

**FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE**

**POLAZNE OSNOVE STRATEGIJE SIGURNOSTI  
DRUMSKOG SAOBRAĆAJA  
(2008.–2013.)**

**Sarajevo, januar 2008.**

## Sadržaj

<b>1.0. UVOD</b> .....	<b>4</b>
<b>2.0. UZROČNICI NASTANKA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA U BOSNI I HERCEGOVINI</b> .....	<b>5</b>
2.1. Uzroci saobraćajnih nezgoda prema policijskim izvještajima .....	6
2.2. Uzročnici saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini prema stručnim analizama .....	8
<b>3.0. POSTOJEĆE STANJE SIGURNOSTI U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU S ELEMENTIMA DRUŠTVENE INTERVENCIJE U BOSNI I HERCEGOVINI</b> .....	<b>9</b>
3.1. Stanje cestovne infrastrukture u Bosni i Hercegovini i perspektive razvoja s elementima analize obima cestovnog saobraćaja .....	9
3.2. Analiza pravne legislative u oblasti cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini s usporedbom evropske legislative .....	11
3.3. Analiza programa edukacije u predškolskom, školskom i srednjem obrazovanju iz oblasti sigurnosti u cestovnom saobraćaju .....	14
3.4. Analiza vrsta i karakteristika povređivanja osoba u saobraćajnim nezgodama i mjere zaštite .....	15
3.5. Stanje tehničke ispravnosti motornih vozila u Bosni i Hercegovini i mjere nadzora i kontrole sigurnosti motornih vozila .....	16
3.6. Sigurnost saobraćaja u Bosni i Hercegovini s usporedbom sa zemljama EU .....	20
3.7. Relativni pokazatelji sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini .....	21
<b>4.0. OSNOVE STRATEGIJE SIGURNOSTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U BOSNI I HERCEGOVINI</b> .....	<b>23</b>
4.1. Evropske strategije sigurnosti drumskog saobraćaja .....	25
4.2. Dosadašnja iskustva u Bosni i Hercegovini u tretiranju drumskog saobraćaja .....	27
4.3. Cilj strategije sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini .....	28
<b>5.0. MJERE ZA PROVEDBU STRATEGIJE SIGURNOSTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U BOSNI I HERCEGOVINI</b> .....	<b>30</b>
5.1. Iskustva evropskih zemalja u sprečavanju saobraćajnih nezgoda .....	30
5.2. Mjere za rješavanje uzročnika saobraćajnih nezgoda .....	31
5.3. Preventivne mjere u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda .....	33
5.4. Regulativne i organizacione mjere u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda .....	34
5.5. Kratkoročne i dugoročne strateške mjere sigurnosti drumskog saobraćaja .....	35
5.6. Standardizacija mjera za poboljšanje drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini sa mjerama u zemljama EU .....	38
<b>6.0. REZIME</b> .....	<b>43</b>

## PREDGOVOR

*Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini (2008.–2013.) urađene su prema zahtjevu Vlade Federacije Bosne i Hercegovine a proistekle su iz potrebe da se stručno istraže i determinišu uvjeti i činioci koji opredjeljuju mjesto i ulogu sigurnosti drumskog saobraćaja Bosne i Hercegovine, odnosno Federacije Bosne i Hercegovine.*

*Drumski saobraćaj u Bosni i Hercegovini regulisan je na državnom i entitetskim nivoima, a donošenjem državnog zakona o sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini ovaj segment saobraćaja treba da se definiše i realizuje na državnom nivou svakako potpomognut entitetskim institucijama (ministarstvima prometa/saobraćaja, ministarstvima unutarnjih/unutrašnjih poslova, ministarstvima obrazovanja/prosvjete, ministarstvima zdravstva, direkcijama za puteve/ceste i dr.).*

*Osnovni cilj, predmet i namjena Polaznih osnova strategije sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini (2008.–2013.) je da se, primjenom odgovarajućih metoda istraživanja, osigura neophodna kvantitativna i kvalitetna identifikacija kompleksnog sistema sigurnosti drumskog saobraćaja. Opredjeljujući motiv za ovakav pristup je činjenica da je sistem sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini, tako i u Federaciji Bosne i Hercegovine, sa stanovišta programskih i razvojnih osnova neistražen u postojećim uvjetima te je kao takav nepotpuno determinisan.*

