

РЕПУБЛИКА СРПСКА

Е

ВЛАДА

ПРИЈЕДЛОГ

СТРАТЕГИЈА

БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

2013 - 2022

Бања Лука, април 2013. године



**ДЕЦЕНИЈА АКЦИЈЕ
ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА 2011–2020.**

**СТРАТЕГИЈА
БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА
РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
2013–2022.**



Бања Лука, април 2013. године

САДРЖАЈ:

| | Страна |
|--|--------|
| Предговор | 3 |
| 1. Основе стратегије | 5 |
| 2. Трендови саобраћајних незгода у Републици Српској | 7 |
| 3. Визија, мисија, циљеви | 10 |
| 4. Кључни правци | 11 |
| 5. Активности у оквиру пет стубова | 12 |
| 6. Потенцијалне уштеде..... | 16 |
| 7. Управљање, координација и финансирање | 19 |
| 8. Изјава Републике Српске о Деценији акције за безбједност саобраћаја на путевима 2011–2020. | 20 |
| 9. Праћење и процјена | 20 |

ПРЕДГОВОР

У свијету, а посебно у неразвијеним земљама и земљама у развоју, годишње, у саобраћајним незгодама погине 1,3 милиона лица, а преко 50 милиона лица остане трајно непокретно или задобије повреде. Овој „црној“ статистици Босна и Херцеговина доприноси са најмање 400 погинулих и 11.000 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 евидентирани.

Стварни број настрадалих у саобраћајним незгодама у Републици Српској је већи од евидентираног броја у званичним статистичким подацима¹. 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 (БНД²). 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). Ни једна 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.

Првенствено, потребно је сагледати постигнуте резултате постојеће Стратегије и Програма безбједности саобраћаја на путевима у Републици Српској, али и ажурирати ова документа. Затим, неопходно је усагласити нову визију безбједности саобраћаја, дати оквир за акциони план безбједности саобраћаја, односно дати смјернице субјектима у Републици Српској задуженима за праћење ове области.



Да би се постигао амбициозни глобални циљ од 50% смањења броја погинулих у току наредне деценије, потребно је да Република Српска број погинулих лица смањује за

¹ Економски институт Бања Лука: Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској, Бања Лука, април 2012.

² БНД – бруто национални доходак

просјечно 7% годишње. Тако би било спасено 586 живота у наредних десет година. Реално, то је могуће остварити ако би се спровео Акциони план за безбједност саобраћаја Републике Српске (у даљем тексту: Акциони план), заснован на пет стубова безбједности саобраћаја утврђених документом Уједињених нација (у даљем тексту: УН), Деценије акције за безбједност саобраћаја на путевима 2011–2020. (у даљем тексту: Деценије акције за безбједност саобраћаја):

Стуб 1: Управљање безбједношћу саобраћаја

У овој фази развоја, најважнији правац дјеловања и предуслов за успјешно спровођење свих осталих активности јесте јачање капацитета институција и појединаца за рад у безбједности саобраћаја на путевима.



| | |
|--|--|
| | <p>Стуб 2: Безбједнији путеви и кретање</p> <p>Унаприједити безбједност путне мреже за добробит свих учесника у саобраћају, а посебно оних најрањивијих – пјешака, бициклиста и мотоциклиста.</p> |
| <p>Стуб 3: Безбједнија возила</p> <p>Побољшати безбједност возила унапређивањем постојећих процедура и усаглашавањем са релевантним свјетским стандардима и механизмима, <i>с циљем</i> бржег преузимања нових технологија које утичу на безбједност.</p> | |
| | <p>Стуб 4: Безбједнији учесници у саобраћају</p> <p>Развити свеобухватне програме у циљу постизања бољег понашања учесника у саобраћају.</p> |

Стуб 5: Збрињавање након незгоде

Промовисати унапређење здравственог и других система у циљу пружања адекватног ургентног збрињавања и дуготрајније рехабилитације жртава незгода.



Ова стратегија и пратећи Акциони план посебно су припремљени за остваривање потреба Републике Српске и њених јединица локалне самоуправе и да би се приказала и охрабрила расподела одговорности за разне аспекте безбједности саобраћаја на путевима на свим нивоима власти. Важно је да Стратегија покрене све административне нивое у Републици Српској да раде на спровођењу Стратегије унутар својих надлежности, како на републичком, тако и на локалном нивоу.

1. ОСНОВЕ СТРАТЕГИЈЕ

Саобраћајне незгоде су препознате широм свијета као глобални, здравствени, друштвени и економски проблем. Уједињене нације, Свјетска здравствена организација (у даљем тексту: СЗО), Глобално партнерство за безбједност саобраћаја, 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 безбједности саобраћаја, међу којима је посебно актуелна Резолуција А/RES/64/255, од 10. маја 2010. године. Ова резолуција утврђује документ УН – Деценију акције за безбједност саобраћаја на путевима 2011–2020. СЗО је припремила и усвојила Глобални план Деценије акција за безбједност саобраћаја на путевима 2011–2020, и тим планом је одређено пет стубова безбједности саобраћаја. Босна и Херцеговина је потписник Московске декларације о безбједности саобраћаја (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 безбједност саобраћаја на путевима, успјехе партнерстава и спонзорисања, активности и податке, који указују на успјехе или неуспјехе напора уложених у унапређење безбједности саобраћаја на путевима.

