РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

2014

ПРИРУЧНИК

ЗА ЈАЧАЊЕ КАПАЦИТЕТА ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ ИЗ ОБЛАСТИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Други циклус стручног усавршавања:
САВРЕМЕНЕ МЕТОДЕ ПРАЋЕЊА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ЈЕДИНИЦАМА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ

Крсто ЛИПОВАЦ
Милија РАДОВИЋ
Милан ТЕШИЋ
Миленко ЏЕВЕР
Бојан МАРИЋ

МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

Пројекат:
ЈАЧАЊЕ КАПАЦИТЕТА ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ ИЗ ОБЛАСТИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Други циклус стручног усавршавања:
САВРЕМЕНЕ МЕТОДЕ ПРАЋЕЊА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ЈЕДИНИЦАМА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ

ПРИРУЧНИК ЗА ЈАЧАЊЕ КАПАЦИТЕТА ЈЕДНИЦА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ ИЗ ОБЛАСТИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Издавач:
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука

Главни и одговорни уредник:
MSc Милан ТЕШИЋ, дипл. инж. саобраћаја

Аутори:
Проф. др Крсто ЛИПОВАЦ
Милија РАДОВИЋ
MSc Милан ТЕШИЋ
Миленко ЏЕВЕР
мр Бојан МАРИЋ

Технички уредници:
MSc Милан ТЕШИЋ
мр Бојан МАРИЋ
Миленко ЏЕВЕР

Тираж:
100 комада

ISBN: 978-99976-618-0-7

©2014 Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске
Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука

САДРЖАЈ

УВОДНА РИЈЕЧ ---------- 3

ПРЕДГОВОР---------- 4

I- ЗНАЧАЈ И МОГУЋНОСТИ УПРАВЉАЊА БЕЗБЈЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ----- 5

I-1. ГЛОБАЛНИ ПЛАН ДЕЦЕНИЈЕ АКЦИЈЕ У БЕЗБЈЕДНОСТИ НА ПУТЕВИМА 2010-2020 ------- 6

I-2. СТАЊЕ БС У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ ПЕРИОДУ ОД 2011-2014 ---------- 11

II- УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЈЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ ---------- 16

II-1. ЕЛЕМЕНТИ УПРАВЉАЊА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ---------- 17

II-2. НАДЛЕЖНОСТИ И ОДГОВОРНОСТ ПОЈЕДИНИХ СУБЈЕКАТА У ОБЛАСТИ БС ---------- 29

III- ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ ---------- 41

III-1. ЗАКОНСКИ ОКВИР ЗА ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ---------- 42

III-2. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА – модели---------- 43

IV- ПРАЋЕЊЕ УСПЈЕШНОСТИ ПРОЦЕСА УПРАВЉАЊА БЕЗБЈЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА --------- 52

IV-1. ПРАЋЕЊЕ ОД СТРАНЕ РЕВИЗОРСКЕ АГЕНЦИЈЕ ---------- 53

IV-2. БЕНЧМАРКИНГ- ОЦЈЕЊИВАЊЕ ПЕРФОРМАНСИ СИСТЕМА БС У ЈЛС ---------- 55

IV-3. ПРАЋЕЊЕ ИНДИКАТОРА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА---------- 66

IV-4. ПРАЋЕЊЕ САОБРАЋАЈНИХ ПРЕКРШАЈА ---------- 73

IV-5. ПРАЋЕЊЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА ---------- 75

V- ПРИМЈЕРИ УСПЈЕШНЕ ПРАКСЕ ---------- 76

V-1. ОБАВЕЗЕ ЈЛС ПО ОСНОВУ ЗАКОНА О БС РС Службени гласник РС,број: 63/11 ---------- 77

V-2. ПРИМЈЕРИ ОРГАНИЗАЦИЈЕ РАДИОНИЦА, ОБИЉЕЖАВАЊЕ МЕЂУНАРОДНО ВАЖНИХ ДАТУМА---------- 80

ЗАКЉУЧАК ---------- 89

ЛИТЕРАТУРА ---------- 90

О АУТОРИМА ---------- 92

УВОДНА РИЈЕЧ

Локална самоуправа је право грађана да непосредно и преко својих слободно и демократски изабраних представника учествују у остваривању заједничких интереса становника локалне заједнице, као и право и способност органа локалне самоуправе да регулишу и управљају, у границама закона, јавним пословима који се налазе у њиховој надлежности, а у интересу локалног становништва (Закон о локалној самоуправи (Република Српска), члан 2.). Заједнички интерес свих грађана у локалној самоуправи је, без сумње, безбједно учешће у саобраћају, без погинулих и тешко повријеђених. Јединице локалне самоуправе, према Закону о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, имају низ обавеза које их чине одговорним за стање безбједности саобраћаја на путевима који су у њиховој надлежности, као и на осталим путевима. Дужне су формирати савјетодавна тијела за безбједност саобраћаја, донијети Стратегије и Програме безбједности саобраћаја, обезбиједити финансирање безбједности саобраћаја, информисати локалну скупштину о стању безбједности саобраћаја, као и предузимати посебне мјере за заштиту дјеце у зони школа.

Јединице локалне самоуправе доносе низ прописа који на непосредан или посредан начин утичу на безбједност учесника у саобраћају: Одлуке везане за просторно-планску документацију, Одлука о безбједности саобраћаја на путевима на подручју општине, Одлука о условима и начину паркирања, Правилник о категоризацији путева и улица на подручју општине, Одлука о одржавању локалних, некатегорисаних путева и улица у насељу, Одлука о комуналном реду, Одлука о превозу путника.

Анкетно истраживање које је Агенција провела крајем 2011. године показало је да од 63 јединице локалне самоуправе, само 21 локална самоуправа има формиран Савјет за безбједност саобраћаја, као и да само 4 локалне самоуправе имају утврђен Програм рада Савјета, што довољно говори о активности Савјета. Истраживање је, такође, показало да је само 11 локалних самоуправа издвојило нека средства за „безбједност саобраћаја“ (углавном за инфраструктуру), само 4 локалне самоуправе су донијеле неки стратешки документ из безбједности саобраћаја, а 42 локалне самоуправе су донијеле Одлуку о безбједности саобраћаја. Поновљено истраживање, проведено у 2014. години, показало је да се ситуација у погледу броја основаних Савјета, као и у неким другим сегментима донекле поправила, али не у довољној мјери. И даље је присутно неразумијевање структура власти у локалним самоуправама везано за проблем безбједности саобраћаја, и даље су присутне потешкоће у раду Савјета за безбједност саобраћаја (састав, надлежности, финансирање рада и активности, недостатак подршке у провођењу закључака Савјета), финансирања безбједности саобраћаја скоро да и нема, а изражен је и проблем недостатка запослених саобраћајне струке.

Без обзира на све напријед наведене проблеме, свјесни чињенице да безбједност саобраћаја не можемо унаприједити без активног учешћа локалних самоуправа, увјерени смо да је овај Приручник и обуке запослених у јединицама локалне самоуправе пут у правом смјеру ка безбједнијим путевима.

ДИРЕКТОР
Милија Радовић

ПРЕДГОВОР

Приручник који је пред Вама намијењен је, прије свега, члановима и чланицама Савјета за БС, али и свим другим актерима на локалном нивоу чије су активности усмјерене на повећање нивоа БС у локалној самоуправи.

Приручник је настао у оквиру пројекта „ЈАЧАЊЕ КАПАЦИТЕТА ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНИХ САМОУПРАВА У ОБЛАСТИ БС“ чију реализацију је подржало Министарство управе и локалне самоуправе, Министарство саобраћаја и веза Републике Српске, Агенција за БС Републике Српске и Савез општина и градова Републике Српске.

О пројекту

Општи циљ пројекта је био да се кроз реализацију различитих активности убрза прихватање и примјена европских модела у креирању и спровођењу политика на локалном нивоу у области безбједности саобраћаја (у даљем тексту: БС).

Циљеви овог пројекта били су:

- подизање укупног нивоа знања и капацитета савјета за БС у Републици Српској чиме се доприноси остваривању њихове примарне улоге;
- пружање стручне подршке локалним савјетима за БС, приликом израде стратешких докумената за унапређење БС (Одлука о БС, Стратегија БС и Програм БС) и
- подстицање сарадње различитих субјеката система БС на локалном нивоу и веће укључивање грађана у креирање програма и политика који доприносе БС у локалној заједници.

Пројекат је реализован у септембру 2014. године и обухватио је двије групе активности: едукацију и менторски рад са локалним тимовима.

Локални савјети за БС

За унапређење БС у локалној заједници важно је да сви релевантни субјекти у локалној заједници активно партиципирају у одлучивању о питањима која су везана за унапређење безбједности на путевима. Један од начина за активно учествовање кључних чланова заједнице у унапређењу БС на локалу представља формирање локалних тијела за БС (савјета).

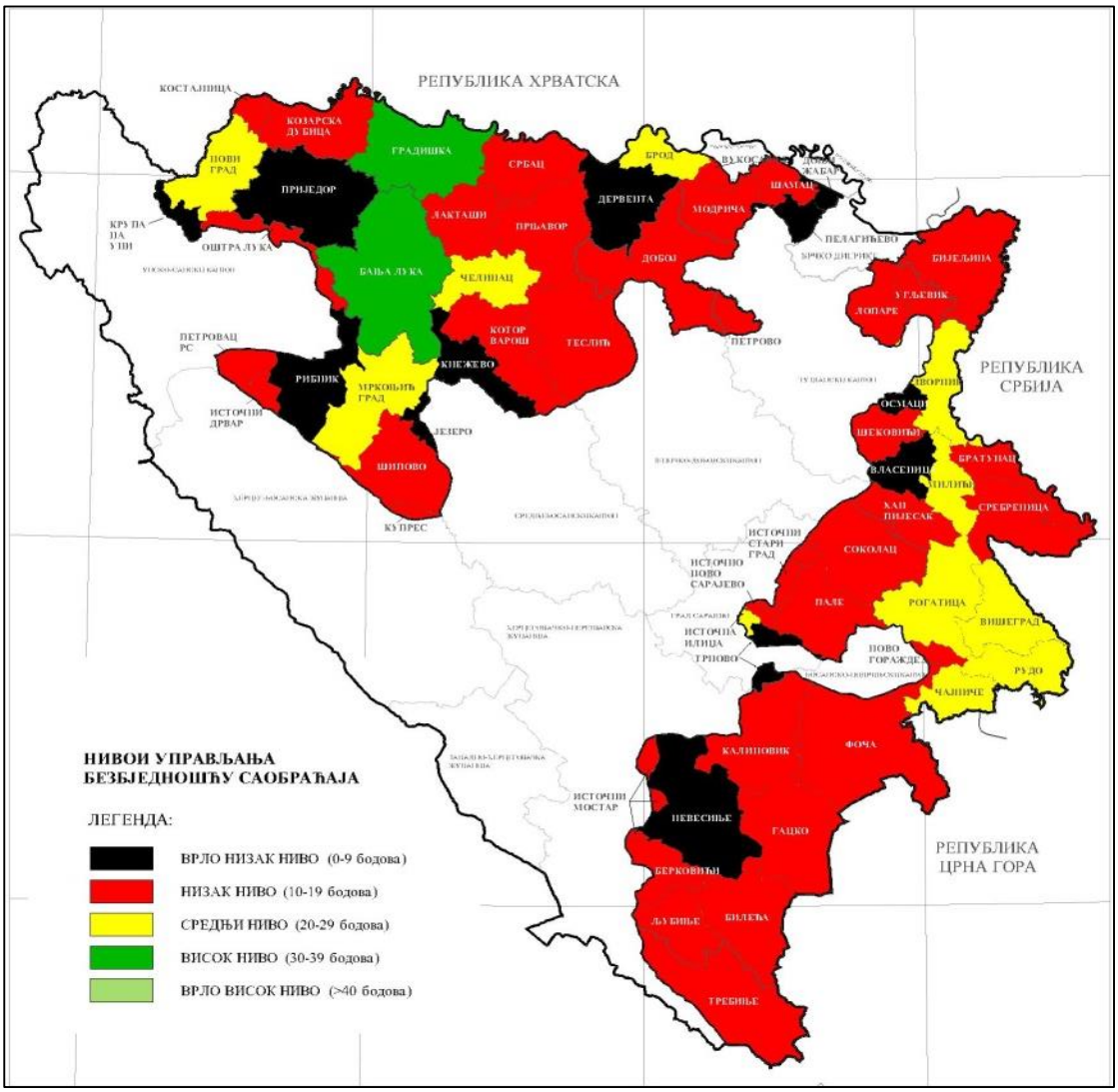
Иако постоји 21 формиран локални Савјет за БС, о функционисању савјета за БС у Републици Српској се још увијек мало зна. Недовољно се зна и на који начин ова тијела доприносе унапређењу безбједности на локалним путевима. Отуда је од значаја да овим приручником све заинтересоване читаоце упознамо са концептом БС у локалној заједници, затим са искуствима и позитивним примјерима рада савјета за БС. Посебну пажњу приликом израде приручника смо посветили механизмима сарадње локалних савјета за безбједност са спољним актерима, односно свим субјектима који доприносе унапређењу система БС.

У представљању примјера добре праксе у овој публикацији свој допринос су дали локални тимови Вишеграда, Градишке и Зворника. Намјера издавача је да Приручник буде двоструко користан - за будуће, сличне едукације у оним општинама које још увијек немају формиране савјете за БС или су они недовољно развијени, као и за практичну употребу у свакодневном раду оних савјета који теже унапређењу и проширењу својих активности.

Аутори

I- ЗНАЧАЈ И МОГУЋНОСТИ УПРАВЉАЊА БЕЗБЈЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

I-1.	ГЛОБАЛНИ ПЛАН - ДЕЦЕНИЈА АКЦИЈЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ НА ПУТЕВИМА 2010-2020
I-2.	СТАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ У ПЕРИОДУ ОД 2011- 2014



Слика 1. Ниво управљања БС - 2013. година

I-1. ГЛОБАЛНИ ПЛАН ДЕЦЕНИЈЕ АКЦИЈЕ У БЕЗБЈЕДНОСТИ НА ПУТЕВИМА 2010-2020

У саобраћајним незгодама у свијету, на годишњем нивоу, смртно страда око 1,3 милиона особа, а око 50 милиона задобије повреде са трајним инвалидитетом. Страдање у саобраћајним незгодама је растући глобални проблем, на који су, између осталих указале и Генерална Скупштина УН и Свјетска здравствена организација. Глобални план акције деценије БС на путевима 2011-2020. године позива Владе држава да предузимају мјере на унапређењу нивоа БС, у циљу смањења страдања у саобраћајним незгодама.

Страдање и штете у саобраћајним незгодама представљају друштвени, економски и здравствени проблем сваке државе, локалне заједнице, друштва, као и сваког појединца, а њихово смањење захтијева изградњу стабилног система праћења и унапређења нивоа безбједности саобраћаја. Изградња стабилног система захтјева препознавање и анимирање кључних институција и кључних људи, а изградњу и јачање институционалних капацитета, јаку координацију и кооперацију између кључних институција и кључних људи, а под надзором водеће агенције задужене за БС (локалног органа за саобраћај, одговорног руководиоца, доносиоца одлука). Изградња институционалних капацитета подразумјева унапређење знања, ставова и понашања сваког појединца чији је посао везан за БС, тако да прихвати поруку: ''радити и живити са свијешћу о БС''. Требало би достићи до ''условно'' самосталног и исправног рада сваког појединца.

У литератури не постоје универзални ''рецепти'' за локалне заједнице. Не постоје општеприхваћени кораци, нити јасна упутства везана за развој, односно унапређење система БС у локалној заједници. Свака ЈЛС има своје специфичности које се често мијењају и треба их имати у виду.

Развој, односно унапређење система БС у локалним заједницама представља велики, неискоришћен потенцијал за дугорочно, одрживо унапређење нивоа БС на свим нивоима.

Локалне заједнице углавном имају ''декларативну'' политичку вољу за развој, односно унапређење система безбједности саобраћаја, па у том смислу и примјењују поједине мјере везане за изградњу система. Изостанак доследне и планске примјене мјера везаних за развој, односно унапређење система БС, доприноси стварању нереалне слике о унапређењу нивоа БС у локалној заједници.

1. СВРХА ДОКУМЕНТА

Овај План представља водећи документ који ће омогућити спровођење и координирање заједничких активности ка постизању циљева Декаде акције за безбједност на путевима 2011-2020. Он објашњава позадину и разлоге проглашења Декаде од стране Генералне скупштине Уједињених нација и служи као инструмент подршке развоју националних и локалних акционих планова, а истовремено представља оквир који ће омогућити координисање активности на глобалном нивоу. Пројекат је усмјерен ка широком аудиторијуму који укључује представнике националних и локалних власти, цивилног друштва и приватних компанија који желе да током наредне деценије ускладе своје активности са активностима на глобалном нивоу.

2. ПОЗАДИНА ПРОБЛЕМА

2.1. Величина проблема растући трендови

Око 90% смртних случајева изазваних саобраћајним незгодама на путевима догоди се у неразвијеним и средње развијеним земљама које посједују мање од половине возила регистрованих у свијету. Повреде у саобраћају су један од три водећа узрока смрти у старосној групи од 5 до 44 године. Уколико у скоријој будућности не буду предузете неке ефективније мјере, саобраћајни трауматизам ће постати пети водећи узрок смрти у свијету и резултоваће са процијењених 2,4 милиона смртних случајева годишње. Ово је дијелом резултат повећања броја моторних возила без побољшања стратегија безбједности на путевима као и неадекватног планског искоришћавања земљишта. Економски трошкови незгода у којима учествују моторна возила износе 1-3% одговарајућег Бруто националног производа земаља свијета и достижу цифру од 500 милијарди долара. Смањење броја повреда и смртних случајева у друмском саобраћају ће умањити негативне посљедице, омогућити раст и продуктивније коришћење постојећих ресурса.

2.2. Успјешне иницијативе

Повреде у саобраћајним незгодама се могу спријечити. Искуства показују да су адекватно финансирана Агенција за безбједност на путевима и Национални план или стратегија са мјерљивим циљевима кључне компоненте одрживог одговора на захтјеве безбједности у саобраћају. У ефективне интервенције спадају: укључивање принципа БС у планско искоришћавање земљишта, урбано планирање и планирање саобраћаја, пројектовање безбједнијих путева и независне провјере безбједности на путевима приликом планирања нових пројеката, унапређење безбједности самих возила, промовисање јавног превоза, ефикасна контрола брзине од стране полиције и коришћење других мјера за успоравање саобраћаја, доношење и спровођење закона који обавезују на коришћење сигурносних појасева, кацига и дјечијих сједишта, одређивање дозвољеног нивоа и провјера концентрације алкохола у крви за возаче, побољшање начина непосредног збрињавања настрадалих у саобраћајним незгодама. Кампање за подизање свијести такође играју важну улогу у пружању подршке спровођењу законских мјера кроз повећање свијести о ризицима и казненим мјерама у случају непоштовања закона.

3. ЗАШТО ДЕКАДА АКЦИЈЕ ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ У САОБРАЋАЈУ?

У свом извјештају за 2009. годину Комисија за глобалну безбједност на путевима је предложила покретање Декаде акције за безбједност на путевима. Приједлог је прихваћен од стране великог броја јавних личности, као и чланова Комисије Уједињених нација за безбједност на путевима. Генерални секретар УН, у свом извјештају Генералној скупштини из 2009. године, охрабрује државе чланице да подрже напоре за успостављање Декаде која би представљала прилику за спровођење дугорочних и координираних активности у циљу подршке регионалној, националној и локалној безбједности на путевима.

Кључни партнери за глобалну безбједност на путевима слажу се да је сада прави тренутак за убрзано улагање у безбједност на путевима у неразвијеним и средње развијеним земљама, као и за развој одрживих стратегија и програма безбједности на путевима који би преиспитали однос учесника у саобраћају, подстакли коришћење јавног превоза и промијенили приступ мјерењу националног напретка у политици транспорта. Главни фактори ризика су схваћени у оној мјери у којој су обезбијеђене ефикасне методе за њихово рјешавање. Сарадничка структура је успостављена како би окупила кључне међународне субјекте, финансијере, цивилна удружења, а утврђен је и начин финансирања за подршку убрзаном улагању и активностима. Политичка воља и адекватни финансијски ресурси су кључни елементи који још увијек недостају.

У марту 2010. године Генерална скупштина Уједињених нација је резолуцијом прогласила Декаду акције за безбједност на путевима 2011-2020 (A/64/255) 2 са циљем стабилизације, а затим и смањења предвиђеног броја смртних случајева у друмском саобраћају широм

свијета спровођењем различитих акција на националном, регионалном и глобалном нивоу. Резолуција позива државе чланице да спроводе активности у циљу повећања безбједности на путевима, посебно у области управљања БС на путевима, инфраструктуре путева, безбједности самих возила, понашања учесника у саобраћају, едукације о безбједности на путевима, непосредном збрињавању повријеђених, извјештавању о незгодама и сл. Поред учествовања у остваривању и праћењу напретка глобалних циљева Декаде, свака држава чланица би појединачно требало да постави националне циљеве који се односе на ову област дјеловања.

У резолуцији се захтијева да Свјетска здравствена организација и Регионалне комисије Уједињених нација, са другим партнерима у оквиру програма Комисије Уједињених нација за безбједност на путевима, као и са свим другим заинтересованима, припреме Глобални план за Декаду, као водећи документ за подршку у спровођењу наведених циљева.

4. ОКВИР ЗА ДЕКАДУ

Водећи принципи на којима је заснован план Декаде су укључени у приступ „безбједног система“. Овај приступ има за циљ да развије систем друмског саобраћаја који ће бити у могућности да се боље прилагоди људским грешкама и да узме у обзир рањивост људског тијела. Он полази од прихватања људске грешке, а у складу са тим и схватања да се саобраћајне незгоде не могу у потпуности избјећи. Циљ безбједног система је осигурати да саобраћајна незгода не доведе до озбиљнијег повређивања. Приступ сматра да су људска ограничења - јачина кинетичке енергије коју људско тијело може да поднесе - важна основа у складу са којом ће бити дизајниран систем друмског транспорта, а да други аспекти, као што су развој непосредног путног окружења и самих возила, морају бити усклађени са постављеним ограничењима. Учесницима у саобраћају, возилима и путној мрежи/окружењу се приступа на један свеобухватан начин, кроз широк спектар интервенција, са већом пажњом усмјереном на контролу брзине и пројектовање саобраћајница него на традиционалне приступе безбједности на путевима.

Овакав приступ подразумјева пребацивање највећег дијела одговорности са учесника у саобраћају на оне који креирају систем друмског саобраћаја. Креатори система су прије свега они који су одговорни за путеве, аутомобилска индустрија, полиција, власт и законодавна тијела. Међутим, постоје и многе друге инстутиције које такође имају одговорност за безбједност на путевима, као што су здравствене службе, систем правосуђа, школе и невладине организације. Индивидуални учесници у саобраћају имају обавезу да поштују законе и прописе.

4.1. Циљеви

Општи циљ декаде ће бити да се стабилизује, а затим и смањи предвиђени број смртних случајева у саобраћају на путевима широм свијета до 2020. године. Реализација овог циља ће бити постигнута кроз:

- развој и примјену одрживих стратегија и програма за безбједност на путевима;
- постављање амбициозног, али изводљивог циља смањења броја погинулих у друмском саобраћају до 2020. године надградњом постојећих регионалних програма за превенцију повређивања;
- јачање управљачке инфраструктуре и капацитета за техничку имплементацију активности у вези са безбједношћу на путевима на националном, регионалном и глобалном нивоу;
- побољшање квалитета прикупљања података на националном, регионалном и глобалном нивоу;

- праћење напретка и резултата путем одређеног броја унапријед дефинисаних показатеља на националном, регионалном и глобалном нивоу и
- подстицање већег финансијског улагања у безбједност на путевима и боље искоришћавање постојећих ресурса - један од начина је укључивање компоненти безбједности на путевима у пројекте путне инфраструктуре.

5. АКТИВНОСТИ

Активности током Декаде би требало спроводити на локалном, националном, регионалном и глобалном нивоу, али ће фокус првенствено бити на националним и локалним активностима. У складу са националним и локалним законским регулативама државе се охрабрују да своје активности спроводе у оквиру 5 основних области дјеловања приказаних у сљедећим колонама („стубовима“).

Табела 1. „Колоне“ активности

Колона 1	Колона 2	Колона 3	Колона 4	Колона 5
Организовање и управљање БС	Безбједнији путеви и кретање	Безбједнија возила	Безбједнији учесници у саобраћају	Активности након саобраћајне незгоде

5.1. Националне активности

На националном нивоу све земље се охрабрују да спроводе пет наведених група активности, које су засноване на препорукама Свјетског извештаја о превенцији повређивања на путевима и предложене од стране Комисије за глобалну безбједност на путевима. Државе би требало да размотре тих пет области дјеловања у оквиру сопствених националних стратегија о безбједности на путевима, капацитета и система за прикупљање података. За неке земље ће бити неопходан свеобухватни приступ који укључује вршење и унапређење активности у оквиру свих наведених области дјеловања.

Међународне активности

У циљу усмјеравања нација широм свијета ка остваривању реалних циљева неопходна је свеобухватна међународна координација. Остварена координација ће обезбједити и механизам који ће олакшати размјену искустава држава чланица у начину постизања својих националних циљева.

5.2. Финансирање активности

Почетне процјене указују на то да државе у свијету троше око 500 милијарди долара годишње на путну инфраструктуру. Усмјеравање чак и малог процента тих средстава у правцу остваривања циљева Декаде би требало да буде приоритет сваке земље. Ипак, у циљу успјешног спровођења акционог плана, можда ће бити потребно значајно улагање додатних средстава, нарочито од стране самих земаља, али и јавног и приватног сектора. У свом извјештају „Учинимо путеве безбједним“ из 2006. године, Комисија за глобалну безбједност на путевима уложила је 300 милиона америчких долара у десетогодишњи фонд за глобални акциони план који би омогућио побољшање безбједносних карактеристика планираних великих инвестиција у путну инфраструктуру током наредне деценије и дуже. Иако овдје недостају, средства за неке аспекте плана су доступна од стране Свјетске банке за институције Глобалне безбједности на путевима, као и од регионалних банака за развој и донатора из приватног сектора. Почетне процјене висине потребних средстава за

националне активности су око 200 милиона америчких долара годишње, што резултира износом од 2 милијарде долара за читаву деценију.

Сви додатни напори традиционалне донаторске заједнице су очито недовољни да стигну до износа сразмјерног обиму проблема. Овај јаз се мора премостити обезбјеђивањем учешћа великог броја улагача. Као примјер, већ је успостављено неколико фондова који омогућавају приватном сектору да подржи имплементацију овог плана, прије свега у неразвијеним и средње развијеним земљама.

I-2. СТАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

1. АНАЛИЗА ПОДАТАКА

У 2013. години догодило се 8.588 саобраћајних незгода, што је за 147 или 1,7% више него у 2012. години. У саобраћајним незгодама погинуло је 153 лица, теже повријеђено 602, док су лакше повријеђена 2.334 лица. Број смртно страдалих лица је за 9,3% већи (13) у односу на претходни период, број теже повријеђених мањи је за 8,0 %, а број лакше повријеђених већи је за 7,7%. Број незгода само са материјалном штетом већи је за 0,3%.

Табела 2. Структура саобраћајних незгода у периоду 2011-2013

	2011.	2012.	2013.
Број саоб.незгода	***9378***	***8441***	***8588***
а) са погинулим лицима	***150***	***130***	***146***
б) са тешко повријеђеним лицима	***577***	***538***	***495***
в) са лакше повријеђеним лицима	***1526***	***1314***	***1472***
г) са материјалном штетом	***7125***	***6459***	***6475***
Настрадало лица	***3382***	***2960***	***3089***
а) Погинуло лица	***163***	***140***	***153***
б) Тешко повријеђено лица	***702***	***651***	***602***
в) Лакше повријеђено лица	***2517***	***2169***	***2334***
Узрок саоб.незгода			
а) Радње возилом у саобраћају	***2773 (29,58 %)***	***2486 (29,45 %)***	***2399 (27,93 %)***
б) Неприлагођена брзина	***2624 (27,99 %)***	***2409 (28,54 %)***	***2461 (28,66 %)***
в) Непоштивање п. пролаза	***1132 (12,07 %)***	***1004 (11,89 %)***	***1087 (12,66 %)***
г) Непоштивање одстојања	***1041 (11,10 %)***	***922 (10,93 %)***	***1016 (11,83 %)***

График 1. Структура саобраћајних незгода у периоду 2011-2013

График 2. Структура настрадалих у СН у периоду 2011-2013

Табела 3. Преглед саобраћајних незгода према ЦЈБ у 2013. години

р.б.	СТРУКТУРА	БЛ	ПР	БН	ДО	ИС	ТБ
1.	***Број незгода***	***4.559***	***138***	***1.352***	***1.180***	***958***	***401***
1.а.	*- са погинулим лицима*	*67*	*4*	*26*	*27*	*16*	*6*
1.б.	*- са тешко повређеним*	*193*	*6*	*93*	*129*	*49*	*25*
1.в.	*- са лакше повређеним*	*762*	*25*	*267*	*250*	*106*	*62*
1.г.	*- само са мат. штетом*	*3.537*	*103*	*966*	*774*	*787*	*308*
2	***Настрадало лица***	***1.485***	***44***	***545***	***609***	***282***	***125***
2.а.	*- погинуло*	*70*	*4*	*28*	*27*	*18*	*6*
2.б.	*- тешко повређено*	*227*	*6*	*107*	*148*	*82*	*32*
2.в.	*- лакше повређено*	*1.190*	*32*	*409*	*434*	*182*	*87*

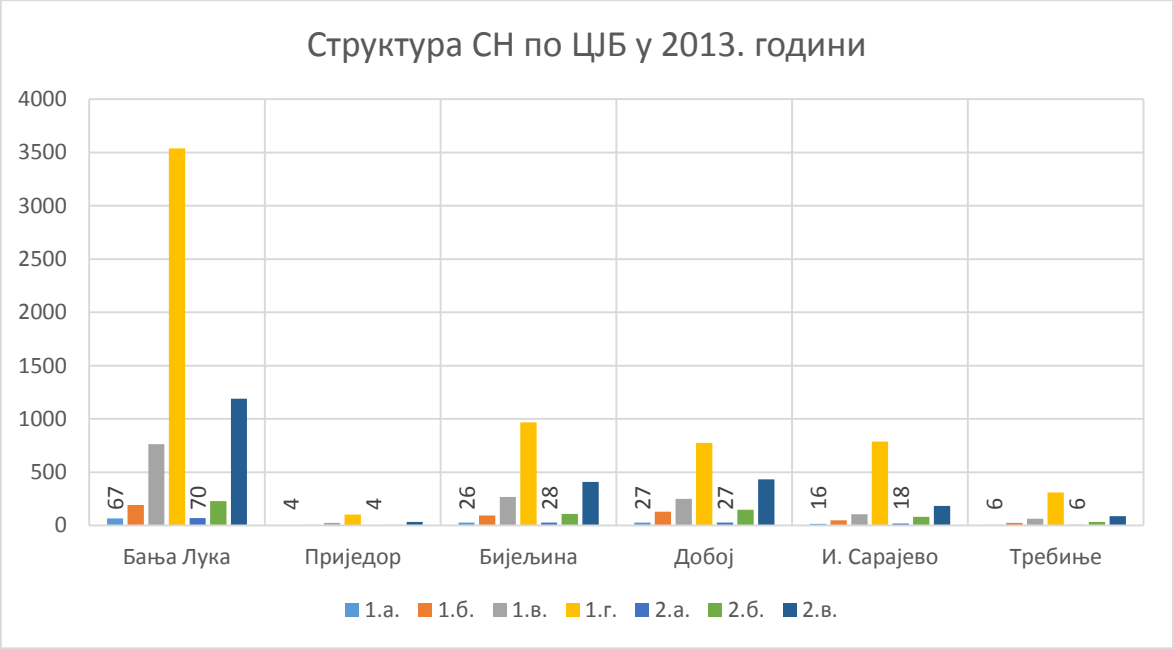


График 3. Структура СН по ЦЈБ у 2013. години, са акцентом на број СН са погинулим и број погинулих лица

