што краћем року унаприједити систем безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске.

У наставку, дате су мапе основних (главних) индикатора безбједности саобраћаја добијених на основу првог, **свеобухватног мјерења реализованог у јесен 2017. године**, а који се односе на: 1) употребу безбједносног појаса (возач, сувозач, путници и употреба дјечијих ауто- сједишта); 2) употреба мобилних телефона; 3) употреба заштитних кацага код мотоциклиста и 4) употреба дневних свјетала.



## Преглед вриједности основних индикатора безбједности саобраћаја за 2017. годину





ПОЛИЦИЯ

СТОП



---

**ИЗВЈЕШТАЈ О  
РЕАЛИЗАЦИЈИ ПРОГРАМА  
БЕЗБЈЕДНОСТИ  
САОБРАЋАЈА 2014-2018**

---

Приликом усвајања Програма безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2014 - 2018. година (у даљем тексту: Програм) предвиђено је да се провођење Програма обезбједи кроз партнерски приступ свих кључних субјеката у систему безбједности саобраћаја Републике Српске, којим ће се дати могућност различитим министарствима, управним организацијама, јавним предузећима и удружењима да раде заједно са заинтересованим странама из приватног и цивилног сектора.

Предвиђено је да Програм треба да:

- спроведе иницијативе подршке циљевима Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске;
- ојача активности у области безбједности саобраћаја у кључним институцијама за безбједност саобраћаја у Републици Српској;
- ојача способност ових институција да побољшају безбједност саобраћаја кроз смањење броја и врста саобраћајних незгода које најчешће завршавају смртним случајем или повредама у Републици Српској;
- се фокусира на познате факторе високог ризика:
  - употреба безбједносног појаса;
  - брза вожња;
  - вожња у пијаном стању;
  - безбједност пјешака.

У оквиру Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период 2013 - 2022. године (у даљем тексту: Стратегија) дефинисани су оперативни циљеви на основу којих треба да буду остварени коначни циљеви из Стратегије. Ови циљеви су детаљније разрађени у оквиру Програма. Сваке године информација о провођењу стратешких докумената из области безбједности саобраћаја достављана је Народној скупштини Републике Српске на разматрање. Преглед активности на реализацији оперативних циљева предвиђених Стратегијом и Програмом који је реализован по годинама предстаљен је у тексту испод.

### **2013. година:**

#### **Оперативни циљ 1:**

**Смањење годишњег броја погинулих лица за 15% у 2013., 10% у 2014., 7% у 2015. години и по 5% годишње у остатку периода, тако да се постигне укупно смањење од 50% у 2022. у односу на 2011. годину.**

#### **Реализација:**

**У 2013. години на путевима Републике Српске смртно су страдала 152 лица, што је за 6% мање у односу на 2011. годину, када су смртно страдала 163 лица.**

#### **Оперативни циљ 2:**

**Смањење годишњег броја тешко повријеђених лица за 15% у 2013, 10% у 2014, 7% у 2015. години и по 5% годишње у остатку периода, тако да се постигне укупно смањење од 50% у 2022. у односу на 2011. годину.**

#### **Реализација:**

**У 2013. години су у Републици Српској у саобраћајним незгодама тешко повријеђена 602 лица, што је за 15% мање у односу на 2011. годину када је тешке повреде задобило 710 лица.**

### Оперативни циљ 3:

**Повећавање употребе безбједоносних појасева и других система заштите (дјечјих сједишта и заштитних кацага)**

#### Реализација:

Према истраживањима које је обавио АМСРС у 2012. години степен употребе безбједносног појаса код возача износио је 39%, а код сувозача 36%. Истраживања које је АМСРС провео у 2013. години показала су да 48% возача користи безбједносни појас, као и 53% сувозача.

### Оперативни циљ 4:

**Повећање квалитета рада техничких прегледа возила**

#### Реализација:

Број неисправно декларисаних возила на техничком прегледу возила је са 2.5% у 2011. години повећан на 12.1% у 2013. години, усљед константног надзора Министарства и Инспектората.

Као што је видљиво из претходне анализе у 2013. години краткорочни циљеви Стратегије нису остварени, а најважнији разлози за наведено су:

- У посматраном периоду од ступања на снагу Стратегије није изграђен финансијски одржив систем управљања безбједношћу саобраћаја.
- Јединице локалне самоуправе у Републици Српској, осим неколико изузетака, нису препознале своју улогу у унапређењу безбједности саобраћаја.
- Управљачи пута нису довољно радили на изградњи капацитета на управљању безбједношћу саобраћаја
- Није успостављен систем извјештавања управљача пута о безбједности на путевима.
- Није вршена систематска идентификација опасних мјеста и дионица на путној мрежи и њихово отклањање.
- Управљач пута није издавао 10% од укупног буџета за путеве за унапређење безбједности саобраћаја.
- У посматраном периоду није дошло до смањења просјечне старости возила.
- Прописи везани за хомологацију резервних дијелова и опреме нису имплементирани, што може бити фактор погоршања безбједности саобраћаја, посебно комерцијалних возила.
- Здравствене установе у Републици Српској нису успоставиле систем посебног евидентирања лица која се збрињавају и лијече од повреда насталих као посљедица саобраћајне незгоде. Због тога је скоро немогуће праћење ефикасности рада здравственог сектора на пружању помоћи повријеђеним у саобраћајним незгода, као ни праћење трошкова здравствене његе.

Параметар који се у посматраном периоду може третирати као напредак је успостављање базе података техничких прегледа возила, те успостављање редовне едукације запослених на станицама за технички преглед возила.

## 2014. година:

### Оперативни циљ 1:

Смањење годишњег броја погинулих лица за 15% у 2013. године, 10% у 2014. године, 7% у 2015. години и по 5% годишње у остатку периода, тако да се постигне укупно смањење од 50% у 2022. у односу на 2011. годину.

### Реализација:

У 2014. години на путевима Републике Српске смртно је страдало 131 лице, што је за 19.7% мање у односу на 2011. годину, када су смртно страдала 163 лица.

### Оперативни циљ 2:

Смањење годишњег броја тешко повријеђених лица за 15% у 2013. године, 10% у 2014. године, 7% у 2015. години и по 5% годишње у остатку периода, тако да се постигне укупно смањење од 50% у 2022. у односу на 2011. годину.

### Реализација:

У 2014. години су у Републици Српској у саобраћајним незгодама тешко повријеђена 632 лица, што је за 9.9% мање у односу на 2011. годину када је тешке повреде задобило 702 лица.

### Оперативни циљ 3:

Повећавање употребе безбједоносних појасева и других система заштите (дјечјих сједишта и заштитних кацага)

### Реализација:

Према истраживањима у 2012. години степен употребе безбједносног појаса код возача износио је 39%, а код сувозача 36%. Истраживања у 2013. години показала су да 48% возача користи безбједносни појас, као и 53% сувозача. Истраживања у 2014. години показала су да је степен употребе безбједносног појаса код возача износио 43 %, а код сувозача 45 %, што је веће у односу на 2012. годину, али мање у односу на 2013. годину.

### Оперативни циљ 4:

Повећавање квалитета рада техничких прегледа возила

### Реализација:

Број неисправно декларисаних возила на техничком прегледу возила је са 2.5% у 2011. години повећан на 11.9% у 2014. години.

### Оперативни циљ 5:

Едукација и информисање свих учесника у саобраћају путем кампања, саобраћајног образовања и васпитања

### Реализација:

У 2014. години континуирано су се проводиле напријед наведене кампање и друге активности. Медијске куће, јавни сервис и комерцијалне куће, подржале су провођење кампања и активности.

## Оперативни циљ 6:

### Смањивање броја алкохолисаних возача у саобраћају

#### Реализација:

Број алкохолисаних возача који су одговорни за саобраћајну незгоду је у 2014. години био је 12.001, што је више у односу на 2011. годину када је био 11.015. Број алкохолисаних возача који су искључени из саобраћаја у 2014. години био је 15.299, што је мање у односу на 2011. годину када је био 18.164. Број контрола је незнатно смањен 2014. године у односу на 2011. годину.

У току 2014. године мјерене су брзине кретања возила на магистралним путевима у Републици Српској:

- На дионицама магистралних путева гдје је брзина кретања возила ограничена на 60 km/h, 68 % возила креће се брзинама већим од дозвољене, а просјечна брзина кретања је 69 km/h. На овим дионицама до 10 km/h изнад ограничења креће се 18% возила, а 25 % возача креће се брзинама од 10-20 km/h изнад ограничења.
- На магистралним путевима гдје је ограничење брзине 50 km/h, 58% возача креће се брзинама изнад дозвољене брзине, а просјечна брзина кретања је 55 km/h. На овим дионицама до 10 km/h изнад ограничења креће се 20 % возила, а 18 % возача креће се брзинама од 10-20 km/h изнад ограничења.
- Ограничење брзине од 80 km/h не поштује 32 % возача, а просјечна брзина кретања возила на овим дионицама је 69 km/h. На овим дионицама до 10 km/h изнад ограничења креће се 13 % возила, а 9 % возача креће се брзинама од 10-20 km/h изнад ограничења.
- Подаци до којих се дошло мјерењем брзина кретања возила потврђују да је присутно непоштовање ограничења брзине кретања на магистралним путевима у Републици Српској. Што је ограничење брзине кретања ниже (50 km/h и 60 km/h), мањи је проценат возача који поштује ограничење брзине кретања. Такође, забиљежене су и велике просјечне брзине кретања које значе и велике сударне брзине кретања, а самим тим и теже посљедице незгода. Велики проценат возача који вози изнад ограничења до 20 km/h показује да возачи имају низак ниво знања о ризику настанка саобраћајних незгода и могућим посљедицама.

## 2015. година:

### Оперативни циљ 1:

Смањење годишњег броја погинулих лица за 15% у 2013. години, 10% у 2014. години, 7% у 2015. години и по 5% годишње у остатку периода, тако да се постигне укупно смањење од 50% у 2022. у односу на 2011. годину

#### Реализација:

У 2015. години на путевима Републике Српске смртно је страдало 150 лице, што је за 7.97% мање у односу на 2011. годину када су смртно страдала 163 лица, али више за 12.66% у односу на 2014. годину када је смртно страдало 131 лице. У 2013. години смртно су страдала 153 лица, што је за 2% више него у 2015. години, док је у 2012. години смртно страдало 140 лица што је за 6.67% мање него у 2015. години.

### Оперативни циљ 2:

Смањење годишњег броја тешко повријеђених лица за 15% у 2013. години, 10% у 2014. години, 7% у 2015. години и по 5% годишње у остатку периода, тако да се постигне укупно смањење од 50% у 2022. у односу на 2011. годину

**Реализација:**

У 2015. години у Републици Српској у саобраћајним незгодама тешко су повријеђена 752 лица, што је за 6.64% више у односу на 2011. годину када су тешке повреде задобила 702 лица, за 13% више у односу на 2012. годину када су тешке повреде задобила 654 лица, за 19.28% више у односу на 2013. годину када је тешке повреде задобило 607 лица, а за 15,96% више у односу на 2014. годину када су тешке повреде задобила 632 лица.

**Оперативни циљ 3:**

Повећавање употребе безбједоносних појасева и других система заштите (дјечјих сједишта и заштитних кацага)

**Реализација:**

Према истраживањима у 2012. години степен употребе безбједносног појаса код возача износио је 39%, а код сувозача 36%. Истраживања у 2013. години показала су да 48% возача користи безбједносни појас, као и 53% сувозача. Истраживања у 2014. години показала су да је степен употребе безбједносног појаса код возача износио 43 %, а код сувозача 45 %, што је веће у односу на 2012. годину, али мање у односу на 2013. годину. У току 2015. године безбједносни појас користи 49% возача, 51% сувозача, а на задњем сједишту 8% одраслих лица и 29% дјеце, у току вожње на путевима Републике Српске.

**Оперативни циљ 4:**

Повећавање квалитета рада техничких прегледа возила

**Реализација:**

Број неисправно декларисаних возила на техничком прегледу возила је са 2.5% у 2011. години повећан на 6.54% у 2012. години, на 12.10% у 2013. години, на 11.90% у 2014. години, те на 17.1% у 2015. години.