Народна скупштина Републике Српске усвојила је Стратегију безбједности саобраћаја Републике Српске од 2009. до 2013. године, а Влада Републике Српске је

усвојила Програм за реализацију ове стратегије. Међутим, претходна Стратегија и Програм безбједности саобраћаја на путевима нису успјели да остваре све намјераване утицаје услед 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. Недовољно ресурса је издвајано за ефикасно спровођење идентификованих стратегија унутар релевантних министарстава и на различитим хијерархијским нивоима (односно на републичком и локалном нивоу). Из анализе о спровођењу ових докумената, коју је припремила Агенција за безбједност саобраћаја, јасно се види да већина иницијатива из раније Стратегије и Програма безбједности саобраћаја на путевима нису у потпуности спроведене. Наиме, планирано је смањивање броја погинулих са прогнозираних 227 (2008) на 104 погинула у 2012. години и смањивање броја тешко повријеђених са прогнозираних 975 (2008) на 544 у 2012. години. У 2011. години је евидентирано 163 погинула и 702 тешко повријеђена лица, што указује да најважнији циљеви неће бити остварени. Зато је неопходно, прије истека периода на који се односи претходна Стратегија, усвојити и спроводити нови стратешки документ.

Претходна Стратегија је припремљена прије документа УН, Деценија акције за безбједност саобраћаја, 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 безбједности саобраћаја на путевима.

Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, број 63/11) прописује обавезу усвајања и спровођења Стратегије безбједности саобраћаја Републике Српске за период од десет година и Програма безбједности саобраћаја Републике Српске.

Приједлог стратегије и пратећи приједлог акционог плана 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, 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. Ово може бити искориштено у припреми Стратегије и Акционог плана. 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 примијенити за унапређење безбједности саобраћаја на путевима. Ефикасна рјешења су позната и доступна за рјешавање овог глобалног проблема. Потребна су само средства и спремност да се она и примијене, 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 Акционом плану представљене су детаљне акције и интервенције потребне за постизање тих циљева, односно за смањење броја настрадалих.

2. ТРЕНДОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

2.1. Тренд броја погинулих и повријеђених лица у Републици Српској

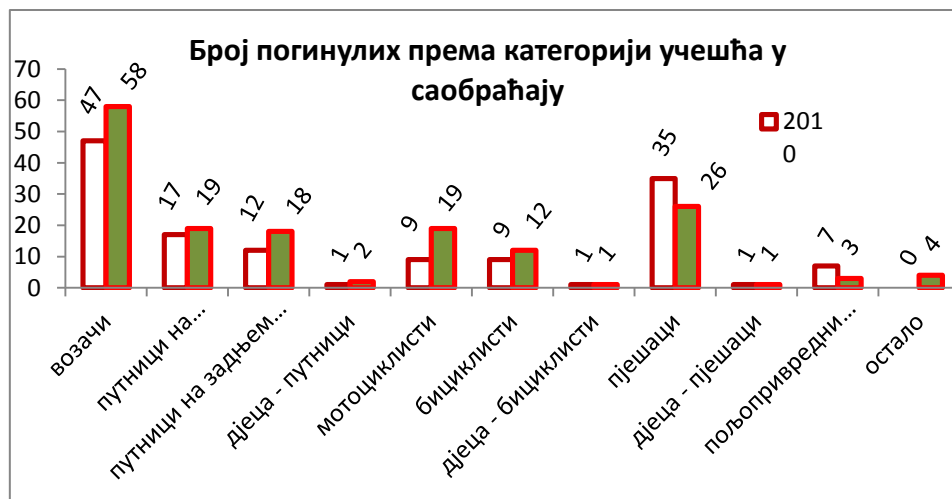
Табела 1: Број евидентираних погинулих и повријеђених лица у Републици Српској, од 2002. до 2011. године

| Ставка | 2002. | 2003. | 2004. | 2005. | 2006. | 2007. | 2008. | 2009. | 2010 | 2011 |
|---------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|
| Број саобраћајних незгода | 10.51 3 | 10.20 2 | 10.75 5 | 10.39 6 | 10.06 6 | 10.93 3 | 10.59 0 | 10.07 6 | 9.73 2 | 9.37 8 |
| Погинула лица | 186 | 202 | 173 | 164 | 208 | 192 | 180 | 180 | 139 | 163 |
| Тешко повријеђена лица | 933 | 875 | 762 | 674 | 702 | 826 | 869 | 781 | 691 | 702 |
| Лакше повријеђена лица | 2.330 | 2.340 | 2.300 | 2.146 | 2.275 | 2.734 | 2.770 | 2.656 | 2.27 6 | 2.51 7 |
| Укупно настрадалих | 3.449 | 3.417 | 3.235 | 2.984 | 3.185 | 3.752 | 3.819 | 3.617 | 3.10 6 | 3.38 2 |