Табела 4. Узроци саобраћајних незгода

Р.Б.	УЗРОК	БРОЈ НЕЗГОДА	% УЧЕШЋА
1.	Радње возилом у саобраћају	2.399	27,9
2.	Неприлагођена брзина	2.461	28,7
3.	Непоштивање првенства пролаза	1.087	12,7
4.	Недржање одстојања	1.016	11,8
5.	Непрописно мимоилажење	358	4,2
6.	Непрописно претицање	215	2,5
7.	Грешке пјешака	48	0,6
8.	Непрописно обилажење	41	0,5
9.	Фактор пут	25	0,3
10.	Техничка неисправност возила	21	0,2
11.	Грешке мотоциклисте	6	-
12.	Грешке бициклисте	14	0,2
13.	Грешке возача мопеда	5	-
14.	Остало	892	10,4
Σ		**8.588**	**100,0**

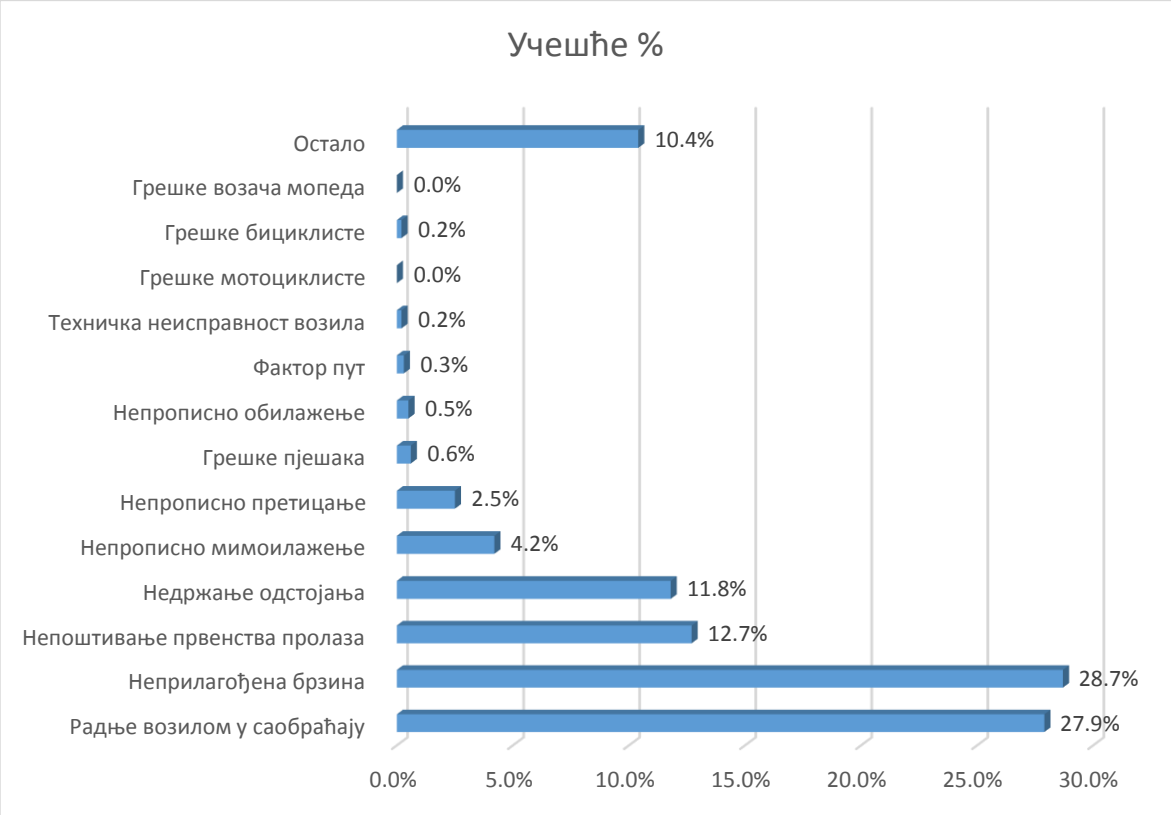


График 4. Структура узрока настанка СН у 2013. години

Табела 5. Мјеста догађања СН

Р.б.	Врста пута	Број незгода	% учешћа
1.	ауто пут	31	0,4
2.	ПРСМВ2	8	-
3.	магистрални пут	3.256	37,9
4.	регионални пут	966	11,3
5.	локални пут	993	11,6
6.	улица у насељу	2.803	32,7
7.	некатегорисани пут	528	6,1
8.	непознато	3	-
Σ		**8.588**	**100,0**

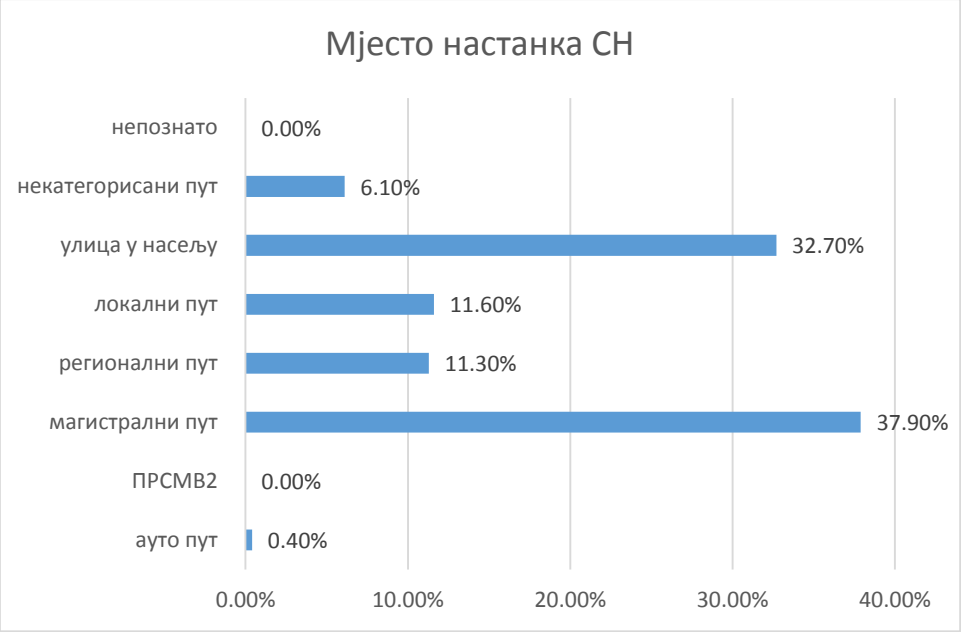


График 5. Мјеста настанка СН у 2013. години

Табела 6. Старосна структура учесника у СН у 2013. години

Р.б.	Године старости	Број лица	% учешћа
1.	До 7 година	3	2,0
2.	Од 7 до 14 год.	2	1,3
3.	Од 14 до 18 год.	5	3,3
4.	Од 18 до 21 год.	15	9,8
5.	Од 21 до 30 год.	21	13,7
6.	Од 30 до 40 год.	15	9,8
7.	Од 40 до 50 год.	20	13,1
8.	Од 50 до 60 год.	25	16,3
9.	Преко 60 година	47	30,7
Σ		**153**	**100,0**

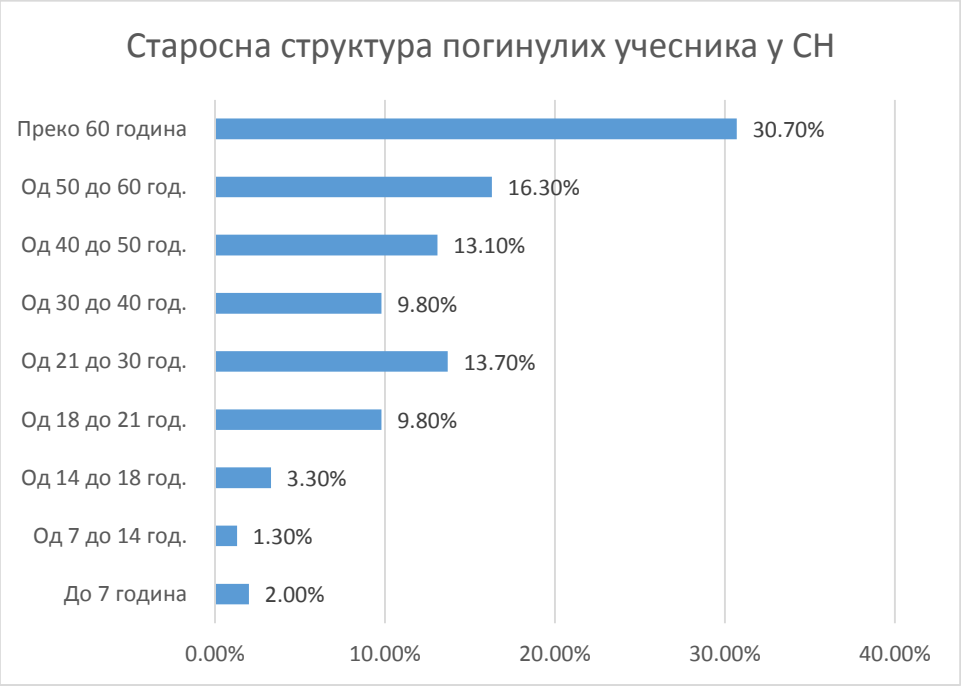


График 6. Старосна структура погинулих учесника у СН у 2013. години

Табела 7. Старосна структура теже и лакше повријеђених учесника у СН у 2013. години

Р.б.	Године старости	Теже повријеђени	Лакше повријеђени
1.	До 7 година	2,3	2,5
2.	Од 7 до 14 год.	4,1	4,5
3.	Од 14 до 18 год.	5,1	5,3
4.	Од 18 до 21 год.	7,5	10,3
5.	Од 21 до 30 год.	23,4	25,0
6.	Од 30 до 40 год.	13,6	17,9
7.	Од 40 до 50 год.	14,5	12,7
8.	Од 50 до 60 год.	15,4	11,7
9.	Преко 60 година	14,1	10,1
Σ		**100,0**	**100,0**

График 7. Старосна структура теже и лакше повријеђених учесника у СН у 2013. години

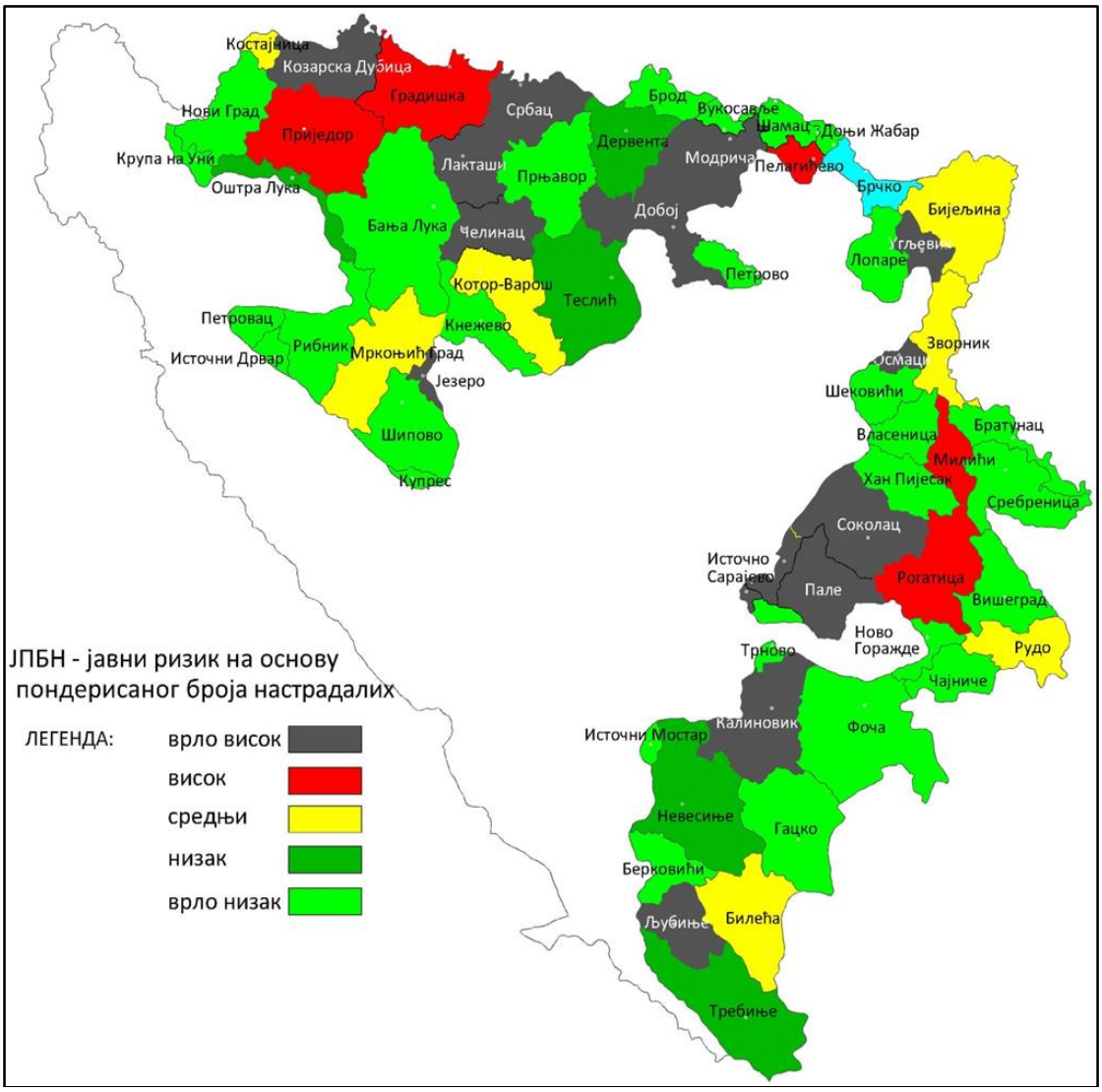
2. МЈЕРЕ И РАДЊЕ У САОБРАЋАЈУ

Због извршених кривичних дјела у саобраћају тужилаштвима су поднесена 463 извјештаја, што је за 15,4% мање него у 2012. години. Евидентирано је 260.068 прекршаја у саобраћају. Поднесено је 5.005 захтјева и издато је 235.725 прекршајних налога, а у истом периоду 2012. године 5.167 захтјева и 224.246 прекршајних налога. Број захтјева је мањи за 3,1%, док је број прекршајних налога већи за 5,2%. Произилази да је за прекршаје у саобраћају поднесено укупно 240.730 захтјева и прекршајних налога, а у истом периоду прошле године 229.413 захтјева и прекршајних налога.

Због техничке неисправности, истека регистрације и других разлога из саобраћаја су искључена 9.854 возила, што је за 10,1% више него у 2012. години. Из саобраћаја је искључено и 24.073 возача (од чега 79,8% због вожње под утицајем алкохола), што је за 26,7% више него у истом периоду претходне године.

II- УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЈЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

II-1.	ЕЛЕМЕНТИ УПРАВЉАЊА БЕЗБЈЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА
II-2.	НАДЛЕЖНОСТИ И ОДГОВОРНОСТ ПОЈЕДИНИХ СУБЈЕКАТА У ОБЛАСТИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА



Слика 2.ЈПБН по општинама Републике Српске (2013. год.)

II-1. ЕЛЕМЕНТИ УПРАВЉАЊА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

„Црној статистици“ на свијету, Босна и Херцеговина доприноси са најмање 334 погинулих и 9.718 повријеђених лица годишње. Стопа смртности у саобраћају у БиХ је три пута већа него у западноевропским земљама, према званичним статистикама преко 10 погинулих на 100.000 становника. Ова разлика може да буде и већа, ако се узму у обзир и незгоде које нису евидентиране.

На путевима у Републици Српској годишње погине око 160 лица, док преко 3.200 лица задобије повреде. Економија Републике Српске, због саобраћајних незгода, губи преко 174 милиона КМ, односно око 90 милиона евра годишње, када се узму у обзир трошкови лијечења, материјалне штете, трошкови судских и административних процедура и губитак продуктивности. Укупни губици, штете и трошкови износе преко 2% бруто националног дохотка (БНД). Према извјештајима Министарства унутрашњих послова (у даљем тексту: МУП), у протеклих пет година, у Републици Српској је погинуло 850 лица, док је 16.800 лица повријеђено или трајно онеспособљено. Економија Републике Српске је изгубила преко 880 милиона КМ (преко 430 милиона евра). Ниједна економија не може себи да приушти тако високе губитке који се понављају из године у годину. Зато је потребно предузети хитне активности на смањењу губитака у људству и наведених економских трошкова.

Управљање неким системом је процес у току кога се постојеће стање приближава циљном стању. Аналогија важи и за БС. Управљање БС је процес којим се постојеће стање безбједности саобраћаја приближава циљном стању.

Да би се неким системом успјешно управљало, неопходно је:

- познавати постојеће стање;
- дефинисати циљно (жељено) стање и
- пројектовати и спровести управљачке мјере којима ће се постојеће стање приближити циљном.

1. ПРАЋЕЊЕ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА

Праћење постојећег стања се омогућава успостављањем процедура редовног истраживања знања, ставова и понашања учесника у саобраћају, периодичним истраживањем индикатора БС, евидентирањем саобраћајних незгода и других појава у саобраћају. Ово је веома озбиљан и стручан посао који би требало непрекидно унапређивати и усаглашавати са најразвијенијим земљама.

При анализи постојећег стања, неопходно је уочити и основне тенденције у развоју појаве, како би се што боље одредили циљеви и очекивани ефекти управљања. Дакле, дефинисање постојећег стања подразумјева и прогнозу развоја појаве на основу постојећег стања (на примјер, прогнозу броја саобраћајних незгода и њихових посљедица, под претпоставком да се настави постојећи тренд, тј. ако се не предузимају контрамјере). У свијету су развијени и прецизно дефинисани поступци истрага саобраћајних незгода и праћења постојећег стања. Данас је у току усклађивање ових поступака на нивоу Европе, па и шире. Веома је важно да све земље свој поступак непрекидно усавршавају и прилагођавају најбољој пракси. Ово може подразумјевати прихватање метода истраживања знања, ставова и понашања, прихватање и примјену метода истраживања индикатора БС, редефинисање основних појмова (појам саобраћајне незгоде, појам настрадалих, појам материјалне штете и др.), редефинисање методологије евидентирања саобраћајних незгода, редефинисање и стриктно поштовање процедуре увиђаја и разјашњавања саобраћајних незгода и слично.

Позитивни ефекти ових мјера неће се брзо уочити, а напори за њихово предузимање су велики и трају непрекидно. Међутим, усаглашавање са најбољом праксом (нпр. са праксом у ЕУ) је предуслов за коришћење провјерених метода управљања БС.

2. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

Жељено стање се дефинише на основу свеобухватних истраживања и праћења постојећег стања и сагледавања спремности друштва да предузима поједине мјере. Коначно, жељено стање се, дефинише у политици и стратегији друштвеног развоја, односно у политици и стратегији развоја саобраћајног система. У стратешким документима БС (политика, стратегија и стратешки план БС) детаљније се дефинишу визија, мисија, амбиција и циљеви у БС. Визија се дефинише квалитативно, без временских рокова и без конкретних вриједности (на примјер, визија су безбједни путеви, технички исправна и безбједна возила итд.).

Циљеви се одређују квалитативно (нпр. успоставиће се нове процедуре унапређења безбједности путева) и квантитативно (на примјер, да се у наредних 5 година смањи број погинулих за 40%, да се у наредних 10 година смањи број незгода са настрадалим за 50% и сл.).

Циљеви су увијек временски орочени и могу бити дугорочни (за период од 10, 20 и више година) и краткорочни (за период до 5 година). Циљеви зависе од постојећег стања, од досадашњих резултата у управљању, од општих прилика у земљи и расположења да се улаже у ову област. При томе би требало имати у виду дефинисане циљеве и одговарајуће ефекте који су постигнути у сличним фазама у развијенијим земљама. Циљеви треба да буду амбициозни, али достижни, тако да инспиришу активности и улагања у области БС. Веома је важно да се жељено стање дефинише што реалније, тако да се његовом реализацијом оправдају уложена средства и стекне самопоуздање свих субјеката БС и друштва у ц елини.

3. УПРАВЉАЧКЕ МЈЕРЕ

Управљачке мјере се идентификују, пројектују и спроводе на основу:

- сагледавања и свеобухватне анализе искустава у развијенијим земљама;
- ефеката примјене сличних мјера у другим земљама и
- сопствених истраживања и искустава.

Први корак који би требало предузети у БС био би стручно осмишљавање и усвајање стратегије и програма БС. Притом би требало имати у виду препоруке УН, искуства развијених и специфичности подручја. Примјера ради, национални програм подизања нивоа БС који је развијен у *TRRL*[1], а који су УН прихватиле као препоруку, обухвата сљедеће фазе:

- анализа постојећег стања и дефинисање природе и величине проблема;
- формирање радне групе за истраживање и оцјену проблема;
- дефинисање улоге и извора финансирања националног тијела за БС – NRSC[2];
- развој законодавства у овој области (правно утемељење NRSC);
- оснивање nrsc и обезбјеђење техничке, финансијске и сваке друге подршке;
- оснивање других координационих тијела;

---

[1] *TRRL - Transport and Road Research Laboratory. Овај велики и веома значајан институт је основала енглеска влада 1933. године као Road Research Laboratory (RRL). У току 1992. године прешао у Министарство транспорта под називом Transport Research Laboratory (TRL). Приватизован је 1996. године, а данас је трансформисан у TRL Limited (Crowthorne, Berkshire).*

[2] *NRSC – National Road Safety Council – Национално тијело за БС као на примјер, Савјет за БС*

- осмишљавање програма хитних, краткорочних мјера;
- побољшавање прикупљања података;
- унапређивање и усаглашавање база података;
- примјена приоритетних мјера и
- развој стратегије и акционог плана БС.

Прихватајући став да се БС може управљати, Генерална скупштина УН је усвојила неколико резолуција о БС. Посебно се истиче резолуција *Унапређење БС на путевима* (A/RES/64/255), усвојена у мају 2010. године. Овом резолуцијом се период од 2011. до 2020. године проглашава деценијом акције у БС, са циљем да се стабилизује, а затим преполови прогнозирани број погинулих у саобраћајним незгодама, што би у периоду од 10 година спасило 5 милиона учесника саобраћаја. Ово ће се постићи добро осмишљеним активностима на националном, регионалном и глобалном нивоу.

4. СТРАТЕШКИ ДОКУМЕНТИ У ОБЛАСТИ БС

Саобраћајне незгоде су препознате широм свијета као глобални, здравствени, друштвени и економски проблем. Уједињене нације, СЗО, Глобално партнерство за БС, Свјетска банка и друге важне институције припремиле су низ докумената (резолуција, директива, планова, стратегија и препорука) чији је циљ смањивање страдања на путевима широм свијета, а посебно у земљама у развоју.

Република Српска је заједно са осталим земљама чланицама УН, прихватила низ резолуција Скупштине УН о БС. Ова резолуција утврђује документ УН – Деценију акције за БС на путевима 2011–2020. СЗО је припремила и усвојила Глобални план Деценије акција за БС на путевима 2011–2020, и тим планом је одређено пет стубова БС. Босна и Херцеговина је потписник Московске декларације о БС (Москва, 2009), којом се обавезала да ће подржати међународне мјере смањења страдања у саобраћају, фокусирањем на пет најважнијих стубова. Све чланице УН треба да, на регионалним комисијама и путем периодичних истраживања СЗО, објављују постигнуте успјехе, а посебно: издвајања средстава за БС на путевима, успјехе партнерстава и спонзорисања, активности и податке, који указују на успјехе или неуспјехе напора уложених у унапређење БС на путевима.

4.1. Стратегија БС Републике Српске 2013-2023

Народна скупштина Републике Српске усвојила је Стратегију БС Републике Српске од 2009. до 2013. године, а Влада Републике Српске је усвојила Програм за реализацију ове стратегије. Међутим, претходна Стратегија и Програм БС на путевима нису успјели да остваре све намјераване утицаје усљед низа фактора. Иако су били усвојени на највишим нивоима власти, нису била обезбијеђена одговарајућа средства, нити капацитети за њихово спровођење. С друге стране, Стратегија је била превише опширна и преамбициозна, а одговорност за спровођење активности није била јасно дефинисана, нити усаглашена.

Претходна Стратегија је припремљена прије документа УН, Деценија акције за БС, те није усаглашена са новим, глобалним приступом „безбједних система“, фокусираних на пет стубова безбједносних активности, нити са преузетим међународним обавезама, које су земље чланице УН прихватиле, а односе се на унапређење БС на путевима. Закон о БС на путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, број 63/11) прописује обавезу усвајања и спровођења Стратегије БС Републике Српске за период од пет година и Програма БС Републике Српске.

Стратегије и Програм БС осмишљени су тако да буду у складу са новим препорукама Генералне скупштине УН, са препорукама СЗО за земље у развоју и са најбољом међународном праксом. Оба документа теже ка мултисекторалним напорима (унутар релевантних приватних и јавних сектора у Републици Српској) у циљу смањења погинулих и

повријеђених на путевима Републике Српске. Активности су концентрисане на најзначајније факторе ризика: алкохол (пијани возачи и пјешаци); поштовање прописа о употреби сигурносног појаса; управљање брзинама; стварање безбједног окружења за пјешаке; саобраћајно образовање и васпитање у школама; подизање јавне свијести о ризицима у саобраћају, побољшање возила и околине, као и збрињавање након незгоде у циљу смањења броја погинулих и тешко повријеђених лица.

Искуства високоразвијених земаља, а посебно искуства европских земаља указују на то да се број саобраћајних незгода и погинулих лица у њима може смањити кроз стратешки осмишљене, систематске напоре унутар кључних сектора, односно са довољном политичком и финансијском подршком. Будући да се ради о глобалном проблему с којим су се многе земље већ суочиле и научиле веома скупе лекције, Република Српска би требало да максимално користи њихова искуства.

Наиме, постоје богата искуства и доказана рјешења која се могу примјенити за унапређење БС на путевима. Ефикасна рјешења су позната и доступна за рјешавање овог глобалног проблема. Потребна су само средства и спремност да се она и примјене, као и да се разјасне одговорности за ефикасније активности у циљу постизања успјеха.

Наредни дијелови ове стратегије дају визију, циљеве и смјернице за покретање акција, а у пратећем Програму БС представљене су детаљне акције и интервенције потребне за постизање тих циљева, односно за смањење броја настрадалих.

Визија, мисија и циљеви Стратегије БС Републике Српске

Стратегијом су дефинисани визија, мисија, кључни и оперативни циљеви у наредних десет година. Дефинисани су кључни правци дјеловања у оквиру пет стубова БС, као и активности које је неопходно спровести у оквиру пет стубова. Визија Стратегије је саобраћај који омогућава квалитетан живот са што мање стреса и застоја. Коначн циљ Стратегије је да се коначан број погинулих лица на путевима у Републици Српској смањи за 50%.

Визија

Обезбиједити саобраћај који омогућава квалитетан живот и одвијање осталих функција у Републици Српској, са што мање стреса и застоја у саобраћају, без погинулих и тешко повријеђених у саобраћају.

Мисија

Покретање и јачање постојећих ресурса и изградња нових капацитета који ће, уз снажну подршку државе, а кроз Програм БС заснован на пет стубова БС утврђених Деценијом акције за БС, непрекидно радити у циљу смањивања ризика учешћа у саобраћају, а посебно радити у областима система управљања БС, безбједнијих путева и кретања, безбједнијих возила, безбједнијих учесника у саобраћају и збрињавања након незгода.

Коначни циљеви

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

Оперативни циљеви

Наведени коначни циљеви биће остварени кроз:

- 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;

- 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;
- повећавање употребе сигурносних појасева и других система заштите (дјечјих сједишта и заштитних кацига);
- 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.

Активности у склопу пет стубова

Стратегијом су у оквиру пет стубова дефинисане активности које треба да се реализују у периоду важења Стратегије. Ове активности полазе од законодавног оквира, успостављања база података, доношења стратешких докумената, планирања и пројектовања безбједних путева. Дефинисане активности пратиће и Програм БС са јасном динамиком реализације.

Стуб 1: Управљање безбједношћу – активности

Управљање БС

- јачање Агенције за БС и јачање капацитета њеног особља;
- реконституција и јачање улоге Савјета за БС Републике Српске;
- успостављање и јачање посебних организационих јединица за БС на путевима (МУП, ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске “, АМС Републике Српске);
- јачање капацитета Завода за образовање одраслих и јачање капацитета особља;
- успостављање Савјета за БС на путевима у свим градовима и општинама у Републици Српској;
- успостављање одрживих механизама финансирања на републичком и локалном нивоу;
- иницирање и подстицање научноистраживачког рада у области БС и
- стално стручно усавршавање професионалаца у БС.

Законодавство

- иницирати и учествовати у раду на допунама/унапређењу Закона о основама БС на путевима у БиХ;
- иницирати и учествовати у припремању и спровођењу свих подзаконских аката/ прописа на нивоу БиХ;
- унаприједити Закон о БС на путевима у Републици Српској;
- припремити, усвојити и спровести све подзаконске акте на нивоу Републике Српске,
- унаприједити Закон о јавним путевима Републике Српске у циљу јачања БС на путној мрежи;
- унаприједити и спровести Закон о радном времену мобилних радника;
- унаприједити законску регулативу и надзор у погледу издавања љекарских увјерења за возаче моторних возила, као и процедуру обавјештавања надлежног органа који води евиденцију возача о здравственом стању возача;
- законом дефинисати улогу медија у промоцији БС и
- усвојити и спровести прописе о хомологацији резервних дијелова и опреме код производње, промета и уградње тих дијелова и опреме.

Систем података од значаја за БС

- унаприједити систем података о незгодама у МУП;
- успоставити систем праћења повређивања у здравственом сектору;
- Агенцији за БС обезбиједити приступ свим подацима који се односе на БС;
- Агенција за БС треба да успостави интегрисану базу података о БС на путевима, која би омогућила повезивање података из различитих база података;
- омогућити свим субјектима приступ интегрисаној бази података ради даљих анализа;
- припремити методологију снимања и успоставити базу података о индикаторима БС;
- у ЈП „Путеви Републике Српске“ успоставити базу података о путевима (подаци о мрежи, незгодама, брзини, обиму саобраћаја, ризицима на мрежи итд.).

Стуб 2: Безбједнији путеви и кретање

Планирање и пројектовање безбједних путева

- ојачати посебну организациону јединицу за БС у ЈП „Путеви Републике Српске“ и у ЈП „Аутопутеви Републике Српске“, тако да имају капацитет да спроводе савремене процедуре унапређења безбједности путева;
- увести савремене системе за контролу и управљање саобраћајем;
- прегледати и допунити смјернице о пројектовању или приручник ради јачања БС на путевима;
- побољшати контролу приступа путевима (зауставити изградњу нових и успоставити процес рјешавања постојећих прикључака);
- обучити и лиценцирати домаће инжињере за вршење ревизије безбједности пројеката путева (RSA) и провјере безбједности постојећих путева (RSI) и
- успоставити савремене процедуре унапређења безбједности путева: оцјену утицаја на БС (у фази планирања) и ревизију пројеката са гледишта БС (у фази пројектовања).

Унапређење стања постојећих путева

- свеобухватни акциони планови (побољшање безбједности рањивих учесника у саобраћају и управљање брзинама);
- успоставити савремене процедуре унапређења безбједности постојећих путева: мапирање ризика, управљање црним тачкама, провјере безбједности путева (RSI) и дубинску анализу саобраћајних незгода са погинулим и
- унаприједити систем надзора и одржавања путева.

Институционални оквир за изградњу безбједних путева

- измјенити законске прописе како би се повећала контрола приступа путевима,
- обучити домаће инжињере о превенцији саобраћајних незгода и смањењу активности;
- успоставити систем издавања увјерења за лица које врше провјеру и ревизију БС и
- унаприједити безбједност у зони радова.

Стуб 3: Безбједнија возила

Стандарди возила

- унапређење система хомологације возила и дијелова;
- унапређење система цертификовања возила и
- подстицаји за набавку нових возила.