**Оперативни циљ 5:**

Едукацију и информисање свих учесника у саобраћају путем кампања, саобраћајног образовања и васпитања

**Реализација:**

У 2015. години континуирано су се проводиле напријед наведене кампање и друге активности. Медијске куће, јавни сервис и комерцијалне куће, подржале су провођење кампања и активности.

**Оперативни циљ 6:**

Смањивање броја алкохолисаних возача у саобраћају

**Реализација:**

Број алкохолисаних возача који су одговорни за саобраћајну незгоду је у 2014. години био је 1201, што је више у односу на 2011. годину када је било 1115. Број алкохолисаних возача који су искључени из саобраћаја у 2014. години био је



**15.299, што је мање у односу на 2011. годину када је био 18.164. Број контрола је незнатно смањен 2014. године у односу на 2011. годину. Број алкохолисаних возача који су искључени из саобраћаја у 2015. години био је 15.105. Тренд смањења броја алкохолисаних возача је настављен и у 2015. години.**

Аутомобилски савез Републике Српске (АМС РС) у току 2015. године извршио је мјерења брзина кретања возила на путевима у насељу, ван насеља и аутопуту, у Републици Српској, у циљу добијања полазних података како би се успоставили индикатора безбједности саобраћаја, који се односе на брзину. Мјерење брзина кретања возила вршило се на локацијама у насељу, ван насеља и аутопуту. Резултати мјерења представљени су укупно за све категорије возила (путничка, теретна, мотоцикле и др).

- Индикатор „% прекорачења ограничења брзине“. У дневним условима вожње, на путевима у насељима, 47,4 % возача управља возилом брзином већом од ограничења, а на локацијама ван насеља, 66,03 % возача вози брзином изнад ограничења, на оним дионицама путева гдје је брзина ограничена на 60 km/h, док 28,95 % возача вози брзином већом од ограничења на дионицама путева гдје је брзина ограничена на 80 km/h. На аутопуту, у дневним условима, 36,11 % возача управља брзином већом од ограничења. Резултати истраживања показују да је проценат прекорачења ограничења брзине возача у ноћним условима (у насељу је 17,29 %, на аутопуту 27,27 %) у Републици Српској мањи у односу на проценте прекорачења у дневним условима на истим типовима путева.
- Индикатор „просјечна брзина возила“ у дневним условима вожње, у насељу износи 50,37 km/h, а ван насеља, на дионицама гдје је ограничење 60 km/h износи 65,46 km/h, а гдје је ограничење 80 km/h, просјечна брзина износи 71,75 km/h. На ауто путу, у дневном условима вожње, просјечна брзина је мања од прописаног ограничења (130 km/h) и износи 117,00 km/h. У ноћним условима вожње просјечна брзина вожње мања је од ограничења и у насељу износи 40,42 km/h, а на аутопуту 113,30 km/h.
- Индикатор „% прекорачења ограничења брзине до 10 km/h више од ограничења“, може се закључити да су највећа прекорачења за дневне услове вожње, забиљежена ван насељеног мјеста на дионицама путева гдје је ограничење 60 km/h (25,05 % возача вози до 10 km/h изнад ограничења), затим у насељу (22,09 %), на аутопуту (13,84 %) и најмање ван насеља на дионицама путева гдје је брзина ограничена на 80 km/h (13,09 %). У ноћним условима вожње, у насељу, проценат прекорачења брзине до 10 km/h мањи је од процента у дневним условима вожње и износи 13,20 %, док је на аутопуту 10,75 %.
- Индикатор „% прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h од ограничења“, у дневним условима, у насељу 25,32% возача вози брзинама које су веће од 10 km/h од ограничења. Ван насеља 40,98% возача вози брзином која је за 10 km/h већа од ограничења, на дионицама гдје је ограничење 60 km/h, а 15,87 % возача на дионицама гдје је ограничење 80 km/h. На аутопуту овај проценат износи 22,29 %. У ноћним условима вожње, у насељу, проценат прекорачења брзине више од 10 km/h износи 4,09 % и мањи је од процента у дневним условима вожње, док је на аутопуту 16,52 %. Анализирајући овај индикатор брзине уочено је да су највећа прекорачења забиљежена на путевима ван насеља, затим у насељу, а најмања на аутопуту.

Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске (АБС РС) у сарадњи са Министарством управе и локалне самоуправе реализовала је трећи по реду циклус обуке и тренинга за запослене у јединицама локалне самоуправе на тему: Анализа саобраћајних незгода и локалне базе података. Као саставни дио свих циклуса обука израђени су Приручници за јачање капацитета локалне самоуправе из области безбједности саобраћаја. Радионице су

намијењене запосленим у јединици локалне самоуправе на пословима пројектовања и грађења, као и на стамбено- комуналним и пословима саобраћаја.

### **2016. година:**

У току 2016. године, при Савјету за безбједност саобраћаја Републике Српске формиране су радне групе за:

- Координацију активности на пословима безбједности саобраћаја;
- Безбједност инфраструктуре и
- Безбједност возила.

Повећана је активност јединица локалне самоуправе на пословима безбједности саобраћаја, која се огледа првенствено у повећаној заинтересованости из области безбједности саобраћаја, те проактивном дјеловању.

Покренут је процес финансирања безбједности саобраћаја на бази донесеног Закона о обавезном осигурању у саобраћају, кроз доношење Плана утрошка средстава за 2016. и 2017. годину у току децембра 2016. године и покретање активности за израду смјерница РБС и ПБС, за суфинасирање пројеката јединица локалне самоуправе.

У организацији Агенције за безбједност саобраћаја, је одржана континуирана обука за лиценциране провјериваче и ревизоре безбједности саобраћаја, спроведена од стране ЈУ „Институт за урбанизам, грађевинарство и екологију“, гдје су предавања одржали редовни професори са Универзитета у Београду и Марибору.

### **Законодавство**

У току 2016. године значајан дио активности обављен је у функцији доношења Закона о измјенама и допунама Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у БиХ, који се доноси на нивоу заједничких органа БиХ. Министарство саобраћаја и веза је активно учествовало и координисало субјектима безбједности саобраћаја у Републици Српској у процесу доношења овог Закона, при чему је потребно нагласити да је у више наврата Министарство инсистирало да се приједлог Закона повуче из парламентарне процедуре, јер је исти упућен у процедуру од стране Министарства комуникација и транспорта БиХ без усаглашавања са надлежним органима ентитета. Поред наведеног од стране већег броја субјеката безбједности саобраћаја у Републици Српској инициране су и измјене и допуне подзаконских аката као што су: Правилник о сертификацији возила, Правилник о техничким прегледима, Правилник о димензијама, укупној маси и осовинском оптерећењу возила, о уређајима и опреми коју морају имати возила и о основним условима које морају испуњавати и опрема у саобраћају на путевима и Правилник о саобраћајној сигнализацији, који се такође доносе на нивоу заједничких органа БиХ.

Након доношења Правилника о школским саобраћајним патролама, у марту 2016. године, представници МУП-а и Ауто мото савеза Републике Српске радили су на пилот пројекту за десет основних школа за формирање школских саобраћајних патрола и потпуној примјени Правилника о школским саобраћајним патролама. У оквиру превентивних активности, Ауто мото савез кроз интерно прописану методологију континуирано мјери и прати индикаторе безбједности саобраћаја, који се односе на:

- Употребу појаса код возача, сувозача и путника;
- Поштовање прописане брзине кретања.

У оквиру кампање „Вежи се због оних које волиш“, коју је спровео Ауто мото савез Републике Српске утврђено је да је степен употребе појасева у 2016. години на предњим сједиштима био 50% (48% возачи, сувозачи 52%). На задњем сједишту употреба појасева била је 18% (40% дјеца и 8% одрасли). У реализацији Кампање „Успори! Твој живот и другима значи!“ од стране Ауто мото савеза Републике Српске извршено је истраживање за

индикатор „прекорачења ограничења брзине“. На основу резултата спроведеног истраживања за индикатор закључено је да у Републици Српској, у дневним условима вожње 36,28% возача управља возилом брзином већом од ограничења брзине за насеље, 55,78% возача управља брзином већом ван насеља на дионицама путева гдје је брзина ограничена на 60 km/h, док и 23,22% возача управља брзином већом од ограничења на аутопуту.

Потребно је нагласити да је у функцију пуштен и кадровски оспособљен Центар за управљање и контролу саобраћаја на дионици аутопута Прањавор - Добој у Јоховцу, те је у функцију пуштена промјењива саобраћајна сигнализација на дионици аутопута Прњавор - Добој. Урађен је и ревидиран пројекат промјењиве саобраћајне сигнализације и управљања саобраћајем за аутопут Градишка - Бања Лука и Извјештај о безбједности пута и тунела за дионицу аутопута Бања Лука - Прњавор (RSA) у склопу Главног пројекта. Такође, урађена је ревизија безбједности (RSA) пројекта изградње и реконструкције регионалног пута Р-435 Невесиње – Берковићи и ревизија безбједности (RSA) пројекта рехабилитације М-17.2 Дервента – Шешлије. У 2016. години урађене су провјере безбједности (RSI) магистралних путева у дужини 202 километра и то: М-4 Приједор – Бања Лука, М-16 Карановац – Црна Ријека, М-16.1 Клашнице – Прњавор – Горња Вијака, М-19 Милићи – Власеница, М-19.3 Подроманија – Рогатица, М-5 Сарајево – Лапишница - Пале и М-20 Требиње – Билећа. Од стране Министарства саобраћаја у складу са Законом о јавним путевима у пет случајева формиране су комисије, које су имале за циљ извршити анализу предметних локација и дати приједлоге за постављање привремене саобраћајне сигнализације. На основу тога постављене су саобраћајна сигнализација и опрема пута на сљедећим путним правцима и локацијама: М-16 Карановац, М-16 Црна Ријека, Р- 405 Бања Лука, двије локације на Р-480 у Трну.

Број извршених ванредних техничких прегледа возила – по налогу овлашћеног лица има тенденцију пада. У 2015. години извршена су 1773 ванредна техничка прегледа возила, док је у 2014. години извршено 2449 ванредних техничких прегледа возила. Овакав тренд је неприхватљив с обзиром да је просјечна старост регистрованих возила у Републици Српској 16,8 година. У 2016. години МУП Републике Српске је упутио 1914 моторно возило на ванредни технички преглед, што је повећање за 29,24 %, од којих је за 1056 возила утврђена техничка неисправност. Министарство саобраћаја и веза Републике Српске је у сарадњи са Асоцијацијом станица за техничке прегледе возила Републике Српске, Стручном институцијом за технички преглед возила Републике Српске и Привредном комором Републике Српске пред почетак школске године провело превентивну акцију ванредне контроле техничке исправности аутобуса.. Обезбијеђено је 37 станица за технички преглед возила на територији цијеле Републике Српске, које су без накнаде вршиле ове контроле, док је у акцији учествовало 78 превозника из Републике Српске. Током акције извршена је ванредна контрола 408 аутобуса, односно 28% од укупног броја регистрованих аутобуса. Неисправност је утврђена на 94 возила (23%), а највећи број неисправности односио се на кочиони систем, уређаје за освјетљавање и свјетлосну сигнализацију, елементе вјешала, осовине, точкове и друго.

Аутомото савез Републике Српске вршио је превентивне техничке прегледе возила у току 2016. године у три временска периода:

- „Возило након зимских услова“
- „Да ли возите технички исправно возило“
- „Безбједна вожња у зимским условима“.

У току 2016. године Ауто мото савез Републике Српске провео је:

- саобраћајно образовна такмичења ученика основних школа „Дјеца у саобраћају“;
- обуку дјеце за безбједно учешће у саобраћају на саобраћајном полигону

(предшколски и раношколски узраст);

- награђивање ученика за најбоље ликовне и литерарне радове, те најбоље видео клипове са тематиком из безбједности саобраћаја;
- саобраћајно- образовна предавања за ученике основних школа (1., 2. и 3. разреда);
- саобраћајно-образовна предавања за ученике средњих школа, као и низ разних активности уз подјелу свјетлоодбојних прслука, брошура, сликовница и едукативних материјала почетком школске године.