Извор: МУП Републике Српске

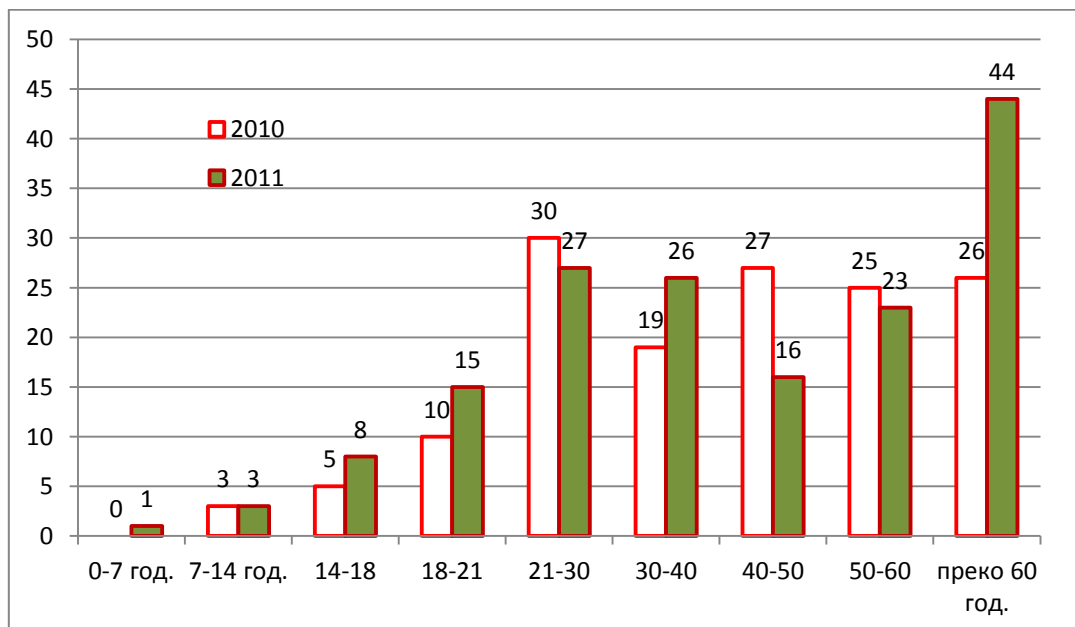
У Републици Српској није успостављен очекивани опадајући тренд броја саобраћајних незгода и броја погинулих и повријеђених лица (Табела 1). Ово је карактеристично за земље које немају стабилне и снажне заштитне системе у безбједности саобраћаја. Зато је неопходно стратешки унапређивати капацитет и интегритет појединаца и институција који реализују мјере и активности у циљу смањивања страдања у саобраћају.

2.2. Ко гине у саобраћајним незгодама у Републици Српској?



Графикон 1. Промјене броја погинулих према категоријама учешћа у саобраћају

Међу погинулим у саобраћајним незгодама највише је возача и других путника у возилу (укупно 97 погинулих, односно скоро 60% у 2011. години), а затим пјешака (16%). У току 2011. године повећан је број погинулих возача и путника у возилу, а смањен број погинулих пјешака. Повећавањем употребе сигурносних појасева може се значајно смањити број погинулих возача и путника у возилу, а тиме и укупан број погинулих.



Графикон 2. Структура погинулих према старосној групи

У саобраћајним незгодама најчешће гину лица старија од 60 година и њихов удио се повећава. У наредном периоду посебну пажњу требало би посветити овој категорији учесника у саобраћају.

2.3. Гдје се гине и повређује на путевима у Републици Српској?

Табела 2: Саобраћајне незгоде и настрадали (центри јавне безбједности, подаци за 2011. годину)

| Центри јавне безбједности | БЛ | БН | ДО | ИС | ТБ | Укупно |
|------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----|--------------|
| 1. Број саобраћајних незгода | 5.257 | 1.435 | 1.217 | 1.016 | 453 | 9.378 |
| а) СН ³ са погинулим | 73 | 32 | 23 | 16 | 6 | 150 |
| б) СН са тешко повријеђеним лицима | 233 | 104 | 153 | 53 | 34 | 577 |
| в) СН са лакше повријеђеним лицима | 829 | 288 | 223 | 125 | 61 | 1.526 |
| г) СН са само материјалном штетом | 4.122 | 1.020 | 809 | 822 | 352 | 7.125 |
| 2. Погинули и повријеђени у СН | 1.696 | 607 | 627 | 306 | 146 | 3.382 |
| а) Погинули | 78 | 24 | 35 | 20 | 6 | 163 |
| б) Тешко повријеђени | 288 | 113 | 196 | 62 | 43 | 702 |
| в) Лакше повријеђени | 1.330 | 470 | 396 | 224 | 97 | 2.517 |

Извор: МУП Републике Српске (БЛ – ЦЈБ Бања Лука, БН – ЦЈБ Бијељина, ДО – ЦЈБ Добој, ИС – ЦЈБ Источно Сарајево, ТБ – ЦЈБ Требиње)

Број и тежина саобраћајних незгода се значајно разликују по подручјима Републике Српске (Табела 2). На простору Центра јавне безбједности Бања Лука дешава се највећи број саобраћајних незгода (око 56% свих саобраћајних незгода у Републици Српској), погинулих (око 48%) и тешко повријеђених (41%). Међутим, најтеже саобраћајне незгоде догађају се у Добоју (2,9 погинулих на 100 СН) и у Источном Сарајеву (2 погинула на 100 СН), у односу на Требиње (1,3 погинула на 100 СН) и Бању Луку (1,5 погинула на 100 СН).