Провјера техничке исправности возила

- унапређење процедура и осавремењавање методологије обављања техничких прегледа;
- унаприједити систем ванредне контроле техничке исправности возила;

- резултате контроле возила упућених на ванредни технички преглед од стране полиције објављивати упоредо са подацима о редовним техничким прегледима;
- поштовати Директиву 2009/40/ЕС и спроводити будуће новине у вези са овом директивом;
- објављивати статистичке податке о техничким прегледима возила;
- унаприједити надзор и омогућити надзорним органима приступ подацима из информационог система за праћење рада станица техничких прегледа возила;
- преиспитати законску регулативу у погледу издавања одобрења за рад станица техничког прегледа;
- увести процедуре техничког прегледа возила након великих поправки или преправки возила;
- доградња норматива приликом прегледа возила зависно од година старости;
- акредитација техничких прегледа према стандарду ISO 17020 за инспекцијска тијела и
- технички преглед возила након саобраћајне незгоде.

Стуб 4: Безбједнији учесници у саобраћају

Оспособљавање кандидата за возаче и полагање возачких испита

- кроз оспособљавање кандидата за возаче из познавања прописа о БС на путевима повећати ниво свијести о БС на путевима и ниво саобраћајне културе;
- осигурати стручно усавршавање свих учесника у процесу обуке и спровођења полагања возачких испита;
- унаприједити професионализам испитивача и њихов статус/знање;
- прилагодити државне прописе како би били у складу са Директивом ЕУ 2006/126/ЕС,
- унаприједити систем надзора над радом ауто-школа и радом испитних комисија и
- обезбиједити примјену савремених информатичких средстава приликом обуке кандидата и полагања возачких испита.

Обука учесника у саобраћају и публицитет

- ојачати и повећати саобраћајно образовање дјеце са јасним смјерницама за наставнике;
- увести пројекте „безбједних путева до школа“ широм Републике Српске;
- проширити саобраћајно образовање на старију дјецу у основним и средњим школама и
- спроводити кампање употребе сигурносних појасева широм Републике Српске у циљу подизања нивоа свијести.

Унаприједити рад саобраћајне полиције

- патролну активност полиције усагласити са најбољим, примјењивим примјерима међународне праксе;
- систематски унапређивати полицијска знања, тактику и стратегију у области БС на путевима и
- увести, односно унаприједити специјалистичке обуке саобраћајне полиције (основни саобраћајни курс, курсеви о увиђајима саобраћајних незгода и о другим специфичним пословима саобраћајне полиције).

Стуб 5: Збрињавање након саобраћајне незгоде

Здравствени сектор треба да буде проактиван у БС на путевима

- успоставити савјетодавно тијело за организацију рада хитне медицинске помоћи;
- унаприједити функционисање службе хитне медицинске помоћи;
- побољшати евидентирање повреда насталих у саобраћају, на основу МКБ-10;

- успоставити функционалан систем праћења кретања пацијента повријеђеног у саобраћајној незгоди у здравственом систему и
- успоставити аутоматизам обавезног и хитног издавања озљедних листа за повријеђене у саобраћајним незгодама.

Унаприједити системе служби хитне медицинске помоћи

- увести јединствен број за хитне позиве (пр. 112) широм Републике Српске;
- унаприједити сарадњу, односно заједничке обуке особља служби хитне медицинске помоћи и спасилачке службе/ватрогасаца и саобраћајне полиције;
- успоставити обуку инструктора о збрињавању прије болничког збрињавања трауматских повреда за докторе медицине у службама хитне медицинске помоћи;
- увести стандардне протоколе за збрињавање прије болничког збрињавања лица повријеђених у саобраћајним незгодама у Републици Српској и
- унаприједити прикупљање, обраду, квалитет и анализу података служби хитне медицинске помоћи.

Управљање, координација и финансирање

Стратегија је дефинисала правце управљања и координације система БС, али и неопходност успостављања одрживог финансирања система безбједности. Праћење и процјена су основне компоненте успјешних програма БС на путевима и најбоље међународне праксе. Стратегијом су осмишљени посредни индикатори у циљу праћења ефикасности интервентних активности које се спроводе у оквиру Стратегије и Акционог плана.

4.2. Програм БС Републике Српске 2014-2018

Програм безбједности фокусиран је на прве године реализације Стратегије, првенствено на изградњу институција, унапређење знања и капацитета, те на примјену побољшаних пракси и система с циљем могућности примјене ефикаснијег рада на унапређењу БС на путевима.

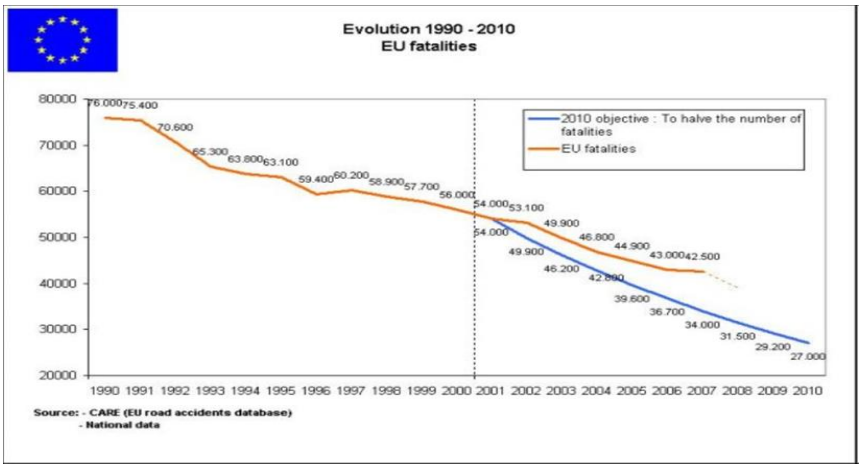
Ограничени доступни подаци показују да су међународно присутни фактори ризика, као што су ниска стопа кориштења сигурносног појаса, прекорачење ограничења брзине, вожња у пијаном стању и неадекватна заштита за пјешаке, једнако присутни фактори ризика у Републици Српској као и прекомјерна заступљеност младих (између 20-24 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 само зато да се одржи континуитет активности. У наредном периоду, кад се успостави унапријеђен систем података о саобраћајним незгодама и кад заживе други системи подршке безбједности, фокус програма безбједности може по потреби да се преусмјери на додатне локалне факторе ризика и на препознате групе учесника у саобраћају високог ризика, а који би били базирани на детаљнијим анализама података.

Програм БС ће:

- спровести иницијативе подршке циљевима Стратегије БС на путевима Републике Српске;
- ојачати активности у области БС у кључним институцијама за БС у Републици Српској;
- ојачати способност ових институција да побољшају БС кроз смањење броја и врста саобраћајних незгода које најчешће завршавају смртним случајем или повредама у Републици Српској и
- фокусирати се на познате факторе високог ризика:
  - употреба сигурносног појаса током вожње,
  - брза вожња,
  - вожња у пијаном стању и
  - безбједност пјешака.

Програм БС 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 БС (АБС) 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 ЈЛС да управљају, координишу и промовишу активности везане за БС у оквиру својих надлежности.

Агенција за БС Републике Српске и Савјет за БС ће бити надлежни за укупну координацију, праћење и подршку примјени програма БС на путевима у Републици Српској. Савјети за БС јединица локалне самоуправе надгледаће развој и примјену релевантних програма за БС на путевима на локалном нивоу.



Слика 3. Европска унија је показала да је могуће остварити значајна смањења у броју погинулих, уколико влада жели да предузме адекватне акције [Глобални план деценије акције безбједности на путевима 2010-2020]

Као што се може видјети на слици 3. сусједне земље из Европске уније 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 БС. Чињеница да Република Српска није једина земља која се сусреће са проблемима БС 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 примјењених система и одабрати оне који највише одговарају условима у Републици Српској, њеној тренутној фази друштвеног и економској развоја. Оно што је очигледно из искуства европских земаља је то да је постављање високих циљева итекако корисно. 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 то био случај да није било никаквих циљева.

Очекивани учинак

Програм БС се заснива на пет стубова и то:

Стуб 1: Постојање добро устројених механизама и административних структура у Републици Српској, које су способне за управљање БС, координацију и праћење, како у републичком, тако и у међународном контексту.

Стуб 2: Путеви и путне мреже који су безбједнији и који "опраштају" грешке актера саобраћајних незгода.

Стуб 3: Све категорије возила задовољавају безбједносне стандарде за возила, док су донесени правилници и успостављени механизми адекватне контроле тако да само технички исправна возила могу да се крећу по јавним путевима.

Стуб 4: Сви учесници у саобраћају свјесни су обавеза које проистичу из Закона о основама БС на путевима, као и главних фактора ризика, те знају како да избјегну или сведу на минимум могућност смртног исхода или повреде у саобраћајној незгоди.

Стуб 5: Хитне службе након саобраћајне незгоде дјелују правовремено и ефикасне су у смањењу тежине повреда и могућности њиховог лошег исхода, уз унапређење система физикалне рехабилитације.

Стуб 1 Програма БС: Управљање БС

БС на путевима је проблем за више сектора, те стога тражи један вишедимензионални управљачки систем и адекватна техничка и финансијска средства која омогућавају одговорним институцијама да израђују и примјењују адекватне стратегије, политике и планове, те да координишу рад различитих актера у систему БС на свим нивоима. Такође, изискује и успостављање одговарајућих система за подршку безбједности уз помоћ којих ће проблем бити у потпуности схваћен, што ће довести до предузимања акција које ће коначно смањити број људских жртава. Основни приоритети ће бити јачање Агенције за БС (АБС), при Министарству саобраћаја и веза, те ефикаснији Савјет за БС. Други основни задатак биће побољшање система података о саобраћајним незгодама како би се унаприједила постојећа полицијска база података о саобраћајним незгодама и децентрализовале активности из области БС на локалне нивое. Биће покренута додатна истраживања о БС у академским институцијама Републике Српске, а примјена програма безбједности би требало да буде строго праћена и оцјењивана да би се постигли стратешки циљеви.

Стуб 2 Програма БС: Инфраструктура

Инфраструктура има кључну улогу у БС. Добро пројектовани путеви помажу људима да их користе на безбједан начин што умањује ризик од саобраћајне незгоде. Кад се незгода већ деси, путна инфраструктура осмишљена на начин да заштити учеснике у саобраћају може некад сачувати живот. Инфраструктура која наглашава смиривање саобраћаја, која брине о потребама рањивих учесника у саобраћају (возачи мотоцикла, пјешаци, дјеца, лица са инвалидитетом) је веома важна.

У овом стубу, Програм БС се фокусира на пројектантска рјешења којима се кроз тзв. мјере „смиривања саобраћаја“ и управљање брзинама, посебно у зонама са великим бројем рањивих учесника у саобраћају – школе и насељена мјеста, те села дуж главних путних праваца. На путној мрежи ће бити спроведени програми унапређења по питању опасних мјеста и дионица пута. Препоруке наведене у Директиви ЕУ 2008/96 о управљању путном инфраструктуром ће се примјенити кроз успостављање Ревизије пројеката на јавним путевима и Провјеру стања јавних путева са аспекта БС на аутопутевима, путевима резервисаним за моторна возила, магистралним, регионалним и локалним путевима. Саобраћајни и грађевински инжењери биће обучени и овлашћени за обављање ових активности. Нагласак ће бити на томе да ревизије постану саставни дио свих будућих путних и инфраструктурних пројеката, док би се провјере стања вршиле на постојећим путевима ради откривања недостатака који утичу на БС.

Стуб 3 Програма БС: Безбједна возила

Унапређења система заштите од незгода и безбједносних система на возилу доказано смањују број смртних случајева или тешких повреда у саобраћају. У скоријој прошлости је дошло до знатних побољшања која се односе на безбједност возила кад су у питању путници, али и могућност да се избјегне незгода. Повећањем броја возила са безбједносним

системима који задовољавају високе стандарде, како возног парка неке фирме, тако и приватних возила, знатно ће се смањити ризик за све учеснике у саобраћају.

Биће редовно објављивани извјештаји Европског програма процјене нових возила (NCAP). Побољшаће се начин рада и процедуре које се примјењују приликом техничког прегледа возила, а квалитет техничких прегледа ће бити систематски провјераван и унапређиван кроз један шири програм теренских техничких прегледа возила.

Стуб 4 Програма БС: Безбједно понашање учесника у саобраћају

Сви учесници у саобраћају дијеле одговорност да одговорно и безбједно користе друмски саобраћај, те одговорност према другим учесницима. Да би се промијенило понашање учесника у саобраћају и да би се заштитили рањиви корисници у саобраћају, морају бити боље информисани, а мора се промијенити и њихов став. Учесници у саобраћају морају знати који су то главни фактори ризика који могу да доведу до саобраћајне незгоде и људских жртава па да у складу с тим промијене своје понашање.

У овом стубу, Програм БС се бави главним факторима ризика, препознатим на основу ограничених доступних података и на основу запажања и испитивања тима који је радио на пројекту јачања стања и система БС у Републици Српској. Ти фактори су: ниска стопа коришћења сигурносног појаса, неприлагођена брзина, вожња у пијаном стању и неадекватни услови за пјешаке. Програмом БС ће бити обухваћена и јавна едукација о БС путем медија, у школама и на универзитетима, колегијална обука и примјена других стратегија. Едукативне кампање ће бити повезане са полицијским активностима на спровођењу закона како би њихов утицај био највећи могући.

Рањиви учесници у саобраћају су: дјеца, пјешаци, мотоциклисти, бициклисти, старија лица, те лица са инвалидитетом. Код ове групе учесника у саобраћају (посебно пјешаци), врло је висок број смртних случајева или повреда на путевима Републике Српске и то због врло високог ризика са којим су суочени, јер их путни систем не штити. На примјер, дјеца на путу до школе често морају да прелазе пут са густим саобраћајем, без пјешачког острва, док пјешаци често морају да ходају уз пут, јер не постоји стаза предвиђена за њих, а брзина возила је често превелика приликом проласка кроз насељена мјеста или села уз главне путне правце. То је неприхватљиво и такво стање мора да се промијени путем адекватних инфраструктурних измјена.

Овај стуб Програма БС фокусираће се и на ризике са којима се суочавају рањиви учесници у саобраћају. У цијелој Републици Српској биће успостављене безбједне зоне око школа, безбједни прелази и мјере за смањење брзине које ће бити примјењене у зонама гдје се очекује велики број пјешака. Посебна пажња ће бити посвећена путницима у ауту и коришћењу заштитних средстава, а постојеће методе обуке и тестирања будућих возача ће бити постепено унапријеђене.

Стуб 5 Програма БС: Њега након незгоде

Непостојање јединственог броја за позив хитним службама и некоординисано дјеловање хитних служби резултира тиме да се у неким случајевима касни са пружањем хитне помоћи жртвама у критичном стању. Сваких десет минута закашњења у извлачењу тешко повријеђене особе из слупаног возила смањује шансе те особе да преживи за 10 %. У тим случајевима може се десити да људи изгубе живот, јер нису добили адекватну прву помоћ на мјесту незгоде, због неодговарајућег извлачења из оштећеног возила, спорог превоза у болницу или другу здравствену установу.

Главни принцип раног збрињавања је да се омогући стабилизација повријеђене особе током златног сата (тј. први сат након повреде). Зато ће приоритет у Републици Српској бити да се повећа способност професионалних возача, који су често на путу, да пруже прву помоћ. Повећање способности професионалних возача који су често на путевима да пруже

прву помоћ, или оних који реагују први – саобраћајна полиција или локални добровољци – могу знатно смањити вријеме потребно да се особи повријеђеној у саобраћају пружи прва помоћ. Врло је битна иницијатива да се одржава заједничка обука за хитну помоћ, полицију и екипе за спашавање да би се смањило вријеме потребно за извлачење повријеђених особа. Министарству здравља и социјалне заштите Републике Српске ће бити пружена помоћ у развијању и јачању хитних медицинских служби које ће подразумијевати: прву помоћ, хитни санитетски превоз, унапређење болничких капацитета у збрињавању трауматизма, побољшање механизма за управљање цјелокупним системом хитне помоћи и унапређење интеграције информационих система различитих сектора. Унапређење физикалне рехабилитације жртава саобраћајних незгода ће, такође, бити укључено у овај програм безбједности.

Закључци

Предложени Програм БС је заснован на детаљним процјенама сваког сектора које су дали међународни стручњаци у сарадњи и након дискусија са домаћим стручњацима како би се идентификовале најхитније потребе Републике Српске. Програм БС је збир пет појединачних акционих планова, по један за сваки стуб из УН-овог предложеног приступа питању БС. Такође, треба нагласити да је овај програм безбједности у складу са препорукама Свјетске здравствене организације (СЗО), Свјетске банке и УН-а везаним за дјеловање по питању акција у области БС.

Улагања потребна за спровођење предложеног Програма БС мања су од 2,75 % од укупних губитака који ће настати током тог периода, ако Република Српска не предузме неопходне мјере и не позабави се проблемом БС на путевима. Треба имати на уму да **недјеловање није опција**, јер ће изостанак одговарајуће реакције довести до тога да се ови губици наставе и у будућности.

Треба нагласити да ће реализација Програма зависити од расположивих финансијских средстава за провођење предложених активности. У том смислу сви субјекти који су наведени као носиоци активности или су укључени у њихово провођење ће бити у обавези да изврше процјену финансијских средстава потребних за провођење тих активности и да у своје буџетске захтјеве уграде те ставке. По усвајању буџета сви субјекти који су носиоци активности ће сачинити информацију о активностима за чију реализацију су им одобрена средства, а обједињена информација ће бити достављена Савјету за БС Републике Српске и Влади Републике Српске.

II-2. НАДЛЕЖНОСТИ И ОДГОВОРНОСТ ПОЈЕДИНИХ СУБЈЕКАТА У ОБЛАСТИ БЕЗБЈЕДНОСТИ

1. СУБЈЕКТИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА НИВОУ БиХ

Важећим ЗООБС-м, односно чланом 2. дефинисани су општи носиоци активности спровођења Закона о основама БС у Босни и Херцеговини.

Члан 2. ЗООБС-а

(1) Органи Босне и Херцеговине, ентитетски и кантонални органи и органи Брчко Дистрикта Босне и Херцеговине и органи локалне самоуправе и локалне управе у градовима и општинама (у даљњем тексту: надлежни органи) обезбиједиће спровођење овог закона и у оквиру своје надлежности доносиће прописе и предузимаће друге потребне мјере за његово досљедно спровођење.

(2) Контролу и регулисање саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини врше овлашћена лица надлежног органа унутрашњих послова (у даљњем тексту: овлашћена лица).

Као што се види, Законом је дефинисано да су у спровођењу Закона укључени многи субјекти на свим нивоима власти у циљу адекаватног спровођења Закона, при чему је посебно наглашено да контролу и регулисање саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини врше овлашћена лица надлежног органа унутрашњих послова.

1.1. Министарство комуникација и транспорта БиХ

Министарство комуникација и транспорта Босне и Херцеговине је једно од девет министарстава која чине Савјет министара који представља орган извршне власти Босне и Херцеговине. Сједиште министарства је у Сарајеву.

Министарство као орган извршне власти припрема и учествује на изради и реализацији политике, стратегије и студија из области транспорта и транспортне инфраструктуре у дијелу, који се односи на транспортну инфраструктуру.

Министарство комуникација и транспорта БиХ сарађује са државама у оквиру ЕУ, ЦЕИ, Пакта стабилности, Јадранско-јонске иницијативе и других релевантних асоцијација по питању транспортне инфраструктуре, те координира активности у вези изградње инфраструктурних објеката од међународног и међуентитетског значаја. У сегменту међународне сарадње Министарство учествује у раду међународних конференција, комисија, стручних група по питању припреме и имплементације пројеката и у том циљу сарађује са транспортним корпорацијама, компанијама, надлежним органима, донаторима, домаћим и међународним организацијама, те међународним финансијским (ИФИ) и другим финансијским институцијама, везано за финансирање пројеката инфраструктуре.

У дијелу редовних послова на нивоу државне структуре Министарство комуникација и транспорта БиХ сарађује са надлежним друштвено-политичким органима и институцијама ентитета и Брчко Дистрикта БиХ. Поред наведеног Министарство припрема, имплементира или координира имплементацију пројеката обнове, реконструкције и изградње на међународним и међуентитетским комуникацијама с припадајућом инфраструктуром, обезбјеђује радове, робе и услуге, у односу на имплементацију пројеката, води финансијско управљање пројектима према утврђеним правилима унутрашњег законодавства или донатора-кредитора, организује и води радне састанке (''taskforcemeeting'') по питању обнове, реконструкције и изградње појединих подсектора транспорта, води базу података о свим пројектима и др.

2. СУБЈЕКТИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА НИВОУ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

Закон о БС Републике Српске, детаљније је дефинисао, а у складу са важећим прописима који дефинишу рад републичких органа управе и других организација назначени републички органи управе и институције, надлежене и одговорне за стање БС у Републици Српској.

Члан 2. ЗоБС-а

(1) Републички органи управе и институције надлежне и одговорне за стање БС су: Министарство саобраћаја и веза (у даљем тексту: Министарство), Министарство унутрашњих послова (у даљем тексту: МУП), Министарство просвјете и културе, Министарство здравља и социјалне заштите, Агенција за БС, Републичка управа за инспекцијске послове, Ауто-мото савез Републике Српске, јавна предузећа којима су повјерена управљање путном мрежом, те органи јединица локалне самоуправе.

Детаљније надлежности и одговорности појединих републичких органа управе и институција дефинисани су кроз важеће законе кроз које су основани, односно кроз акте кроз које су дефинисане надлежности и обавезе појединих органа и институција.

Чланом 117. Закона о БС Републике Српске дефинисано је да органи управе надлежни и одговрни за безбједност саобраћаја свако из свог дјелокруга надлежности предлаже и предузима мјере за остваривање права и обавеза дефинисаних Законом.

Члан 117. ЗоБС-а

(1) Министарства из члана 2. став 1. овог закона у оквиру своје надлежности предлажу и преузимају мјере за остваривање права и обавеза привредних друштава и других правних лица, те физичких лица у области БС на путевима, сарађују са другим републичким органима и јединицама локалне самоуправе, међународним организација и другим органима сусједних држава, стручним организацијама у области саобраћаја на путевима, удружењима грађана и грађанима.

(2) Министарства из става 1. овог члана у оквиру своје надлежности спроводе и врше надзор над спровођењем овог закона и прописа донесених на основу њега.

У даљем тексту приказане су надлежности појединих субјеката на нивоу Републике Српске.

2.1. Министарство саобраћаја и веза Републике Српске

Министарство саобраћаја и веза врши управне и стручне послове из свих видова саобраћаја заступљених у Републици Српској, укључујући и безбједност заступљених видова саобраћаја.

У дијелу друмског саобраћаја Министарство саобраћаја и веза Републике Српске у оквиру својих надлежности врши управне и стручне послове који се односе на друмски саобраћај, безбједност друмског саобраћаја, техничку исправност моторних возила и издавање одобрења за рад станица за техничке прегледе моторних возила, јавне путеве (аутопутеве, магистралне путеве и регионалне путеве), расподјелу међународних билатералних дозвола за превоз робе у међународном друмском саобраћају, издавање лиценци за возаче и возила у међународном друмском саобраћају.

Такође значајна активност Минисистарства усмјерена је на координацију реформе саобраћаја према правилима Европске уније, предлагање закона и доношење подзаконских аката из области саобраћаја, координацију при изради дугорочних и средњорочних планских докумената развоја саобраћаја Републике, израду стратешких инфраструктурних пројеката и инвестиционих програма из области саобраћаја и других инфраструктурних

радова који су од значаја за одрживи развој Републике, а који се у потпуности или дјелимично финансирају средствима буџета. Кроз властите и друге ресурсе Министарство врши пружање информација путем медија и других видова информисања о свом раду, израду законских и подзаконских аката из надлежности Министарства и друге послове у складу са законом.

У складу са чланом 115. Министарство саобраћаја и веза је одређен дио надлежности и обавеза везаних за рад техничких прегледа пренијела на стручну институцију коју у Републици Српској чине: Машински факултет Бања Лука, Саобраћајни факултет Добој, „ЕИБ – интернационале“ и „Аудиотекс“.

Члан 115. ЗоБС-а

(1) Министарство дио послова из своје надлежности који се односе на рад станица може да пренесе на одговарајућу стручну институцију.

(2) Избор стручне институције из става 1. овог члана врши се у складу са прописима који уређују област јавних набавки и законом.

(3) Стручна институција из става 1. овог члана обавља сљедеће послове:

- а) прати прописе из области контроле испавности возила које доносе сусједне земље, Европска унија и друге међународне организације,
- б) континуиране едукације и лиценцирања контролора и шефова станица,
- в) контролу над исправношћу уређаја и опреме на станицама,
- г) успоставља и одржава увезивање станица и других заинтересованих субјеката у Републици Српској у јединствен информациони систем за послове техничког прегледа возила,
- д) врши обраду података и израду анализа из области техничког прегледа возила,
- ђ) остварује сарадњу са стручним, научним организацијама, институтима, привредним друштвима и другим правним лицима из области техничког прегледа возила,
- е) даје писана упутства и информације, те израђује стручне публикације из области техничког прегледа возила,
- ж) на захтјев Министарства доставља планове, извјештаје, податке и документа од значаја за вршење управног надзора и
- з) друге администартивне и стручне послове.

2.2. Министарство унутрашњих послова Републике Српске

Министарство унутрашњих послова обавља стручне послове који се односе на заштиту од угрожавања Уставом утврђеног поретка и угрожавања безбједности Републике, заштиту живота и личне безбједности грађана, заштиту свих облика својине и др.

Посебна улога Министарства унутрашњих послова Републике Српске дефинисана је ЗООБС-ом, односно ставом 2. Члана 2. ЗООБС-а.

Члан 2. ЗООБС-а

(2)Контролу и регулисање саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини врше овлашћена лица надлежног органа унутрашњих послова (у даљњем тексту: овлашћена лица).

Поред наведеног, кроз Закон о републичкој управи Републике Српске, односно члан 20. Закона дефинише надлежности Министарства унутрашњих послова између осталог и на области:

... безбједност и контрола саобраћаја на путевима, промет, превоз и инспекцијски надзор у вези са прометом и превозом експлозивних материја, превоз опасних материја, заштита од пожара, вођење статистичких и оперативних евиденција потребних за

обављање послова Министарства у складу са важећим законима и прописима, пружање помоћи ради отклањања последица којима се угрожава безбједност лица и имовине у већем обиму и сарадња са другим полицијским органима у Босни и Херцеговини, врши управне и друге стручне послове који се односе на одређивање и евидентирање јединственог матичног броја, пребивалишта и боравишта грађана, личне карте, путне исправе, регистрацију моторних и прикључних возила, возачке дозволе, ...

Чланом 4. Закона о БС Републике Српске, Министарство унутрашњих послова је надлежно да обавјести органа за управљање о оштећењима на путу да преузме мјере из своје надлежности на откривању починилаца тих дијела.

Члан 4. ЗоБС-а

(3) У случају оштећења пута и путних објеката, те оштећења и отуђења саобраћајне сигнализације и опреме пута, МУП је обавезан да обавијести орган надлежан за управљање, одржавање и заштиту пута и предузме мјере из своје надлежности на откривању починилаца тих дијела.

Чланом 94. Закона о БС Републике Српске надлежна лица из Министарства унутрашњих послова обавјштава породице о настрадалим или повријеђеним у саобраћајним незгодама, односно:

Ако је у саобраћајној незгоди једно или више лица повријеђено или погинуло, надлежна полицијска станица дужна је о саобраћајној незгоди, обавијестити њихове породице, а ако се ради о страном држављанину или о лицу које стално или привремено живи у иностранству, обавјештење ће се доставити путем МУП-а.

Такође, у Републици Српској у складу са Чланом 111. Закона о БС, надлежност за регистрацију возила, те издавање регистарских таблица дата је Министарству унутрашњих послова:

Члан 111. ЗоБС-а

Регистрацију моторних и прикључних возила, те издавање регистарских таблица обавља МУП.

Поред претходно наведених надлежности и обавеза Министарства унутрашњих послова, кроз одредбе Закона Министарство унутрашњих послова је активно укључено у организацију спортских и других приредби:

Члан 95.ЗоБС-а

Спортске и друге приредбе или друге активности (брдске ауто-трке, мотоциклистичке трке, ауто-рели, бициклистичке трке, атлетски маратони и слично) на путевима у Републици Српској могу се одржавати уз претходно прибављено рјешење МУП-а.

Члан 96. ЗоБС-а

(1) Рјешење којим се одобрава одржавање спортских и других приредби и активности на магистралним путевима и путевима који пролазе кроз подручје два и више центара јавне безбједности доноси Управа полиције.

(2) Рјешење из става 1. овог члана на регионалним и локалним путевима на којима се одвија саобраћај возила на подручју двије и више општина доноси надлежни центар јавне безбједности.

(3 Рјешење из става 1. овог члана на регионалним путевима, локалним путевима и улицама у граду на којима се одвија саобраћај возила на подручју једне ЈЛС доноси надлежна станица јавне безбједности или полицијска станица.

2.3. Министарство просвјете и културе Републике Српске

Министарство просвјете и културе као републички орган управе обавља управне и друге стручне послове који се дијелом односе на организовање и полагање возачког и инструкторског испита и испита за додјелу лиценци, издаје дозволе за возача-инструктора и лиценце, издаје овлашћење за рад ауто-школама, врши контролу и надзор на спровођењем обуке и испита за возаче.

Такође, Законом о републичкој управи Републике Српске основан је Завод за образовање одраслих који је у саставу Министарства просвјете и културе, којем су повјерени послови из надлежности Министарства просвјете и културе из домене обуке возача.

У том смислу Завод за образовање одраслих врши стручне и друге послове који се односе на област образовања одраслих, аналитичке и развојне послове у дјелатности образовања одраслих, усклађивање приједлога заинтересованих страна, припрема, прати и развија програме образовања одраслих, обавља надзор над стручним радом установа за образовање одраслих, води базу података и осигурава информације за надлежно министарство, води Централни регистар програма, полазника и организатора образовања одраслих, утврђује критеријуме за успоставу, провођење програма образовања одраслих и оцјењује испуњеност услова, одобрава посебне програме образовања, врши праћење и вредновање програма, утврђивање квалитета програма, организује и проводи стручно усавршавање наставника и предавача, обавља информацијско-документацијску и издавачку дјелатност, даје стручна мишљења и упутства организаторима образовања одраслих, и друге послове у складу са законом.

2.4. Ауто-мото савез Републике Српске

Ауто-мото савез Републике Српске је добровољно, интересно, независно и ванстраначко удружење ауто-мото друштава, спортских организација у области ауто-мото и картинг спорта из Републике Српске, са циљем задовољавања интереса и потреба у безбједности друмског саобраћаја, ауто-мото и картинг спорта, образовања, привредних и других дјелатности. Законом о овлашћењима Ауто-мото савеза Републике Српске ("Службени гласник РС", бр. 01/09), АМС РС је повјерено вршење послова јавних овлашћења и овлашћења.

У Закону о овлашћењима АМС РС наведено је да АМС РС поред других послова обавља и послове из области безбједности друмског саобраћаја, спровођењем превентивних и едукативних мјера усмјерених према свим субјективним и објективним факторима који утичу на БС. Одјељење за техничке и превентивно образовне послове у области безбједности друмског саобраћаја, образовно превентивне активности реализује у складу са Планом превентивних и образовних активности у области безбједности друмског саобраћаја АМС РС, а у оквиру новчаних средстава предвиђених Финансијским планом АМС РС за текућу годину.

Наведена овлашћења Ауто-мото савез Републике Српске врши самостално или путем ауто-мото друштава у свом саставу. Ауто-мото саваз Републике Српске у свом саставу има 43 ауто мото друштва која су распоређена на цијелом подручју Републике Српске и преко којих се врше и послови из области безбједности друмског саобраћаја.

Законом о основама БС на путевима у Босни и Херцеговини дефинисана је могућност, а у складу са међународним нормама и издавање међународних возачких дозвола које су повјерене ауто-мото- клубовима/савезима и ауто-мото друштвима.

(1) Возачу којем је издата возачка дозвола из члана 186. овог закона, на његов захтјев, може да се изда и међународна возачка дозвола.

(2) Међународне возачке дозволе издају ауто-мото клубови/савези и ауто-мото друштва, овлашћени за издавање тих дозвола за државе за које је потребна међународна возачка дозвола.