Агенција за безбједност саобраћаја је у току 2016. године као континуитет од 2014. године уз активно учешће Ауто мото савеза Републике Српске реализовала 17 извођења саобраћајно-образовне представе „Мирка“ у 15 јединица локалне самоуправе (14 у Републици Српској и 1 у Републици Србији), којима је присуствовало преко 4000 дјеце. Такође, кроз контролисан приступ Агенција за безбједност саобраћаја у оквиру дјечијих часописа „Јежурко“ и „Јежурко +“, објављује садржаје са тематиком безбједног кретања пјешака (ђака). Покренута су и реализована три конкурса са различитом тематиком, са заједничком основом „Безбједност саобраћаја“, као и потписивање Дјечије декларације као дио међународног пројекта „Save kids lives“. Даље, Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске (АБС РС) у сарадњи са Министарством управе и локалне самоуправе и Архитектонско- Грађевинско- Геодетским факултетом реализовала је четврти по реду циклус обуке и тренинга за запослене у јединицама локалне самоуправе на теме: 1) Безбједност саобраћаја у зонама школа и 2) Унапређење безбједности саобраћаја области планирања и уређење простора. Као саставни дио свих циклуса обука израђени су Приручници за јачање капацитета локалне самоуправе из области безбједности саобраћаја. Радионице су намијењене запосленим у јединици локалне самоуправе на пословима пројектовања и грађења, као и на стамбено- комуналним и пословима саобраћаја.

По овлашћењу Завода за образовање одраслих, Саобраћајни факултет у Добоју је организовао стручно усавршавање под називом „Саобраћајна култура у функцији безбједне вожње“ и „Значај теоретске и практичне наставе за формирање ставова и безбједно понашање возача у саобраћају“. Путем стручног семинара апострофиран је значај теоретске и практичне наставе за формирање ставова и безбједно понашање возача у саобраћају, као и саобраћајне културе у функцији безбједне вожње. Континуиран процес колегијалног савјетовања, односно унапређења знања испитивача кроз свакодневне консултације и мјесечне састанке, вођен је и од стране предсједника испитних комисија.

Сви субјекти безбједности саобраћаја су учествовали у провођењу кампање под називом "Алкохол + волан = убитачна комбинација!", која се традиционално спроводи у првој половини децембра претходне и у јануару текуће године са циљем повећања нивоа безбједности саобраћаја у Републици Српској кроз смањење броја возача који у саобраћају учествују под дејством алкохола. У оквиру ове кампање Агенција за безбједност саобраћаја је обезбиједила караван возило, које се кретало кроз Републику Српску (од Бањалуке до Требиња), промовишући кампању. Том приликом, у сарадњи са представницима јединица локалне самоуправе, организована су штанд дружења са грађанима. Ауто мото савез Републике Српске је у оквиру активности „Млади као ризична група у саобраћају“ провео саобраћајно-образовна предавања „Алкохол и млади“ са симулацијом утицаја алкохола на специјалним „пијаним наочарама“, те реализовао приказивање филма „Живот послје живота“ Сање Јокић. У оквиру манифестације „Међународни дан без аутомобила“, организовано је такмичење у познавању саобраћајних прописа и вожње бицикла на полигону спретности. Учесници су били ученици средњих школа. Такође, у оквиру ове манифестације у свим градовима и општинама МУП Републике Српске је дао подршку и омогућио безбједно одвијање манифестације, непосредним регулисањем саобраћаја и обезбјеђењем скупова. Наведена активност је подржана и дијелом координирана од стране

Агенције за безбједност саобраћаја. Медијске куће, јавне и комерцијалне, у одређеној мјери су подржавале провођење кампања.

Набављен је један стационарни радар који је постављен у МЗ Врбања и стављен је у функцију постојећи радар на раскрсници Булевар Српске војске и Улица Олимпијских побједника. Поред тога, набављен је један преносни радар, који у потпуности ради у аутоматском моду. МУП Републике Српске је набавио 17 ручних ласерских радара, који прекршаје документују са фотографијама и видео клипом. Набављена су још два преносна радара, који у потпуности раде у аутоматском моду.

И у 2016. години настављене су активности на спровођењу хитног санитетског ваздушног превоза, који уз Министарство здравља и социјалне заштите у Влади Републике Српске, спроводе Универзитетско клинички центар Републике Српске и Хеликоптерски сервис Републике Српске. Служба хитне медицинске помоћи Дома здравља Бања Лука, у складу са потребом, кроз едукативни центар ове здравствене установе, континуирано обавља активности едукације здравствених радника, здравствених сарадника и других лица (по захтјеву) о принципима збрињавања повријеђених особа.

Већина активности у току 2016. извршена у дијелу Управљање безбједношћу саобраћаја и Безбједнији учесници у саобраћају. Наведено је резултат прије свега тога што су активности које се спроводе у оквиру претходно два наведена кључна правца јефтиније у односу на активности које се спроводе кроз остале кључне правце. Највећи дио активности које су спроведене кроз ова два кључна правца су споведена људским, материјалним и финансијским средствима субјеката безбједности саобраћаја. С друге стране, активности у вези стандарда возила, тј. хомологације и сертификације возила су у надлежности органа на заједничком БиХ нивоу, те се активност субјеката безбједности саобраћаја из Републике Српске сводила на иницирање одређених активности. И поред малог нивоа улагања у систем безбједности саобраћаја видљиви су одређени резултати, те директне и индиректне уштеде за Републику Српску, односно друштво у цјелини. Подигнут је ниво заинтересованости за проблем безбједности саобраћаја код становништва и медија у Републици Српској, чиме се у значајној мјери доприноси промјени свијести код становништва о могућности настанка саобраћајних незгода, а посебно о посљедицама истих. Видљиво је и повећање нивоа сарадње са локалним заједницама, а посебно кооперативности у реализацији превентивно- промотивних активности у Републици Српској. Значајан дио активности је био усмјерен на рад са дјецом, од предшколског, школског, до адолесцентског доба. Ова категорија становништва је посебно препозната, посебно због лакшег утемељења одговарајућих знања, те моралних вриједности са аспекта безбједности саобраћаја.

#### **2017. година:**

У току 2017. године покренут је процес финансирања безбједности саобраћаја на бази донесеног Закона о обавезном осигурању у саобраћају, кроз доношење Плана утрошка средстава за 2016. и 2017. годину у току децембра 2016. године и покретање активности за израду смјерница ревизије и провјере безбједности саобраћаја, за суфинасирање пројеката јединица локалне самоуправе и набавку опреме за мјерење прекорачења брзине кретања.

У погледу доношења законских и подзаконских аката, у току 2017. године значајан дио активности обављен је у функцији доношења Закона о измјенама и допунама Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у БиХ, који се доноси на нивоу заједничких органа БиХ, а који је објављен у Службеном гласнику БиХ бр. 8/17 и 89/17. Затим, Правилника о техничким прегледима возила, Правилника о регистрацији возила и правилника о радионицама и тахографима. Поред наведеног од стране већег броја субјеката безбједности саобраћаја у Републици Српској инициране су и измјене и допуне подзаконских аката као што су: Правилник о сертификацији возила, Правилник о

димензијама, укупној маси и осовинском оптерећењу возила, о уређајима и опреми коју морају имати возила и о основним условима које морају испуњавати и опрема у саобраћају на путевима и Правилник о саобраћајној сигнализацији, који се такође доносе на нивоу заједничких органа БиХ.

Кроз активности Агенције за безбједност саобраћаја у реализацији програма утрошка средстава из Фонда за безбједност саобраћаја, у 2017. години је израђена методологија за мјерење индикатора у безбједности саобраћаја, чиме ће се у Републици Српској успоставити индикатори дјеловања и праћења у области безбједности саобраћаја. На основу методологије спроведено је и прво истраживање индикатора безбједности саобраћаја, који се односе на:

- Употребу појаса код возача, сувозача и путника;
- Употребу безбједносних кацага за мотоциклисте;
- Употреба дневних свјетала;
- Употреба мобилног телефона;
- Поштовање прописане брзине кретања;

Утврђено је да је степен употребе појасева у 2017. години на предњим сједиштима био 65,4% (64,9% возачи, сувозачи 66,4%). На задњем сједишту употреба појасева била је 16,9% (72% дјеца и 5,2% одрасли). Индикатор употреба заштине кациге мопедиста и мотоциклиста која износи 73,1% на подручју Републике Српске. Индикатор употреба дневних свјетала возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 t на подручју Републике Српске износи 94,8%.

Индикатор употреба мобилних телефона у вожњи возача путничких аутомобила и доставних возила на подручју Републике Српске износи 6,5%. Ауто мото савеза Републике Српске извршио је истраживање за индикатор „прекорачења ограничења брзине“. На основу резултата спроведеног истраживања за индикатор може се закључити, да у Републици Српској, у дневним условима вожње 36,28% возача управља возилом брзином већом од ограничења брзине за насеље, 55,78% возача управља брзином већом ван насеља на дионицама путева гдје је брзина ограничена на 60 km/h, док и 23,22% возача управља брзином већом од ограничења на аутопуту.

У току 2017. године достављени су извјештаји провјера безбједности саобраћаја који су рађени током 2016. године, те је покренута процедура израде техничке документације имплементације предложених и прихваћених мјера. Такође, током 2017. године покренут је поступак за провјеру око 185 километара.

Израђени су извјештаје ревизије безбједности саобраћаја на четири техничка документа, и то реконструкције регионалног пута Р435, на дијелу дионице Невесиње 4 – Берковићи, дужине око 17 km, реконструкције регионалног пута Р474, на дијелу дионице Тедин Хан – граница РС (Криж) дужине око 8 km, рехабилитација магистралног пута М17.2, дионица Дервента (Жировина) – Врхови и Врхови-Шешлије и рехабилитација магистралног пута М6.1, дионица граница РС (Бакрачуша) – Невесиње 1. У току 2017. потписан је и уговор за израду планске и пројектне документације за санацију три и означавање шест опасних мјеста идентификованих програмом за 2016. годину. Од стране Министарства саобраћаја у складу са Законом о јавним путевима у четрнаест случајева формиране су комисије, које су имале за циљ извршити анализу предметних локација и дати приједлоге за постављање привремене саобраћајне сигнализације. На основу тога постављене су саобраћајна сигнализација и опрема пута на сљедећим путним правцима и локацијама: Р-435 Невесиње-Берковићи; М-16 Клашнице; Р-480 Залужани; М-4 Приједор-Бања Лука (Рамићи); Регионални и магистрални путеви у Мркоњић Граду; М-14 Костајница-Козарска Дубица; Р-454а Витковићи-Осамско; Р-478 Врбашка-Турјак (Драгељи); М-20 Устипрача-Горажде (Ново

Горажде); М-4 Челинац-Врбања-Јошавка; М-4 Приједор-Нови Град; Лакташи (Јасеновачка улица); М-16 Бања Лука-Јакуповци.

У надзору станица техничких прегледа извршено је 289 инспекцијских контрола или 22% од чега је 72 или 29 % неуредних. Посебно су значајне репресије у управном поступку-затварање станица техничког прегледа на одређени период, које доприносе дисциплиновању контролисаних субјеката. Инспектори су у контроли станица техничких прегледа испоставили 18 рјешења о забрани рада станица техничких прегледа (период 15-90 дана). Евидентно је да се смањује број фиктивних техничких прегледа, а да инспектори настављају репресије у погледу изрицања управних и прекршајних мјера. Број извршених ванредних техничких прегледа возила – по налогу овлашћеног лица има тенденцију пада. У 2017. години извршена су 3787 ванредна техничка прегледа возила. Овакав тренд је неприхватљив с обзиром да је просјечна старост регистрованих возила у Републици Српској 17,1 година. У 2017. години МУП Републике Српске је упутио 3498 моторних возила на ванредни технички преглед, што представља 0.9% од укупног броја извршених техничких прегледа.

Министарство саобраћаја и веза Републике Српске је у сарадњи са Асоцијацијом станица за техничке прегледе возила Републике Српске, Стручном институцијом за технички преглед возила Републике Српске и Привредном комором Републике Српске пред почетак школске године провело превентивну акцију ванредне контроле техничке исправности аутобуса. Превентивне активности контроле техничке исправности аутобуса започеле су 20.08.2017. године и трајале су до краја септембра на територији цијеле Републике Српске, а реализоване су на начин да су станице техничког прегледа возила без накнаде вршиле контролу техничке исправности аутобуса свих превозника који су се укључили у ову активност. Обезбијеђена је 31 станица за технички преглед возила на територији цијеле Републике Српске, које су без накнаде вршиле ове контроле, док је у акцији учествовао 61 превозник из Републике Српске. Током акције извршена је ванредна контрола 297 аутобуса, односно 19% од укупног броја регистрованих аутобуса. Неисправност је утврђена на 86 возила (29%), а највећи број неисправности односио се на кочиони систем, уређаје за освјетљавање и свјетлосну сигнализацију, елементе вјешала, осовине, точкове и друго.