Табела 3: Категорија пута на којем се догађају незгоде, Република Српска, 2010–2011.

| Врста пута | Број | | Процент | |
|---|-------|-------|---------|-------|
| | 2010. | 2011. | 2010. | 2011. |
| 1 Ауто-пут | | 9 | 0,0 | 0,1 |
| 2 Пут резервисан за саобраћај моторних возила | 26 | 125 | 0,3 | 1,3 |
| 3 Магистрални пут | 3.860 | 3.552 | 39,8 | 37,9 |
| 4 Регионални пут | 980 | 1.060 | 10,1 | 11,3 |
| 5 Локални пут | 1.200 | 1.196 | 12,4 | 12,8 |
| 6 Улице у насељу | 3.309 | 2.995 | 34,1 | 31,9 |

³ СН – саобраћајне незгоде

| | | | | | |
|---|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 7 | Некатегорисани пут | 327 | 441 | 3,4 | 4,7 |
| | Укупно | 9.702 | 9.378 | 100,0 | 100,0 |

Република Српска има 34 km ауто-пута, 4097 km магистралних и регионалних путева и преко 10.000 km локалних путева, улица у насељу и некатегорисаних путева. Највећи број саобраћајних незгода се догађа на магистралним путевима (38%) и улицама у насељима (32%), што се види из табеле 3. На магистралним путевима догађају се теже саобраћајне незгоде.

Табела 4: Погинули и тешко повријеђени (центри јавне безбједности, поређење, 2010–2011)

| Центри јавне безбједности | БЛ | БН | ДО | ИС | ТБ | Укупно |
|---------------------------------------|-----|-----|-----|-----|----|------------|
| 1. Број погинулих | | | | | | |
| а) 2010. год. | 74 | 17 | 24 | 18 | 6 | 139 |
| б) 2011. год. | 78 | 24 | 35 | 20 | 6 | 163 |
| <i>Разлика</i> | 4 | 7 | 11 | 2 | 0 | 24 |
| Промјена у односу на 2010. годину (%) | 5 | 41 | 46 | 11 | 0 | 17 |
| 2. Тешко повријеђени | | | | | | |
| а) 2010. год. | 300 | 103 | 170 | 82 | 36 | 691 |
| б) 2011. год. | 288 | 113 | 196 | 62 | 43 | 702 |
| <i>Разлика</i> | -12 | 10 | 26 | -20 | 7 | 11 |
| Промјена у односу на 2010. годину (%) | -4 | 10 | 15 | -24 | 19 | 2 |

Извор: МУП Републике Српске

Највећи број незгода (56%) и погинулих (48%) догађа се у Бањој Луци. Најтеже незгоде се догађају у Добоју (2,9 погинула на 100 евидентираних СН) и Источном Сарајеву (2 погинула на 100 евидентираних СН), у односу на Требиње (1,3) и Бању Луку (1,5). У току 2011. године највеће повећавање броја погинулих било је у Добоју (+46%) и Бијељини (+41%), у односу на Бању Луку (+5%) и Требиње (0%).

3. ВИЗИЈА, МИСИЈА, ЦИЉЕВИ

□ 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 политичку подршку и вођство, користећи системски приступ

заснован на пет стубова безбједности саобраћаја утврђених Деценијом акције за безбједност саобраћаја, непрекидно радити у циљу смањивања ризика учешћа у саобраћају, а посебно радити у областима система управљања безбједношћу саобраћаја, 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 постићи ће се кроз:

1. смањење годишњег броја погинулих лица за 15% у 2013, 10% у 2014, 7% у 2015. години и по 5% годишње у остатку периода, тако да се постигне укупно смањење од 50% у 2022. у односу на 2011. годину,
2. смањење годишњег броја тешко повријеђених лица за 15% у 2013, 10% у 2014, 7% у 2015. години и по 5% годишње у остатку периода, тако да се постигне укупно смањење од 50% у 2022. у односу на 2011. годину.
3. повећавање употребе сигурносних појасева и других система заштите (дјечјих сједишта и заштитних кацага),
4. управљање брзинама на урбаним и отвореним путевима и улицама (смањивање процента возила која прекорачују дозвољену брзину и просјечне вриједности прекорачења),
5. смањивање броја алкохолисаних возача у саобраћају,
6. унапређење безбједности путева,
7. едукацију и информисање свих учесника у саобраћају путем кампања и саобраћајног образовања и васпитања.

4. КЉУЧНИ ПРАВЦИ

Већина земаља чланица УН већ има или је у процесу усаглашавања властитих стратегија и акционих планова са Глобалним планом Деценије акције за безбједност саобраћаја. То захтијева јачање капацитета и спровођење интервентних и других активности у оквиру сваког од пет стубова безбједности саобраћаја, у приступу „безбједног система“. Аспекти и сектори које је потребно уврстити у наведене стубове безбједности саобраћаја утврђених Деценијом акције за безбједност саобраћаја су:

Стуб 1: Управљање безбједношћу саобраћаја

Управљање безбједношћу,
Саобраћајни прописи и законодавство,
Систем података о незгодама и повријеђеним,
Стратегије и акциони планови,

Индикатори дјеловања и праћење.