Поред наведеног, једна од значајних обавеза обавеза Ауто-мото савеза Републике Српске дефинисана је чланом 86. Закона о основама БС Републике Српске, односно, а која се односи на могућност формирања саобраћајнајних патрола усарадњи са другим субјектима БС:

Члан 86. ЗоБС-а

(1) Ради остваривања повољнијих услова за безбједно одвијање саобраћаја, Ауто-мото савез Републике Српске у сарадњи са МУП-ом, Министарством просвјете и културе, школом и надлежним органом ЈЛС организује школске саобраћајне патроле.

(2) Школска саобраћајна патрола из става 1. овог члана може обављати активности само у присуству саобраћајне полиције која је одговорна за њен рад.

(3) Чланови школских саобраћајних патрола из става 1. овог члана морају бити стручно оспособљени за регулисање саобраћаја и једнообразно обиљежени, а наредбе које издају учесницима у саобраћају морају бити у складу са правилима саобраћаја и прописима о знацима које дају овлашћена лица у складу са законом.

(4) Трошкове опремања и рада саобраћајних патрола из става 1. овог члана сноси Ауто-мото савез Републике Српске и Министарство просвјете и клутуре.

У вршењу послова јавних овлашћења Аутом-мото савез сарађује са републичким органима, органима Босне и Херцеговине и међународним организацијама из области безбједности друмског саобраћаја.

2.5. Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске

Агенција за БС Републике Српске, као управна организација у саставу Министарства саобраћаја и веза, основана је Законом о БС Републике Српске („Слжбени гласник РС“, број 63/11).

Кроз сам Закон о БС Републике Српске утврђени су дјелокруг рада, надлежност и задаци. У складу са наведеним Агенција за БС врши стручне и друге послове који се односе на:

- организовање и континуирано усавршавање система БС у Републици Српској;
- подстицање, подршку и координацију рада свих субјеката у систему БС, а посебно органа управе Републике, јавних предузећа, органа локалне самоуправе, стручних и научноистраживачких организација и институција, невладиних организација и других заинтересованих субјеката;
- промоција БС, развој и унапређење теоретских и практичних знања и понашања повезаних са БС;
- припрема нацрта стратешких докумената;
- оцјене и праћење провођења усвојених стратешких докумената;
- преглед и корекција предложених Стратегија, програма и Акционих планова субјеката у систему БС;
- припрема подзаконских аката, стандарда и смјерница који се тичу БС;
- финансирање активности везаних за БС;
- управљање базама података од значаја за БС у Републици;
- подршку научноистраживачким институцијама;
- контролу и оцјењивање медијских активности – кампања уБС;
- лиценцирање физичких и правних лица за ревизију и провјеру путева с аспекта БС РСА и РСИ;

- извјештавање Владе и Савјета за безбједност Републике Српске о стању БС, идентификованим проблемима у систему БС,те планираним и спроведеним мјерама за унапређењем и побољшањем стања БС;
- учешће и организација међународних конференција и скупова у оквиру дјелокруга Агенције;
- врши анализу опасних мјеста на путу и предузима мјере за отклањање опасних мјеста у складу са стручном анализом и појединачним пројектом;
- у случају саобраћајне незгоде са погинулим лицима излази на лице мјеста и врши дубинску анализу, како би сагледао околности и могуће узроке настанка саобраћајне незгоде, те предлаже евентуалне мјере и
- техничко административне послове Савјета.

2.6. Савјет за безбједност саобраћаја Републике Српске

У циљу подстицања превентивних и других активности у области БС, основан је Савјет за БС као савјетодавно тјело Владе Републике Српске, при чему техничко административне послове Савјета обавља Агенција за БС Републике Српске.

Савјет за БС (у даљем тексту: Савјет) и Агенција за БС (у даљем тексту: Агенција) имају за циљ унапређење свих аспеката БС, кроз праћење и размјену евиденција и података о стању у саобраћају, а у сарадњи са свим институцијама укљученим у праћење безбједности и управљање саобраћајем

Основни задаци савјета огледају се у предлагању мјера за унапређење БС, давање мишљења на стратешке документе из области БС.

Савјет као савјетодавно тијело иницира доношење и активно учествује у изради законских и других аката, даје мишљења на програме, планове рада и извјештаје Агенције за БС.

У дијелу координације између различитих субјеката Савјет остварује и подстиче координацију и сарадњу између републичких органа управе и других тијела у БС.

3. СУБЈЕКТИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА НИОВУ ОПШТИНА И ГРАДОВА

3.1. Савјет за безбједност саобраћаја

Задатак савјета за БС је дефинисан Законом о БС на путевима (2011. године). Савјет за БС би требало да на једном мјесту окупи кључне људе из кључних институција чији би циљ требало да буде заједнички рад на уочавању проблема, дефинисања приједлога мјера, праћењу спроведених мјера и праћењу ефеката спроведених мјера.

Савјет за БС треба да садржи чланове представнике сљедећих субјеката:

- саобраћајна полиција (начелник, командир, замјеник, ...);
- представник Хитне помоћи/Дома здравља;
- представник одјељења за стамбено- комуналне послове;
- представник аутошкола;
- представник предшколских и школских установа;
- представник средњих школа;
- представник ауто-мото друштава;
- представник ватрогасних друштава;
- представник удружења грађана и
- остали..

Предсједник Савјета за БС треба да буде политички утицајна особа (начелник општине, замјеник начелника, предсједник скупштине ЈЛС), који је спреман одвојити вријеме за сједнице Савјета, уважити и реализовати закључке са сједнице Савјета, уважити приједлог осталих чланова Савјета и чврсто се залагати за активности које доприносе унапређењу БС на нивоу ЈЛС.

Члан 10. ЗоБС-а

(1) У циљу подстицања превентивних и других активности у области БС, остваривања координације и сарадње укључених субјеката, оснива се Савјет као савјетодавно тијело Владе Републике Српске (у даљем тексту: Влада).

(2) За обављање активности из става 1. овог члана, ЈЛС дужне су формирати своја савјетодавна тијела за безбједност саобраћаја.

Члан 11. ЗоБС-а

(1) Задаци Савјета су:

- разматрање питања из области БС;
- предлагање мјера за унапређење БС;
- давање мишљења на стратешке документе;
- иницирање доношења и учествовање у изради законских и других аката;
- давање мишљења на програме, планове рада и извјештаје Агенције и
- остваривање и подстицање координације и сарадње између републичких органа управе и других тијела у БС.

(2) Савјетодавна тијела за БС јединица локалне самоуправе задатке из става 1. овог члана обављају на свом подручју.

Овакав начин организације рада доприноси унапређењу знања и ставова свих чланова Савјета, отклањању недостатака и унапређење рада сваког од чланова и сваке од институција чији је представник члан Савјета.

Ефикасност рада Савјета зависи искључиво од посвећености и ангажованости његових чланова. Циљ сваког од чланова Савјета је:

- уочавање пропуста (у свом раду, раду инситиуције коју представља, као и у раду других);
- унапређење сопственог знања, понашања и искуства;
- унапређење сопственог рада;
- посвећеност послу и задацима које обавља;
- унапређење рада (капацитета и интегритета) институције коју представља;
- унапређење рада других појединаца и институција и
- унапређење сарадње између појединца и институција.

Савјет се не оснива из формалних разлога, а рад Савјета није формалност, већ се рад Савјета оцјењује ефектима који су мјерљиви. Савјет представља најзначајније тијело за координацију субјеката система БС у локалној заједници.

Све чланове Савјета треба да карактерише тимски рад и континуална комуникација са сарадницима. Чланови Савјета морају бити препознати од стране свих кључних субјеката локалне заједнице.

3.2. Школске и предшколске установе

Саобраћајно образовање и васпитање је схваћено као цјеложивотни процес чији су најважнији циљеви: стицање знања, вјештина и навика неопходних за безбједно учешће у саобраћају, унапређење и учвршћивање позитивних ставова и понашања у саобраћају. Овај процес треба да се одвија у породици, предшколским установама, основним и средњим школама, аутошколама итд. Системски приступ, цјеложивотни процес, свеобухватност субјеката и јасно дефинисање циљева, ствара реалну основу за унапређење саобраћајног образовања и васпитања у Републици Српској. Ово је, дугорочно, једна од најзначајнијих мјера БС и требало би да омогући трајно унапређење понашања у саобраћају.

Посебно је значајно што је препозната одговорност породице, органа и организација за бригу о дјеци, органа надлежних за послове здравља, органа локалне самоуправе, предшколских установа и средстава јавног информисања.

Коначно, ЗОБС-ом је истакнута и одговорност органа за саобраћај за унапређење саобраћајног окружења у зонама школа и у зонама повећаног присуства рањивих учесника у саобраћају (прилагођавање околине дјеци и рањивим учесницима у саобраћају), као и организовање школских саобраћајних патрола.

Члан 84. ЗоБС-а

(1) Учесници у саобраћају су дужни да обрате нарочиту пажњу на дјецу у саобраћају.

(2) Основна школа је обавезна да организује и спроводи додатне мјере безбједности на мјесту и у вријеме на коме се очекује већи број дјеце која самостално учествују у саобраћају.

Члан 86. ЗоБС-а

(1) Ради остваривања повољнијих услова за безбједно одвијање саобраћаја, Аутo-мото савез Републике Српске у сарадњи са МУП-ом, Министарством просвјете и културе, школом и надлежним органом ЈЛС организује школске саобраћајне патроле.

(2) Школска саобраћајна патрола из става 1. овог члана може обављати активности само у присуству саобраћајне полиције која је одговорна за њен рад.

(3) Чланови школских саобраћајних патрола из става 1. овог члана морају бити стручно оспособљени за регулисање саобраћаја и једнообразно обиљежени, а наредбе које издају

учесницима у саобраћају морају бити у складу са правилима саобраћаја и прописима о знацима које дају овлашћена лица у складу са законом.

(4) Трошкове опремања и рада саобраћајних патрола из става 1. овог члана сноси Аутомото савез Републике Српске и Министарство просвјете и клутуре.

(5) Правилник о активностима, начину обуке, обиљежавања и друга питања везана за рад школске саобраћајне патроле доноси министар просвјете и културе у сарадњи са министром унутрашњих послова.

Локална самоуправа је дужна да подржава планирање и спровођење свих мјера и активности саобраћајног образовања и васпитања, као и да предузима посебне мјере заштите дјеце и рањивих учесника у саобраћају.

Школске и предшколске установе преко представника активно учествују у раду Савјета.

Представници ових установа требају да:

- предлажу могућности за рад са дјецом на тему БС (игра на полигонима, организовање такмичења из области саобраћаја, квизова и сл.)
- иницирају превентивне активности (спровођење локалних кампања, додатне часове за саобраћајно образовање и васпитање, организовање едукативних програма за учитеље и наставнике, и сл.);
- обавезно активно учешће у кампањама које се спроводе на нивоу Републике Српске и
- организовање школских саобраћајних патрола.

3.3. Средње школе

Средње школе су такође значајан дио система БС и њихово учешће у овом глобалном проблему је веома важно. Односно, дјеца у средњој школи психички и физички сазријевају, ствара се личност која стиче право да учествује у саобраћају.

Управо у тим годинама, јављају се највећи проблеми по БС. Незрелост, неискуство, кратак возачки стаж, подложност утицају друштва и друштвеним нормама су главни разлози за узроковање сабраћајних незгода код младих људи, како код нас тако и у свијету.

Професори у средњим школама имају значајну улогу и индиректан утицај на понашање дјеце током вожње. Стога је неопходно да средње школе учествују у:

- кампањама које се спроводе на нивоу Републике Српске и локалном нивоу;
- организовању предавања на тему фактора који доприносе настанку саобраћајних незгода;
- организовање школских саобраћајних патрола;
- дефинисање обавеза и задатака чланова школске саобраћајне патроле и
- развоју програма вршњачке едукација и разних других активности које доприносе унапређењу свијести о БС код дјеце.

3.4. Високошколске установе

Факултети, институти и друге научно истраживачке установе имају значајну прилику и обавезу у унапређењу БС на путевима.

Унапређење свијести о безбједности саобраћаја код академске заједнице се може постићи на неколико начина:

- координација између свих високошколских установа;
- организовање радионица, семинара и конференција из области саобраћаја (односи се само на високошколске установе чија је научна област: саобраћај, машинство, елетротехника, грађевина и сл.);

- прилагођавање наставног плана и програма- акценат дати на саобраћај и безбједност на путевима;
- учешће на такмичењима и сличним манифестацијама;
- активно учешће у кампањама свих високошколских установа, без обзира на научну област;
- развијати активизам студената у подизању свијести о безбједности на путевима и
- остало.

Главни разлог за учешће високошколских установа у систему БС јесте тај што у свијету највише гину млади људи, старосне доби од 18-25 година. Управо та група младих је искључиво заступљена на факултетима и тада стичу право управљања возилом и учешћа у саобраћају.

3.5. Полицијска станица за БС

Саобраћајна полиција има највећи капацитет, мјерено бројем стално запослених који се пуно радно вријеме или дио радног времена баве БС. Располаже подацима од значаја за управљање БС (подаци о саобраћајним прекршајима, саобраћајним незгодама, ефектима примјењених превентивних односно репресивних мјера на учеснике у саобраћају, небезбједним локацијама, небезбједним елементима пута, раду аутошкола и сл.).

Саобраћајна полиција активно учествује у раду Савјета, прати и учествује у примјени превентивних мјера, а по уоченом прекршају, примјењује репресивне мјере (ако превентивне мјере не дају жељени ефекат). ЗоБС-ом су јасно дефинисани задаци саобраћајне полиције:

Члан 120. ЗоБС-а

(1) Непосредни надзор над одвијањем саобраћаја на путевима, интервентно регулисање саобраћаја, контролу лица и возила у саобраћају у погледу поштовања закона и прописа донесених на основу закона врши униформисани припадник саобраћајне полиције, односно овлашћено лице.

(2) Правилник о начину обављања послова и задатака и предузимања мјера из став 3. овог члана доноси министар унутрашњих послова.

Поред наведеног, полицијске станице за БС у свакој локалној заједници, треба да:

- имају снажну обострану координацију са другим субјектима;
- активно учествују у анализи стања БС са другим субјектима;
- активно учествују у дефинисању „пролазних резултата“ у одређеном временском периоду када је у питању праћење индикатора безбједности саобраћаја (нпр. за четири мјесеца, потребно је извршити 4000 контрола употребе сигурносног појаса, за мјесец дана потребно је извршити контролу 1000 возача по питању вожње у алкохолисаном стању са акцентом на ноћне услове и у вријеме викенда, и сл.);
- активно учествовати у едукацији дјеце у предшколским и школским установама о понашању у саобраћају (ипак је полиција та, коју дјеца „највише слушају“) и ове едукације је потребно реализовати више пута годишње;
- активно учествовати у едукацији дјеце у средњим школама (едукација на тему разумијевања ризика од вожње под утицајем алкохола, без употребе сигурносног појаса, преко дозвољене брзине кретања и сл.) и
- и други задаци који доприносе унапређењу безбједности саобраћаја.

3.6. Здравствени сектор

Здравствени центар активно учествује у раду Савјета, предлаже могућности за превентивне активности у БС, као и за унапређење рада и скраћење времена одзива службе хитне

медицинске помоћи. У оквиру својих редовних активности тражи простор за превентивне мјере усмјерене ка унапређењу свијести о значају безбједног учествовања у саобраћају.

Главни задаци здравственог сектора на нивоу локалне заједнице су:

- рад на бржем времену одзива хитне помоћи приликом саобраћајне незгоде;
- едукација стручног тима, који ће посебно бити обучен за давање прве помоћи настрадалим у саобраћајним незгодама;
- обезбједити посебне просторне капацитете настрадалим у саобраћајним незгодама (кревети, медицинска опрема и сл..);
- обезбиједити „богатију“ медицинску опрему за настрадале у саобраћају;
- обезбиједити возило које ће бити искључиво намијењено за одлазак на лице мјеста саобраћајне незгоде уколико за тим има потребе;
- опремање и обучавање Ватрогасних друштава на евакуацији повријеђених у саобраћајним незгодама и
- остале активности које доприносе бржем реаговању, збрињавању и њези настрадалих у саобраћају.

3.7. Ауто-мото друштва

Ауто- мото друштва имају значајну улогу у систему БС и представљају незаобилазан субјекат система БС. Њихов значај се огледа у великом капацитету (скоро у свакој локалној самоуправи).

Законом о овлашћењима Ауто-мото савеза Републике Српске ("Службени гласник РС", бр. 01/09) су регулисане обавезе и задаци Ауто-мото друштава.

Ауто-мото друштва у локалној заједници треба да:

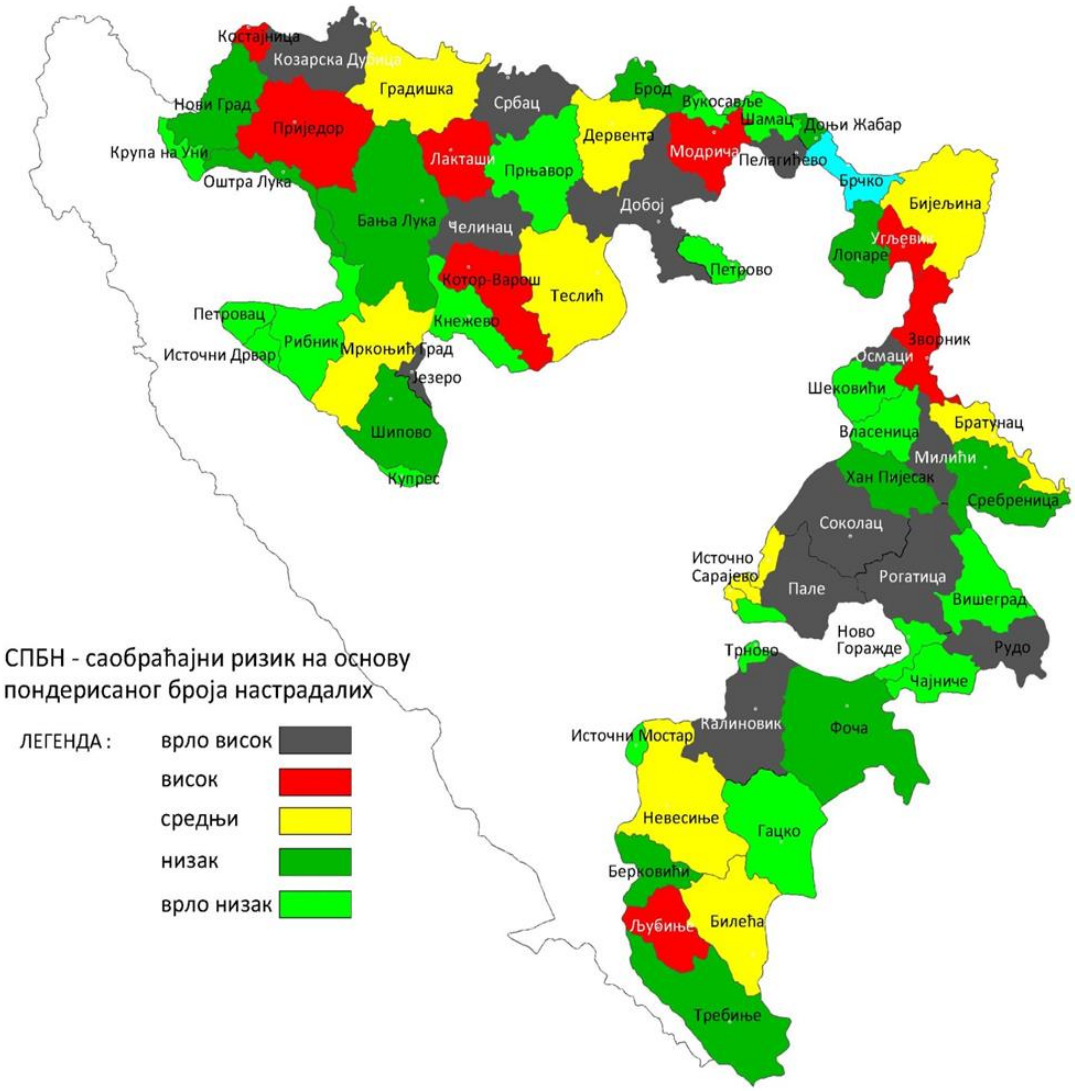
- стално учествују у спровођењу кампања и других манифестација које доприносе унапређењу БС;
- доприносе развоју свијести о БС кроз своје (локалне) активности;
- представљају активног саговорника и партнера грађанима њихове локалне самоуправе;
- организују радионице и друге видове едукације дјеце, учитеља и наставника и
- остале активности на унапређењу БС.

3.8. Невладин сектор

Невладин сектор активно учествује у раду Савјета, а својом флексибилношћу у организацији рада лако реализује велики број значајних превентивних активности. Креативност невладиног сектора и повезаност са различитим струкама доприноси ефектима превентивног рада. Посебан допринос дају кроз критички став о раду државне управе и локалне самоуправе.

III- ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

III-1.	ЗАКОНСКИ ОКВИР ЗА ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА
III-2.	ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА- МОДЕЛИ



Слика 4. СПБН по општинама Републике Српске (2013. год.)

III-1. ЗАКОНСКИ ОКВИР ЗА ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Законом о безбједности саобраћаја Републике Српске „Службени гласник 63/11“ од 21. јуна 2011. године дефинисани су законски оквири финансирања БС како на националном тако и на локалном нивоу. Наиме, постојеће норме нису адекватне и не обезбјеђују довољна средства за БС. Ови и слични недостаци ће се покушати превазићи измјенама постојеће легислативе која регулише БС на путевима у Републици Српској. Наиме, чланом 23. поменутог закона су дефинисани начини финансирања БС на националном и локалном нивоу.

***Члан** 23. ЗоБС-а*

(1) Република Српска и јединице локалне самоуправе, у оквиру својих права и дужности, обезбјеђују средства за финансирање унапређења БС.

(2) Извори средстава за финансирање задатака Агенције из члана 14. овог закона су из:

- буџета Републике Српске;
- донација, спонзорстава, кредитних средстава и
- осталих извора.

Чланом 24. поменутог закона су дефинисани начини на које се могу утрошити сакупљена средства за унапређење БС.

***Члан** 24. ЗоБС-а*

(1) Средства из члана 23. овог закона користе се за:

- спровођење пројеката и активности дефинисаних стратешким документима из члана 16. став 1. овог закона;
- научно-истраживачки рад у области БС и
- рад Агенције и локалних тијела за БС.

2) Агенција може суфинансирати програм БС јединица локалне самоуправе у складу са критеријумима које доноси Агенција.

На основу горе наведених чланова, јасно су видљиве обавезе јединица локалних самоуправа приликом дефинисања финансијског оквира за реализацију активности и начини утрошка ових **намјенских средстава.**

Да би се приступило дефинисању финансијског оквира, потребно је да ЈЛС има унапријед дефинисане планиране активности за унапређење безбједности на путевима. Унутар тога плана, неопходно је дефинисати кључне области рада у наредном периоду, као на примјер: **рад савјета за БС** (накнада и рад на сједницама, стручно усавршавање чланова и сл); **унапређење саобраћајне инфраструктуре** (увођење видео надзора, реализација елабората безбједности дјеце у саобраћају у зони школа, провјера безбједности саобраћајница, санација црних тачака и сл.); **унапређење СОВ-а** (стручно усавршавање васпитача, учитеља и наставника у циљу унапређења рада са дјецом, израда и набавка публикација за дјецу у предшколским установама, и сл.); **превентивно-промотивне активности из области БС** (реализација више кампања, припрема и израда билтена о стању безбједности на путевима, финансирање пројеката удружења грађана и других невладиних организација, и сл.); и **научно-истраживачки рад** (израда стратегија за БС, акционог плана, пројектно-техничке документације за изградњу тротоара, пјешачких стаза, раскрсница, и сл.).

III-2. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА – модели

1. УВОД

Управљање безбједношћу саобраћаја је процес сталног праћења нивоа безбједности саобраћаја, планирања и доследног спровођења планираних системских мјера, усмјерених ка смањењу броја саобраћајних незгода и страдања у саобраћајним незгодама. За праћење нивоа безбједности саобраћаја, планирање и спровођење системских мјера је неопходно успоставити стабилан систем финансирања. Средства предвиђена за финансирање унапређења безбједности саобраћаја морају бити намјенска, плански трошена и резервисана искључиво за унапређење нивоа безбједности саобраћаја. Средства намијењена унапређењу БС се морају трошити оптимално и намјенски на начин да се уз минимално трошење средстава обезбиједи остваривање најбољих ефеката.

У државама са традицијом БС трошкови саобраћајних незгода су најчешће између 1% и 3% БДП-а, док су средства предвиђена за инвестирање у унапређење нивоа БС значајно мања од трошкова изазваних саобраћајним незгодама. За прецизну анализу укупних трошкова саобраћајних незгода најчешћи проблем представљају ''прикривени'' трошкови саобраћајних незгода (трошкови који нису лако уочљиви, а настају као посљедица саобраћајних незгода).

''Прикривени'' трошкови саобраћајних незгода су:

- трошкови лијечења повријеђених у саобраћајним незгодама;
- трошкови настали усљед изгубљене добити због застоја у саобраћају;
- трошкови настали као посљедица умањења радне способности повређених;
- трошкови настали као посљедица повећања обима рада дијела правосудног система државе и
- трошкови настали због повећаног рада полиције, рада установа за издржавање затворских и рехабилитационих санкција итд.

Добра пракса, у државама са традицијом БС, везана за финансирање БС, показује да се ''велики'' пројекти унапређења БС финансирају из државног буџета, као и да финансирање БС мора бити транспарентно јер доприноси:

- стварању позитивне конкуренције пријављених програма за финансирање;
- намјенском и оптималном трошењу средстава за финансирање БС;
- квалитетном планирању и трошењу средстава намијењених за финансирање БС;
- праћењу трошења намјенских средстава и
- праћењу ефеката унапређења нивоа БС.

Анализа искустава везаних за финансирање унапређења БС, трошење намјенских средстава и постигнуте ефекте показују да је неопходно:

- издвојити средства намијењена за унапређење БС као посебну ставку у буџету;
- планирати средства намијењена унапређењу БС на основу стручног и научног приступа управљања и унапређења БС;
- омогућити транспарентност и јавност планираних активности и утрошених средстава;
- омогућити транспарентност и јавност упоредне анализе утрошених средстава и остварених ефеката у погледу унапређења БС и
- омогућити транспарентност и јавност ефеката утрошених средстава на унапређење нивоа БС.

Средства намијењена унапређењу БС морају бити намјенска и морају се трошити искључиво за унапређење БС. Намјенска средства за унапређење БС се не смију трошити за друге потребе. Искуства везана за трошење намјенских средстава у Србији, показују да су чести примјери трошења намјенских средстава за потребе изградње, односно одржавање путева, односно за друге потребе (попуњавање буџетских дефицита, набавку возила, плате, опремање кабинета и сл.) иако за ове потребе постоје предвиђена средства на другим ставкама. У наставку ће бити приказани најбољи примјери добре праксе из развијених земаља свијета.

2. ПРИМЈЕРИ ДОБРЕ ПРАКСЕ

Државе са традицијом БС примјењују различите моделе финансирања БС. Таксе на одређене услуге (посједовање возила, обука возача, технички прегледи возила, осигурање возила, разне лиценце и сл.) у појединим државама представљају значајан део прикупљених средстава намијењених за финансирање унапређења БС.

Искуство земаља са добро развијеним програмима финасирања унапређења БС показује да инвестирање у унапређење БС доприноси остваривању значајних економских уштеда на државном нивоу. Не постоје јасни стандарди у погледу финансирања унапређења БС. У документима Европске комисије о финансирању БС (Бијела књига о транспорту, Акциони програми БС, резолуција ЕК, препоруке, директиве и прописи) нису дефинисани јасни стандарди, препоруке нити уобичајене праксе у погледу начина финансирања БС, али се истиче неколико општих принципа:

- свијест о проблему БС мора бити подизана у јавности;
- постоји општи недостатак институционалних капацитета и адекватно обученог особља и
- БС је социјални, економски и јавно-здравствени проблем у истој мјери колико је и проблем транспорта.

Средства намијењена финансирању БС морају бити тако планирана да задовољавају потребе финансирања широког спектра акција усмјерених ка унапређењу нивоа БС, укључујући и инжињеринг БС, амбулантне и болничке службе, возачке и саобраћајне дозволе, технички преглед исправности возила, обуку возача као и спровођење саобраћајних закона и прописа од стране полиције.

Финска је међу првим државама увела финансирање БС из премија осигурања, тако да се од премије осигурања издваја 1% за финансирање БС. На тај начин се на годишњем нивоу прикупи око 8 милиона долара, а прикупљена средства су намијењена за финансирање едукације о БС и кампања везаних за промјену свијести о БС. За финансирање БС се издваја дио премије осигурања возила и у **Финској, држави Викторија (Аустралија), покрајини Квебек (Канада)** и **Кореји**. У држави **Викторија (Аустралија)** је према првобитном концепту 3% од премије осигурања издвајано за финансирање БС, а што је касније унапријеђено на 10%.

У **Замбији** је предложено да се 10% од премије осигурања трећих лица од аутоодговорности усмјерава ка финансирању БС, чиме би се на годишњем нивоу за финансирање БС обезбиједило око 1 милион US $. За свако регистровано возило се на **Хавајима** доплаћује 2 US $ на премију осигурања, а средства се користе за финансирање БС. У **Пољској** сеиздваја 1% од осигурања, а прикупљена средства се користе за финансирање пројеката везаних за унапређење безбједности путева.

Показало се да је модел прикупљања средстава од премије осигурања оправдан и одржив. Унапређење нивоа БС доприноси смањењу броја и посљедица саобраћајних незгода, чиме

се смањују трошкови које имају осигурања по основу исплаћених штета насталих као посљедица саобраћајних незгода.

У **Вирџинији (САД)** се наплаћује такса приликом регистрације возила, од 2 US $, а прикупљена средства су намијењена за финансирање унапређења рада хитне медицинске помоћи. Такса од 3 US $ се наплаћује при регистрацији мотоцикла, а прикупљена средства су намијењена за финансирање развоја програма за безбједност мотоциклиста.

Добра пракса финансирања БС издваја и модел по коме небезбједни финансирају унапређење БС. По овом моделу се средства за финансирање БС прикупљају од казни за саобраћајне прекршаје, што је случај у **Великој Британији**. Средства прикупљена од казни за саобраћајне прекршаје (учињене по основу прекорачења брзине) детектоване видео надзором су, у **Великој Британији,** намијењена за идентификацију и отклањање опасних мијеста (Black Spot Management).

У почетку су се у **Великој Британији** средства за финансирање БС издвајала из буџета (Central Government Capital Funds), што је касније промијењено. Током 1980-их година се *Department of Transport and local government* сложио да је потребно дефинисати фондове за финансирање БС тако да се средства користе искључиво за финансирање мјера које су у претходном периоду дале позитивне резултате у унапређењу БС. Овакав приступ финансирању БС је дао добре резултате.

Унапређење БС у **Шведској** углавном финансира влада из општих прихода усмјерених ка Swedish Roads Administration (SRA). **Шведска** влада је током десетогодишњег периода (закључно са 1999. годином) ка SRA упутила око 1,25 милијарди US $, док су у наредном десетогодишњем периоду ова средства удвостручена. Дио од средстава упућених ка SRA је предвиђен за примјену "физичких" мјера за унапређење безбједности пута. Према процјенама, на пројекте намијењене унапређењу нивоа БС, SRA на годишњем нивоу утроши око 11 милиона US $.

У стратегији БС до 2010. године је дефинисано финансирање БС у **Новом Зеланду.** Стратегија предвиђа да се из фонда за путеве издвајају средства за финансирање:

- националног програма присиле у БС;
- националне едукације у БС;
- националне пропаганде и кампање за унапређење свијести о безбједности саобраћаја;
- националне стратегије за управљање и координацију развоја безбједности саобраћаја;
- националних и локалних мјера за унапређење БС и
- општих инвестиција на путној мрежи које доприносе унапређењу БС.

Значај система финансирања БС су показале **Свјетска здравствена организација** и **ФИА** фондација оснивањем Road Safety Fund (RSF), у циљу прикупљања средстава за финансирање активности предвиђених Декадом БС. Предвиђено је да се средства прикупљају из корпорацијских, хуманитарних сектора и од јавности. Глобални план Деценије БС предвиђа да се 10 % од буџета за путеве издваја за финансирање унапређења безбједности пута.