Аутомото савез Републике Српске вршио је превентивне техничке прегледе возила у току 2017. године у три временска периода:

- „Да ли возите технички исправно возило“, јуни, јули
- „Безбједна вожња у зимским условима“, новембар

Прописи везани за хомологацију резервних дијелова и опреме нису проведени, што може бити фактор погоршања безбједности саобраћаја, посебно комерцијалних возила. Кроз активности контроле техничких прегледа омогућава се посредан увид у систем хомологације и стварају услови за давања препорука у циљу унапређења система хомологације возила. Такође, кроз активности контроле техничких прегледа омогућава се посредан увид у сертификацију. Процес хомологације резервних дијелова и опреме прописан је Правилником о хомологацији возила, дијелова уређаја и опреме возила, али се исти не проводи.

У току 2017. године Аутомото савез Републике Српске провео је:

- саобраћајно образовна такмичења ученика основних школа „Дјеца у саобраћају“;
- обуку дјеце за безбједно учешће у саобраћају на саобраћајном полигону (предшколски и ранешколски узраст);
- награђивање ученика за најбоље ликовне и литерарне радове, те најбоље видео клипове са тематиком из безбједности саобраћаја;
- саобраћајно- образовна предавања за ученике основних школа (1., 2. и 3. разреда);

- саобраћајно-образовна предавања за ученике средњих школа;
- низ разних активности уз подјелу свјетлоодбојних прслука, брошура, сликовница и едукативних материјала почетком школске године.

Агенција за безбједност саобраћаја је у току претходне године као континуитет од 2014. године уз активно учешће Ауто мото савеза Републике Српске реализовала 19 извођења саобраћајно-образовне представе „Мирка“ у 15 јединица локалне самоуправе којима је присуствовало преко 3680 дјеце. Такође, кроз контролисан приступ Агенција за безбједност саобраћаја у оквиру дјечијих часописа „Јежурко“ и „Јежурко +“, објављује садржаје са тематиком безбједног кретања пјешака (ђака). Даље, Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске (АБС РС) у сарадњи са Министарством управе и локалне самоуправе реализовала је четврти по реду циклус обуке и тренинга за запослене у јединицама локалне самоуправе на теме: 1) Управљање брзинама у насељу и 2) Категоризација и развој путне мреже у надлежности јединица локалне самоуправе. Као саставни дио свих циклуса обука израђени су Приручници за јачање капацитета локалне самоуправе из области безбједности саобраћаја. Овом обуком били су обухваћени начелници одјељења у чијем дјелокругу рада су послови саобраћаја као и службеницима у јединицама локалне самоуправе који се баве просторним уређењем и стамбено- комуналним пословима. У оквиру Јавног позива са суфинансирање пројеката намијењених за унапређење безбједности саобраћаја у јединицама локалних самоуправа, одржане су радионица у Вишеграду и Бањој Луци, са циљем упознавања запослених на пословима саобраћаја, финансијским пословима и пословима јавних набавки са моделом финансирања пројеката из Фонда 02- Безбједност саобраћаја. Такође, учесници радионица су упознати са јавним позивом, критеријумима за додјелу суфинансирања пројеката (општи и посебни услови, основни критеријуми и сл.) и корисним примјерима и успјешним праксама код нас и у региону. У 2017. години потписани су уговори о суфинансирању 13 пројеката у 10 општина из области безбједности саобраћаја између Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске и јединица локалне самоуправе, чији су пројекти подржани јавним позивом.

У 2017. години тежиште контроле рада ауто школа било је на испуњавању услова у складу са важећим законским и подзаконским актима. У Републици Српској одобрење за рад од стране Министарства просвјете и културе има 198 ауто школа. У 2017. години одобрење је добило 12 нових ауто-школа, док је по захтјеву ауто школа за измјену рјешења извршено издавање 328 рјешења. Сва рјешења су донесена у најкраћем могућем року. Предметном периоду извршена је 21 контрола рада ауто школа. Контрола се ради континуирано непосредним увидом и кроз праћење информационог система.. Омогућавањем полагања возачких испита из познавања прописа о безбједности саобраћаја на путевима путем рачунара, олакшан је и унапријеђен систем полагања возачких испита. По овлашћењу Завода за образовање одраслих, Саобраћајни факултет у Добоју је организовао стручно усавршавање са темама „Најчешће грешке које чине млади возачи, те развијање техника предвиђања опасности, предузимање мјера ради смањивања ризика од настанка опасности и одржавања пажње код кандидата за возаче“ и „Тренутно стање и приједлог измјена правних аката који регулишу област оспособљавања кандидата и полагања возачких испита“ , док је Саобраћајни факултет Апеирон организовао два стручна усавршавања са темама “Системи безбједности нових генерација возила“, „Кружне раскрснице- модерни елементи уличне мреже“, „Млади возачи учесници саобраћајних незгода“, „Апострофирање ризичних ситуација у саобраћају у циљу оптимализације обуке кандидата за возача“, „Безбједносни ризици код возача старости до 30 година“, „Предвиђање опасне ситуације у саобраћају у функцији превенције саобраћајних незгода“, „Безбједносни ризици кориштења мобилног телефона“, „Значај техничке исправности ваздушних јастука“ и „Психологија личности- субјективни фактор безбједности“



Током 2017. године МУП Републике Српске провео је низ превентивно – репресивних акција са акцентом на брзину, алкохол и друге прекршаје. У 2017. години из саобраћаја је искључено 6,459 возила и 18.483 возач. Због управљања под утицајем алкохола из саобраћаја је искључено 14.670 возача и 171 због управљања под утицајем дрога или психоактивних лијекова. За прекорачења брзине издато је 99.528 прекршајних налога, а за наведена прекорачења брзине изречено је 35.505 мјесеци забране управљања моторним возилом.

У наредном периоду потребно је:

- инсистирати на изградњи финансијски одрживог система управљања безбједношћу саобраћаја на републичком и локалном нивоу,
- проводити активности како би јединице локалне самоуправе у Републици Српској препознале и ојачале своју улогу у унапређењу безбједности саобраћаја,
- да управљачи пута проводе активности на изградњи капацитета за управљање безбједношћу саобраћаја,
- успоставити систем извјештавања управљача пута о безбједности на путевима,
- извршити систематску идентификацију опасних мјеста и дионица на путној мрежи те убрзати имплементацију резултата проведене идентификације опасних мјеста,
- даље унапређење система провјере и ревизије БС (лиценцирање нових провјеривача и ревизора, те бржа реализација препорука из Извјештаја ПБС/РБС,
- предузети активности како би се дошло до смањења просјечне старости возила,
- инсистирати код надлежних органа да се прописи везани за хомологацију резервних дијелова и опреме имплементирају и
- да здравствене установе у Републици Српској даље раде на унапређењу система евидентирања лица која се збрињавају и лијече од повреда насталих као посљедица саобраћајне незгоде.





---

**ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ  
САОБРАЋАЈА НА  
ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ  
СРПСКЕ 2019-2022**

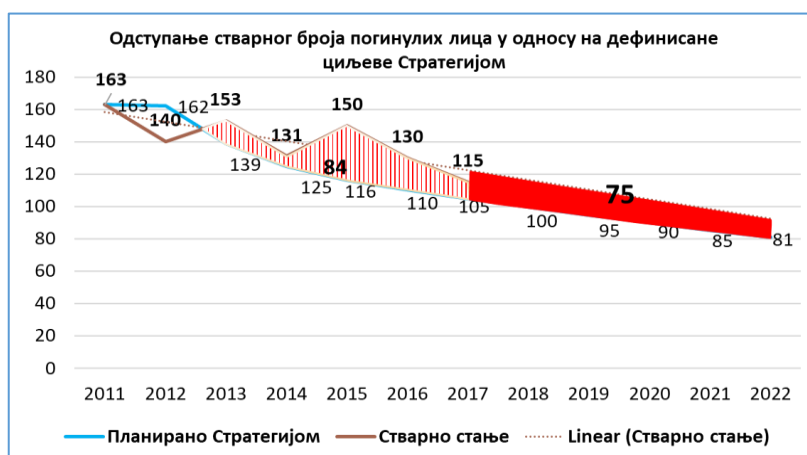
---

### 3.1. Очекиван učinak Програма

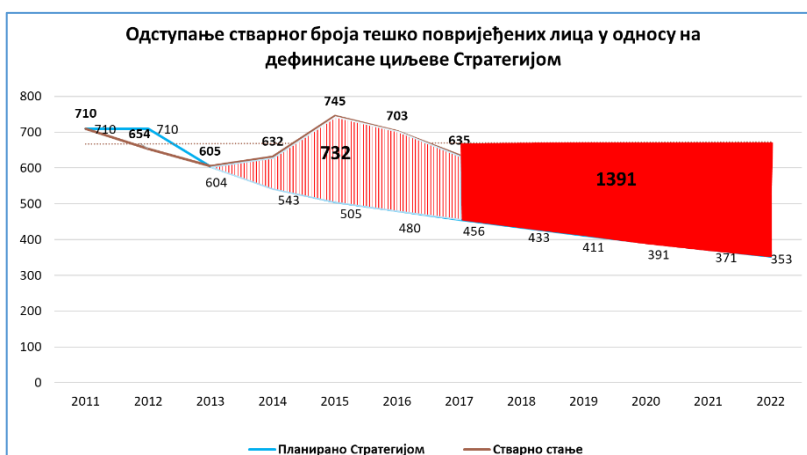
У протеклих 5 година **679** лица су погинула, **3.298** лица су тешко повријеђена, а **12.285** лица су лакше повријеђени на путевима у Републици Српској. Република Српска је због тих последица **изгубила 431.173.603,00 конвертибилних марака. Овај износ представља 13.5% укупно усвојеног буџета Републике Српске за 2017. годину.**

У односу на циљеве дефинисане Стратегијом **84** лица је више погинуло, док је **732** лица више тешко повријеђено у периоду од 2013. године до краја 2017. године (Слика бр. 13.). Трошкови последица саобраћајних незгода који су произашли из таквих резултата износе **58.967.832,00<sup>3</sup> КМ** односно **1.85% укупног буџета Републике Српске за 2017. годину.**

Уколико би сви субјекти система безбједности саобраћаја наставили са координисаним дјеловањем и уложили додатне финансијске, материјалне, техничке и људске ресурсе за унапређење безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске и достизање циљева дефинисаних Стратегијом до 2023. године, **75** лица би мање погинуло (Слика бр. 13.) односно **1391** лица би било мање тешко повријеђено (Слика бр. 14.). **Уштеде у буџету Републике Српске које би се оствариле достизањем дефинисаних циљева износили би 67.970.666,00 КМ** односно **2.13% укупног буџета Републике Српске за 2017. годину.**



Слика бр. 13. Одступање стварног броја погинулих лица и могуће уштеде уколико се достигну циљеви Стратегије до 2023. године



Слика бр. 14. Одступање стварног броја тешко повријеђених лица и могуће уштеде уколико се достигну циљеви Стратегије до 2023. године

<sup>3</sup> Сви трошкови саобраћајних незгода и њихових последица прорачунати су на основу резултата свеобухватне студије „Трошкови саобраћајних незгода на путевима Републике Српске“ коју је реализовао Економски институт у Бањој Луци 2012. године.

Да би се оствариле потенцијалне уштеде потребно је обезбиједити средства за реализацију овог Програма кроз свих пет стубова који су обухваћени Стратегијом. Потенцијалне уштеде у износу од око 68 милиона конвертибилних марака до 2023. године (односно 13.6 милиона КМ годишње), могле би бити много боље искориштене кроз инвестирање у унапређење постојеће инфраструктуре, унапређење безбједности саобраћаја, здравство, образовање или неку другу област, што би допринијело општем, привредном и друштвеном развоју Републике Српске.