Стуб 2: Безбједнији путеви и кретања

Планирање и пројектовање безбједних путева,
Превентивне активности на постојећим путевима (провјере безбједности),
Активности на смањењу броја опасних мјеста и слично.

Стуб 3: Безбједнија возила

Стандарди возила,
Технички прегледи возила,
Цертификација и хомологација возила.

Стуб 4: Безбједнији учесници у саобраћају

Саобраћајно образовање и васпитање дјецe,
Оспособљавање кандидата за возаче и полагање возачких испита,
Кампање јавног информисања,
Активности саобраћајне полиције.

Стуб 5: Збрињавање након незгоде

Служба медицинске хитне помоћи на мјесту саобраћајне незгоде,
Заједничка обука спасилаца, полиције, ватрогасаца и службе хитне медицинске помоћи,
Лијечење и рехабилитација лица која су повријеђена у саобраћајној незгоди.

Пратећи Акциони план заснован је на основу претходно наведених пет стубова безбједности саобраћаја и даје детаљније информације о специфичним интервентним активностима и акцијама, као и изградњи потребних капацитета у Републици Српској да би се смањио број настрадалих лица у складу са захтјевом, односно да би се увела најбоља међународна пракса.

У тексту који слиједи представљене су активности које ће се предузети у оквиру различитих стубова као илустрација низа интервентних активности уврштених у Акциони план. Оне ће се спровести у програму постепене изградње капацитета, у фазама све док вјештине и способности домаћих професионалаца и домаћа пракса у различитим аспектима безбједности саобраћаја на путевима не буду усклађени са најбољом међународном праксом у свим областима.

5. АКТИВНОСТИ У СКЛОПУ ПЕТ СТУБОВА

Стуб 1: Управљање безбједношћу – активности

Управљање безбједношћу саобраћаја

- Јачање Агенције за безбједност саобраћаја и јачање капацитета њеног особља,
- Реконституција и јачање улоге Савјета за безбједност саобраћаја Републике Српске,
- Успостављање организационих јединица за безбједност саобраћаја Републике Српске“ (ЈП „Аутопутевне службе Републике Српске“),
- Јачање и развој институција за безбједност саобраћаја и јачање капацитета особља,



- Успостављање Савјета за безбједност саобраћаја на путевима у свим градовима и општинама у Републици Српској,
- Успостављање одрживих механизма финансирања на републичком и локалном нивоу,
- Иницирање и подстицање научноистраживачког рада у области безбједности саобраћаја,
- Стално стручно усавршавање професионалаца у безбједности саобраћаја.

Законодавство

- Иницирати и учествовати у раду на допунама/унапређењу Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у БиХ,
- Иницирати и учествовати у припремању и спровођењу свих подзаконских аката / прописа на нивоу БиХ,
- Унаприједити Закон о безбједности саобраћаја 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 безбједности саобраћаја 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 безбједности саобраћаја,
- Усвојити и спровести прописе о хомологацији резервних дијелова и опреме код производње, промета и уградње тих дијелова и опреме.

Систем података од значаја за безбједност саобраћаја

- Унаприједити систем података о незгодама у МУП,
- Успоставити систем праћења повређивања у здравственом сектору,
- Агенцији за безбједност саобраћаја обезбиједити приступ свим подацима који се односе на безбједност саобраћаја,
- Агенција за безбједност саобраћаја треба да успостави интегрисану базу података о безбједности саобраћаја 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 безбједности саобраћаја,
- У ЈП „Путеви Републике Српске“ успоставити базу података о путевима (подаци о мрежи, незгодама, брзини, обиму саобраћаја, ризицима на мрежи итд.).

Стратегија, Акциони план и праћење

- Стратегија и Акциони план ће бити припремљени за период од десет година тако да буду компатибилни са Деценијом акције за безбједност саобраћаја,

- Индикатори дјеловања ће бити успостављени да би се обезбиједило ефикасно праћење стања безбједности саобраћаја у току спровођења Стратегије и акционих планова.

Стуб 2: Безбједнији путеви и кретање

Планирање и пројектовање безбједних путева

- Ојачати посебну организациону јединицу за безбједност саобраћаја 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 безбједности саобраћаја на путевима,
- Побољшати контролу приступа путевима (зауставити изградњу нових и успоставити процес рјешавања постојећих прикључака),
- Обучити и лиценцирати домаће инжењере за вршење ревизије безбједности пројеката путева (RSA) и провјере безбједности постојећих путева (RSI),
- Успоставити савремене процедуре унапређења безбједности путева: оцјену утицаја на безбједност саобраћаја (у фази планирања) и ревизију пројеката са гледишта безбједности саобраћаја (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,
- Унаприједити систем надзора и одржавања путева.

Институционални оквир за изградњу безбједних путева

- Измијенити законске прописе како би се повећала контрола приступа путевима,
- Обучити домаће инжењере о превенцији саобраћајних незгода и смањењу активности,
- Успоставити систем издавања увјерења за лица које врше провјеру и ревизију безбједности саобраћаја,
- Унаприједити безбједност у зони радова.