Партнерства прадстављају један од начина за повећање буџета намијењеног финансирању БС обезбјеђивањем додатних финансијских извора за одређене пројекте попут информативних кампања, специјалних догађаја или обука у школама. Нафтне компаније, произвођачи аутомобила и мотоцикала, као и осигуравајућа друштва представљају сигурне партнере за ове активности и треба тражити њихову сарадњу.

3. НАЈЧЕШЋИ ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА БС У РАЗВИЈЕНИМ ЗЕМЉАМА

Добра пракса финансирања БС показује већи број начина за одрживо финансирање БС, а као најчешћи се издвајају:

- приходи од општих пореза;
- намјенски порези (обично саобраћајне казне) намијењени трошковима БС;
- порези додати на премије осигурања;
- финансијска средства за путеве која су добијена од наплаћених казни за непоштовање саобраћајних прописа и
- спонзорства од стране приватних дјелатности.

За ефикасно управљање БС, избор оптималног модела финансирања и оптимално планирање средстава за финансирање праћења и унапређења нивоа БС неопходно је познавати постојеће моделе финансирања, ниво средстава која се троше на унапређење БС, као и трошкове за спровођење мјера које су у претходном периоду дале најбоље ефекте. Истраживања показују да мали број држава зна укупне трошкове саобраћајних незгода и ниво средстава која су у претходном периоду уложена у унапређење нивоа БС. Само је Велика Британија покушала да уради процјену трошкова БС, од држава које су укључене у студију случаја, док је неколико других држава урадило процјену својих програма. Нови Зеланд је дао приоритет документовању финансијских извора за свој програм.

3.1. Приходи од општих пореза

Дјеловања у домену БС нису одговорност јавног сектора, али су укључена у буџете заинтересованих органа јавног сектора – министарстава надлежних за саобраћај, одјељења за путеве централних и локалних власти, болничких служби и полиције. Не постоје прецизни подаци који показују колико сваки од ових органа троши на БС. Студија у Великој Британији је показала да око 57% укупних трошкова за унапређење БС долази из приватног сектора (обука и тестирање возача, технички преглед возила и сл.). Највећа јавна потрошња долази од амбулантних и болничких услуга (50%) и полиције (27%). Велики притисак на здравствени сектор је довео до промјена које су учиниле много лакшом наплату болничких услуга од осигуравајућих друштава.

3.2. Намјенски порези

Постојећи државни буџет нема довољно могућности да без додатних пореза намјени дио средстава за финансирање БС. Без додатних пореза немјењених прикупљању средстава за финансирање БС, укупан постојећи буџет би био непромијењен, а алокација буџета према другим секторима би била умањена како би се буџет избалансирао. Из овог разлога се министри финансија и ММФ противе намјени средстава из постојећег буџета. Намјена средстава за финансирање БС ће од стране министара финансија и ММФ-а вјероватно бити прихваћена само онда када намјењена средства укључују „додатне“ приходе од корисника путева.

Примјери прихватљиве намјене средстава су подразумијевали инсталирање нових контролних камера за црвено свјетло и контролу брзине, које су допринјеле остваривању додатних прихода од наплаћених казни намијењених за финансирање БС. У западној Аустралији се једна трећина наплаћених казни од прекршаја детектованих камерама за контролу црвеног свјетла и брзине уплаћује у Повјеренички фонд за борбу против саобраћајног трауматизма (Road Trauma Trust Fund), док је у Великој Британији у току пробни рад контролних камера, а приход од казни је намјењен за набавку додатних контролних камера предвиђених за постављање на опасним локацијама. Неколико држава САД-а користе средства од наплаћених саобраћајних казни за дјелимично финансирање обуке везане за примјену закона. У Мисисипију се наплаћују додатне казне за непоштовање

саобраћајних прописа које директно утиче на БС, а средства се користе за подршку хитним медицинским службама. У Новом Мексику се новац донира Фонду за едукацију и унапређење БС.

Унапређење нивоа БС подразумијева и повећање нивоа поштовања закона, односно смањења саобраћајних прекршаја, па и смањења прихода од казни за саобраћајне прекршаје у будућности.

3.3. Порези на премије осигурања

Порези на премије осигурања подразумијевају додавање пореза или доплате на премије обавезног осигурања и усмјеравање тако прикупљених средстава у фондове за финансирање унапређења БС. Осигуравајуће компаније имају интерес да финансирају унапређење БС јер смањење броја и посљедица саобраћајних незгода утиче на смањење трошкова осигуравајућих компанија насталих по основу исплате новчане накнаде за штете настале у саобраћајним незгодама. Мање саобраћајних незгода значи и ниже премије осигурања за возила.

Јужна Африка убире проценат од премија за повреде трећих лица преко пореза на бензин. Четири друге јужноафричке земље усвојиле су исту процедуру, а у току је њено разматрање и на Маурицијусу. Прикупљање пореза од осигурања преко пореза за бензин нуди додатне користи у виду плаћања према степену изложености – она возила која су више на путевима, више и плаћају.

3.4. Фондови за путеве

Приходи за фондове намјењене путевима типично долазе из пореза додатих на цијену горива, надокнада за регистрацију возила, надокнада за саобраћајну дозволу и наплата везаних за директно коришћење путева (нпр. путарина). Ставке које се финансирају из ових фондова значајно варирају од државе до државе. У неким државама мали проценат средстава од путева усмјерен је ка унапређењу БС на путевима.

3.5. Спонзорства

Многе приватне компаније подржавају унапређење БС како би побољшале свој корпоративни имиџ, развиле нова тржишта кроз демонстративне пројекте или брендирале своје производе као безбједне. Оне такође могу имати користи од мањих трошкова повезаних са мањим бројем саобраћајних незгода. Средства су некада доступна у новцу, а у другим случајевима у натури. Ова врста корпоративног спонзорства фокусира се на сљедеће главне теме: Нови Зеланд – Министарство финансија пребацило је око 15% укупних прихода из фонда новозеландских националних путева у Управу за безбједност националног саобраћаја (Land Transport Safety Authority-LTSA) у оквиру Министарства за Транспорт. Фондови се користе за финансирање трошкова рада LTSA (углавном едукативни и промотивни програми) и за финансирање трошкова спровођења политике БС (око 80% средстава иде у те сврхе).

Планирање трошења средстава мора бити засновано на научним и стручним принципима управљања БС. Трошење средстава мора бити транспарентно и јавно (лако доступно јавности), а утрошена средства морају бити оправдана конкретним ефектима у погледу унапређења БС.

5. ЗНАЧАЈНЕ ПРЕПОРУКЕ

Средства за финансирање безбједности у саобраћају могу се сакупити из неколико извора. Избор једног или више извора, или комбинације више извора у једном моделу зависиће од оних који доносе одлуке. Међутим, искуства из других земаља указују на то да је боље

имати низ мањих извора прихода из различитих извора него превише зависити од једног извора финансирања, јер ако тај један извор пресуши или западне у проблеме, то може да узрокује озбиљне сметње радном програму безбједности саобраћаја на путевима. Односно, ако постоји одређени број извора ризик се смањује, тако да и ако би један или два извора запали у проблеме, приходи из других средстава су довољни за наставак активности. (Исто тако, врло често је лакше убиједити могуће изворе финансирања да издвоје рецимо 1% него покушати добити већи проценат (нпр.10%) њихових прихода. Врло је већа вјероватноћа да ће прихватити да дају допринос од 1% него већи.

Даље су наведени потенцијални извори финансирања као и индикатор начина и висине средстава који могу да буду доступни.

Намјенски приход – Потенцијални буџетски приходи директно издвојени за безбједност у саобраћају без проласка кроз трезор. Примјери прихода који би могли да се искористе за унапређење безбједности у саобраћају су: саобраћајне казне, царинске таксе на увоз возила, цертификати за увоз возила (хомологација или провјера типа), казне за паркирање, љекарски прегледи возача, итд. Посебно интересантни приходи су саобраћајне казне и цертификати за увоз половних возила. Укупна средства прикупљена путем саобраћајних казни треба да буду стављена у фонд за безбједност саобраћаја на путевима, а дио тог прихода употребљен за боље опремање саобраћајне полиције, њихова возила и сл, а остатак би требало да се искористи за друге активности у области безбједности саобраћаја на путевима. То би подстакло полицију да буде активнија у спровођењу законских прописа и унапређењу безбједности саобраћаја. Принцип оваквог начина прикупљања средстава је такав да би „лоши возачи“ требало да плате више за безбједност у саобраћају. У 2010. години, нешто мање од 11 милиона КМ је прикупљено кроз саобраћајне казне, док је 2011. године тај износ био још и већи. Такође, 2011. године око 45 хиљада возила је подвргнуто провјери типа/хомологацији. Кад би се цијена хомологација/провјере типа повећала за 10 КМ по возилу, то би могло да донесе додатни приход у фонд за безбједност саобраћаја од око 450.000 КМ.

Политика буџета за безбједност на основу годишњих губитака – Овај метод наглашава годишње губитке као посљедицу саобраћајних незгода. Дио тих губитака се троши на безбједност у саобраћају као инвестиција за смањење таквих губитака. Тај износ би могао бити фиксни проценат годишњег БДП-а, заснован на губицима који су настали на годишњем нивоу. Извор финансирања би требало да буде републички буџет или неки други одговарајући извор. Овај метод је веома једноставан за примјену. У Републици Српској годишњи губици су сада преко 2% укупног БДП-а. У земљама које су се показале најуспјешнијим у рјешавању властитих проблема из области безбједности саобраћаја, широко је прихваћено да однос између улагања у превенцију незгода и крајњих трошкова у области безбједности саобраћаја на путевима представља улагање, а не трошак, те да безбједност може да пружи типични однос у поврату од 10:1, (тј. за сваку потрошену КМ, оствариће се „уштеда” од најмање 10 КМ). Уколико Република Српска жели да смањи трошкове саобраћајних незгода на рецимо 1 % БДП-а, потребно је остварити улагање од око 18 милиона КМ годишње (Вриједи поменути да је Јапан током веома успјешног програма деценије акције за безбједност саобраћаја на путевима за ову земљу смањио број погинулих и повријеђених за 50% тако што је влада уложила половину годишњих друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода. Годишњи губици су процијењени на 1,2 % БДП-а, те је јапанска Влада одвојила половину од 0.6% БДП-а за активности у безбједности у саобраћају.)

Саобраћајни фондови – Већим дажбинама би требало да се оптерете трошкови учесника у саобраћају, као што су акцизе на гориво, саобраћајне дозволе за возила, возачки испити, годишњи технички прегледи возила, итд. Принцип овог начина прикупљања средстава је да се повећају дажбине онима који имају највише интереса за безбједност саобраћаја и

угодност вожње, а који ће имати користи усљед смањења ризика којем су изложени на путу. Овај метод може да обезбједи значајна средства. Поуздан је и расте током времена тако да омогућава планирање унапријед. У Републици Српској у 2010. години је било 298.364 регистрованих друмских возила и приколица. Кад би се цијена дозволе за возило повећала за само 10 КМ за безбједност у саобраћају, тиме би се сакупило око 3 милиона КМ у ту сврху. Током 2010. године у Републици Српској је продано око 927 милиона КМ горива за возила. Кад би цијена горива била повећана за 1% по литру то би дало око 9 милиона КМ у фонд за безбједност саобраћаја. У 2010. години у Републици Српској је било 19.836 кандидата за возачки испит. Повећањем цијене возачког испита за 10 КМ по кандидату у фонд за безбједност у саобраћају би се слило око 198.000 КМ. Такође, кад би се цијена годишњег контроле техничке исправности возила повећала за 10 КМ, прикупило би се око 3 милиона КМ за потребе безбједности у саобраћају.

Обавезна такса за осигурање – у многим земљама осигуравајућа индустрија игра веома активну улогу којом подржава унапређење безбједности саобраћаја. У неколико земаља, осигуравајућа друштва имају обавезу или чак добровољно издвајају 5-10% обавезне премије за осигурање за активности у области безбједности саобраћаја. Тако мали износ обавезног осигурања треће стране обезбјеђује растући гарантовани приход за активности за безбједност саобраћаја. Многа осигуравајућа друштва виде то као дио властите стратегије „смањења губитка“ (сав новац који се не уплати жртвама незгода или као накнада за материјалну штету на њиховој имовини, доприноси остваривању профита осигуравајућем друштву, односно што је мање незгода већи је њихов профит). У 2010. години у Републици Српској сва осигуравајућа друштва су прикупила око 93 милиона КМ од премија за осигурање од одговорности за моторна возила. Наметање пореза на постојеће премије за осигурање или повећање цијена премија за 8% која би се издвајала за безбједност саобраћаја то би дало око 7,44 милиона КМ у фонд за безбједност саобраћаја. Осигуравајућа друштва већ треба да издвајају 1% прикупљених премија у сврхе превенције. То даје око 930.000 КМ годишње, али та средства се не троше на унапређење безбједности саобраћаја на путевима, већ их умјесто тога интерно користе осигуравајућа друштва за задовољење својих оперативних потреба. То је неприхватљиво и мора што прије да се промјени (средства преусмјерити Агенцији за безбједност саобраћаја за провођење пројеката на унапређењу безбједности саобраћаја).

Јавно предузеће „Путеви Републике Српске“ – Ово предузеће би требало да буде веома заинтересовано за побољшање безбједности у саобраћају у Републици Српској. УН, ЕУ и Свјетска банка као и друге развојне банке тренутно охрабрују и препоручују организацијама за путеве да издвоје 10% властитог буџета за инфраструктуру како би се побољшала безбједност саобраћаја на њиховој путној мрежи. Њихово неулагање у унапређење безбједности саобраћаја на путној мрежи намеће значајне трошкове осталим министарствима попут министарства здравља и слично, које мора да збрине настрадала лица у незгодама. Кад би се издвојило само 5% од укупног прихода предузећа (умјесто 10% у складу са препорукама УН-а и Свјетске банке) то би износило додатних 3,9 милиона КМ за безбједност саобраћаја. Такође би и Јавно предузеће „Аутопутеви Републике Српске“ требало да издвоји 5-10% властитог буџета за унапређење безбједности саобраћаја на мрежи.

Мултилатералне развојне банке и билатерални донатори – У недостатку довољних финансијских средстава из домаћих извора, могли би се користити кредити и грантови развојних банака и агенција за помоћ. Већина мултилатералних развојних банака и билатералних донатора сада су веома посвећени пружању више средстава за безбједност у саобраћају. Постоје многе могућности да се компонента безбједности путева уврсти у било какве развојне пројекте који се разматрају, те би званичници Републике Српске требало да захтјевају финансирање безбједности саобраћаја на путевима у свим сусретима са

званичницима одређеног пројекта из развојних банака и билатералних агенција. Ти званичници могли би послије да извјесте своје руководиоце о потреби за унапређењем безбједности саобраћаја и даљем улагању у пружању помоћи приликом спровођења стратегије и акционог плана за безбједност саобраћаја на путевима. Ако постоји могућност приступа таквим фондовима требало би учинити одређене напоре да се до њих дође.

Генерално спонзорисање – Овај облик алтернативног финансирања омогућава већим приватним предузећима или предузећима са посебним интересом за безбједност саобраћаја (пр. произвођачи гума) да обезбиједе средства за одређене активности од њиховог интереса. Овај метод никад не може бити главни начин прикупљања средстава, али може бити користан додатак другим методама. На овај начин је могуће циљати подручја која нису обухваћена другим средствима. Таква средства се обично сакупљају у малим износима.

Финансирање БС мора бити децентрализовано, због недостатака рада државне администрације (посебно у државама са недовољном буџетском контролом), недостатка транспарентности, подлијегању „политичким“ утицајима и непраћењу ефеката финансираних програма. За финансирање БС треба користити средства од пореза на гориво, премија осигурања возила, казни, фонда намјењеног одржавању националних путева и буџета намјењеног изградњи нових путева, а посебно би било важно имати у виду сљедеће препоруке:

- финансирање за потребе активности у домену БС треба да буде висок приоритет Владе и локалних заједница. **Без адекватних и стабилних финансијских средстава није могуће постићи значајан напредак**;
- политика алокације средстава може да остане непромијењена, уколико је у потпуности транспарентна;
- дистрибуција средстава може бити заснована на годишњим захтјевима од стране заинтересованих организација и процјени постављеног савјета (нпр. од стране стручних радних група) који од ових захтијева највише доприноси испуњењу Стратегије до 2020. године;
- све треба да буде у потпуности транспарентно и медији треба да објаве на који ће начин и у које сврхе новац бити потрошен;
- независним канцеларијама за БС, нпр. Националном тијелу за координацију БС на путевима Републике Српске треба обезбиједити намјењени буџет нпр. средства за БС која произлазе из средстава прикупљених од саобраћајних прекршаја. Тако да не представља додатну (ван фондовску) финансијску одговорност министарства које је првенствено надлежно за безбједност у саобраћају;
- **владе требају да нагласе колико коштају саобраћајне незгоде** тако што ће објавити информације о броју болничких кревета које користе жртве саобраћајних незгода, трошкове полицијског рада везаног за саобраћајне незгоде као и износ потрошен на БС од стране министарства задуженог за транспорт, националне агенције за путеве и локалних власти;
- када **казне за саобраћајне прекршаје остваре додатне приходе** (нпр. нове камере за контролу проласка на црвено свјетало и брзине), додатни приход треба да буде расподијељен тако да подржи програме боље примјене закона о саобраћају. Ипак, дугорочно гледано, боља примјена саобраћајног закона смањиће и средства прикупљена од саобраћајних казни;
- **надокнаде за осигурање (x%)** могу бити коришћене за финансирање БС и од осигуравајућих компанија треба тражити да плате дио трошкова лијечења жртава саобраћајних незгода. Надокнаде за осигурање не смију бити дискриминативне (нпр. да се не односе на возила владе, итд.). Анализа годишњих трошкова сваке компаније

на име аутомобила оштећених у судару треба да представаља основу за одређивање нивоа накнада за осигурање за сљедећу годину и

- приватна дјелатност може бити охрабрена да подржи ефикасне акције у домену БС и да пренесе знање и успостави добру праксу коју су многи развили унутар њихових унутрашњих стратегија управљања ризиком.

О начину трошења средстава је неопходно извјештавати тијела за БС, Владу, начелника ЈЛС, градоначелника, а најмање једном годишње и скупштину.

Планирање трошења средстава мора бити засновано на принципима управљања БС, уз перманентно праћење ефеката утрошених средстава.

IV- ПРАЋЕЊЕ УСПЈЕШНОСТИ ПРОЦЕСА УПРАВЉАЊА БЕЗБЈЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

IV-1.	ПРАЋЕЊЕ ОД СТРАНЕ РЕВИЗОРСКЕ АГЕНЦИЈЕ
IV-2.	ПРАЋЕЊЕ И ОЦЈЕЊИВАЊЕ РАДА ПОЈЕДИНИХ СУБЈЕКАТА
IV-3.	ПРАЋЕЊЕ ИНДИКАТОРА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА
IV-4.	ПРАЋЕЊЕ САОБРАЋАЈНИХ ПРЕКРШАЈА
IV-5.	ПРАЋЕЊЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Слика 5. Структура настрадалих у саобраћајним незгодама у периоду 2011- 2013

IV-1. ПРАЋЕЊЕ ОД СТРАНЕ РЕВИЗОРСКЕ АГЕНЦИЈЕ

Правним оквиром који се односи на успостављање и развој различитих контролних механизама у систему јавних финансија и јавне управе свакако је обухваћен и Закон о ревизији јавног сектора Републике Српске, који је први пут донесен 1999. а затим замјењен новим законом 2005. године.

Носилац активности примјене Закона о ревизији јавног сектора је Главна служба ревизије Републике Српске. Према одредбама важећег закона, основни циљ Главне службе за ревизију је да спровођењем ревизије обезбиједи независно мишљење о примјени закона и других прописа, извршењу буџета, финансијским извјештајима, коришћењу ресурса и управљању државном својином у институцијама у јавном сектору Републике Српске.

Управо испитивање економичности, ефикасности и ефективности у јавном сектору представља једну од основних разлика између законом прописане ревизије у јавном у односу на законом прописану ревизију у приватном сектору, при чему ревизија у јавном сектору осигурава додатну квалитативну карактеристику ревизије.

Табела 8. Разлике у приступима између финансијске и ревизије учинка

АСПЕКТ	ФИНАНСИЈСКА РЕВИЗИЈА	РЕВИЗИЈА УЧИНКА
Основно питање	Да ли су финансијски извјештаји објективни и истинити, да ли је пословање усклађено са прописима	Да ли су програми, пројекти и активности економични, ефикасни и ефективни
Фокус ревизије	Финансијски систем, рачуноводствени систем и финансијски извјештаји	Организација, ресурси, програми, и активности
Основ за провођење ревизије	Ревизија се проводи без обзира да ли постоји проблем у организацији и њеном функционисању	Ревизија се проводи само уколико у организацији и њеном функционисању постоји проблем који је истовремено и ревизијски проблем
Обим ревизије	По правилу једна институција и један обрачунски период	По правилу више институција и више обрачунских периода
Вријеме ревизије	Проводи се накнадно, посматра прошле пословне догађаје, верификација прошлих пословних догађаја	Посматра прошле и садашње пословне догађаје и у функцији је будућих пословних догађаја
Корјени	Ревизија финансијских извјештаја у приватном сектору	Академска и друга истраживања, анализе и процјене

Ревизија учинка (ревизија успјешности, ревизија 3Е, ревизија вриједности за новац) једна је од основних врста ревизија које проводе врховне ревизијске институције јавног сектора.

У основи ревизија учинка даје одговор на два питања:

- да ли се раде прави послови и
- да ли се послови раде на прави начин.

Институције јавног сектора (Влада, министарства, владине агенције, ЈЛС, јавна предузећа и други) у извршавању основних функција утврђених законима и другим прописима ангажују расположиве ресурсе (персоналне, материјалне, финансијске и друге).

Извјештаји ревизије учинка су и у функцији јавности рада институција јавног сектора и могу да покажу многе ствари које је потребно гледати као препоруке унапређења институције, с обзиром да се у оквиру ових извјештаја могу извући многи показатељи а између осталог:

- менаџмент у јавном сектору није довољно оријентисан ка успјешности односно ка принципима економичности, ефикасности и ефективности;
- проведеним активностима и постигнитим резултатима нису испуњени постављени циљеви;
- бројни, разноврсни и компликовани административни поступци и процедуре који резултирају изузетно дугим временима процесуирања предмета, неквалитетним услугама и веома израженим варијацијама у том погледу;
- алокација ресурса не врши се уважавајући показатеље успјешности, постојећа алокација ресурса не подстиче и не мотивише унапређење економичности, ефикасности и ефективности;
- недовољна и неквалитетна координација и комуникација између институција јавног сектора и између владиних и невладиних институција укључених у провођење истих активности;
- нефункционалан систем интерних контрола, интерне контроле нису у функцији постизања успјешности у пословању. Интерна ревизија у процесу успостављања, тамо гдје је успостављена није оријентисана ка ревизији економичности, ефикасности и ефективности;
- постојећи систем извјештавања није посвећен извјештавању о успјешности пословања;
- у поступку израде, предлагања и доношења законских и других прописа не поклања се потребна пажња утицају на ревизију учинка, а промјене прописа врше се без претходне евалуације и
- размјена праксе и искустава сведена је на појединачне, без организоване размјене праксе и искустава и промовисања и подстицања добрих пракси управљања.

Управљање јавним сектором подразумијева и унапређење ефикасности и ефективности рада јавних институција. Ревизију учинка треба посматрати као институционални инструмент управљања јавним сектором.

У условима када располажемо са оскудним ресурсима и када је евидентан јаз између расположивих ресурса и потреба, а посебно у условима реформи у многим сегментима и структурама јавног сектора ревизија учинка посебно добија на значају.

IV-2. БЕНЧМАРКИНГ- ОЦЈЕЊИВАЊЕ ПЕРФОРМАНСИ СИСТЕМА БС У ЈЛС

Мјерење БС на локалном нивоу је немогуће уколико се најприје не утврди постојеће стање, а затим не дефинишу краткорочни и дугорочни циљеви. Када се испуне ови услови, онда је потребно континуирано пратити стање безбједности на путевима, односно колико је реализовано у односу на планиране активности. Такође је на практичном примјеру показано како се на основу процјене капацитета БС, могу поставити темељи бенчмаркинга ЈЛС, односно који је значај формирања овакве базе података у оквиру Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске, која мјери проценат реализације постављених циљева, али и укупан капацитет безбједности саобраћаја Републике Српске.

1. ПОЈАМ БЕНЧМАРКИНГА

1.1. Бенчмаркинг

Бенчмаркинг (енг. benchmark – реперисање) је процес који обухвата проучавање сопственог искуства у обављању одређених активности, изучавање искустава и праксе најбољих, те као посљедица тог проучавања и анализе, вршење промјена у циљу побољшања постојећег понашања, а са циљем да се стигну или побједе најбољи. Ову технику развила је корпорација Херох у САД као успјешан одговор на агресивну јапанску конкуренцију. Постоји неколико нивоа бенчмаркинга, као што су:

- интерни (унутрашњи) – у оквиру организације (нпр. Ranx Xerox у оквиру Xerox организације);
- компетитивни (конкурентски (екстерни)) – подразумијева поређење једне организације са другим сличним или идентичним организацијама (најбоља пракса - исти послови на различитим тржиштима, нпр. Telekom Austria и British Telecom);
- функционални – фокусира се на најбоље процесе рада, односно специфичне функције у организацијама (нпр. Motorola користила најбољу праксу Domino’s pizza (вријеме наруџбе) и Federal Express (вријеме испоруке) и
- генерички – сличан функционалном, али се упоређују организације које нису у сродним областима. За овај тип benchmarkinga карактеристично је да треба подстицати стално настојање за поређење функција и процеса са онима који су најбољи, без обзира гдјее могу да се пронађу, нпр. General Motors - Isuzu).

1.2. Бенчмаркинг у области БС

За процену БС на путевима, односно за бенчмаркинг у овој области могу се користити различити показатељи, а то су:

- анализа постојећег стања (анализа саобраћајних незгода);
- анализа трендова саобраћајних незгода и
- остала.

1.3. Бенчмаркинг локалних заједница у области БС – искуства нордијских земаља

Нордијске земље (Данска, Финска, Исланд, Норвешка и Шведска) прешле су веома дуг пут у побољшању БС на путевима и оне данас представљају најбезбједније саобраћајне системе у свијету. Шведска је израсла у свјетског првака у области БС на путевима и развила је концепт "Vision Zero", концепт система БС без озбиљних здравствених губитака. Међутим, нема мјеста за задовољство, јер је потребно стално вршити напоре ка побољшању система БС.

Садашњи приступи ка побољшању БС инспирисани су бројним теоријама управљања, а као основ су постављени инжињерски погледи које је изразио Роберт Каплан, реченицом, "Не

може се управљати оним што се не може измјерити", као преформулација раније изјаве Лорд Келвина, "Ако не можете да измјерите, не можете да га побољшате". У пракси нордијских земаља се за бенчмаркинг користе вриједности различитих показатеља, односно индикатора како би се утврдиле особине система БС и његове перформансе.

Ови различити индикатори се односе на различите нивое тзв. пирамиде БС. Примјена менаџерског приступа БС предвиђа постављање свеобухватног оквира за процјену на основу кога се процјењују не само резултати, него и све друге узрочно посљедичне везе.

Тренутно, главна препрека за ширу употребу бенчмаркинга у БС на међународном нивоу је ограничена доступност одговарајућих индикатора који карактеришу организационе и стратешке карактеристике процеса управљања безбједношћу саобраћаја.

Индикаторе у области БС традиционално користе стручњаци за БС. То могу да буду директни индикатори, као што су број погинулих и тешко повријеђених, индикатори ризика, као што су стопа смртности или посредни индикатори, односно друштвени трошкови (трошкови саобраћајних незгода).

Значај индикатора БС се огледа у томе да није потребно чекати да се догоде саобраћајне незгоде, већ се на основу уочених небезбједних понашања може процијенити, односно дефинисати ниво БС.

Индикатори БС који се користе за унапређење БС у нордијским земљама подијељени су у 4 (четири) категорије:

- брзина;
- заштитни системи;
- вожња под утицајем алкохола и
- остали индикатори.

За индикатор брзине веома је битно да се посебно прати брзина на улицама у насељу и брзина ван насеља, а за заштитне системе веома битно је праћење индикатора употребе сигурносних појасева на предњим сједиштима (посебно за возача и сувозача), као и употреба сигурносних појасева путника на задњим сједиштима, односно дјечијих сједишта и употреба кацига код бициклиста и мотоциклиста.

Што се тиче осталих индикатора, прати се безбједност дјеце и старијих особа, затим возача двоточкаша, БС на путевима са физички одвојеним коловозним тракама, а као посебан индикатор је и безбједност нових путничких аутомобила.

2. ОЦЈЕНА СПРЕМНОСТИ ЈЛС

Обрасци (Слика Ц1 – Ц6) су дистрибуирани због процјене тренутне ситуације у ЈЛС у односу на захтјеване активности у оквиру УН деценије акција за БС. Обрасци би требали бити испуњени од стране групе у којој учествују представници најважнијих субјеката који су одговорни за стање БС. Циљ је да се дође до заједничког става о томе колико далеко је њихово подручје напредовало, према сваком “показатељу спремности”. Потпуно је разумљиво и прихватљиво да у неким случајевима неће бити напретка и унесена вриједност ће бити 0%, али у другим случајевима је можда остварен напредак од 5% до 100 %, те може бити прикладан и оправдан.

Овај упитник је намјењен као помоћ у процјени "спремности" сваке ЈЛС да буде у могућности ефикасно дјеловати на БС те дати подршку у унапређењу БС Агенцији за безбједност саобраћаја Републике Српске. Тако ће се препознати области за потенцијално институционално јачање које би се могле унаприједити прије него што се започну интензивније активности на смањењу броја жртава, у складу с циљевима УН. Резултати ће бити кориштени да помогну градовима и ЈЛС да побољшају и ојачају институционалне

капацитете, како би могли да примјењују ефикасне мјере и активности у циљу унапређења БС у својим подручјима.

Већина ниско и средње развијених земаља се, још увијек, суочава с узлазним трендовима броја погинулих и повријеђених у саобраћајним незгодама. Слична ситуација је пренешена и на ЈЛС. Већина ових ЈЛС има врло мало институционалних капацитета за рјешавање проблема БС. Да би ове ЈЛС биле у могућности да ефикасно доприносе циљевима смањења жртава на националном нивоу, оне ће морати посветити пажњу јачању њихових капацитета за управљање БС и успоставити кључне системе, праксе и институционална побољшања.

То може бити учињено усвајањем фазног приступа, према којем би прве 3 године биле намјењене само за неколико кључних задатака и успостављање институционалне способности за повећање "спремности" ЈЛС. Успостављени и ојачани капацитети ће омогућити да ове земље ефикасно планирају и спроведу активности у наредних седам година и тако смање број настрадалих у саобраћају, у складу са циљевима УН.

Завршетак овог упитника помоћи ће нам да процјенимо области којима треба одговарајућа помоћ у осмишљавању и јачању институционалне способности, те помоћ у постизању "спремности" за ефикасније активности. Тако ће ЈЛС дати свој допринос остваривању циљева на вишем нивоу, односно и глобалном циљу смањења смртности на путевима.

Приликом попуњавања образаца потребно је да унесете Ваше име и презиме, позицију у ЈЛС, назив свог града или општине, на слици Ц1 и унесите Вашу колективну најбољу процјену колико далеко је ваше подручје напредовало на сваком "показатељу спремности" као постотак бодова (нпр. 40%). На десној страни сваке странице, уз сваки индикатор спремности на сликама Ц2 до Ц6 унесите вашу оцјену.

3. ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА ДЕЦЕНИЈЕ АКЦИЈЕ ЗА БС

3.1. Увод

Многи народи с ниским и средњим приходима у земљама у развоју, су тренутно на веома различитим позицијама, у погледу њихових активности у БС. Нажалост БиХ, односно Република Српска још увијек су у почетној фази развоја БС. То значи да ће многе од ових земаља морати побољшати своју способност за рјешавање питања БС и успоставити или ојачати одговарајуће системе и поступке, прије него што могу почети разматрати смањење броја настрадалих. Стога је потребно најприје процјенити стање у Република Српска, како би се мјерили тренутни капацитети за ефикасно рјешавање проблема БС. Када се препознају главни проблеми и слабости, могу се предузети одговарајуће мјере, у циљу јачања релевантних институција и праксе, како би се отклонили сви недостаци. Само тако ће Република Српска бити у бољој позицији да почне ефикасније дјеловање, у циљу смањења страдања на путевима.

Овај документ нуди неке приједлоге, како би Република Српска, односно поједина подручја или општине, могли примјенити систематски приступ у мјерењу тренутних капацитета у БС. Ово ће омогућити одређивање појединачних снага и слабости. То ће осим мјерила за Републику Српску, регионе и општине, омогућити идентификацију оних подручја која су боља, у појединим секторима или дјелатностима, тако да своје знање и стручност могу подијелити с другима у Републици Српској. Институционални развојни планови могу бити проведени, како би поједина подручја могла направити ефикасан допринос Републици Спској, у оквиру циљева деценије акције. То вредновање и касније институционално јачање је неопходно како би Република Српска могла ефикасно допринјети државним и глобалним напорима за смањење жртава.

Обрасци (темеље се на препорукама УН) требају дати преглед врста активности које треба да се догађају у Републици Српској, како би била "спремна" и способна да почне с озбиљним радом на својим проблемима БС. Оквири покривају 5 кључних подручја (види стр. 10 овог Приручника).

Оквири који су у прилогу идентификују кључне области које требају бити уређене да би Република Српска била спремна и способна да оствари ефикасно унапређење БС. Свака од ових области може се сматрати "уређеном" када је постигнут одређени број "индикатора спремности" који се на њу односе.

Да би идентификовали подручја слабости које ће можда требати бити побољшана, могуће је направити "процјену спремности Републике Српске", користећи се приложеним оквирима као предлошцима за процјену тренутне ситуације у Репуублици Српској. То је учињено тако што се уноси постотак резултата код сваког "показатеља спремности", зависно о томе колико је близу постизање успјеха. Резултат ће бити између 0% и 100%, али у пракси је реалан распон од 5% до 95%. Треба уписивати 5% као минимум (умјесто 0%), чак и ако мислите да ништа није учињено, јер можда постоје неке активности које се догађају, а да их нисте ни свјесни. Слично томе, додјела 95%, умјесто 100% омогућава даље побољшање/фино дотјеривање, чак и ако мислите да је све већ у потпуности постигнуто на том показатељу.

Бодовање би требало бити заокружено на најближих 5%, да се избјегне лажна прецизност, јер то је само груба процјена о напретку до данас, на примјер показатељ спремности 5 на слици Ц2 је:

"Успостављена водећа агенција за безбједност друмског саобраћаја"!

Да би се ово у потпуности остварило потребно је да је водећа агенција основана, да је службено објављена (у Службеном гласнику) и да сви други владини одјели и агенције знају и прихватају да је Агенција, од сада, службено одговорна за координацију у Републици Српској. То може захтјевати да се донесе закон или предузму друге радње. Постотак ће одражавати колико смо близу остварења. Потребна је процјена у том тренутку у времену како би Република Српска знала колико је далеко од остварења функционалне водеће агенције. На примјер, ако су мале или никакве радње подузете по том питању, резултат може бити само 5%. Ако је нека расправа започела и влада се већ савјетује с кључним агенцијама, може се дати резултат од 20 или 25%. Ако су одржане консултације и законодавство већ израђује правни оквир, надлежности и овлашћења за водеће агенције, резултат може бити од 50% или 60%. Ако је закон донијет и водећа агенција је већ активна и ефикасна у координирању напора других агенција, резултат од 90% или чак 95% може бити одговарајући. У сваком случају, питање које треба поставити је: "Колико смо близу остварењу овог важног елемента (показатељ спремности)?" и онда дати оцјену између 5% и 95%, на темељу своје процјене дијела посла који је већ учињен у циљу остварења жељеног циља.

Слично томе, предмет 6 на слици Ц2 је (прилог овом раду):

"Старији и активни политичари одговорни за безбједност друмског саобраћаја"

Задатак у овом случају је да се процјени шта је и у којој мјери постигнуто. Ако не постоји именован виши политичар или је он потпуно неактиван на пољу БС, онда је резултат ближе 5%. Ако постоји одговоран политичар, резултат може варирати од 30% до 95%, зависно о томе да ли је политичар довољно одговоран и да ли је довољно активан. Жељена ситуација (95%), ће бити ако је политичар са стварном моћи и утицајем, преузео одговорност за БС. Нпр. у многим земљама, премијер или предсједнички уред преузима директну одговорност за БС. У тим случајевима, док су активни, 95% резултат ће бити прикладан. Слично ће бити и

ако политичар није на највишем нивоу, али је врло активан у подржавању/промовисању БС и обезбјеђује потребна средства за БС и добре оквире стручњацима да раде свој посао.

Овај процес се понавља за сваки од показатеља спремности. Од процјенитеља се тражи да раде вертикално према доле сваку страницу и унесу резултат у постотку између 5% и 95%, уз сваки од показатеља спремности на сликама Ц2 - Ц6, као што је то приказано у наставку, за вођство агенција и координацију са слике Ц2.

Табела 9. Примјер оцјењивања реализације одређених активности

Показатељи спремности	**%досегнут ниво**
Користи се добра пракса са смјерницама о управљању БС	5%
Успостављена водећа организација за БС	60%
Виши и активни политичар одговорни за БС	20%
Успостављен Савјет за БС или слично тијело	70%
Сви кључни чланови Владе активно учествују у раду Савјета за БС	40%
Приватни сектор и невладине организације су заступљени у Савјету за БС	10%

Ове обрасце Агенција треба дистрибуирати ЈЛС. Тако ЈЛС преузимају обавезу **одговорног** попуњавања ових образаца који ће у бити враћени Агенцији за безбједност саобраћаја Републике Српске у форми **Извјештаја о стању планираних и реализованих активности,** а на основу резултата упитника и стручног усаглашавања чланова Савјета за БС. ЈЛС могу направити своје почетне процјене постотка бодова за подручја и активности унутар својих подручја одговорности. Свака ЈЛС мора испунити резултате постотка са својом најбољом процјеном за сваки од "показатеља спремности" на приложеном оквиру (слике Ц2 до Ц6).

Заједнички резултати ће се користити да би се довршио коначни упитник за Републике Српске и одредила подручја којима ће требати помоћ. Оквири процјена ће нам помоћи у утврђивању предности и недостатака, тако да одговарајући корективни Програм БС може бити осмишљен да развије институционалну способност за ефикасније бављење питањима БС.

3.2. Кључне препоруке за унапређење БС

- оцјењивање проблема, политике и институционалног окружења у вези са повредама у друмском саобраћају и могућностима за превенцију повреда у друмском саобраћају у свакој ЈЛС;
- припрема локане Одлуке о БС;
- припрема локалне стратегије безбедности на путевима и плана акција;
- расподјела финансијских и људских ресурса за рјешавање проблема;
- реализација конкретних акција за превенцију друмских саобраћајних незгода, свођење на минимум повреда и њихових посљедица и процјена утицаја ових акција и
- подржавање развоја локалних могућности и сарадње са осталим ЈЛС (преузимање успјешних активности од других ЈЛС).

СЛИКА Ц1

Grad/opština	stub		Aktivnost	Indikator spremnosti	%godišnja postignuća
		15	UN sporazumi i konvencije o bezbednosti saobraćaja		
		20	Vodeća agencija i koordinacija		
	20	Sposobnost upravljanja bezbednošću saobraćaja	20	Državna strategija	
			15	Realni i dugoročni ciljevi	
			15	Finansiranje aktivnosti	
			15	Sistemi podrške bezbednosti saobraćaja	
	20	Sigurnije pute i mobilnost	20	Vlasništvo i odgovornost - bezbednost saobraćaja	
			15	Održivo urbano planiranje	
			20	Bezbednost postojeće mreže puteva	
			15	Bezbednost novih puteva i ulica	
			15	Izgradnja kapaciteta i transfer znanja	
			15	Istraživanje i transfer znanja	
	20	Bezbednost Vozila	15	Min standardi bezbednosti vozila	
			15	NCAP implementacija	
			15	Sigurnosni pojas i ograničenja	
Visegrad			15	Tehnologija izbjegavanja sudara	
			15	Fiskalne mjere	
			15	Vladini i privatni menadžeri voznih parkova	
			10	Istraživanje i razvoj	
	20	Ponašanje korisnika puta	10	Faktori rizika bezbednosti saobraćaja	
			15	Upravljanje brzinama	
			15	Vožnja pod uticajem alkohola	
			15	Kacige	
			15	Sigurnosni pojas i ograničenja	
			10	Komercijalna vozila	
			10	Provođenje javnih kampanja	
			10	Upravljanje bzbednošću saobraćaja	
	20	Liječenje nakon saobraćajne nezgode	20	Pred bolničko liječenje	
			20	Njega u prevozu o mjesta SN do bolnice	
			15	Bolničko liječenje	
			15	Rehabilitacija	
			15	Poticaji poslodavcima	
			15	Istraživanje	

Cilj:
Implementacija sistema, strategija i aktivnosti na osnovu Svjetskog izvještaja o povredama u saobraćaju i UN smjernice za poboljšanje bezbednosti saobraćaja

Slika C1 Aktivnosti na državnom nivou (pregled)

Grad/Opština (molimo unesite)	Višegrad
Uradio (molim odštampati) Ime i prezime:	Marko Marković
pozicija	Načelnik odjeljenja
organizacija	Odjeljenje za stambeno- komunalne poslove
kontakt e-mail	markomarkovic@.....com

СЛИКА Ц2

Stub		Aktivnost		Indikatori spremnosti	%godišnja postignuća
	15	UN sporazumi i konvencije	40	Provedena konvencija o drumskom saobraćaju	
			30	Provedena konvencija o saobraćajnim znakovima	
			30	Postojeci regionalni pravni instrumenti	
			10	Priručnik za upravljanje bezbednošću saobraćaja	10
			10	Uspostavljena vodeća agencija za bezbednost saobraćaja	60
			10	Viši i aktivni političar odgovoran za bezbednost saobraćaja	20
			10	Tijelo/Savjet za bezbednost saobraćaja ili uspostavljanje sličnog tijela	5
			10	Aktivno učešće svih vladinih ključnih aktera u Tijelu za bezbednost saob	10
			10	Privatni sektor i NVO aktivni predstavnici u Savjetu	13
			10	Stalni sekretarijat Savjeta uspostavljen da pruža podršku aktivnostima S	40
			10	Sekretarijat Savjeta ima adekvatne tehničke i finansijske resurse	5
	20	Vodeća Agencija i koordinacija	10	Odluke Savjeta na temelju analiza podataka o nezgodama i implementa	70
			5	Efikasna horizontalna i vertikalna koordinacija	80
			5	Programi bezbednosti saobraćaja implementirani na lokalnom nivou	60
			10	Poznati godišnji gubici u SN i njihova raspodjela	10
			10	Planovi bezbednosti saobraćaja spremni za samodrživo finansiranje	10
			10	Poznati glavni faktori rizika i visoko rizični korisnici puta	80
			10	Odgovornost zainteresovanih strana, javna i dogovorena	30
1 Sposob. upravljanja bezbednošću saobraćaja	20	Državna Strategija	10	Državni akcioni plan pripremljen i definisani prioriteti za investiranje	30
			10	Vladine agencije povećale budžet za bezbednost saobraćaja u svrhu po	20
			10	Projekti identifikovani i implementiraju se	10
			10	Koalicija partnera uspostavljena i operativna	10
			10	ISO 39001 promovisan u okviru strategije bezbednosti saobraćaja	5
			10	Uspostavljeni efektivni mehanizmi praćenja	15
	20	Realni dugoročni ciljevi	15	Skala, priroda i karakterstike problema u potpunosti razumljivi	70
			15	Sistem dozvoljava mjerenje i praćenje poginulih, povrijeđenih u sudarim	60
			10	Poznati brojevi vozila, vozača, žrtava i njihove tendencije	80
			10	Poznate najugroženije i najrizičnije grupe / distribuirane svima	80
			15	Realna procjena je potencijal za smanjenje žrtava	70
			15	Potencijalne intervencije i procjena očekivanog uticaja	70
			10	Preporuke OECD izvještaja o primjeni ambicioznih ciljeva	0
			10	Utrošeni novac efektivno raspoređen	10
	20	Finansiranje	15	Predviđeni ekonomski gubici prikazani na godišnjem nivou-transparentı	70
			10	Vlast prepoznaje ulaganja u bezbednost saobraćaja kao investiciju	70
			10	Vlast predvidila povećanje budžeta za finansiranje bezbednosti saobrać	10
			15	Profit se koristi za opravdavanje ulaganja u bezbednost saobraćaja	10
			15	Specificirani su glavni godišnji i srednjoročni procesi budžetiranja	10
			10	Sistematski proces alokacije sredstava među sektorima bezbednosti sa	5
			15	10% infrastrukturnih troškova preusmjereno je na bezbednost saobraćaj	15
			10	Identifikovani su i implementirani inovativni mehanizmi finansiranja	5
	20	Sistem podrške bezbednosti saobraćaja	10	Sistem podataka o nezgodama dozvoljava efektvne analize problema	80
			10	Prikupljeni podaci o saobraćajnim nezgodama zadovoljava potrebe svih	70
			10	Podaci o nezgodama dostupni za detaljnije analize ključnim korisnicima	40
			10	Identifikovane i nadgledane visokorizične grupe	70
			10	Procjena ekonomskih gubitaka i uticaja	10
			10	Efektivno istraživanje bezbednosti saobraćaja u svrhu podrške kreiranja	20
			10	Obuka policije, opremljenost i poduzimanje efikasnih mjera	70
			10	HMP pruža efektivnu podršku povrijeđenim u saobraćajnim nezgodam	80
			10	Obuka službi spašavanja, opremljeni da spase/oslobode žrtve	60
			10	Uspostavljen zakonski okvir za poboljšanje bezbednosti saobraćaja	70

Cilj:
Uspostavljanje multisektoralnog partnerstva i jačanje kapaciteta vodećih agencija tako da mogu da razviju lokalnu strategiju bezbednosti saobraćaja, da planiraju ciljeve, da prikupljaju podatke i vrše istraživanje u svrhu realizacije kontramjera, odnosno praćenja implementacije i efektivnosti

Slika C2 Stub 1 - Upravljanje bezbednošću drumskog saobraćaja
(Grad/Opština)

СЛИКА Ц3

Stub		Aktivnost		Indikatori spremnosti	%godišnja postignuća
			15	Vlada je postavila cilj da se eliminišu "najveći rizici" na nebezbednim pu	20
	20	Bezbednost	15	Upravlja	50
		saobraćaja	10	Upravljač puta izdvaja 10% budžeta za puteve za poboljšanje bezbedno	5
		Vlasništvo	10	Upravljač puta godišnje izvještava o bezbednosti saobraćaja na putevim	70
		i	10	Uticaji na bezbednost saobraćaja uključeni su u sve odluke planiranja i r	20
		odgovornost	10	Stručnjaci ili organizacione jedinice za bezbednost saobraćaja koji nadg	50
			10	Sistemski pristup bezbednosti puteva i projektovanje puteva "koje opraš	30
			10	U obzir uzete sve potrebe korisnika puta u svim relevantnim aktivnostim	40
			10	Investiranje u bezbednost puta od strane razvojnih banaka, nadgledanje	0
		Održivo	25	Planirati da zemljište koje će se koristiti ispunjava sve zahteve bezbedn	20
	15	i bezbedno	25	Efektivan pristup kontrolnim procedurama da bi se spriječila izgradnja n	30
		planiranje	25	Efektivna kontrola procesa razvoja na licu mjesta u svrhu prevencije neb	30
			25	Procjena uticaja svih odluka o planiranju i razvoju na bezbednost saobra	40
	15	Bezbednost	15	Uvažavaju se potrebe svih korisnika puta, posebno potrebe ranjivih koris	30
		postojećih	15	Sistematično nadgledanje bezbednosti na mreži puteva	40
		puteva i	15	Precizno lociranje i uzroci nezgoda na opasnim mjestima - izdvojiti iz ba	50
		održivi	15	Opasne lokacije sistematično identifikovane za poboljšanja	40
Bezbedniji		razvoj	15	Redovno sprovođenje anketa o ocjenjivanju bezbednosti puteva	10
putevi i			15	Proaktivno upravljanje brzinama u cilju osiguravanja odgovarajućih brzir	30
mobilnost			10	Standardi bezbednosti u zonama radova i procedure na licu mjesta	20
			15	Svi modovi transporta uzeti u obzir pri planiranju nove infrastrukture	50
			15	Planiranje mreže puteva kako bi se postigli bezbedno kretanje i pristup z	50
	20	Bezbednost	15	Infrastrukturno planiranje prepoznaje koristi u bezbednosti pri prelasku s	30
		novih	15	Uticaj na bezbednost saobraćaja uključen u planske i razvojne odluke	20
		puteva	20	Minimalni zahtevi bezbednosti saobraćaja definisani za nove puteve i uk	30
			20	Provedena nezavisna revizija i implementirane preporuke	10
	15	Izgradnja	30	Promoviše se obuka sa niskim troškovima bezbednosnog inženjeringa,	5
		kapaciteta i	35	Razvoj standarda projektovanja koji priznaju i dopuštaju ljudsku grešku	0
		transfer	35	Partnerstvo sa relevantnim agencijama kako bi se uvjerilo da svi razumi	5
		znanja		principe projektovanja bezbednih puteva	
			25	Istraživanje u cilju opravdavanja i podrške Deceniji akcije bezbednosti s	5
	15	Istraživanje i	25	Promovišu se istraživanje/obuka/transfer znanja u oblasti bezbednosti p	5
		razvoj	25	Brojni inovativno demo projekti o bezbednosti ranjivih korisnika puta	5
			25	Istraživanje razmijenjeno sa zemljama sa niskim i srednjim prihodom	5

Cilj:
Ocijenjivanje bezbednosti puta u fazi planiranja, projektovanja i eksploatacije puteva u cilju povećavanja bezbednosti i zaštite kvaliteta mreže puteva za dobrobit svih učesnika saobraćaja, a posebno ranjivih korisnika puta (pješaka, biciklista i motociklista)

Slika C3 Stub 2 - Sigurniji putevi i mreže puteva
(Grad/Opština)

СЛИКА Ц4

Stub	Aktivnost		Indikatori spremnosti	%godišnja postignuća
		15	Usvajanje WP 29 preporuka na državnom nivou	
		10	Minimalni standardi bezbednosti određeni za uvezena vozila	100
		15	Godišnji tehnički pregled vozila za sva motorna vozila preko 3 g. starost	100
15	Minimalni standardi bezbednosti vozila	15	Šestomjesečni tehnički pregled za sva komercijalna vozila	100
		10	Procedure pregleda i tesiranja vozila se dokumentuju i uglavnom poštuju	100
		10	Preglede /tesiranje vozila obavljaju obučeni mehaničari /kontrolori	100
		15	Sprovode se povremene kontrole vozila u saobraćaju na putevima	80
		10	Postoji sumnja da nekoliko neispravnih vozila koristi javne puteve u grad	20
		25	Informacije kupcima u agencijama za bezbednost za sve prekookeansk	0
15	Nova vozila procjena Programi (NCAP)	25	Agencija objavljuje rezultate NCAP testova u cilju podsticanja izbora bez	0
		25	Uvedeni su lokalni NCAP programimi	0
3 bezbednost vozila i projektovanje		25	Proizvođači obavezni da uključe NCAP rezultate u sva oglašavanja	0
		25	Sva nova motorna vozila obavezna su imati sigurnosne pojaseve	100
15	sig. pojas i ograničenja	25	Sva nova vozila obavezna su imati vizuelne i zvučne podsjetinke	20
		25	Sva vozila (osim dvotočkaša) obavezni su imati odgovarajuće sigurnosn	95
		25	Na redovnom tehničkom pregledu obavezno se pregledaju i sigurnosni p	90
15	izbjegavanje sudara Tehnologija	35	Svi proizvođači vozila moraju uvesti Tehnologije izbjegavanja sudara (C	5
		35	Novouvezena vozila obavezna su imati CAT	5
		30	Vodeća agencija bezbednosti informiše javnost o benefitima korištenja (	5
15	Fiskalne mjere	35	Fiskalni podsticaji se primjenjuju kako bi se stimulisalo korištenje bezbe	5
		35	Fiskalne mjere korištene da umanje izvoz / uvoz manje sigurnih vozila	0
		30	Zabranjeno uklanjanje sigurnosnih obilježja / opreme na izvezenim vozil	0
10	Istraživanje + razvoj	50	Povećano istraživanje / razvoj sigurnosnih tehnologija	5
		50	Veći prioritet dat VRU bezbednosti u projektovanju vozila	5
15	Vlada +Privatno vozni park menadžeri	50	Menadžeri voznog parka kupuju sigurnija vozila	15
		50	Menadžeri voznog parka podstiču na sigurnije korišćenje i održavanje v	40

Cilj:

Poboljšan tehnički pregled vozila i globalni razvoj tehnologija za bezbednost vozila za oboje pasivnu i aktivnu bezbednost kroz kombinaciju i harmonizaciju globalnih standarda, obavještavanje potrošača za brže usvajanje novih tehnologija

Slika C4 Stub 3 -Standardi bezbednosti vozila **(Grad/Opština)**

СЛИКА Ц5

Stub		Aktivnost		Indikatori spremnosti	%godišnja postignuća
	10	Bezbednost puteva Faktori rizika	50	Glavni rizici bezbednosti saobraćaja su identificirani i upoređeni	60
			50	Potencijalne korektivne mjere identificirane / usuglašene od strane relev	45
				Promocija sistema postepenog sticanja vozačke dozvole - za vozače pc	25
			10	Institucionalni elementi na mjestu kako bi se omogućilo efikasno upravlj	70
			10	Zakonski elementi na mjestu da bi se omogućilo efikasno upravljanje br	80
			10	Finansijski i tehnički aspekti za upravljanje brzinama	75
	15	Upravljanje brzinama	10	Podrška zajednice za uvođenje upravljanja brzinama	60
			10	Završeno istraživanje brzine na mreži	40
			10	Implementacija vodiča o upravljanju brzinama (SZO)	15
			10	Ograničenje brzine u određenim zonama bazirano na sistemu bezbedni	60
			10	Smanjenja brzina kao faktor umanjenja uzroka nezgoda sa poginulim i t	70
			10	Kod nižih brzina smanjuje se ozbiljnost saobraćajnih nezgoda	80
			10	Smanjenje smrtnosti ranjivih korisnika puta	70
			15	Institucionalni elementi da se zabrani vožnja pod uticajem alkohola /pob	80
			15	Zakonski elementi zabrane vožnje pod uticajem alkohola / poboljšanje v	80
			15	Finansijski i tehnički aspekti vožnje pod uticajem alkohola / poboljšanje	60
	15	Vožnja pod uticajem alkohola	10	Podrška zajednice za sprečavanje vožnje pod uticajem alkohola / pobolj	70
			15	Implementiran vodič o sprečavanju vožnje pod uticajem alkohola (SZO)	40
			10	Uveden limit 0,5 promila alkohola za vozače (BAC ≤0.5g/dl limit)	100
			10	Niži BAC limit korišten kada su u pitanju vozači početnici i komercijalni v	40
4 Ponašanje korisnika puta			10	Godišnja statistika % nezgoda koje su uzrokovane vožnjom pod uticajer	60
			15	Institucionalni elementi da se poboljša korištenje kacige	40
			15	Zakonski elementi za poboljšanje korištenja kacige	70
	15	Kacige	15	Finansijski i tehnički aspekti da se poboljša korištenje kacige	40
			10	Podrška zajednice da se poboljša korištenje kacige	40
			15	Specificirani minimalni standardi za korištenje kacige	30
			15	Dosledno (strogo) se sprovode odredbe o obaveznommkorišćenju kacig	20
			15	Smanjenje povreda glave motociklista	10
			15	Institucionalni elementi da se poboljša korištenje sigurnosnog pojasa	70
	15	Sig. Pojas ograničenja	15	Zakonski elementi da se poboljša korištenje sigurnosnog pojasa	80
			15	Finansijski i tehnički aspekti da se poboljša korištenje sigurnosnog pojas	60
			10	Podrška zajednice da se poboljša korištenje sigurnosnog pojasa	50
			15	Primenjuje se vodič sa najboljim iskustvima korištenja sigurnosnog poja	10
			15	Smanjenje broja ozbiljnih posljedica saob. nezg. među korisnicima sigu	60
			15	Povećanje korištenja sigurnosnog pojasa na 90% za sve korisnike vozil	60
	10	Komercijalna vozila	35	Relevantnim zakonom regulisati bezbednost komercijalnih vozila	40
			35	Vozači komercijalnih vozila obavezni su imati certifikat o stručnosti	60
			30	Promoviše se politika za smanjene povreda u saobraćajnim nezgodama	30
	10	Prinuda kampanje javnost	50	Društvene marketinške kampanje koje podržavaju unapređenja	10
			50	Javna podrška i potražnja za efikasnu kontrolu nebezbednih vozača	50
			25	Vlada promoviše ISO39001	10
		Bezbednost	25	Svi relevantne vladine institucije rade u skaldu sa ISO39001	10
	10	puta	25	Sve relevantne privatne organizacije rade u skladu sa ISO39001	10
		Menadžment	25	Svi glavni operateri voznog parka/ poslodavci aktivno promovišu bezbec	20

Cilj:

Održivo provođenje zakona o saobraćaju, edukacija u javnim i privatnim sektorima i implementacija korektivnih mjera za rješavanje ključnih faktora rizika (niskog nivoa korištenja sigurnosnog pojasa i kacige i učestalost vožnje pod uticajem alkohola i prekomjerne brzine) koji rezultiraju žrtvama u saobraćaju

Slika C5 Stub 4 Uticaj na ponašanje korisnika puta

(Grad/Opština)

СЛИКА Ц6

Stub		Aktivnost		Indikatori spremnosti	%godišnja postignuća
			20	WHO smjernice o pred bolničkoj njezi teško povrijeđenih se implmentira	50
			20	Jedinstveni broj za hitne slučajeve lagan za zapamtiti do 13.dec.	5
	20	Pred bolnička njega	20	Spasioci potpuno opremljeni i obučeni za spašavanje / vađenje nastrada	70
			20	Policija/spasioci obučeni za pružanje osnovne prve pomoći i rad na mje	50
			20	Hitna pomoć / medicinska pomoć stiže na mjestu nezgode u roku od 30	80
			20	Potpuno opremljeno ambulantno vozilo koristi se za prijevoz žrtava	50
			20	Posada hitne pomoći uključuje obučeno medicinsko osoblje	100
			20	Posada hitne pomoći obučena za zbrinjavanje i prijevoz žrtava saobraća	100
	20	Njega u transportu	20	Žrtve nezgoda se prevezu do medicinske ustanove u roku od 30 minuta	80
5 Njega nakon sudara			20	Redovna provjera ambulantnih vozila - da li zadovoljava standarde	95
			20	Rana rehabilitacija i podrška kako bi se smanjile fizičke i psihičke traum	70
			20	Sistem bolničke njege na mjestu	70
			20	Hitni odjeli opremljeni za zbrinjavanje povrijeđenih u nezgodama	85
	15	Bolnička njega povrijeđenih	20	Uveden sistem kvaliteta da prati njegu teško povrijeđenih	70
			20	Sistem unapređenja njege teško povrijeđenih radi u skladu sa najboljim	85
			25	Uvedena sveobuhvatna šema osiguranja rehabilitacije povrijeđenih u sa	50
	15	Rehabilitacija	25	Usluge bolničke rehabilitacije povrijeđenih u nezgodama je finans. od st	30
			25	Svi korisnici puta pokriveni osiguranjem	3
			25	Istraživanje pokazuje efektivnost troškova usluga rehabilitacije	10
	15	Zapošljavanje invalidnih osoba	100	Poslodavci se podstiču / ohrabruju da zapošljavaju lica s invaliditetom s	10
	15	Istraživanje	100	Podstiču se Istraživanja da bi se dobili odgovori o tretmanu posle saobra	0

Cilj:
Povećan odziv i sposobnost u hitnim slučajevima i poboljšana sposobnost zdravstvenog sistema da pruži odgovarajući tretman žrtvama na licu mjesta, u tranzitu u bolnici
i tokom rehabilitacije da se umanje fizičke i psihičke povrede

Slika C6 Stub 5 - Poboljšanje njege nakon sudara
(Grad/Opština)

IV-3. ПРАЋЕЊЕ ИНДИКАТОРА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

1. УВОД

Генерална скупштина Уједињених нација је донијела низ Резолуција о глобалној безбједности саобраћаја. Резолуцијом из 2009. одређена је Деценија акција у БС (од 2011. до 2020) и циљ да се број погинулих у саобраћајним незгодама смањи за 50%, у односу на прогнозирани број у току 2020. Свјетска здравствена организација је припремила Глобални план деценије акције безбједности на путевима 2010-2020. године (у даљем тексту Глобални план). Све активности и субјекти који учествују у систему БС, обухваћене су у 5 стубова у Глобалном плану УН-а (види страну стр. 10 Приручника).

Овдје посебно треба истаћи редослијед именованих стубова. Уочава се да је на првом мјесту менаџмент за управљање и спровођење безбједности на путевима. Стога, овај „стуб“ представља основу за подизање нивоа безбједности на путевима. Интересантно је запазити, да су учесници у саобраћају тек на четвртом мјесту приоритета, што довољно говори, колико је неопходно створити предуслове (законски прописи, инфраструктура, возила,...) за њихово безбједно кретање (Липовац и др., 2012). Узимајући у обзир препоруке из Глобалног плана, свака ЈЛС би требало да систематизује своје активности, према наведеним стубовима.

У циљу обезбјеђивања подршке и посвећености БС (у даљем тексту: БС), неопходно је успоставити што бољи метод праћења стања БС. Ово захтјева унапређење начина праћења саобраћајних незгода и посљедица саобраћајних незгода, доступност, размјену и стално унапређивање ових база података, али и успостављање снимања и праћења најважнијих индикатора БС (у даљем тексту: ИБС). ИБС представља међуизлазни резултат спроведених мјера БС. Након избора најважнијих индикатора за локалну заједницу, посебну пажњу треба усмјерити на методе мјерења и извјештавања за сваки одабрани индикатор. Овако уређено праћење ИБС-а на свим нивоима и у различитим секторима, треба да помогне да се прецизније дефинишу проблеми БС, одговорности и оптималне контрамјере које ће највише допринјети унапређењу БС.

Истраживања (Elvik and Vaa, 2004), су показала да је ефекат употребе сигурносног појаса на предњим сједиштима око 40% (за око 40% смањује број погинулих приликом судара возила). Просјечна ефикасност сигурносног појаса на задњим сједиштима процјењује се као 18 ± 9 %. Ове процјене указују да постоји могућност да сигурносни појасеви на задњим сједиштима смањују вјероватноћу смртности за 97.5% (Evans, 1988).

Истраживање које је спроведено у Републици Српској је допринјело „схватању“ постојећег стања БС, са аспекта употребе сигурносног појаса током вожње посматрајући све категорије путника у возилу (возач, сувозач, путници на задњем сједишту и дјеца). Поред тога, могу се донијети закључци о томе гдје се Република Српска налази у односу на развијене земље свијета као што су Шведска, Данска... у погледу употребе сигурносног појаса током вожње (резултати омогућавају поређење са другим земљама свијета).

Резултати оваквих и сличних истраживања омогућавају одређивање одговорности рада и ефикасност појединих субјеката у систему БС, затим, дефинисању оптималних контрамјера за унапређење БС. Овакав систем рада на унапређењу БС, треба развити у свакој ЈЛС. Тиме би се постигао ефекат „ривалитета“ међу истим, при чему би дошао до изражаја такмичарски дух појединих градова, општина, па и држава у погледу унапређења БС.