Дефинисање одрживих модела финансирања система безбједности саобраћаја како на републичком тако и на локалном нивоу је од велике важности и представља основу за реализацију овог програма безбједности саобраћаја. Као добре праксе финансирања безбједности саобраћаја најчешће се издвајају:

- приходи од општих пореза;
- намјенски порези (средства приходована од саобраћајних новчаних казни);
- порези додати на премије осигурања односно одређен процент од бруто износа премија од осигурања,
- финансијска средства за путеве која су добијена од наплате услуга корисницима путева,
- финансијска средства за путеве која су добијена од наплаћених казни за непоштовање саобраћајних прописа и
- спонзорства од стране приватних дјелатности.

За ефикасно управљање безбједношћу саобраћаја, избор оптималног модела финансирања и оптимално планирање средстава за финансирање праћења и унапређења нивоа безбједности саобраћаја неопходно је познавати: постојеће стање безбједности саобраћаја, моделе финансирања, ниво средстава која се троше на унапређење безбједности саобраћаја, циљеве, управљачке мјере, као и трошкове за спровођење мјера које су у претходном периоду дале најбоље ефекте.

## 3.2. Предуслови за реализацију Програма

### 3.2.1. Хоризонтална координација између субјеката на републичком нивоу

Безбједност саобраћаја је мултисекторски систем отвореног карактера који функционише на принципу међусобне сарадње, подјеле одговорности и подршке свих укључених субјеката. Да би овај механизам могао да исправно функционише и доприноси смањењу броја саобраћајних незгода на путевима, потребно је развити квалитетан систем координације међу субјектима система. У том смислу, неопходно је имати једног субјекта у улози кључног координатора свих субјеката система безбједности саобраћаја. На тај начин, не доприноси се централизацији система безбједности саобраћаја, него бржем протоку информација за унапређење безбједности саобраћаја, што је у директној спреси са бржом и ефикаснијом реализацијом активности на унапређењу безбједности саобраћаја.

На основу резолуције УН припремљен је Извјештај за превенцију повређивања у саобраћају<sup>4</sup> (Свјетска здравствена организација и Свјетска банка). У Препоруци број 1. Извјештаја, између осталог, стоји: „Свака земља требало би да има водећу Агенцију у области безбједности на путевима, са правима и надлежношћу да доноси одлуке, управља ресурсима и координира напоре свих сектора власти – укључујући здравство, транспорт, образовање и полицију. Ова Агенција требало би да има на располагању потребна финансијска средства за улагање у безбједност на путевима и требало би да јавно одговара за своје акције“. Такође, једна од основних препорука ове резолуције јесте да свака држава мора усвојити републичке и локалне стратешке документе за управљање безбједношћу на путевима.

Главне препоруке дефинисане кроз претходни извјештај су реализоване и то: основан Савјет за безбједност саобраћаја, основана водећа Агенција за безбједност саобраћаја, усвојена Стратегија и Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, што довољно говори о одређености Владе Републике Српске да се суочи са проблемом небезбједности саобраћаја и испуни предуслове за стварање заштитног система безбједности саобраћаја у Републици Српској. Међутим, Агенција за безбједност саобраћаја треба да има на располагању потребна и довољна финансијска средства за систематско и свеобухватно улагање у безбједност на путевима.

#### ***Савјет за безбједност саобраћаја Републике Српске и његови задаци***

**Влада Републике Српске 1. јула 2002. године донијела је Одлуку о оснивању првог Савјета за безбједност саобраћаја Републике Српске**, као стручног и консултативног тијела Владе Републике Српске, ради проучавања појава које утичу на безбједност саобраћаја Републике Српске и предлагања мјера из ове области. **Након овог Савјета, формирана су још три савјета.**

Законским нормама, уређени су задаци Савјета који се огледају у сљедећем: разматрање питања из области безбједности саобраћаја; предлагање мјера за унапређење безбједности саобраћаја; давање мишљења на стратешке документе; иницирање доношења и учествовања у изради законских и других аката; давање мишљења на програме, планове рада и извјештаје Агенције за безбједност саобраћаја; остваривање и подстицање координације и сарадње између републичких органа управе и других тијела у безбједности саобраћаја.

#### ***Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске и њене надлежности***

---

<sup>4</sup> World report on road traffic injury prevention (World Health Organization 2004)

Законом о безбједности саобраћаја Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, број 63/11) предвиђено је формирање Агенције за безбједност саобраћаја (у даљем тексту: Агенција), као **управне организације у саставу Министарства саобраћаја и веза**. Влада Републике Српске је на сједници од 26. августа 2011. године донијела Одлуку о условима за почетак рада Агенције („Службени гласник Републике Српске“, број: 88/11). На сједници Владе Републике Српске од 29. септембра донесено је Рјешење о постављењу вршиоца дужности директора Агенције („Службени гласник Републике Српске“, број 100/11) које је ступило на снагу 11. октобра 2011. године, што представља датум почетка рада Агенције.

Дјелокруг рада, надлежности и задаци Агенције утврђени су Законом о безбједност саобраћаја Републике Српске. Агенција, као републичка управна организација са својством правног лица које је у саставу Министарства саобраћаја и веза, са сједиштем у Бањој Луци управља системом безбједности саобраћаја на путевима у Републици Српској.

### **Хоризонтална координација на републичком нивоу**

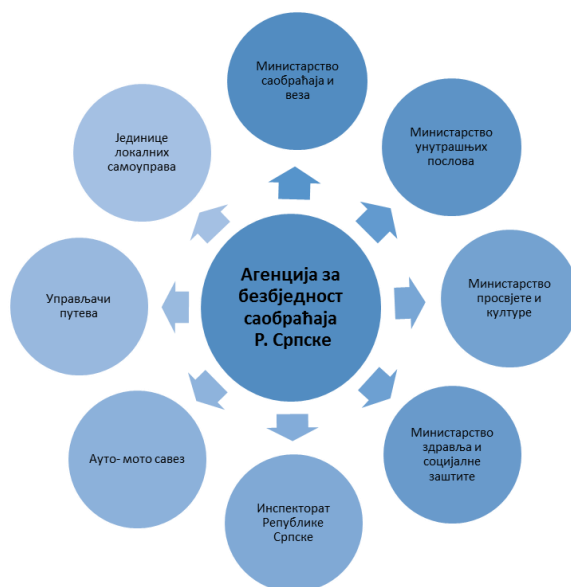
Према Закону о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“ број: 63/11) Агенција има координирајућу улогу (Слика 15.) која је дефинисана чланом 3. овог Закона, а који гласи:

*Члан 3. Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске*

*„Савјет за безбједност саобраћаја Републике Српске и Агенција имају за циљ унапређење свих аспеката безбједности саобраћаја, кроз праћење и размјену евиденција и података о стању у саобраћају, а у сарадњи са свим институцијама укљученим у праћење безбједности и управљање саобраћајем“*

Субјекти коју су одговорни за безбједност саобраћаја на путевима у Републици Српској су дефинисани законом (Члан 2. став 1. Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске). Битно је напоменути да субјекти система безбједности саобраћаја реализују своје активности у складу са заједничким планом превентивних активности као и својим планом и програмом активности који доприносе унапређењу безбједности саобраћаја

Хоризонтална координација субјеката система безбједности саобраћаја (Слика бр. 15.) обезбјеђује се кроз **Савјет за безбједност саобраћаја Републике Српске** и **Радну групу за координацију активности на пословима безбједности саобраћаја** која броји 11 чланова. Чланови ове групе су представници кључних субјеката безбједности саобраћаја.



Слика бр. 15. Приказ хоризонталне координације субјеката система безбједности саобраћаја у Републици Српској

Радом Координационе групе обезбјеђује се бржи проток информација између субјеката система безбједности саобраћаја, што даје као крајњи резултат ефикаснију размјену искустава, приједлога, рјешења и мјера за унапређење безбједности на путевима. Циљ оваквог типа координације између субјеката јесте схватање одговорности свих субјеката у пословима унапређења безбједности на путевима и у складу са тим дјеловати и планирати одређене активности.

### 3.2.2. Вертикална координација са јединицама локалне самоуправе

Поред републичких субјеката система безбједности саобраћаја, закон је предвидио локалне субјекте безбједности саобраћаја, као најзначајне факторе унапређења безбједности на путевима (Члан 2. став 2. Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске). Наиме, на локаланом нивоу најзначајни субјекти система безбједности саобраћаја су:

- Јединица локалне самоуправе;
- Саобраћајна полиција (начелник, командир, замјеник, ...);
- Хитна помоћ/Дом здравља;
- Аутошколе;
- Предшколске и школске установе;
- Средње школе;
- Аутомото друштва;
- Ватрогасна друштва;
- Невладине организације;
- остали.

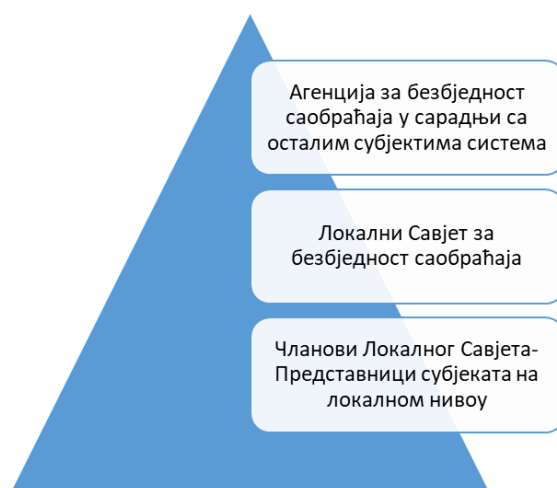
Вертикална координација између републичких и локалних тијела за безбједност саобраћаја је веома сложена (Слика бр. 16.). Разлог томе јесте **дистрибуција информација са републичког ка локалном нивоу**. Највише се проблема јавља када је упитању реализација превентивних активности на унапређењу безбједности саобраћаја. Укљученост јединица локалних самоуправа у ове активности је веома мала из разлога што не постоји довољан ниво разумијевања код доносиоца одлука на нивоу јединице локалне самоуправе. **Талас иницијатива са републичког нивоа завршавају се код представника и/или предсједника локалног Савјета за безбједност саобраћаја**. Заједно са проблемом неразумијевања



важности ових иницијатива и активности, јавља се и проблем финансирања ових активности. **Коначан резултат ових ограничења јесте низак ниво укључености јединица локалних самоуправа као најзначајних субјекта система безбједности на путевима.**

Највећи проблем који се појављује у оба типа координације јесте **недостатак разумијевања за рјешавање проблема безбједности саобраћаја, примјену успјешних пракса** (искустава других земаља која су довела до изванредних резултата). Ови проблеми се јављају искључиво тамо гдје недостају стручњаци, наука и искуство. Институционалним развојем и јачањем капацитета запошљава се знатан број људи који свакодневно раде послове безбједности саобраћаја и **"пуно радно вријеме" су посвећени унапређењу безбједности саобраћаја.** Тако се јача ниво професионализма у важним институцијама, у јединицама локалне самоуправе, односно унапређују ставови о безбједности саобраћаја у најширој јавности. Ово ће допринијети бољој посвећености, бољем коришћењу постојећих капацитета, јачању капацитета и интегритета институција и појединаца, повећавању вољности плаћања безбједности саобраћаја итд.

**Сарадња свих субјеката система** је од суштинске важности за развијање вишедисциплинарне професије безбједности саобраћаја и унапређење безбједности саобраћаја. Укљученост и сарадња надлежних лица за послове саобраћаја у јединицама локалне самоуправе, полиције, ватрогасних служби, хитних служби, представника аутошкола, предшколских и школских установа, и других субјеката система безбједности саобраћаја је **знак позитивне воље и свијести оне јединице локалне самоуправе,** која се хоће суочити са проблемом страдања њених грађана на путевима.



Слика бр. 16. Приказ вертикалне координације субјекта система безбједности саобраћаја у Републици Српској

### 3.2.3. Закључци и препоруке

Хоризонтална и вертикална координација највише зависе од капацитета и нивоа професије унутар субјеката система безбједности саобраћаја. С тим у вези, потребно је реализовати континуиране едукације запослених у јединицама локалне самоуправе, како би се ниво професије и разумијевања подигао на један виши ниво. То би омогућило, лакшу и једноставнију размјену информација између хоризонтале и вертикале односно једноставнију реализацију активности за унапређење безбједности саобраћаја у Републици Српској.