Стуб 3: Безбједнија возила

Стандарди возила

- Унапређење система хомологације возила и дијелова,

- Унапређење система сертификација возила,
- 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,
- 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 безбједности саобраћаја на путевима повећати ниво свијести о безбједности саобраћаја 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,
- Обезбиједити примјену савремених информатичких средстава приликом обуке кандидата и полагања возачких испита.

Обука учесника у саобраћају и публицитет

- Ојачати и повећати саобраћајно образовање дјете 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,

- Спроводити кампање употребе сигурносних појасева широм Републике Српске у циљу подизања нивоа свијести,
- Спроводити кампање о прекорачењу брзине и вожњи под дејством алкохола и других опојних средстава заједно са полицијским активностима,
- Организовати истраживања прије и после спроведених кампања, како би се провјерио њихов утицај и ефикасност,
- Успостављање система и процедура обуке рецидивиста у саобраћају,
- Додатно образовање професионалних возача.

Унаприједити рад саобраћајне полиције

- Патролну активност полиције усагласити са најбољим, примјењивим примјерима међународне праксе,
- Систематски унапређивати полицијска знања, тактику и стратегију у области безбједности саобраћаја на путевима,
- 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 безбједности саобраћаја на путевима

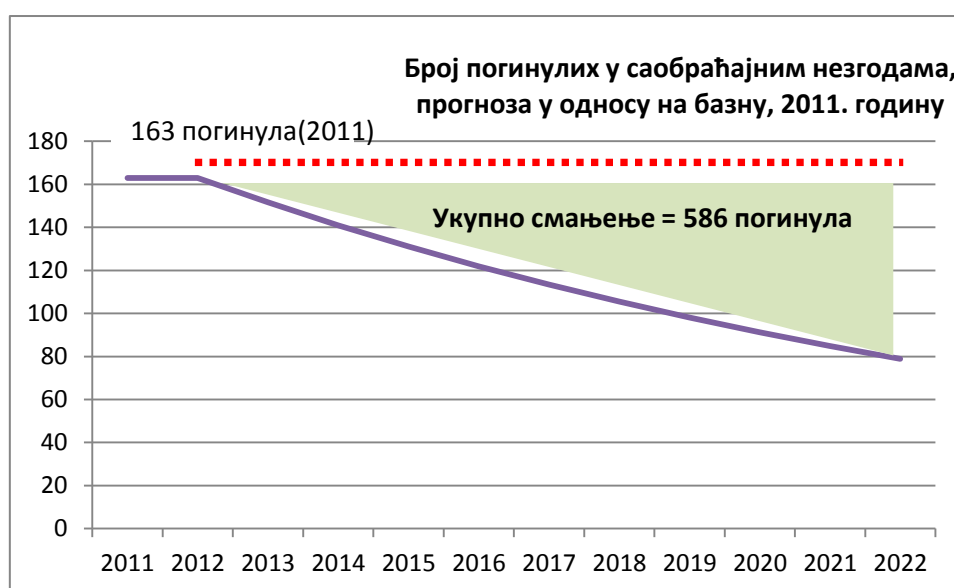
- Успоставити савјетодавно тијело за организацију рада хитне медицинске помоћи,
- Унаприједити функционисање службе хитне медицинске помоћи,
- Увести систем кодова СЗО, односно ICD-10 или МКБ-10 (међународна класификација болести десета ревизија),
- Побољшати евидентирање повреда насталих у саобраћају, на основу МКБ-10,
- Успоставити функционалан систем праћења кретања пацијента повријеђеног у саобраћајној незгоди у здравственом систему,
- 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 љекаре у службама хитне медицинске помоћи,
- Увести стандардне протоколе за збрињавање прије болничког збрињавања лица повријеђених у саобраћајним незгодама у Републици Српској,
- Унаприједити стандарде опреме и комуникације служби хитне медицинске помоћи,
- Унаприједити прикупљање, обраду и квалитет података служби хитне медицинске помоћи.