2. ПОЈАМ И ЗНАЧАЈ ИНДИКАТОРА БС

Традиционални начин праћења и оцјењивања стања БС темељи се искључиво на подацима о саобраћајним незгодама и посљедицама саобраћајних незгода. У свим земљама је у првој фази развоја БС ово био једини начин праћења БС. Овакав ретроактиван приступ није хуман (стање се оцјењује тек када су настале посљедице), није научно оправдан (често због малог броја незгода није могуће примјенити статистички метод), не пружа нам релевантне и поуздане информације о томе шта су проблеми БС, нити указује на оптималне контрамјере. Зато се данас чине напори да се успостави савремени начин праћења и оцјењивања стања БС, који ће отклонити недостатке традиционалног приступа (Липовац и др. 2012)

Праћење ИБС-а (као додатак праћењу саобраћајних незгода, повреда и погинулих у саобраћају) је један од савремених приступа који највише обећава. Индикатори (показатељи перформанси) БС су мјере (показатељи) оних радних услова у друмском саобраћајном систему који утичу на перформансе БС (Hakkert et all. 2007). Индикатори на нивоу локалне заједнице допуњују слику о стању и проблемима БС. На основу политике БС, доноси се и усваја стратегија БС. Стратегија између осталог, одређује постојеће стање, циљеве и кључне области рада у БС. На основу стратегије доносе се акциони (стратешки) планови БС који дефинишу и најважније мјере и активности које ће се предузимати у посматраном периоду (обично једна, двије или пет година). Када се спроведу мјере, најприје се виде први, непосредни, међурезултати (intermediate outcomes) који се могу мјерити индикаторима БС (Road Safety Performance Indicators). Ови резултати су у тјесној корелацији са ПОЛИТИКА - СТРАТЕГИЈА - ПЛАН - МЈЕРЕ - САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ - ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКИ ТРОШКОВИ НЕЗГОДА, међурезултати и индикатори БС су веома значајни (слика 8.), (Липовац и др. 2012).

Слика 6. Вертикална хијерархија елемената система БС [Липовац, К., Вујанић, М. и Тешић, М. (2012). Приједлог индикатора БС у локалној заједници са начином примјене. VII Међународна конференција, БС у локалној заједници, Лепенски Вир, стр.119.]

Политиком се одреди да ће се смањивати страдање на путевима, а стратегијом се утврђује да ће употреба сигурносних појасева бити кључна област рада. Акционим планом се дефинишу мјере у циљу унапређења употребе сигурносног појаса, а саобраћајна полиција и други субјекти спроводе дефинисане мјере. Непосредни резултат (међурезултат) је побољшање у погледу употребе сигурносних појасева (унапређени прописи, возила, знање, ставови, понашање у овој области), а индикатори којима се мјери стање су проценти употребе сигурносног појаса, (за возаче, сувозаче, путнике на задњем сједишту, у насељима, на отвореним путевима, на аутопутевима). Коначан резултат је смањење броја и посљедица саобраћајних незгода, односно смањивање укупних друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода. (Липовац и др. 2012). Овакав приступ се може примјенити на глобалном (међународном), националном или локалном нивоу, али и на нивоу појединих субјеката (нпр. могу се дефинисати и пратити ИБС значајни за саобраћајну полицију). Овакав

систем унапређења БС, се може примјенити на остале факторе који доприносе већем ризику од саобраћајне незгоде (алкохол, системи пасивне безбједности на возилима, брзина, инфраструктура, збрињавање послије саобраћајне незгоде, и сл.). Да би се у некој локалној заједници (или у неком субјекту) увео описани приступ, треба спровести сљедеће кораке:

- прецизно дефинисање ИБС-а;
- рангирање индикатора према значају (основни, додатни и остали) и избор основних (најважнијих) индикатора који ће се пратити;
- дефинисање начина мјерења основних индикатора;
- стручно дефинисање метода прикупљања података за основне индикаторе;
- успостављање процеса снимања (мјерења) и праћења основних индикатора;
- извјештавање и коришћење резултата снимања основних индикатора и
- стално унапређивање овог процеса.

3. ОСНОВНИ ИНДИКАТОРИ БС ЗА ЈЛС

Свака ЈЛС је специфична са аспекта БС, па се могу разликовати и индикатори који ће се пратити у појединим локалним заједницама. Ипак, потребно је дефинисати основне индикаторе које би требало да прате све локалне заједнице. У зависности од специфичности, поједине локалне заједнице могу овом списку додати још неке индикаторе и успоставити процес њиховог праћења. Изузетно, поједине локалне заједнице неће пратити неке од наведених индикатора, а имајући у виду тренутно стање и сопствене капацитете.

У основне индикаторе би требало уврстити оне величине које су веома значајне за БС (велика корелативност између индикатора и очекиваног броја незгода и/или велика корелативност са очекиваним посљедицама незгода), односно који се једноставно мјере. Основни и додатни индикатори могу мијењати мјеста, а у зависности од развоја проблематике БС, односно од развоја технике и технологије мјерења. Локалне заједнице би требало да се опредјеле за неке од наведених области и да успоставе процес праћења ИБС-а, а посебно оних који најбоље описују перформансе БС и који највише доприносе разумијевању процеса који доводе до саобраћајних незгода.

Основни ИБС-и које треба да прати свака ЈЛС су:

- проценат возача који управљају возилом у саобраћају под дејством алкохола (преко 0,3 промила);
- проценат возила која, на ванградским путевима и у насељу, прекорачују дозвољену брзину за више од 10 km;
- проценат свих категорија путника у возилу који користе сигурносни појас у саобраћају на ванградским путевима и у насељу;
- проценат возила у саобраћају, без права учешћа у саобраћају (нису регистрована, односно нису им исправни витални склопови возила);
- проценат дужине дистрибутивних и других брзих путева (за брзи саобраћај) са насељима дуж пута и
- средње вријеме одзива прве помоћи (од тренутка незгоде до доласка прве помоћи на лице мјеста).

4. ПРИМЈЕР МЈЕРЕЊА ИНДИКАТОРА БС У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

Поред основне анализе података важних за БС од стране МУП-а, на нивоу Републике Српске се детаљније прати само неколико ИБС, а то су: употреба сигурносног појаса, брзине кретања возила и техничка исправност возила (Министарство саобраћаја и веза

РепубликеСрпске, Ауто-мото Савез Републике Српске и Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске).

У сврху повећања степена употребе сигурносног појаса, у Републици Српској је вршено истраживање у 2012. години. Приказани резултати (прије и послије кампање), добијени на основу података прикупљених путем непосредног опажања на терену дају веома добру, реалну слику о тренутном нивоу степена употребе сигурносног појаса и стварном ефекту спроведене кампање у Републици Српској. Употреба сигурносног појаса је анализирана у односу на класу возила, пол путника, начин учешћа, старост, врсту пута и мјесто.

4.1. Циљ, вријеме и методологија истраживања

Циљ истраживања је био да се утврди степен употребе сигурносног појаса код возача и путника у возилу на подручју Републике Српске, прије и послије спроведене једномјесечне кампање о употреби сигурносног појаса. Основна хипотеза је да је степен употребе сигурносног појаса код путника у возилу мањи у насељу него на ванградским путевима. У овом случају је извршена дисперзија на неколико пратећих фактора који утичу на исход доказа постављене хипотезе, а то су: пол, животна доб, возачки стаж, пређена километража, ниво образовања, старост и класа возила.

Истраживање је спроведено у два дијела. Први дио је завршен у мјесецу марту 2012. године на подручју свих пет Центара јавне безбједности Републике Српске (ЦЈБ Бања Лука, Добој, Бијељина, Источно Сарајево и Требиње). Након првог дијела истраживања, спроведена је једномјесечна кампања о употреби сигурносног појаса, те се другом дијелу истраживања приступило у мјесецу мају 2012. године. Други дио истраживања је завршен у јуну 2012. године. Истраживање је вршено на подручју сваког ЦЈБ и то на пет локација (двије у насељу и три ван насеља). За локације су одабрани прилази тржним центрима, бензинским станицама, паркинзима и сл. Истраживање је вршено у двије фазе. Прва фаза обухвата опажање и евидентирање понашања возача, док је у другој фази вршена анкета возача који су пристали да буду анкетирани. На свакој локацији истраживање је трајало од 2 до 5 сати дневно, да би се прикупио укупан узорак од најмање 120 анкетираних возача на свакој локацији унутар једног центра јавне безбједности.

Метод истраживања који је коришћен јесте непосредно опажање, метода анкете и статистичка анализа. Прво се приступило методи анкете у комбинацији са непосредним опажањем. За анкетирање је коришћен посебно припремљен упитник у сврху истраживања степена употребе сигурносног појаса у саобраћају. Само непосредно опажање и анкетирање је обављено на следећи начин. На свакој локацији (укупно 5x5=25 локација у Републици Српској), је обрађено по 120 учесника. Након непосредног опажања коришћења сигурносног појаса од стране свих лица у возилу, приступило се анкетирању возача истог возила, тако што су анкетари прилазили паркираном возилу и уз дозволу возача, вршили анкетирање. Анкета се базирала на томе што су возачу постављана питања на која је он давао усмене одговоре, а анкетар их је биљежио у анкетном листу.

Прикупљени подаци (опажањем и путем анкете), унесени су у посебну табелу и статистички су обрађени, у односу на сљедеће категорије: пол, старосна доб, дужина возачког стажа, пређена километража, степен образовања, класа и старост возила и сл. У наредном поглављу анализирани су подаци о употреби сигурносног појаса свих категорија путника у возилу, добијени непосредним опажањем, прије и послије спроведене кампање о употреби сигурносног појаса.

4.2. Резултати мјерења ИБС-а

У првом дијелу истраживања опажено је 1707 возила у насељу и 2389 возила на путевима ван насеља. Насупрот томе, у другом дијелу истраживања опажено је 1791 возило у насељу и 2572 возила на путевима ван насеља. Поред возача, укупно је опажено 1977 сувозача и

1107 путника на задњем сједишту прије спроведене кампање. Након кампање, опажено је 2261 сувозача и 1320 путника на задњем сједишту (табела 10.). Посматрајући цјелокупан узорак, уочава се да је у другом дијелу истраживања опажено за 10.78% више корисника возила.

Табела 10.Структура узорка опажених корисника возила [Maric, B., Tesic, M., Djeric, M. and Micanovic, D. (2012).Campaign results towards increase of seat belt usage in Republic of Srpska – analysis before and after. XI International Symposium, Road Accident Prevention, Novi Sad, pp.117.]

ОПАЖЕНИ ПУТНИЦИ								
	Мушки пол		**Женски пол**		**Дјеца**		**Укупно**	
	Прије	**После**	**Прије**	**После**	**Прије**	**После**	**Прије**	**после**
Возач	3099 (75.66%)	3164 (72.35%)	997 (24.32%)	1209 (27.65%)	-	-	4096	4373
Сувозач	1232 (62.32%)	641 (28.35%)	745 (37.68%)	1593 (70.46%)	-	27 (1.2%)	1977	2261
Задње сједиште	157 (14.18%)	257 (19.47%)	371 (33.51%)	489 (37.05%)	579 (52.30%)	574 (43.49%)	1107	1320

Анализирајући податке добијене непосредним опажањем возача на терену (график 8.), узимајући при томе у обзир да се ради о укупном узорку (Nprije=4096, Nposle=4373) за насеље и отворени пут, забиљежен је пораст процента возача који су користили сигурносни појас (+5.3%), посматрајући резултате прије и послије спроведене кампање.

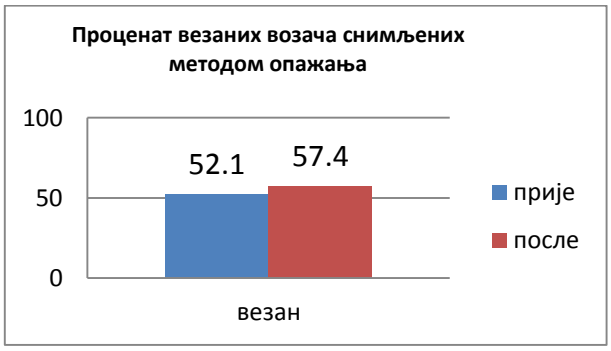


График 8. Процентуална расподјела везаних возача (Nprije=4096, Nposle=4363)

Спроведена кампања је врло добро утицала на сувозаче као једну од посматраних категорија путника који користе возило. Наиме, нађено је да за +11% више сувозача користи сигурносни појас послије спроведене кампање у односу на постојеће стање (график 9.).

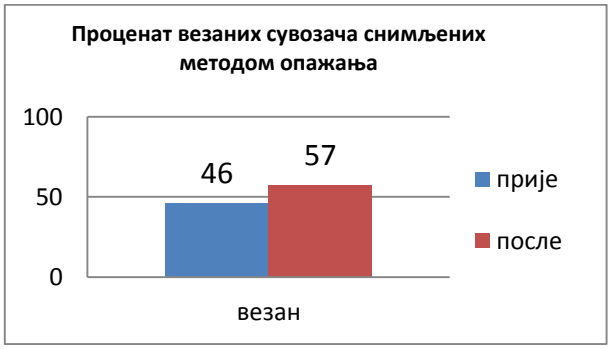


График 9. Процентуална расподјела везаних сувозача (N_{prije}=1977, N_{posle}=2261)

Степен употребе сигурносног појаса код путника на задњем сједишту не укључујући дјецу (график 10.) је скоро занемарљив. Наиме, само 1% путника је користило сигурносни појас на задњем сједишту прије кампање, док се након кампање, биљежи позитиван тренд употребе сигурносног појаса (+8%), што довољно говори колики су ефекти спроведене кампање, у периоду од само мјесец дана.

График 10. Процентуална расподјела везаних путника на задњем сједишту (N_{prije}=528, N_{posle}=746)

Проценат употребе сигурносног појаса код дјеце на задњим сједиштима/у аутосједалицама (график 11.) је веома низак у поређењу са земљама које су на вријеме почеле управљати безбједношћу саобраћаја. Наиме, свега 66% дјеце користи сигурносни појас или користи аутосједалицу током вожње у Републици Српској. Поред тога, спроведена кампања је остварила позитивне резултате и међу овом категоријом корисника возила. Биљежи се раст процента употребе аутосједалица или сигурносног појаса међу дјецом за +19%.

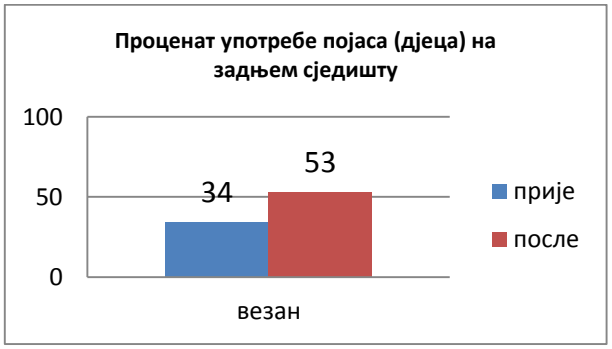


График 11. Процентуална расподјела везане дјеце (N_{prije}=579, N_{posle}=574)

5. ДИСКУСИЈА

Досљедност у спровођењу принципа стратешког управљања БС остварује најзначајније ефекте у смањењу броја саобраћајних незгода и посљедица истих. Да би овакав приступ био остварљив и код нас, потребно је подстаћи извршне власти да почну „размишљати“ о БС. Први корак је да носиоци политичке власти буду на челу Савјета за БС на нивоу локалне заједнице. Ово је предуслов за доношење и спровођење одлука битних за БС локалне заједнице. Поред тога, треба да се примјењује тзв. ''top-down'' и ''down-top'' модел између субјеката како на локалном, тако и на нивоу Републике Српске. Када се дефинише оваква платформа за рад на унапређењу БС, може се говорити о примјени ИБС-а на нашим просторима. На просторима Републике Српске су учињени почетни напори ка унапређењу БС. Наиме, формиран је менаџмент за БС на националном нивоу (основан је Савјет за БС и Агенција за БС, донешена је Стратегија за БС и Програм БС). Основа за унапређење БС је веома квалитетна и захтјева што ефикаснију надградњу на локалном нивоу, у смислу: интензивнијег рада Савјета за БС, укључивање у заједнички рад свих субјеката који се налазе у систему БС, дефинисање Стратегија за БС и Акционих планова, одабира приоритетних ИБС-а, њихово снимање, мјерење и анализа добијених резултата.

Када се постави овакав системски приступ управљању БС, могуће је прецизно дефинисати адекватне и ефикасне контрамјере. Специфичност у дефинисању контрамјера се крије у сложености система БС. Наиме, у свакој локалној заједници се разликује ниво БС, али и узроци настанка саобраћајних незгода. Узрок томе је, наравно, политика управљања БС, али и географски положај, површина, социо-демографски утицај, економска развијеност, и сл. У вези са тим јесте избор адекватних ИБС-а за сваку локалну заједницу. Узгред речено, сусједне општине могу да имају различит избор индикатора које ће мјерити. Из разлога што немају исти ризик од настанка саобраћајне незгоде, рад појединих субјеката није на истом нивоу (нпр. саобраћајна полиција у ЦЈБ Бања Лука је највише радила на провјери употребе сигурносног појаса током вожње за вријеме истраживања) итд.

Недвосмислено дефинисати индикаторе које је неопходно мјерити на нивоу сваке локалне заједнице. С обзиром на то, неопходно је утврдити постојеће (тренутно) стање ових индикатора, како бисмо могли прецизно дефинисати мјере за њихово унапређење. Поред тога, резултати мјерења индикатора дају приказ рада свих субјеката система БС. Овај избор индикатора треба прихватити са резервом из разлога стварних потреба и могућности локалних заједница у Републици Српској.

Значај мјерења ИБС-а на нивоу Републике Српске се огледа у подршци Свјетске банке реализацији пројеката унапређења БС у Републици Српској. Вршено је истраживање о степену употребе сигурносног појаса током вожње. Добијени резултати показују гдје се тренутно налазимо у односу на развијене земље свијета као што су Шведска, Данска, Велика Британија и сл. Степен употребе сигурносног појаса у Шведској је 99%, а код нас је 57%, што довољно говори колико још требамо континуирано радити на томе (потребна је већа контрола употребе сигурносног појаса од стране саобраћајне полиције, интензивне кампање и сл.). У Шведској се 80% укупно пређених километара начини поштујући ограничење брзине. Поставља се питање „Колики је овај ИБС у Републици Српској?“, „Колико мотоциклиста користи кацигу у Републици Српској?“ или „Колико процената возача управља возилом у саобраћају под дејством алкохола (преко 0,3 промила алкохола у крви)?“ итд. НА СВА ОВА И СЛИЧНА ПИТАЊА МОРАЈУ СЕ НАЋИ ОДГОВОРИ како би могли на прави начин одредити који су то субјекти заказали у свом раду, ко је одговоран за такво стање, колики су настали трошкови и како можемо допринјети повећању нивоа БС у Републици Српској.

Спроведено истраживање је само почетни корак у мјерењу предложених индикатора. Приликом мјерења осталих индикатора треба водити рачуна о одабраним методологијама мјерења, репрезентативности података, периодичности и ограничењима приликом мјерења. То је веома осјетљива област и овдје остаје много простора за унапређење и развој што квалитетнијих метода мјерења и снимања ИБС-а. Приказани резултати истраживања у овом раду, показују да се и у Републици Српској може унаприједити стање БС. Истина, то је веома дуг и тежак процес који захтјева много напора, иницијатива и досљедности у реализацији. На тај начин се урушава постојећи стереотип - мањак финансијских средстава (улагање у БС је инвестиција, а не трошак средстава), лоша саобраћајна култура грађана, менталитет и сл.

IV-4. ПРАЋЕЊЕ САОБРАЋАЈНИХ ПРЕКРШАЈА

Саобраћајни прекршаји су случајни догађаји који најчешће настају као посљедица непоштовања саобраћајних прописа учесника у саобраћају и представљају озбиљан проблем у систему БС. Међу учесницима у саобраћају најчешћи прекршиоци су возачи моторних возила различитих профила. Њихово понашање је изузетан друштвено опасан, а научно комплексан проблем за чије рјешавање још увијек не постоје адекватне методе, јер практична искуства указују да се рјешавање овог проблема не постиже на прави начин примјеном казнених мјера због њиховог превасходно репресивног карактера. Многобројна истраживања су указала да казнена политика у саобраћају треба, осим репресије, да има и превентивни карактер, али и васпитни утицај на кажњене возаче, којима треба пружити могућност рехабилитације са циљно промјењеним ставовима и понашањем.

Један од функционалних циљева системског кажњавања возача у саобраћају је да се возачи, који не поштују прописе из области Закона о основама БС на путевима категоришу као небезбједни возачи или агресивни и да се у поступању са таквим возачима примјене методе унапређења њиховог понашања. Због тога је данас актуелан проблем „ПРОМЈЕНЕ СТАВОВА“ унапређења понашања возача и детерминисање метода саобраћајног образовања и реваспитања кажњених возача.

Један број возача често прави прекршаје у саобраћају. Узроци прекршаја сигурно су различити. Детаљне анализе саобраћајних прекршаја могу корисно послужити за селекцију возача којима је потребно допунско саобраћајно образовање, као и за предузимање других мјера у саобраћају.

Прије спровођења програма за промјену ставова возача неопходно је анализирати прекршаје које праве возачи, али и узроке због којих возачи праве прекршаје. Након тога, циљ је стручно издвојити групе возача који учествују у саобраћају са различитим успјехом, односно са различитим бројем учињених прекршаја. На издвојене групе возача потребно је дјеловати различитим и одговарајућим акцијама у циљу промјене ставова возача.

Могу се издвојити четири групе возача за које постоје одговарајући циљеви утицаја на њих:

- подржати и подстицати највећи проценат возача, који возе безбједно, да наставе да се безбједно понашају у саобраћају;
- подржати малу групу возача, који повремено и ријетко чине озбиљне саобраћајне прекршаје, да схвате своју одговорност, унаприједе своје понашање и у будућности не чине озбиљне прекршаје;
- пажљиво и стручно издвојити малу групу возача, који чине велики број прекршаја и организовано пружити стручну и другу помоћ у циљу промјене ставова и понашања ових возача у саобраћају и
- стручно и пажљиво издвојити возаче који понављају најтеже саобраћајне прекршаје, а не пристају на промјене свог става и понашања и уклонити их из саобраћаја привремено или трајно.

Начин организовања предавања о посљедицама које произилазе из непоштовања или непознавања прописа о БС на путевима и начин провјере познавања прописа о БС на путевима за возаче моторних возила којима су издати казнени бодови у БиХ прописано је Правилником у којем је дат Програм и вријеме трајања курса.

Обзиром да се ради о ризичној скупини возача који праве највећи број прекршаја у саобраћају, потребно је посветити посебну пажњу њиховој рехабилитацији. Програм обавезних предавања који за циљ има унапређење понашања возача, треба конципирати

тако да се не сведе на пуку формалност која ће се завршити тако што ће прекршилац платити одговарајући износ за похађање предавања и бити само физички присутан на истим, већ треба да омогући активну двосмјерну комуникацију возача упућених на предавање и предавача током похађања курса. Министарство унутрашњих послова у Републици Српској надлежно је за послове организовања и одржавања предавања о посљедицама које произилазе из непоштовања или непознавања прописа о БС на путевима.

Програм предавања курсева саставни је дио Правилника о начину одржавања предавања о посљедицама које произилазе из непоштовања или непознавања прописа о БС на путевима, програму и начину провјере познавања прописа о БС на путевима, који је донешен од стране Министра транспорта и комуникација БиХ. Овим Правилником је прописан

- наставни план и програм курса унапређења знања из области БС;
- начин организовања и спровођења курса унапређења знања из области БС;
- садржај и начин обављања испита унапређења знања из области БС;
- садржај потврда и увјерења, начин и поступак њиховог издавања и
- начин вођења евиденција, у поступку провјере знања возача који су упућени на провјеру знања, сходно одредбама члана 225. ЗоОБС-а.

Да би се унаприједило понашање возача, мора се возачима указати, како би схватили да је одређено понашање у саобраћају опасно (непожељно). Ако неко не зна зашто је кажњен он жели избјећи казну, а не мијењати понашање. Од посебног јавног и друштвеног интереса је исправљање грешака, што се може постићи дообуком, похађањем одговарајућих курсева (за корекцију вожње, дефанзивне вожње, за превенцију саобраћајних прекршаја, за превенцију саобраћајних незгода и др.). Унапређење побољшања понашања кажњених возача у свијету, путем семинара, и осталих видова едукативних садржаја, курсева који возачи похађају, у задњих пар деценија функционише. Различити су начини унапређења кажњених возача, али у највећем броју држава развијен је један вид едукативних садржаја, мада су неке земље отишле и корак даље те примјењују и посебне едукативне сдаржаје, који се најчешће односе на возаче који управљају возилом под утицајем алкохола и других опојних средстава. У неким земљама похађање едукативних садржаја је добровољно, док је у неким земљама обавезно, а у оба случаја омогућено је смањење казнених бодова у евиденцији возача похађањем ових едукативних садржаја.

Осим обавезног похађања курса возачи који су учинили одређен број прекршаја, морају да издвоје одређено вријеме и суму новца, као и да полажу тест на крају курса, како би поново могли управљати возилом.

IV-5. ПРАЋЕЊЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Грешке и околности које непосредно доприносе настанку саобраћајних незгода и даље остају непотпуно разјашњене, односно недовољно проучени догађаји. Они који евидентирају и обрађују саобраћајне незгоде суочавају се конкретним проблемима комплетирања и документовања података за каснију обраду и анализе. Непотпуни подаци о саобраћајним незгодама усложњавају посао аналитичарима који статистичким и дескриптивним техникама покушавају прогнозирати догађања саобраћајних незгода и пројектовати правце и мјере за рјешавање проблема.

У просторном приказивању обиљежја саобраћајних незгода и анализи најчешће се користе алати ГИС-а, који омогућују све предности просторног приказивања у графичком, нумеричком, текстуалном и комбиновном облику, великог броја међусобно зависних података о саобраћајним незгодама. Анализа саобраћајних незгода има вишеструку намјену. Резултати анализа су основа за информисања и предузимања управљачких мјера за смањивање учесталости и тежине посqедица саобраћајних незгода.

Сходно томе, локалне заједнице требају у што краћем временском року да крену израђивати своје властити базе о саобраћајним незгодама, како би детаљније упознали проблем који их је задесио. Наиме, оног тренутка када локална заједница буде знала које саобраћајне незгоде преовладавају, на којим путним правцима, структуру учесника у саобраћајним незгодама и низ других информација везаних за безбједност саобраћаја, тада ће моћи кренути у системско рјешавање проблема БС.

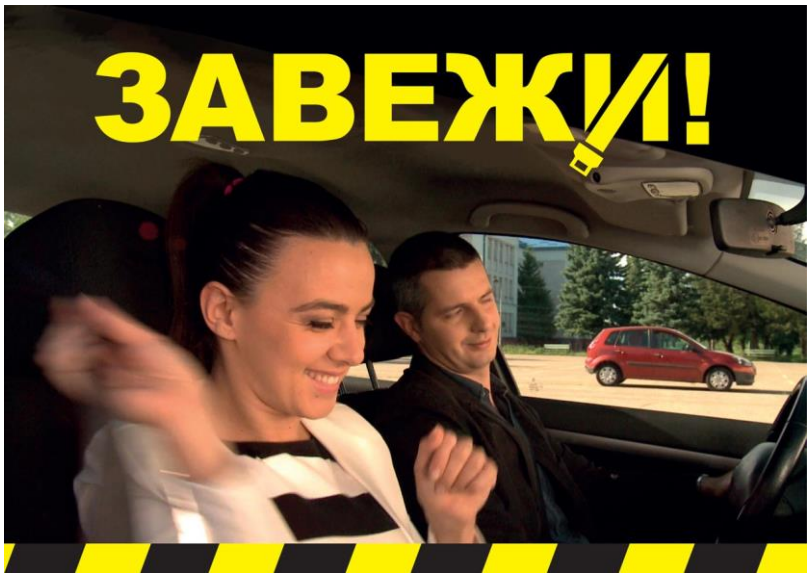
Чињеница је да без системског рјешавања небезбједности, нема искрених намјера и ефективних мјера за унапређење безбједности на путевима. Стога, израда локалних база података има низ предности. Детаљна анализа саобраћајних незгода омогућава:

- сагледавање укупних трошкова произашлих из саобраћајних незгода;
- упознавање са структуром саобраћајних незгода на локалу;
- упознавање са структуром учесника у саобраћајним незгодама;
- уочавање мјеста гдје се најчешће дешавају саобраћајне незгоде;
- бољу анализу узрока саобраћајних незгода на посматраној дионици и
- омогућава поређење типова саобраћајних незгода са другим локалним заједницама, односно уочавање пропуста и примјера успјешних пракса;

Поред тога, база података о саобраћајним незгодама ЈЛС, полиције, здравственог сектора требају да буду интерактивног карактера, односно да се подаци размјењују између свих субјеката који учествују у унапређењу БС.

V- ПРИМЈЕРИ УСПЈЕШНЕ ПРАКСЕ

V-1.	ПРИМЈЕР ОДЛУКЕ И ИЗВЈЕШТАЈА О БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА
V-2.	ПРИМЈЕРИ ОРГАНИЗАЦИЈЕ РАДИОНИЦА, ОБИЉЕЖАВАЊЕ МЕЂУНАРОДНО ВАЖНИХ ДАТУМА



Слика 7. Примјер кампања

V-1. ОБАВЕЗЕ ЈЛС ПО ОСНОВУ ЗАКОНА О БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ Службени гласник РС,број: 63/11

ЈЛС су на свом подручју надлежне за организовање и регулисање саобраћаја, као и контролу стања и одржавање путева којим управљају, објеката, саобраћајне сигнализације и опреме пута на начин да се осигура безбједно и несметано одвијање саобраћаја, да отклањају све недостатке усљед којих на неким мјестима долази до саобраћајних незгода и друге послове прописане законом.

ЈЛС дужне су да у складу са одредбама закона донесу прописе о БС на путевима.

У циљу подстицања превентивних и других активности у области БС, остваривања кординације и сарадње укључених субјеката ЈЛС дужне су формирати своја савјетодавна тијела за БС.

Орган ЈЛС надлежан за послове БС подноси скупштини ЈЛС, најмање једном годишње, извјештај о БС на њеном подручју, а на основу претходно сачињеног од стране организационе јединице МУП-а Републике Српске, која се налази територији ЈЛС.

Примјер добро урађене Стратегија за БС у ЈЛС:

- Општина Зворник и
- Општина Градишка.

Примјер добре праксе Одлуке о БС на путевима ЈЛС:

- Општина Рогатица;
- Општина Челинац и
- Општина Чајниче – финансирање 0,5 %.

Приједлог форме:

На основу члана 2. Закона о основима БС на путевима у Босни и Херцеговини (''Службени гласник БиХ'', број 6/06, 57/07, 97/09, 62/10),члана 2. Закона о БС на путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“,број: 63/11) и члана _____ Статута општине _____ („Службени гласник општине _____“ број ____), Скупштина општине _____ на сједници одржаној дана___.____.2012 године, донијела је

ОДЛУКУ

О БС НА ПУТЕВИМА

ОПШТИНЕ _____

I ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

1) Предмет Одлуке

II УПРАВЉАЊЕ БС

1) Савјет за БС,
2) Стратегија и Акциони план БС,
3) Извјештавање Начелника, Скупштине и јавности,
4) Финансирање БС.

III ПУТЕВИ И УЛИЦЕ

1) Саобраћајна сигнализација,
2) Одржавање путева,

3) Извођење радова,

4) Савремене процедуре унапређења БС (Управљање опасним мјестима и дионицама, RSA, RSI),

IV РЕГУЛИСАЊЕ САОБРАЋАЈА

1) Техничко регулисање саобраћаја,

2) Достављање робе и возила у транзиту,

3) Јавни превоз путника (трасе, аутобуска и такси стајалишта, терминали),

4) Кретање пјешака (пјешачке зоне, зоне смиреног саобраћаја),

5) Безбједност у зони школа, саобраћајно образовање и васпитање,

6) Паркирање,

7) Обука кандидата за возаче,

V НАДЗОР НАД ПРОВОЂЕЊЕМ ОДЛУКЕ

VI КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

VII ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Примјер добре праксе за Извјештај о стању БС на територији ЈЛС:

- Општина Рудо;
- Општина Челинац и
- Општина Мркоњић Град.