Највише активности треба уложити на **формирање локалних Савјета за безбједност саобраћаја у свим градовима и општинама** у Републици Српској. Надаље, веома је значајно јачање вертикалне координације између републичког и локалног нивоа, али и јачање

професије, капацитета и хоризонталне координације у јединицима локалне самоуправе. Усвајање стратешких докумената у свакој јединици локалне самоуправе је примарни задатак за постављање чврстог и одрживог система безбједности саобраћаја.

Други корак у формирању заштитног система од саобраћајних незгода у Републици Српској, јесте **формирање јединствене базе података значајних за безбједност саобраћаја прилагођене КАДаС** (енг. CADaS) **протоколу**. Наиме, интеграција база података свих субјеката система је основ за даљу анализу и уочавање кључних фактора који доприносе страдању у саобраћају.

Трећи корак јесте **управљање високо ризичним дионицама на основу донесеног Правилника о идентификацији опасног мјеста, начину и критеријумима за утврђивање приоритета отклањања опасних мјеста и начину отклањања опасних мјеста** („Службени гласник Републике Српске“ број: 94/14), као и **Правилника о ревизији и провјери, условима и начину лиценцирања** („Службени гласник Републике Српске“ бр. 72/12 и 94/18). Дакле, управљање опасним мјестима је од круцијалне важности за унапређење нивоа безбједности саобраћаја.

**Едукација, превентивне и репресивне активности усмјерене на кориснике пута, треба да се више ослањају на истраживање постојећег стања односно прецизно утврђивање циљаних група** за сваку од активности. На тај начин се постижу најбољи ефекти и користи за друштвену заједницу.

На крају, активност усмјерена за **унапређење „његе након саобраћајне незгоде“ захтијева посебан третман за унапређење**. Бољи ниво услуге након саобраћајне незгоде, краће вријеме одзива хитне помоћи на лице мјеста саобраћајне незгоде, техничка опремљеност возила хитне помоћи, појачани људски ресурси, већи болнички капацитети намијењени за настрадале у саобраћајним незгодама су кључни фактори који доприносе ефикасности овог сектора у систему безбједности саобраћаја.

Претходно поменуће реализоване активности **омогућавају бржи проток информација што доводи до продуктивности свих субјеката, а поменути недостаци указују на будуће правце дјеловања**, како би се постојећи систем безбједности саобраћаја у Републици Српској унаприједио и подигао на макар задовољавајући ниво.

**Сваки од претходно наведених сегмената је подједнако битан и уколико један од сегмената изостаје са радом, резултати неће бити у складу са дефинисаним циљевима.**



# 4

---

**ПРИОРИТЕТНЕ  
АКТИВНОСТИ И  
ОДГОВОРНИ СУБЈЕКТИ**

---

Акциони план 1: Стуб 1– Управљање безбједношћу саобраћаја

Приоритетне области	Активност	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир			
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2019.	2020.	2021.	2022.
1.1. Изградња капацитета за управљање безбједности саобраћаја	1.1.1. Обука професионалног и другог особља за управљање безбједношћу саобраћаја кроз конференције, семинаре, радионице, курсеве и друге програме за унапређење знања.	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС	СБС Локални СБС Партнери	X	X	X	X
	1.1.2. Успоставити сарадњу са организацијама за безбједност саобраћаја у другим земљама ради чланства, размјене искустава, програма и учешћа у међународним пројектима.	АБС	МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС Локални СБС Образовне установе	X	X	X	X
1.2. Управљачке и координационе структуре	1.2.1. Ојачати све субјекте безбједности саобраћаја.	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС Управљачи путева ЈЛС	МФ	X	X	X	X
	1.2.2. Активирати радне групе за инфраструктуру,	СБС		X	X		

	едукацију учесника у саобраћају, информисање и кампање, за праћење релевантних система података и за праћење рада хитне службе.	АБС				
1.3. Финансирање и додјела средстава	1.3.1. Редовно информисање доносиоца одлука о социо-економским показатељима саобраћајних незгода на бази најновијих истраживања трошкова саобраћајних незгода	АБС СБС Локални СБС		X	X	X X
	1.3.2. Осигурати да захтјеви за годишњи буџет свих републичких и локалних органа обухвате и одређена средства за јачање активности у области безбједности саобраћаја у склопу њихових надлежности.	МФ АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева		X	X	X X
	1.3.3. Прописи којима би се успоставио одржив механизам финансирања за активности у области безбједности саобраћаја.	МФ АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС		X	X	X X
1.4. Систем података	1.4.1. Унаприједити постојеће базе података од значаја за безбједност саобраћаја у складу са савременим протоколима о евиденцији обиљежја значајних за безбједност саобраћаја	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК	МФ	X	X	X X

		ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева					
	1.4.2. Успоставити и унапређивати базу података од значаја за безбједност саобраћаја, која ће бити доступна заинтересованим странама.	АБС	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева	X	X	X	X
1.5. Истраживање	1.5.1. У складу са потребама и могућностима планирати истраживања у области безбједности саобраћаја, са циљем идентификације кључних области дјеловања и дефинисања ефективних мјера	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева		X	X	X	X
	1.5.2. Оранизовање конференција и стручних семинара о безбједности саобраћаја на којима би се објавили и размијенили резултати истраживања.	АБС	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ ЗОО	X	X	X	X

			АМС ЈЛС Управљачи путева				
1.6. Прописи	1.6.1. Побољшати прописе о безбједности саобраћаја.	МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ ЈЛС	АБС ЗОО АМС Управљачи путева	X	X	X	X
	1.6.2. Побољшати остале прописе који утичу на безбједност саобраћаја.	МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ ЈЛС	АБС ЗОО АМС Управљачи путева	X	X	X	X
1.7. Стратегије и програми безбједности саобраћаја	1.7.1. Јединице локалне самоуправе треба да сачине и усвоје локалне стратегије и програме безбједности саобраћаја на путевима као подршка републичкој стратегији и програму безбједности саобраћаја.	ЈЛС	АБС СБС МУП МЗСЗ МСВ АМС Локални СБС	X	X	X	X
	1.7.2. У оквиру годишњих планова планирати активности и буџет за реализацију програма безбједности саобраћаја.	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ ЗОО АМС		X	X	X	X



		ЈЛС Управљачи путева					
1.8. Праћење и оцјена	1.8. Провести годишње и вишегодишње (након 5 година) оцјењивање реализације програма безбједности саобраћаја Републике Српске.	АБС	СБС МУП МЗСЗ МСВ АМС Локални СБС	X	X	X	X
1.9. Координација/ партнерство	1.9.1. Успоставити хоризонталну и вертикалну координацију и механизме сарадње између кључних субјеката на републичком и локалном нивоу.	АБС	МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева	X	X	X	X
	1.9.2. Сарађивати са партнерима/релевантим институцијама на регионалном и међународном нивоу (нпр. SEETO, ETSC, EC, GRSP, WHO, IRTAD и UNRSC) са циљем размијене успјешних пракси и заједничког наступа у међународним пројектима.	АБС	МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева	X	X	X	X

Акциони план 2: Стуб 2– Безбједнија путна инфраструктура

Приоритетне области	Активност	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир			
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2019.	2020.	2021.	2022.
2.1. Организација	2.1.1. Унаприједити координацију субјеката ради управљања безбједношћу саобраћаја на јавним путевима.	ЈП „Путеви Републике Српске“ и ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС	МСВ	X	X	X	X
	2.1.2. Институционално јачати ЈЛС и обезбиједити обуке из безбједности путева.	ЈЛС		X	X	X	X
2.2. Закони и правилници	2.2.1. Побољшати прописе о јавним путевима Републике Српске.	МСВ ЈЛС	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“	X	X	X	X
	2.2.2. Појачати контролу примјене прописа о јавним путевима.	Инспекцијски органи	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“	X	X	X	X
2.3. Смјернице и приручници	2.3.1. Унаприједити смјернице и приручнике.	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике	МСВ	X	X	X	X

	Српске“ Надлежни органи ЈЛС					
2.3.2. Примјењивати принципе “безбједног пута”.	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС		X	X	X	X
2.3.3. Сачинити приручник за управљање опасним мјестима	МСВ АБС	ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“	X	X		
2.3.4. Реализовати истраживање о кредибилитету ограничења брзине на путевима Републике Српске	АБС	ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“	X			
2.3.4. Реализовати истраживање о критеријумима за примјену и утврђивање позиције (микролокације) знака за насеље са аспекта примарних саобраћајних и додатних урбанистичких показатеља	АБС	ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“	X			

	2.3.5. Направити приручнике за смиривање саобраћаја и управљање брзинама за Републику Српску.	МСВ АБС	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС	X	X		
	2.3.6. Направити техничко упутство за модернизацију и изградњу аутобуских стајалишта на путевима Републике Српске.	ЈП „Путеви Републике Српске“		X	X		
	2.3.7. Направити техничко упутство за инсталацију вјештачких фиксних објеката у зони пута и заштити учесника у саобраћају од њих.	ЈП „Путеви Републике Српске“		X	X		
	2.3.8. Направити техничко упутство за постављање вертикалне саобраћајне сигнализације.	ЈП „Путеви Републике Српске“		X	X		
2.4. Планирана и постојећа путна мрежа	2.4.1. Процјене безбједности саобраћаја вршити на свим новим путевима.	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС		X	X	X	X
	2.4.2. Разрадити програм за годишњу примјену неопходних мјера за побољшање идентификованих опасних мјеста	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи		X	X	X	X

		ЈЛС						
	2.4.3. Обавити провјеру безбједности саобраћаја на свим постојећим путевима	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС	АБС		X	X	X	X
	2.4.4. Мапирање ризика и рангирање примарне мреже	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС	МСВ АБС		X	X	X	X
	2.5.1. Успоставити основне и периодичне обуке ревизора односно провјеривача безбједности саобраћаја према Плану и Програму основних/ периодичних обука	АБС	МСВ ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈЛС		X			
2.5. Обука	2.5.2. Организовати радионице и семинаре ради консултација, израде и представљања побољшаних смјерница за инжењеринг безбједности у саобраћају, посебно радионица намијењених запосленим у јединицама локалне самоуправе.	АБС	МСВ ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ ЈЛС		X	X	X	X
	2.5.3. Унаприједити процес лиценцирања за ревизоре	МСВ	ЈП „Путеви		X			

	пројеката и провјериваче стања на јавним путевима, као и систем контроле квалитета да би се осигурао потребни стандард.	АБС	Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ ЈЛС					
	2.7.1. Иницирати истраживање локација са прекомјерним бројем незгода узрокованих прекорачењем брзине и са прекомјерном појавом прекорачења брзине како би се пронашла инжењерска рјешења за овакве локације.	АБС АМС РС	МСВ МУП ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ ЈЛС	Х	Х	Х	Х	
2.7. Истраживања	2.7.2. Иницирати детаљно истраживање о групама саобраћајних незгода у којима су страдали пјешаци и млади возачи да би се одредиле инжењерске мјере које би могле спријечити такве смртне исходе или повреде.	АБС	МСВ МУП ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈЛС	Х				
	2.7.2. Периодично реализовати истраживања о основним и додатним индикаторима безбједности саобраћаја према дефинисаној методологији мјерења и праћења индикатора безбједности саобраћаја.	АБС	МСВ МУП ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈЛС	Х	Х	Х	Х	

Акциони план 3: Стуб 3– Безбједна возила

Приоритетне области	Активност	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир			
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2019.	2020.	2021.	2022.
3.1. Прописи	3.1.1. Унаприједити прописе о возилима	МСВ	ИДДЕЕА Осигуравајућа друштва	X	X	X	X
	3.1.2. Појачати контроле примјене прописа о возилима	МСВ	ИДДЕЕА Осигуравајућа друштва	X	X	X	X
3.2. Програм процјене нових возила (NCAP)	3.2.1. Информације за потрошаче о EURO NCAP тестовима	АБС	МСВ ЈЛС	X	X	X	X
	3.2.2. Произвођачи и дистрибутери треба да укључе резултате из NCAP-а у своје рекламно оглашавање.	АБС	МСВ ЈЛС	X	X	X	X
	3.2.3. Редовно обавјештавање о активностима EURO NCAP-а.	АБС	МСВ ЈЛС	X	X	X	X
3.3. Фискалне мјере	3.3.1. Подстицање увоза безбједнијих и еколошки прихватљивијих возила.	МСВ	МФ АБС Произвођачи Дистрибутери	X	X	X	X
3.4. Истраживања	3.4.1. Истраживања о безбједности возила и утицају на безбједност саобраћаја	МСВ АБС АМС РС		X	X	X	X
3.5. Промоција	3.5.1. Промоција значаја одржавања возила и значај исправности возила	МСВ АМС РС АБС		X	X	X	X