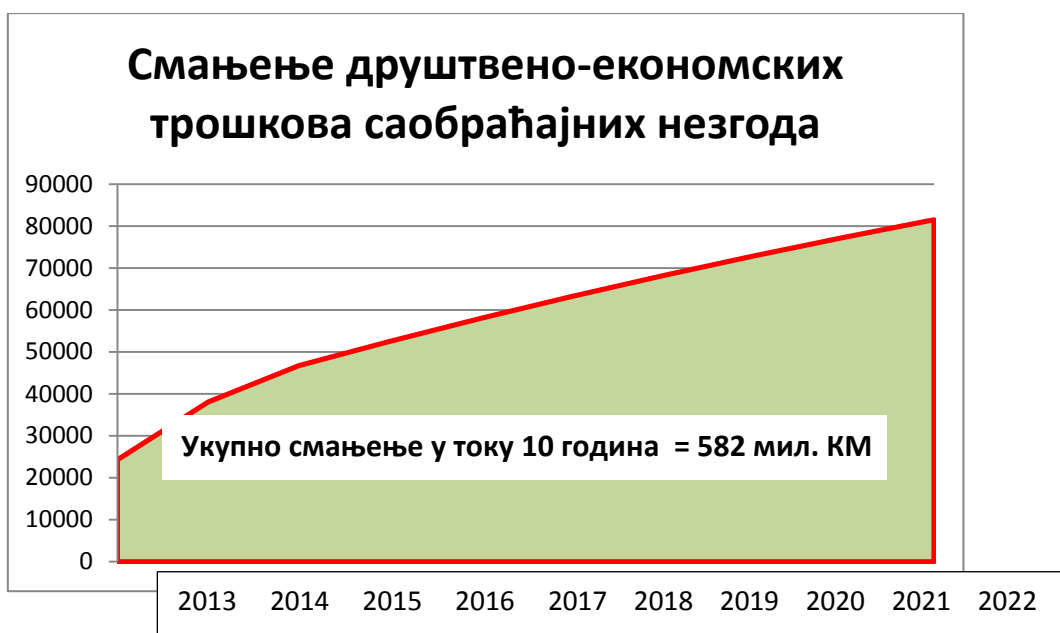
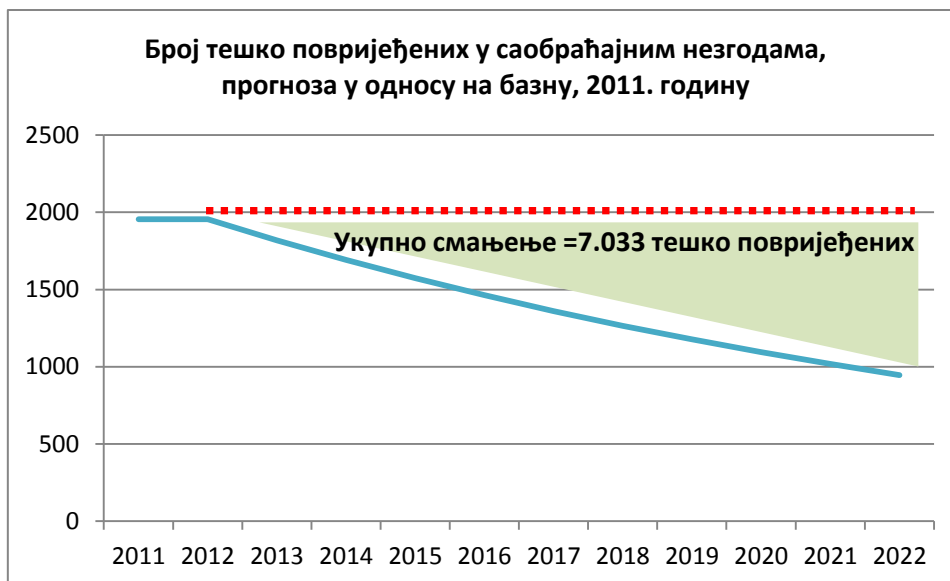
6. ПОТЕНЦИЈАЛНЕ УШТЕДЕ⁴ У ПЕРИОДУ ОД 2013. ДО 2022. АКО СЕ АКЦИОНИ ПЛАН СПРОВЕДЕ У СКЛАДУ СА ПРИЈЕДЛОГОМ

| | |
|--|----------------|
| Спасени животи | 586 |
| Спријечене тешке повреде | 7.033 |
| Спријечене лакше повреде | 41.082 |
| Укупни економски трошкови ⁵ | 582,47 мил. КМ |



⁴ Проблем који постоји у Републици Српској, као и многим другим земљама, јесте неевидентирање жртава саобраћајних незгода. Недавно спроведено домаће истраживање о процјени економских губитака указује на то да се за свако евидентирано погинуло лице везује око 12 тешко повријеђених и 60 лакше повријеђених лица. С тога, може се претпоставити да тренутно за сваки „спасен“ живот кроз интервентне акције за безбједност саобраћаја на путевима, може да се спаси и пропорционалан број теже и лакше повријеђених лица.

⁵ Засновано на процијењеним трошковима свих повреда по њиховој тежини, у оквиру истраживања о процјени трошкова које је спровео Економски институт Бања Лука.



7. УПРАВЉАЊЕ, КООРДИНАЦИЈА И ФИНАНСИРАЊЕ

Управљање безбједношћу саобраћаја у Републици Српској

Доношењем Закона о безбједности саобраћаја на путевима у Републици Српској и успостављањем Агенције за безбједност саобраћаја, у складу са наведеним законом, начињени су крупни кораци ка ефикасном систему управљања безбједношћу саобраћаја у Републици Српској. Потенцијална структура за ефикасно управљање безбједношћу саобраћаја уређена је прописима и на републичком и на локалном нивоу власти у Републици Српској. Да би Агенција за безбједност саобраћаја испунила своју законску улогу на изградњи система управљања безбједношћу саобраћаја, неопходно је обезбиједити запошљавање стручног кадра у Агенцији, финансијска средства за оперативан рад, техничке ресурсе и приступ релевантним базама података. Досадашња искуства показују да већина кључних субјеката за безбједност саобраћаја који имају одређене одговорности за разне аспекте безбједности саобраћаја исказују заинтересованост за заједнички рад на унапређењу безбједности саобраћаја на путевима при чему би Агенција требало да има улогу централног координатора. Од изузетне важности је даље јачање капацитета кључних субјеката безбједности саобраћаја, како кадровско, тако и кроз доношење властитих стратегија и акционих планова на унапређењу безбједности саобраћаја и издвајање финансијских средстава за спровођење ових планова. Агенција за безбједност саобраћаја би требало да у наредном периоду активно ради на подстицању оснивања и јачања Савјета за безбједност саобраћаја у локалним заједницама и успостављању вертикалне координације између локалних заједница и субјеката безбједности саобраћаја на нивоу Републике Српске. На овај начин Република Српска би могла да успостави ефикасан систем управљања безбједношћу саобраћаја.