Приједлог форме:

ИЗВЈЕШТАЈ

О СТАЊУ БС У ОПШТИНИ/ГРАДУ _____ ЗА 2014. год.

1. УВОД

(1) ОПШТИ ПОДАЦИ О ОПШТИНИ

- општи подаци
- организациона јединица надлежна за послове БС,
- запослени на послвима саобраћаја,
- лице одговорно за прикупљање и обраду података, ...

(2) СТАЊЕ ПУТНЕ МРЕЖЕ (дужине путева по врсти коловоза, стање коловоза, пројекат/катастар саобраћајне сигнализације (ДА/НЕ), стање саобраћајне сигнализације, ...)

1) ЛОКАЛНИ ПУТЕВИ,

2) УЛИЦЕ У НАСЕЉУ,

3) НЕКАТЕГОРИСАНИ ПУТЕВИ

2. ИЗВЈЕШТАЈ О САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА (ПОДАЦИ ДОБИЈЕНИ ОД МУП-а)

- комплетна статистика саобраћајних незгода по локацијама,
- јавни ризик,
- саобраћајни ризик, ...

3. СТАЊЕ У ЈЛС У ПОГЛЕДУ УПРАВЉАЊА БС

(1) **САВЈЕТ** (састав, број одржаних сједница, одзив чланова, донешени закључци, реализовани закључци ...),

(2) **ОДЛУКА О БС** (ДА/НЕ), Усклађена са законом (ДА/НЕ),

(3) **СТРАТЕГИЈА И ПРОГРАМ БС** (ДА/НЕ),

- уколико је донешена Стратегија/Програм, шта је реализовано,
- уколико није донешен, има ли план када ће се донијети,

(4) **ФИНАНСИРАЊЕ БС** (ДА/НЕ)

- ставка у Буџету намијењена за БС (ДА/НЕ),
- начин утрошка средстава, ...

(5) **ИНДИКАТОРИ БС** (ПОЈАС, БРЗИНА, АЛКОХОЛ, ...)

- колики је проценат везивања појасева на подручју ЈЛС,
- да ли је вршено мјерење брзине и колико се поштују ограничења,
- колики је процената возача под утицајем алкохола на подручју ЈЛС,
- колики је степен техничке исправности возила, ...

4. ПРОВЕДЕНЕ АКТИВНОСТИ НА УНАПРЕЂЕЊУ БС

(1) **КАМПАЊЕ,**

(2) **ИДЕНТИФИКАЦИЈА И ОТКЛАЊАЊЕ ОПАСНИХ МЈЕСТА (РСА/РСИ),**

(3) **МЈЕРЕ ЗА СМИРИВАЊЕ САОБРАЋАЈА,**

(4) **ОСТАЛО**

5. ЗАКЉУЧЦИ

V-2. ПРИМЈЕРИ ОРГАНИЗАЦИЈЕ РАДИОНИЦА, ОБИЉЕЖАВАЊЕ МЕЂУНАРОДНО ВАЖНИХ ДАТУМА

1. ПРИМЈЕР ДОБРЕ ПРАКСЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ РАДИОНИЦА ИЗ ОБЛАСТИ СТРАТЕШКОГ ПЛАНИРАЊА УНАПРЕЂЕЊА БС

- Град Бања Лука;
- Град Бијељина;
- Град Источно Сарајево и
- Град Требиње.

Министарство управе и локалне самоуправе Републике Српске и Агенција за БС Републике Српске уз подршку UNDP-а, а на основу приоритета утврђених Стратегијом обуке за запослене у јединицама локалне самоуправе у Републици Српској, коју је 2010. године усвојила Влада Републике Српске, а у склопу Система обуке, организовали радионице из области стратешког планирања унапређења БС за запослене на локалном нивоу.

Слика 8. Радионице из области стратешког планирања унапређења БС

2. ПРИМЈЕР ДОБРЕ ПРАКСЕ ОБИЉЕЖАВАЊА ЗНАЧАЈНИХ ДАТУМА

2.1. Међународни дан сјећања на жртве страдале у саобраћајним незгодама

- обиљежавање међународног дана сјећања на жртве страдале у саобраћајним незгодама ;
- **Бања Лука** (У недјељу, 18. новембра 2012. године, на Тргу Крајине у Бањој Луци уприличено је низ активности, чији је циљ скретање пажње цјелокупној јавности на трагична сјећања на жртве саобраћајних незгода, али и на мјере, које се могу предузети да би се трагедија спријечила. Упаљено је 163 свијеће, поредано у облику броја 163, колико је особа страдало у саобраћајним незгодама у 2011. години.);
- **Козарска Дубица** (ООЦК Козарска Дубица Екипе прве помоћи из СМШ „ Никола Тесла“ и ОШ „ Вук С. Караџић“ су у сарадњи са Полицијском станицом К.Дубица и АМД одржали показну вјежбу из пружања прве помоћи у саобраћајној незгоди. Реалистички приказ саобраћајне незгоде направљен је на платоу испред паркинг простора „Механике“.);
- **Нови Град** (ООЦК Нови Град екипа прве помоћи из СШ „Ђуро Радмановић“ је одржала показну вјежбу у Ул. Младена Ољаче, дијелили су летке и у цркви прислужили свијеће за погинуле. Учешће су узели и службеници Полицијске станице Нови Град.);

Слика 9. Обиљежавање међународног дана жртава у саобраћају

2.2. Обиљежавање међународне седмице БС

Град Бања Лука - обиљежио Међународну седмицу безбједности у саобраћају заједно са Агенцијом за БС и осталим субјектима.

Град Бања Лука штампао је одређену количину промотивног материјала (леци, привјесци, балони) и подијелио на централној манифестацији на Тргу Крајине 10. маја 2013. године. Обустављен је саобраћај у улици Краља Ретра I Карађорђевића и организован долазак дјеце из неколико основних школа и предшколских установа.

Слика 10. Трг Крајине, Бања Лука - шетња главном улицом

Слика 11. Трг Крајине, Бања Лука, централна манифестација – полигон за обуку дјеце

Град Добој - Предсједник Комисије за БС је у сарадњи са Савјетом за БС дана 10.05.2013. год. у уквиру обиљежавања Међународне седмице БС у времену од 11.00 -14.00 часова у градском парку у Добоју уз манифестацију обиљежавања дана Европе организовао промотивни штанд и дијељењем: информативних летака под називом „ОПРЕЗ У САОБРАЋАЈУ - СВИ СМО МИ ПЈЕШАЦИ“, плаката, креда, балона, те разговором са многобројним посјетиоцима манифестације указао на оправдано скретање пажње на безбједност пешака у саобраћају у Републици Српској. У оквиру ове акције организована је, у сарадњи са добојским Црвеним Крстом, промотивна показна вјежба спасавања 4 лица

страдала у саорађајним незгодама са различитим повредама. Вјежба је изведена од стране такмичарске екипе ученика средње медицинске школе из Добоја и ученика основне школе Вук Караџић из Добоја. Саниране су повреде главе, ампутација руке и повреде грудног коша.

У оквиру саме промотивне акције дјеци добојских основних школа и добојских вртића је подељено: 400 информативних летака, 10 плаката, 50 балона за дјецу, 4 пакета креда за цртање.

Саму манифестацију обиљежавања дана Европе у оквиру које је проведена медијска кампања посвећену унапређењу безбедности пјешака посетило је око 1000 грађана. Међу посјетиоцима су се налазили ученици свих добојских основних школа, добојских вртића, пензионери и представници 10 невладиних организација. Сам скуп је медијски пропраћен са 4 локалне телевизијске станице, а у оквиру самог програма грађанима се обратила и замјеница градоначелника града Добоја. Мајице су подијељене пјешацима који су знали да ријеше симболичан тест везан за понашање самих пјешака у саобраћају.

Слика 12. Обиљежавање Међународне седмице БС у Добоју

Град Источно Сарајево - У сарадњи са Агенцијом за БС Републике Српске, Савјет за БС Града Источно Сарајево је организовао обиљежавање међународне седмице БС, с циљем скретања пажње на потребу за бољом заштитом пјешака у саобраћају, на подручју града у општинама Источно Ново Сарајево и Пале.

Програм обиљежавања ове манифестације на подручју наведених општина је одржан 10. 05. 2013. године, (петак) на сљедећим локацијама и улицама:

- улица Караџорђева испред основне школе Свети Сава, општина Источно Ново Сарајево, од раскрснице са улицом Војводе Радомира Путника до зграде тужилаштва, у времену од 9,40 до 10,30 часова и
- улица Милутина Миланковића испред основне школе Пале, општина Пале, од раскрснице са улицом Милана Симовића до зграде Развојне банке, у времену од 10,15 до 11,00 часова.

У наведеним периодима саобраћај у овим улицама је био затворен за сва моторна возила.

За обезбјеђивање ове манифестације задужена је била саобраћајна полиција Источно Сарајево, СП Пале и СП Источно Ново Сарајево.

У обиљежавању су учествовали ученици основне школе ''Свети Сава'' из Источног Новог Сарајева, ученици основне школе Пале, ЦК Источно Ново Сарајево, ЦК Пале, Ауто-мото друштво Источно Ново Сарајево, комунална полиција Источно Ново Сарајево, и Пале.

Слика 13. Обиљежавање Међународне седмице БС у Источном Сарајеву

Општина Милићи - Савјет за БС општине Милићи заједно са Комуналном полицијом , ПС Милићи, АМД Милићи, Црвеним крстом општине Милићи, школама и васпитним установама на подручју општине узео учешће у наведеној акцији и обиљежио Међународну седмицу БС. Акцију су пропратиле двије локалне радио станице.

Слика 14. Обиљежавање Међународне седмице БС у Општини Милићи

2.3. Примјер добре праксе провођења превентивних кампања

Бања Лука Административна служба града Бања Луке у оквиру кампање "КАД ПИЈЕМ - НЕ ВОЗИМ" 2012. година урадила је сљедеће:

- одштампала 1500 летака;
- извршила подјелу летака и
- организовала емитовање џингла.

Остале наведене ЈЛС у оквиру кампање урадиле су сљедеће:

- штампале летке и
- организовала емитовање џингла на својим локалним радио станицама.

Град Добој - У граду Добоју кампању „Будимо видљиви – будимо опрезни“ су организовали и провели Предсједник савјета за БС и Предсједник комисије за БС уз помоћ Полицијске станице за БС, савјета мјесних заједница и локалних школа. У оквиру кампање извршено је анкетирање 400 учесника различитих старосних категорија. На локалном „Радио Добоју“ емитован је више пута дневно, 15 дана промотивни џингл, по школама и мјесним заједницама одржана су предавања на тему безбједност пјешака у саобраћају у склопу којих су пуштани одговарајући видео матријали који говоре о саобраћајним незгодама. Предсједник комисије за БС гостовао је у промотивној емисији радио Добоја под називом „Актуелности“ гдје је тема била „Пјешаци, будимо видљиви, будимо опрезни“. Полицијска станица за БС вршила је контролу у оквиру својих редовних послова.

Слика 15. Добој - Кампања „Будимо видљиви - будимо опрезни“

Општина Градишка у оквиру кампање „Будимо видљиви – будимо опрезни“ урадила је сљедеће: израдила 300 летака и 220 анкетних листића, анкетирала 220 учесника у саобраћају, подијелили 300 летака које је израдио Савјет за БС Општине Градишка и 200 летака које је доставио Ауто-мото савез Републике Српске. Кампању су медијски пропратили РТРС и Радио Градишка.

Општина Зворник је у оквиру кампање „Будимо видљиви – будимо опрезни“ извршила анкетирање радника запослених у Административној служби. Запослени у Техничкој школи у Каракају су управи од властитих средстава купили свијетлоодбојне прслуке.

Општина Челинац у оквиру медијске кампање под називом „ПАЗИ, ПУТНИ ПРЕЛАЗ, ВОЗ ИМА ПРЕДНОСТ“ организовала је са представницима Одјељења за просторно уређење и стамбено – комуналне послове, мјесних заједница Јошавке, Шњеготине Велике и Вијачани Горњи, полициске станице Челинац, „Жељезница Републике Српске“, и Агенције за БС радни састанак на ком се разговарало о стању пружних прелаза на територији општине Челинац, као и проблемима везаним за исти. Полицијски службеници полицијске станице Челинац у оквиру својих редовних активности вршили су појачану контролу одвијања саобраћаја у зони пружних прелаза.

Град Добој - медијску кампању под називом „ПАЗИ, ПУТНИ ПРЕЛАЗ, ВОЗ ИМА ПРЕДНОСТ“ су организовали и провели Председник Савјета за БС и Предсједник комисије за БС уз помоћ локалних школа, савјета мјесних заједница и Жељезница Републике Српске. Кампања је усмјерена на мјесне заједнице које се налазе уз пружне правце : Шамац-Сарајево, Добој-Бања Лука, Добој-Петрово Ново и сам град Добој. У оквиру ове кампање је подијељено око 1500 промотивних летака у боји грађанима Добоја и ђацима локалних школа у Осјечанима, Бољанићу и Станарима. Урађено је и минијатурно анкетно истраживање на узорку од 102 испитаника у циљу добијања информација о познавању саобраћајних прописа везаних за

путне прелазе. Поред ових активности на свим пружним правцима на територији града Добоја је извршен преглед путних прелаза у циљу утврђивања:

- стања вертикалне сигнализације која упозорава учеснике у друмском саобраћају на близину путног прелаза;
- стања троугла прегледности и
- стања нагиба прилазних путева путном прелазу.

Визуелним прегледом је извршен надзор над 18 путних прелаза пружног правца Добој-Шамац, 12 путних прелаза пружног правца Добој-Петрово Ново и 21 путним прелазом пружног правца Добој-Бања Лука. На основу утврђеног чињеничног стања може се констатовати да је стање задовољавајуће, но и поред тога су уочени одговарајући недостаци и то:

- недостаје око 80 саобраћајних знакова „СТОП“, на неким прелазима су исти дотрајали и требају замјену;
- недостаје пар саобраћајних занакова ограничења брзине и
- на 10 путних прелаза је потребно насипањем поправити уздужни нагиб пута према путном прелазу.

Општина Милићи – анкетирала у КАМПАЊИ „КАД ВОЗИШ НЕ ТЕЛЕФОНИРАЈ“ и КАМПАЊИ „ВОЗАЧИ ПОДЈЕЛИМО ПУТ, НИСМО САМИ“

Град Бања Лука првом сједницом новименованог Савјета за БС 05. јула 2013. године започео је превентивну кампању „УСПОРИ, ЖИВОТ ЈЕ НАЈВАЖНИЈИ“.

Слика 16. Прва сједница Савјета за БС града Бање Луке

Бања Лука пред почетак нове школске године : Израда ЦД-а намјењеног и прилагођеног дјеци раног школског узраста, са порукама за безбједно учешће дјеце у саобраћају и предавање у школама.

Мркоњић Град: у близини школа као и на другим мјестима поставили висеће уличне плакате који упозоравају на безбједност дјеце у саобраћају.

Слика 17. Активности поводом почетка школске године

3. ИЗВЈЕШТАЈ О КОНТРОЛИ РАДА УГОСТИТЕЉСКИХ ОБЈЕКАТА

Агенција за БС Републике Српске 14. новембра 2013. године упутила је допис свим јединицама локалне самоуправе, њиховим одјељењима комуналне полиције и тржишне инспекције.

У наведеном допису Агенција је позвала све ЈЛС да се комунална полиција и тржишна инспекција прикључе активностима које проводе Министарство унутрашњих послова, Инспекторат и Агенција за БС, а које се односе на додатне инспекцијске контроле над радом угоститељских објеката (радно вријеме и точење алкохола малољетним лицима и видно пијаним лицима).

До 20.12.2013. године на адресу Агенције за БС стигли су извјештаји из сљедећих јединица локалне самоуправе гдје су навели сљедеће:

- **Општина Градишка:** На подручју општине Градишка комунална полиција заједно са службеницима Станице полиције Градишка континуирано проводи комунално – инспекцијски надзор и контролише радно вријеме угоститељских објеката. Понашање супротно одредбама Уредбе о критеријумима за одређивање радног времена у угоститељским објектима и Одлуке о одређивању радног времена угоститељских објеката се санкционишу. Организована акција контроле радног времена угоститељских објеката извршена је током викенда 15./16.11.2013. године (петак на суботу) којом приликом је исконтролисано 25 угоститељских објеката и 16./17.11.2013. године (суботу на недјељу) када је исконтролисано 19 угоститељских објеката. Приликом извршених контрола нису уочена прекорачења радног времена угоститељских објеката;
- **Општина Сребреница:** На подручју општине Сребреница припадници комуналне полиције и тржишне инспекције заједно са службеницима Станице полиције Сребреница 15./16.11.2013. године (петак на субота) као и 22./23.11.2013. године (петак на субота) у времену од 23,00 до 6,00 часова провели су акцију појачане контроле рада угоститељских објеката у складу са Одлуком о одређивању радног времена угоститељских објеката и забрани точења алкохолних пића лицима млађим од 18 година у 11 угоститељских објеката. Приликом извршених контрола није било кршења одредби поменутих одлуком;
- **Општина Прњавор:** Комунална полиција општине Прњавор за 20 дана новембра мјесеца 2013. године извршила 12 контрола поштовања радног времена угоститељских објеката. Том приликом нису регистрована прекорачења радног времена угоститељских објеката;
- **Општина Лопаре:** На подручју општине Лопаре комунална полиција заједно са тржишном и еколошком инспекцијом извршила је контролу 06./07.11.2013. године у 5 угоститељских објеката, 15.11.2013. године у 4 угоститељска објекта, 23.11.2013. године у 4 угоститељска објеката и 29.11.2013. године у 5 угоститељских објеката. Приликом наведене контроле нису уочене неправилности из области над којом надзор врши комунална полиција;
- **Општина Лакташи:** На подручју општине Лакташи комунална полиција 22.11.2013. године извршила је контролу примјене Уредбе о забрани продаје, употребе и услуживања алкохолних пића лицима млађим од 18 година у 7 угоститељских објеката. Приликом наведене контроле установљено је да се одредбе наведене уредбе поштују. Комунална полиција уз асистенцију ПС Лакташи у новембру мјесецу за два викенда извршила обилазак свих угоститељских објеката и том приликом контролишући поштовање радног времена написала 5 записника и том приликом изрекла 4 прекршајна налога;

- **Општина Србац:** На подручју општине Србац комунална полиција према Закону о комуналној полицији вршила је контролу угоститељских објеката у дане викенда 15.,16.,22.,23. и 30. 11.2013. године. Приликом контроле нису уочили прекршаје;
- **Општина Петрово:** На подручју општине Петрово комунална полиција извршила је контролу поштовања општинске Одлуке о одређивању радног времена у 4 угоститељска објекта те утврдила да није било кршења наведене одлуке;
- **Општина Гацко:** На подручју општине Гацко комунална полиција извршила је 30.11./01.12. и 01/02. 12.2013. године контролу поштовања општинске Одлуке о радном времену угоститељских објеката. Том контролом утврђено је да није било кршења наведене одлуке;
- **Општина Љубиње:** Комунална полиција Општине Љубиње је у претходној седмици (02.12.2013.-09.12.2013) у поступку контроле кршења Одлуке о радном времену угоститељских објеката утврдила један случај кршења наведене одлуке, те је власнику тог угоститељског објекта издала прекршајни налог као санкцију;
- **Општина Модрича:** Комунална полиција општине Модрича вршила је контролу радног времена угоститељских објеката у дане: 22./23. 11.2013. године у 15 објеката и 29./30. 11.2013. године у 17 објеката. Тим контролама утврђено је да ниједан објекат није радио дуже од прописаног времена;
- **Општина Невесиње:** Комунална полиција општине Невесиње извршила је 22. и 23. 11. и 29. и 30.11. 2013. године контролу поштовања општинске Одлуке о радном времену угоститељских објеката и Уредбе о забрани продаје и употребе алкохолних пића на јавним мјестима лицима млађим од 18 година. Том контролом утврђено је да није било кршења наведене одлуке и уредбе;
- **Општина Рибник:** Дана 12.12.2013. год. извршена је Комунално инспекцијска контрола заједно са патролом полиције Рибнику у времену од 23 часа – 00,30 часова. Контролом је обухваћено 11 (једанаест) угоститељских објеката од којих је 10 било затворено у моменту контроле, а један уг. објекат је био отворен с тим да има продужено радно вријеме до 04,00 часова. Контролом истог у угоститељском објекту је било затечено 10 гостију гдје није примјећено видно пијаних, док је музика била у границама дозвољеног што се тиче чујности. Констатација је да се власници угоститељских објеката придржавају одлуке о радном времену на подручју општине Рибник;
- **Општина Вишеград:** Комунална полиција заједно са припадницима Полицијске станице општине Вишеград је дана 14.12.2013. године извршила контролу угоститељских објеката у Вишеграду. Контролом је утврђено да није било кршења општинске одлуке и уредбе;
- **Општина Власеница:** Комунална полиција Општине Власеница у периоду од 15.11.2013. године до 24.11.2013. године, извршила је четири ванредна комунално инспекцијска надзора над поштовањем радног времена у угоститељским објектима у дане викенда. Приликом наведених контрола, констатовано је седам прекршаја непоштовања прописаног радног времена, предвиђеног „Одлуком о радном времену угоститељских, занатско-предузетничких и трговинских објеката на подручју општине Власеница“ (Сл.Гл.општине власеница бр.10/11) , због чега је овај орган по утврђеним неправилностима издао седам прекршајних налога на укупан износ од 2.800,00 КМ. Комунална полиција Општине Власеница, акцију контроле радног времена у угоститељским објектима наставиће и у наредном периоду.

Рјешавање овог проблема је дуг и комлексан процес који изискује системско и координисано дјеловање свих сегмената друштва, почевши од породице и васпитно-образовних институција, преко медија, па све до контролних органа. Потребно је континуирано радити на развијању свијести младих људи о штетном утицају алкохола.

ЗАКЉУЧАК

У саобраћајним незгодама у свијету, на годишњем нивоу, смртно страда око 1,3 милиона особа, а око 50 милиона задобије повреде са трајним инвалидитетом. 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.

Проблем БС се не смије посматрати само на националном нивоу. То је проблем регије, локала, појединца односно БС је мултисекторски систем. Узимајући у обзир ову чињеницу, намеће се закључак да управљањем безбједности саобраћаја на националном нивоу без подршке јединица локалних самоуправа, неће се постићи никакви значајни резултати.

Национални институционални капацитет за управљање БС је директно везан за постојање локалног капацитета за управљање овим проблемом. Уколико постоји ови капацитети, могуће је реализовати вертикалне активности без додатних напора односно сва пажња се може усмјерити на рјешавање и реализацију краткорочних и дугорочних циљева.

Највећи проблеми у једној земљи, региону или јединици локалне самоуправе који их могу задесити јесте недостатак разумијевања за рјешавање проблема БС (или било којих других научних дисциплина), примјену успјешних пракса (искустава других земаља која су довела до изванредних резултата). Ови проблеми се јављају искључиво тамо гдје недостају стручњаци, наука и искуство. Нажалост, Република Српска и земље у региону имају овај проблем који је могуће превазићи јачањем институционалних капацитета и професије БС.

Обуке, семинари и радионице намјењене за јачање професионализма и професије су веома битан и незаобилазан фактор унапређења било које научне гране. Уколико, недостаје стручност међу актерима који спроводе активности, онда је веома тешко очекивати позитивне резултате. Стога, власт, академска и стручна заједница (удружење грађана, савези, и сл.) требају да уложе напоре како би „**на правим мјестима били прави, стручни људи**“.

Институционалним развојем и јачањем капацитета запошљава се знатан број људи који свакодневно раде послове БС и **''пуно радно време'' су посвећени унапређењу БС**. Тако се јача ниво професионализма у важним институцијама, у ЈЛС, односно унапређују ставови о БС у најширој јавности. Ово ће допринијети бољој посвећености, бољем коришћењу постојећих капацитета, јачању капацитета и интегритета институција и појединаца, повећавању вољности плаћања БС итд.

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

Због разних проблема са којим су суочене ЈЛС у Републици Српској, веома је **битно одвојити одређена средства за реализацију активности за унапређење БС.** 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 БС није трошак него вишеструка добит**. Оваким приступом односно оправдањем за улагање у БС, потребно је ићи према доносиоцима одлука, како би се обезбиједила вољност континуалног и ефикасног плаћања.

ЛИТЕРАТУРА

[1]. Al-Haji, G. (2007). Road Safety Development Index (RSDI)- Theory, Philosophy and Practice (Dissertation No:1100). Norrköping, Sweden: Linköping University.

[2]. Bekefi, T. (2006). „The Global Road Safety Partnership and Leasons in Multisectoral Collaboration“, Coorporate Social Responsability Initiative Report No.6, Cambridge, MA: John, F. Kennedy School of goverment, Hardward University.

[3]. Bradbury, A. and Quimby, A. (2008). Community road safety education: an international perspective. Proceedings of the Institution of Civil Engineers. Volume 161, 2, 137-143.

[4]. Bourgondien, M. (2012). Institutional Capacity Building to the Transport/Road Sector, Kenya.

[5]. Elvik, R. and Vaa, T. (2004). The Handbook of Road Safety Measures. Elsevier, London.

[6]. Hakkert, S., Gitelman, V. (2007) Road Safety Performance Indikators Manual. SafetyNET. Deliverable D3.8. of the EU FP6 project.

[7]. IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, (1995). The Availability of Seat Belt Wearing Data in OECD Member Countries. 2004.

[8]. Kukic, D., Lipovac, K., Pesic, D., and Vujanic, M. (2013). Selection of a relevant indicator – Road casualty risk based on final outcomes. Safety Science, 51 (1), 165-177.

[9]. Kukic, D., Petrovic, D., Tesic, M. and Milinkovic, B. (2014). Comparing of the road safety assessment tools on the state road ia-2 “Ibarska”. IX International Conference „Road Safety in LocalCommunity“, april 9-11, Zajecar, Serbia.

[10]. Липовац, К., Мирковић, с. и Божовић, М. (2014). Успостављање заштитног система БС у локалној заједници. Студија случаја: Зајечар. IX Међународна конференција „БС у локалној заједници“. Април 9-11. Зајечар, Србија.

[11]. Липовац, К., Вујанић, М. и Тешић, М. (2012). Предлог индикатора БС у локалној заједници са начином примене. VII Међународна конференција, „БС у локалној заједници“, Лепенски Вир, Србија.

[12]. Lipovac, K. And Tesic, M. (2014). Enhance road safety professionalism in the local community- case study: Republic of Srpska. IX International Conference „Road Safety in LocalCommunity“, april 9-11, Zajecar, Serbia.

[13]. Lipovac, K., Maric, B. and Djeric, M. (2012). Upotreba sigurnosnih pojaseva, prediktori modela ponašanja vozača. Transportna infrastruktura i transport, No 1, UKI BIH, Sarajevo, 41-49.

[14]. Липовац, К. и Максимовић, В. (2011). Резолуција усвојена од стране Генералне скупштине. VI стручни семинар: Улога локалне заједнице у БС, (Зборник радова) стр.11-16, Доњи Милановац.

[15]. Липовац, К., Јовановић, Д. и Нешић, М. (2010а). Обавезе јединица локалне самоуправе у спровођењу одредби ЗоБСа, V стручни семинар: Улога локалне заједнице у БС, (Зборник радова) стр. 43-66, Ковачица.

[16]. Липовац, К. (2009). Обавезе београдских општина у спровођењу ЗоБСа, Семинар: Нови Закон о БС: велика шанса и изазов за локалне заједнице - град Београд, (Зборник радова) стр.19-42, Београд.

[17]. Липовац, К. БС, Службени лист СРЈ, Београд, 2008.

[18]. Maric, B., Tesic, M. And Djeric, M. (2014). Risk mapping in the Republic of Srpska (2011-2013). IX International Conference „Road Safety in LocalCommunity“, april 9-11, Zajecar, Serbia.

[19]. Nova Larousse enciklopedija (1999). JPJ, Земун.

[20]. Радовић, М. (2012). Стратегија БС на путевима Републике Српске 2012-2023. I Стручни семинар: Улога локалне заједнице у БС, (Зборник радова) стр.71-81, Бања Лука.

[21]. СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА ГЛАВНЕ СЛУЖБЕ ЗА РЕВИЗИЈУ ЈАВНОГ СЕКТОРА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ у периоду од 2014. до 2020. Године, Главна служба ревизије Републике Српске.

[22]. SweRoad (2012). Final Report: Improvement of Road Safety Management and Conditions in the Republic of Srpska. Banja Luka

[23]. Thomas R. Menzies, Jr. (2007). Building the Road Safety Profession in the Public Sector. Special Report 289. Transportation research board, Washington DC.

[24]. Вујанић, М., Липовац, К., Антић, Б. и Божовић, М. (2013). Модели финансирања БС. II Научно- стручни скуп „БС у локалној заједници“. новембар 2013. Бања Лука, Република Српска.

[25]. World Health Organisations (2013). Global Status Report on Road Safety: Supporting a decade of action.

[26]. World Health Organisations (2009). Capacity building for preventing injuries and violence: Strategic Plan 2009-2013.

[27]. Vis, M. (2005) State of the art Report on Road Safety Performance Indicators. SafetyNET. Deliverable D3.1. of the EU FP6 project.

[28]. www.who.int

[29]. www.bslz.org

О АУТОРИМА

Проф. др **Крсто ЛИПОВАЦ** је редовни професор на Криминалистичко- полицијској академији у Земуну и шеф Катедре за безбедност саобраћаја на Саобраћајном факултету у Београду. Аутор је бројних међународних радова из области безбједности саобраћаја. Учествовао је у бројним пројектима унапређења безбједности саобраћаја, финансираних од стране Свјетске банке и Европске банке за развој.

Милија РАДОВИЋ обавља функцију директора Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске. Аутор је бројних међународних и националних радова из области безбједност саобраћаја. Учествовао је у пројектима унапређења безбједности саобраћаја на подручју Републике Српске. Више од 20 година бави се вјештачењем саобраћајних незгода за потребе тужилаштава и судова.

Милан ТЕШИЋ је запослен у Агенцији за безбједност саобраћаја Републике Српске и ради као виши асистент на Паневропском универзитету Апеирон, Бања Лука. Тренутно похађа докторске студије на Саобраћајном факултету у Београду, на Катедри за безбједност саобраћаја. Аутор је бројних радова међународног и националног значаја из области безбједности саобраћаја. Учествовао је у неколико пројеката унапређења безбједности саобраћаја на подручју Републике Српске.

Миленко ЏЕВЕР, дипл. инж. саобраћаја је запослен у Агенцији за безбједност саобраћаја Републике Српске, на пословима безбједности путне инфраструктуре. Учествовао је у изради бројних пројеката саобраћајне инфраструктуре и просторног планирања. Аутор је неколико националних радова из области саобраћаја.

Бојан МАРИЋ ради као виши асистент на Саобраћајном факултету у Добоју. Магистрирао је на безбједности саобраћаја и тренутно похађа докторске студије на Саобраћајном факултету у Београду, на Катедри за безбједност саобраћаја. Аутор је бројних међународних и националних радова из области безбједност саобраћаја. Учествовао је у пројектима унапређења безбједности саобраћаја на подручју Републике Српске.

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна и универзитетска библиотека
Републике Српске, Бања Лука

656.1.05/.08(035)

ПРИРУЧНИК за јачање капацитета јединица локалних самоуправа у области безбједности саобраћаја : Други циклус стручног усавршавања: Савремене методе праћења безбједности саобраћаја у јединицама локалних самоуправа / Крсто Липовац ... [и др.]. - 1. изд. - Бања Лука : Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске, 2014 (Бања Лука : Комесграфика). - 94 стр. : илустр. ; 30 cm

На насл. стр.: Република Српска, Министарство саобраћаја и веза, Агенција за безбједност саобраћаја. - Тираж 100. - О ауторима: стр. 92. - Библиографија: стр. 90-91.

ISBN 978-99976-618-0-7
1. Липовац, Крсто, 1961- [аутор] 2. Радовић, Милија, 1962- [аутор] 3. Тешић, Милан, 1987- [аутор] [уредник] 4. Џевер, Миленко, 1977- [аутор] 5. Марић, Бојан, 1980- [аутор]

COBISS.RS-ID 4471832