Акциони план 4: Стуб 4– Безбједно понашање учесника у саобраћају

Приоритетне области	Активност	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир			
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2019.	2020.	2021.	2022.
4.1. Анализа фактора ризика у области безбједности саобраћаја на путевима	4.1.1. Обавити дефинисање и истраживање главних фактори ризика безбједности учесника у саобраћају.	АБС	МСВ МПК ЗОО ЈЛС АМС РС	X	X	X	X
	4.1.2. Консултације и координација са релевантним институцијама да би се утврдиле мјере за потенцијално поправљање стања.	АБС	МСВ МПК ЗОО ЈЛС АМС	X	X	X	X
4.2. Оспособљавање кандидата за возача и полагање возачког испита	4.2.1. Утврђивање у којој мјери су кроз извођење теоретске наставе заступљени садржаји и материјали који се односе на безбједност саобраћаја на путевима и саобраћајну културу.	ЗОО		X	X	X	X
	4.2.2. Обезбјеђење и дистрибуција садржаја који би били кориштени приликом извођења теоретске наставе, а који би допринијели подизању нивоа свијести о безбједности саобраћаја на путевима и саобраћајној култури.	ЗОО		X	X	X	X
	4.2.3. Припрема и реализација пројекта за обезбјеђивање квалитетног материјала и средстава.	ЗОО	АБС	X	X		
4.3. Стручно усавршавање свих	4.3.1. Анализа приоритетних области и тема за стручно оспособљавање учесника	ЗОО		X	X	X	X



учесника, оспособљавања и полагања возачких испита	оспособљавања кандидата за возача и полагање возачких испита.						
	4.3.2. Организовање стручног усавршавања за предаваче теоретске наставе и испитиваче из прописа безбједности саобраћаја и испитиваче из управљања моторним возилом.	300		X	X	X	X
	4.3.3. Унапређење методологије рада на стручним усавршавањима, организовање усавршавања за мање групе и рад кроз радионице.	300		X	X	X	X
4.4. Унапређење професионализма испитивача и њиховог статуса/знања	4.4.1. Анализа стручног рада испитивача у комисијама.	300	МПК	X	X	X	X
	4.4.2. Организовање усавршавања са циљем подизања квалитета испитивача.	300		X	X	X	X
	4.4.3. Организовање стручних усавршавања са циљем уједначавања критеријума испитивања.	300		X	X	X	X
4.5. Прилагођавање прописа у складу са Директивом ЕУ 2006/126/ЕЦ	4.5.1. Иницирање измјена законских и подзаконских прописа на нивоу БиХ у сврху прилагођавања са Директивом ЕУ 2006/126/ЕЦ	300	МПК	X	X		
	4.5.2. Учешће у раду радних група за иницирање измјена законских и подзаконских прописа	300	МПК	X	X		
4.6. Унапређење система надзора над радом ауто школа и испитних комисија	4.6.1. Остваривање сарадње и комуникације свих субјеката надлежних за контролу рада ауто школа.	300	МУП Инспекторат РС	X	X	X	X
	4.6.2. Остварење редовне комуникације и извјештавања између кључних субјеката надзора о уоченим недостацима.	300	МУП Инспекторат РС	X	X	X	X

	4.6.3. Изградња система контроле рада испитних комисија који подразумјева учешће и сарадњу председника комисија и чланова стручног тијела за контролу и надзор над спровођењем полагања возачких испита.	300		X	X	X	X
4.7. Обезбјеђивање примјене савремених информатичких средстава у обуци и полагању возачких испита	4.7.1. Омогућити кандидатима да путем савремених информатичких средстава изврше додатне припреме за полагање возачког испита	300 АБС		X	X		
	4.7.2. Омогућити полагање возачког испита на рачунарима	300		X	X		
4.8. Управљање брзином	4.8.1. Преиспитивање казних одредби да би се осигурала примјена закона ради постизања ефектног управљања брзином.	АБС	МСВ МУП ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ СБС	X	X	X	X
	4.8.2. Унапређење метода контроле брзине од стране саобраћајне полиције	МУП		X	X	X	X
	4.8.3. Пратити резултате анонимним мјерењем брзина на путној мрежи да би се утврдила дјелотворност интервентних активности.	АМС РС АБС	МСВ МУП СБС ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“	X	X	X	X

			ЈЛС Локални СБС				
			МСВ МУП СБС				
	4.8.4. Кампање за повећање поштовања ограничења брзине, које ће подићи свијест грађана и утицати на промјену понашања и ставова.	АБС АМС РС	ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“	Х	Х	Х	Х
			ЈЛС Локални СБС				
			МСВ МУП СБС				
	4.8.5. Истраживање ставова везано за поштовање брзине кретања, коришћење појаса и вожњу под дејством алкохола у крви	АБС	ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“				
			ЈЛС Локални СБС				
	4.9.1. Полиција треба да спроводи интегрисану примјену прописа.	МУП		Х	Х	Х	Х
4.9. Вожња под утицајем алкохола и опојних средстава	4.9.2. Објављивати статистичке податке о учесталости вожње у пијаном стању и просљеђивање истих медијима.	МУП	АБС МСВ СБС	Х	Х	Х	Х
			Локални СБС				
	4.9.3. Кампање које ће подићи свијест грађана и њихову подршку примјени законских одредби у	АБС	МУП МСВ	Х	Х	Х	Х

	саобраћају које се односе на вожњу под дејством алкохола.		Општински СБС АМС РС					
4.10. Безбједоносни појасеви и ауто- сједишта за дјецу	4.10.1. Кључни субјекти властитим примјером промовишу употребу безбједоносних појасева и одговарајућих ауто- сједишта за дјецу.	Сви		X	X	X	X	
	4.10.2. Кампања на тему користи од безбједоносних појасева и кацига, те рад полиције као подршка тој кампањи.	АБС	МУП МСВ СБС АМС Локални СБС	X	X	X	X	
4.11. Кампање за подршку мјерама	4.11.2. Јавне маркетиншке кампање за добијање подршке јавности за активности везане за унапређење безбједности саобраћаја.	АБС	МСВ МУП СБС АМС ЈЛС Локални СБС	X	X	X	X	

Акциони план 5: Стуб 5– Збрињавање након саобраћајне незгоде

Приоритетне области	Активност	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир			
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2018.	2019.	2020.	2021.
5.1. Управљање збрињавањем повријеђених након саобраћајне незгоде	5.1.1. Успоставити јединствен телефонски број за хитне случајеве на нивоу републике да би хитне службе могле брже одреаговати.	МЗСЗ МУП МСВ	АБС АМС ЈЛС Локални СБС		X		
	5.1.2. Успоставити радну групу састављену од професионалног особља везаног за рад хитних медицинских служби, у циљу побољшања услуге ових служби.	МЗСЗ	АБС МУП	X	X		
	5.1.3. Припремити и спроводити програм едукације за тимова хитне медицинске помоћи (односно ватрогасних јединица) у Републици Српској.	МЗСЗ АБС	Удружење специјалиста хитне медицинске помоћи Комора доктора медицине Центар за едукацију Службе хитне медицинске помоћи Бања Лука, Институт за јавно здравство Републике Српске	X	X	X	X
	5.1.4. Унаприједити систем надзора над повредама, у циљу квалитетније евиденције жртава саобраћајних незгода.	МЗСЗ МУП	АБС		X	X	
	5.1.5. Организовати континуирану медицинску едукацију за здравствено особље на локалном нивоу и	МЗСЗ, Институт за јавно	МПК Медицински	X	X	X	X

	понављати те курсеве на годишњем нивоу.	здравство Републике Српске	факултети ЈЛС Локални СБС Комора доктора медицине Удружење медицинских сестара и техничара РС					
5.2. Обука и праћење	5.2.1. Побољшати систем прехоспиталног збрињавања повријеђених у саобраћајним несрећама, организацијом заједничке обуке за ватрогасне бригаде, полицијског особља, цивилне заштите и особља хитне помоћи ради бржег и квалитетнијег извлачења жртава са мјеста незгоде.	МЗСЗ, Институт за јавно здравство Републике Српске, МУП	АМС АБС ЈЛС Локални СБС		X	X	X	
	5.2.2. Обука из прве помоћи за саобраћајну полицију, представнике установа које учествују у збрињавању повријеђених у саобраћајним несрећама из локалних заједница, дуж главних путних праваца.	МЗСЗ, Институт за јавно здравство Републике Српске, МУП	АМС АБС ЈЛС Локални СБС		X	X	X	X
	5.2.3. Припремити и надлежним установама дистрибуисати стандардне оперативне процедуре за збрињавање повријеђених након саобраћајне незгоде.	МЗСЗ, Институт за јавно здравство Републике Српске, МУП	АБС ЈЛС Локални СБС		X	X		
	5.2.4. У систему надзора над повредама, успоставити систем мониторинга и евалуације, са показатељима базираним на времену одзива хитне службе, времену потребном за извлачење повријеђене особе и времену за превоз до болнице. У складу са системом	АБС МЗСЗ, Институт за јавно здравство Републике	МУП ЈЛС Локални СБС		X	X	X	X

	надзора припремати и објављивати годишње извјештаје у вези са наведеним.	Српске						
	5.2.5. Припремити анализу стања возила и опрема коју посједују домови здравља за потребе хитне медицинске службе, те припремити приједлоге о унапређењу истих.	МЗСЗ, Институт за јавно здравство Републике Српске	АБС					X
5.3. Комуникација	5.3.1. Унаприједити комуникацију између хитне медицинске службе, полиције, ватрогасне бригаде и ауто – мото савеза.	МЗСЗ МУП АМС	ЈЛС Локални СБС АБС					X X
	5.3.2. У складу са анализом припремити приједлоге побољшања услуга хитне медицинске помоћи повријеђеним у саобраћајној незгоди, као о приједлоге за унапређење опреме и људских ресурса.	МЗСЗ, Институт за јавно здравство Републике Српске	ЈЛС Локални СБС АБС					X
	5.3.3. Припремити анализу и приједлоге за унапређење система физикале рехабилитације за жртве саобраћајних незгода.	МЗСЗ	ЈЛС Локални СБС АБС Удружење физијатара Републике Српске					X
5.4. Болнички третман повријеђених у саобраћајној незгоди	5.4.1. Унаприједити систем болничког збрињавања трауматских повреда у складу са одговарајућим клиничким протоколима усвојеним у болницама у Републици Српској.	МЗСЗ, Институт за јавно здравство Републике Српске	Удружење ортопеда и трауматолога Републике Српске					X
	5.4.2. Развој и спровођење програма додатне и континуиране едукације здравственог особља за основно трауматско збрињавање.	МЗСЗ, Институт за јавно здравство Републике Српске	ЈЛС Локални СБС АБС Комора доктора медицине					X X X X

5.4.3. Припремити и спроводити пилот-пројекте о унапређењу система хитне медицинске помоћи и евиденцији повређених према МАИСЗ+ процедурама.	АБС, Институт за јавно здравство Републике Српске	МЗСЗ ЈЛС Локални СБС	X	X
5.4.4. Развој и унапређење програма повреда у саобраћају	АБС	МЗСЗ ЈЛС Локални СБС	X	







---

# **ЗАКЉУЧЦИ И ПРЕПОРУКЕ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ ПРОГРАМА**

---

Развијене земље су доказале да је могуће из године у годину постепено смањивати број људских жртава, наравно ако власти стимулишу и координишу ефикасне и одлучне мјере и под условом да су одговарајуће инвестиције усмјерене у област безбједности саобраћаја. Чињеница да Република Српска није једина земља која се сусреће са проблемима безбједности саобраћаја може да јој буде од користи, јер су многе друге земље већ разрадиле и провјериле средства и интервентне активности и идентификовале најуспјешније системе за сузбијање овог проблема. Може се бирати између многих успјешно примијењених система и одабрати оне који највише одговарају условима у Републици Српској, њеној тренутној фази друштвеног и економског развоја. Оно што је очигледно из искуства европских земаља је то да је постављање високих циљева итекако корисно<sup>5</sup>. Чак и у случају да ти циљеви нису достигнути, они остају у средишту пажње зарад будућег дјеловања и, уопштено, воде ка много бољим резултатима у смањењу броја људских жртава, него што би био случај да није било никаквих циљева.