Координација безбједности саобраћаја на путевима у Републици Српској

Савјет за безбједност саобраћаја ће обезбиједити координацију између кључних субјеката безбједности саобраћаја. У складу са законом Агенција за безбједност саобраћаја вршиће улогу Секретаријата Савјета. Хоризонтална и вертикална координација већ је почела да се успоставља. Успостављањем механизма финансирања и заједничких ресурса Агенције за безбједност саобраћаја и Савјета за безбједност саобраћаја координација би се могла значајно унаприједити.

Одрживо финансирање безбједности саобраћаја на путевима

Средства, која се користе за унапређење безбједности саобраћаја, треба посматрати као „инвестицију“, а не као „трошак“! Зато је неопходно успоставити одрживе изворе финансирања у циљу смањења годишњих губитака од 90 милиона евра у Републици Српској. Приједлози за алтернативне начине финансирања безбједности саобраћаја у Републици Српској, који су дати у оквиру истраживања о процјени

економских губитака због саобраћајних незгода, иду од буџета, новца од казни за саобраћајне прекршаје, дијела накнада за обавезно осигурање возила итд.

8. ИЗЈАВА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ О ДЕЦЕНИЈИ АКЦИЈЕ ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА 2011–2020.

Наш приступ и тежиште

Активности Републике Српске у оквиру Деценије акције за безбједност саобраћаја базираће се на пет стубова безбједности саобраћаја утврђених документом Деценије акције за безбједност саобраћаја.

Наш рок за акције

Акциони план који ће донијети Влада Републике Српске након усвајања ове стратегије фокусираће се на рјешавању кључних фактора, односно неупотребе сигурносног појаса, вожње под дејством алкохола, пребрзе вожње и на изградњи инфраструктуре, која ће повећати безбједност рањивих учесника у саобраћају. То захтијева унапређење у пракси у вези са управљањем безбједношћу саобраћаја, координације и финансирања, бољем пројектовању путне мреже, бољем управљању и спровођењу прописа у вези са возачима и возилима и унапређење служби хитне медицинске помоћи.

Акциони план, који треба да обезбиједи остварење циљева Стратегије, примјењиваће се од дана доношења, али припремне активности и институционално јачање и изградња капацитета (посебно на општинском нивоу) почеће да се предузимају одмах. Ове активности и програми ће бити спроведени у четири стадијума у оквиру Акционог плана, а то су:

| | |
|-----------------|--|
| Хитни (Х) | Период до краја децембра 2013. год. |
| Краткорочни (К) | 2. и 3. година, јан. 2014. – дец. 2015. год. |
| Средњерочни (С) | 4. и 5. година, јан. 2016. – дец. 2017. год. |
| Дугорочни (Д) | 6. и 9. година, јан. 2018. – дец. 2022. год. |

Шта је потребно најхитније рјешавати?

Безбједност саобраћаја на путевима је могуће унаприједити само ако се сви субјекти активно укључе у тај посао, у оквиру својих надлежности. То захтијева приступ тачним подацима о саобраћајним незгодама у циљу анализе проблема и техничких и финансијских способности за припрему интервентних активности и њихово спровођење.

9. ПРАЋЕЊЕ И ПРОЦЈЕНА

Најефикасније методе процјене у вези са најбољом праксом у области безбједности саобраћаја на путевима морају да буду научно засноване, уз разумијавање слједећих околности:

- Гдје су кључни проблеми и који су њихови узроци?
- Које су то интервентне мјере и активности били ефикасни, у рјешавању идентификованих проблема, широм свијета?
- Да ли ће интервентне мјере и активности бити ефикасни, када се узму у обзир култура људи и заједница и друге околности у Републици Српској?
- Шта је могуће урадити да би се подигао ниво свијести и измијенило понашање људи?

Праћење и процјена су основне компоненте успјешних програма безбједности саобраћаја на путевима и најбоље међународне праксе. Оне су ефикасне тамо гдје су доступне релевантне информације. Међутим, у контексту Републике Српске, подаци о саобраћајним незгодама, њихово сакупљање, обрада и даље прослијеђивање захтијеваће даље јачање, прије него што се овај посао почне изводити у складу са најбољом праксом.

Осмишљени су посредни индикатори у циљу праћења ефикасности интервентних активности које се спроводе у оквиру Акционог плана и укључују слједеће:

- Мјерење скале програма (улаз),
- Процјену промјена у понашању (излаз),
- Праћење унапређења постигнутих у различитим областима безбједности (резултати – подаци),
- Извјештај о специфичним активностима на спровођењу закона у свим надлежностима.

Припремљено уз техничку помоћ и подршку SweRoad.