**Проблем саобраћајних незгода и њихових посљедица учинио је да Република Српска препозна безбједност саобраћаја као један од кључних државних проблема и проблема друштва.**

Република Српска је још увијек у раној фази развоја безбједности саобраћаја на путевима, а основне могућности, капацитети, активности и средства још увијек нису у пуној мјери доступни кључним субјектима система безбједности саобраћаја у Републици Српској. Кључни субјекти у Републици Српској су: Министарство саобраћаја и веза, Министарство унутрашњих послова, Министарство просвјете и културе, Министарство здравља и социјалне заштите, Агенција за безбједност саобраћаја, Завод за образовање одраслих, Републичка управа за инспекцијске послове, Аутомото савез Републике Српске, јавна предузећа којима су повјерена управљање путном мрежом и органи јединица локалне самоуправе. Прије него што се успостави систем биће **потребно уложити знатне напоре у јачање капацитета, професије, праксе и активности за успостављање ефикасног рада у области безбједности саобраћаја.**

Због свега тога, овај програм фокусиран је на изградњу институција, унапређење знања, професионализма и капацитета, те на примјену побољшаних пракси и система с циљем могућности примјене ефикаснијег рада на унапређењу безбједности саобраћаја на путевима. Ограничени доступни подаци показују да су међународно присутни фактори ризика, као што су **ниска стопа коришћења безбједоносног појаса и одговарајућих ауто- сједишта, прекорачење ограничења брзине, вожња у алкохолисаном стању и неадекватна заштита за пјешаке**, једнако присутни фактори ризика у Републици Српској као и **прекомјерна заступљеност младих (између 18 - 30 године старости)** у укупном броју погинулих и повријеђених. Зато се овај програм безбједности фокусира на изградњу институција како би се развили домаћи капацитети, те на тренутне кључне факторе ризика да се одржи континуитет активности.

**Овај Програм је збир пет појединачних акционих планова**, по један за сваки стуб из УН-овог предложеног приступа питању безбједности саобраћаја. Такође, треба нагласити да је овај програм у складу са препорукама Свјетске здравствене организације, Свјетске банке и УН-а везаним за дјеловање по питању акција у области безбједности саобраћаја.

Реализацијом Програма:

- Спровешће се иницијативе подршке оперативним циљевима Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске;
- Ојачаће се активности у области безбједности саобраћаја у кључним субјектима система безбједности саобраћаја у Републици Српској како на републичком тако и на локалном нивоу;

---

<sup>5</sup> Oecd/ITF , Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach (2006)

- Ојачаће се способност ових институција да побољшају безбједност саобраћаја кроз смањење броја и врста саобраћајних незгода које најчешће завршавају смртним случајем или повредама у Републици Српској;
- Субјекти система безбједности саобраћаја фокусираће се на познате факторе високог ризика:
  - Употреба безбједносног појаса и одговарајућих аутосједишта;
  - Прекорачење ограничења брзине;
  - Вожња у алкохолисаном стању и
  - Безбједност пјешака, младих возача и старијих лица.

### **Координација између субјеката система безбједности саобраћаја**

**Програм ће бити спроведен кроз партнерски приступ**, којим ће се дати могућност различитим министарствима и одјељењима да раде заједно са заинтересованим странама из приватног и цивилног сектора. **Агенција за безбједност саобраћаја ће пратити и вршити координацију рада релевантних субјеката у оквиру њихових надлежности на републичком и локалном нивоу.** Они ће такође сарађивати на припреми одговарајућег законског оквира за подзаконске акте и правилнике који ће охрабрити јединице локалне самоуправе да управљају, координишу и промовишу активности везане за безбједност саобраћаја у оквиру својих надлежности.

**Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске и Савјет за безбједност саобраћаја ће бити надлежни за укупну координацију, праћење и подршку примјени овог програма.** Локални Савјети за безбједност саобраћаја јединица локалне самоуправе (Локални СБС) дефинисаће и надгледаће развој и примјену релевантних програма за безбједност саобраћаја на путевима на локалном нивоу и уско ће сарађивати са субјектима на републичком нивоу.

Дакле, републички институционални капацитет за управљање безбједности саобраћаја је директно везан за постојање локалног капацитета за управљање овим проблемом. **Сарадња свих субјеката система је од суштинске важности за развијање вишедисциплинарне професије и унапређења безбједности саобраћаја.** Надаље, укљученост и сарадња надлежних лица за послове саобраћаја у јединицама локалне самоуправе, полиције, ватрогасних служби, хитних служби, представника ауто- школа, предшколских и школских установа, и других субјеката система безбједности саобраћаја је **знак позитивне воље и свијести оне јединице локалне самоуправе**, која се хоће суочити са проблемом страдања њених грађана на путевима. **Суштински, проблем безбједности саобраћаја се не смије посматрати само на републичком нивоу.** То је проблем регије, локалних заједница, појединца и друштва у цјелини. Узимајући у обзир ову чињеницу, намеће се закључак **да управљањем безбједности саобраћаја на републичком нивоу без подршке јединица локалних самоуправа, неће се постићи никакви значајни резултати.**

Обуке, семинари и радионице намјењене за јачање професионализма и професије су веома битан и незаобилазан фактор унапређења било којег нивоа система безбједности саобраћаја. Дакле, треба уложити додатне напоре како би „**на правим мјестима били прави, стручни људи**“. Институционалним развојем и јачањем капацитета запошљава се знатан број људи који свакодневно раде послове безбједности саобраћаја и **"пуно радно вријеме" су посвећени унапређењу безбједности саобраћаја.** Тако се јача ниво професионализма у важним институцијама, у јединицама локалне самоуправе, односно унапређују ставови о безбједности саобраћаја у најширој јавности. Ово ће допринијети бољој посвећености, бољем коришћењу постојећих капацитета, јачању капацитета и интегритета институција и појединаца, повећавању вољности плаћања безбједности саобраћаја, итд.

Због свега претходно наведеног, **неопходно је анализирати стање капацитета јединица локалне самоуправе** методама заступљених у свијету и у Европској унији. Основни циљ јесте утврђивање постојећег стања капацитета јединица локалне самоуправе са аспекта

безбједности саобраћаја. Методом бенчмаркинга ће се **утврдити капацитети у сваком сегменту безбједности саобраћаја (управљање, путеви и мобилност, возила, учесници у саобраћају и њега након саобраћајних незгода).**

#### **Финансирање активности**

Због разних проблема са којим су суочене јединице локалне самоуправе у Републици Српској, веома је **битно резервисати финансијска средства за реализацију активности за унапређење безбједности саобраћаја.** Да би се ово постигло, потребно је узети у обзир трошкове саобраћајних незгода. Примјењујући анализу улагање/добит (cost-benefit analysis) лако ће се доћи до закључка да **улагање у безбједност саобраћаја није трошак него вишеструка добит** (детаљније у [Поглављу 3.](#) овог Програма).

**Постојећи модел финансирања безбједности саобраћаја у Републици Српској базира се искључиво на: Буџету Републике, односно потенцијалним донацијама, спонзорствима, кредитним средствима и осталим изворима финансирања (Члан 23. Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске).**

Стратегијом за безбједност саобраћаја Републике Српске 2013- 2022, **предвиђени су начини финансирања безбједности саобраћаја из буџета, дијела накнада од обавезног осигурања и осталих извора финансирања.**

У складу са Стратегијом, а ступањем на снагу (14.10.2015. године) новог **Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник Републике Српске број: 82/15),** чланом 26. став (1) овог Закона прописано је да **друштва за осигурање и филијале друштва за осигурање из Федерације Босне и Херцеговине које у Републици Српској обављају врсту осигурања од аутоодговорности квартално уплаћују 1% бруто премије на рачун јавних прихода Републике Српске за реализацију пројекта унапређења безбједности саобраћаја утврђених Стратегијом безбједности саобраћаја на путевима.** Такође, Чланом 3. став 8. и став 9. Закона о извршењу буџета Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, број 110/15) дефинисано је да Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске може користити средства која уплаћују друштва за осигурање као дио превентиве за реализацију пројекта унапређења саобраћаја у износу од 100% (Фонд 2 – Фонд прописа по посебним прописима). Ова средства представљају дио превентиве за реализацију појекта унапређења безбједности саобраћаја из поменуте Стратегије. Ова средства се користе **по програму који одобрава Влада Републике Српске,** а у складу са динамиком приливом средстава. Финансирање безбједности саобраћаја из овог Фонда током 2017. године, подстакло је неколико активности и успјешних пракси на унапређењу безбједности саобраћаја на републичком и локалном нивоу, међу којим се издвајају: набавка стационарних и мобилних рада за мјерење прекорачења брзине, јавни позив за суфинансирање појекта безбједности саобраћаја на локалном нивоу, израда методологије за мјерење индикатора безбједности саобраћаја, израда плана и програма основних и периодичних обука за ревизоре и провјериваче безбједности саобраћаја.

Пратећи активности и циљеве предвиђене Стратегијом, а узимајући у обзир чињеницу да у **републичким и локалним буџетима нема довољно средстава за озбиљнија улагања у безбједност саобраћаја,** неопходно је створити одржив систем финансирања безбједности саобраћаја.

Уважавајући успјешне праксе и искуство високо развијених земаља у реализацији концепта да **„небезбједни финансирају безбједност саобраћаја“,** а што је предвиђено Стратегијом, одржив систем финансирања у Републици Српској, **треба обезбиједити из средстава приходованих од саобраћајних новчаних казни,** а која би користила према Програму који доноси Влада на приједлог Савјета за безбједност саобраћаја Републике Српске.

Узимајући у обзир улагања у безбједност саобраћаја по глави становника земаља у региону (нпр. сваки становник Србије издваја око 4.90 КМ годишње за унапређење безбједности

саобраћаја), улагања потребна за спровођење предложеног Програма мања су од 6.0 % од укупне уштеде који ће се остварити односно 4.65% од укупних трошкова саобраћајних незгода до 2023. године, ако Република Српска односно сви субјекти система безбједности саобраћаја предузму дефинисане активности кроз овај Програм. Треба имати на уму да **недјеловање није опција**, јер ће изостанак одговарајуће реакције довести до тога да се ови губици наставе и у будућности.

**Трошкове који произилазе из саобраћајних незгода, ни једна земља на свијету не треба и не смије себи приуштити, јер постоје есенцијалне потребе за улагање средстава за побољшање свих сфера живота грађана.**

#### **Праћење постојећег стања**

За ефикасно дјеловање и реализацију активности из овог Програма, веома битно је успоставити **јединствену базу о обиљежјима значајних за безбједност саобраћаја**. Наиме, увезивањем података о саобраћајним незгодама и настрадалим базе података из Министарства унутрашњих послова, базе Министарства здравља и социјалне заштите, базе Агенције за осигурање Републике Српске и базе управљача путева, добија се квалитетна база о основним обиљежјима значајним за управљање безбједношћу саобраћаја. Такође, веома је битно ову **базу ускладити са европским протоколом за евиденцију података о саобраћајним незгодама и настрадалим**. Наиме, **КАДАС** (енг. CAdaS) **протокол је документ који прецизно дефинише на који начин треба евидентирати податке о саобраћајним незгодама, настрадалим и другим околностима које су довеле до истих**. На тај начин се обезбјеђује квалитетнија обрада података, која представља полазну основу у креирању политика за унапређење стања безбједности саобраћаја у Републици Српској.

Даље, пажњу треба усмјерити на успостављање **система праћења основних индикатора безбједности саобраћаја**. Пошто је **дефинисана Методологије за мјерење индикатора безбједности саобраћаја** у Републици Српској, у другој фази, потребно је почети их периодично мјерити два пута годишње (прољеће и јесен). На тај начин се најпрецизније утврђује постојеће стање система безбједности саобраћаја, тј. мјеримо **колико је систем безбједности саобраћаја отпоран на саобраћајне незгоде**. Праћење ових индикатора омогућава лакше дефинисање проблема и кључних области дјеловања као и ефективних активности које доприносе унапређењу система безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске.