*Za realizaciju elemenata Polaznih osnova strategije sigurnosti obavljena su sveobuhvatna fundamentalna istraživanja po svim osnovama funkcionisanja i razvoja sigurnosti u saobraćaju. Dinamične promjene u okruženju Bosne i Hercegovine (privredne, političke, pravne, tehničko-tehnološke itd.) uzrokovane su nedostatkom adekvatne dokumentacije i istraživanja. U obradi Polaznih osnova strategije sigurnosti korišteni su različiti dostupni izvori kao i dokumentacije koji tretiraju sadašnje stanje sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini. Iskorišteni su podaci koji se nalaze u okvirima institucija Bosne i Hercegovine, od visokoškolskih institucija (Fakulteta za saobraćaj Univerziteta u Sarajevu), tako i podaci ministarstava unutrašnjih poslova, direkcija za ceste, statističkih zavoda i dr. Također, obavljeno je i neposredno proučavanje sistema sigurnosti zemalja iz okruženja BiH, kao i strategijski pravci sigurnosti u saobraćaju Evropske unije.*

*U sadašnjim uvjetima postoje sve nužne pretpostavke i realne mogućnosti za uspješnu realizaciju svih u studiji izloženih ciljeva i zadataka prihvatanjem državnih i entiteskih opredjeljenja u ovoj oblasti.*

*Isto tako, sigurnost u saobraćaju kao dinamičan sistem nalaže potrebu preduzimanja adekvatnih inicijativa i mjera u narednom periodu, kao prirodan nastavak istraživanja u okvirima sistema sigurnosti, što podrazumijeva otvaranje procesa i osiguravanjem sistematskih tematskih istraživanja vezanih za unapređenje i optimalan razvoj sistema sigurnosti u Bosni i Hercegovini.*

## **1.0. UVOD**

Drumski saobraćaj jedno je od bitnih obilježja savremene civilizacije. Sve dobrobiti ovog fenomena, nažalost, i nadalje plaćamo visokom cijenom nepotrebnog ljudskog stradanja. Drumski saobraćaj predstavlja dio sveobuhvatnog saobraćajnog sistema koji je značajan faktor društvenih zbivanja, jer je nerazdvojiv pratilac razvoja savremenog društva i danas predstavlja najzastupljeniji vid masovnog i individualnog transporta zahvaljujući prednostima koje ima u odnosu na ostale vidove saobraćaja. Saobraćaj ne predstavlja problem sam za sebe, već se taj problem javlja u pojavama, odnosima i aktivnostima ljudskog društva. Porast broja motornih vozila i relativno mali obim porasta savremene cestovne mreže, kao i činjenica da u saobraćajnim nezgodama danas u svijetu smrtno strada daleko više ljudi nego iz bilo kojeg drugog razloga (požari, poplave, zemljotresi itd.) istakli su u prvi plan problem sigurnosti saobraćaja. Prema stepenu društvene opasnosti i posljedicama, nesigurnost u saobraćaju bi se mogla izjednačiti s kriminalitetom. Iako su gubici zbog kriminaliteta brojčano veći, a zbog namjernog djelovanja potencijalno opasniji, nesigurnost cestovnog saobraćaja to nadmašuje u nenadoknadivim i nepopravljivim gubicima. U današnjim uvjetima korištenja tehnike u saobraćaju, antisocijalno ponašanje, nepažnja, nedoraslost, kao i djelovanje mnogih objektivnih faktora mogu opasnost pretvarati u saobraćajnu nezgodu. Visoka gustina i intenzitet saobraćajnih tokova, poboljšanje vozno-dinamičkih osobina motornih vozila, visok procent učešća putničkih automobila kojima upravljaju osobe koje nisu u punoj mjeri stekle profesionalne navike za upravljanje, tehnička neispravnost motornih vozila, kao i porast gustine naseljenosti, doveli su do značajnog povećanja broja preduvjeta za stvaranje opasnih situacija a time i do nastanka saobraćajnih nezgoda. Osnovni pokazatelji stanja sigurnosti drumskog saobraćaja na određenom području su saobraćajne nezgode i nastradale osobe u tim saobraćajnim nezgodama. Jedan od zaključaka u razmatranju saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini je da se potpuni obim problema sigurnosti na cestama ne može u cjelosti razmotriti, budući da o saobraćajnim nezgodama koje uzrokuju povrede/smrtno slučajeve ne postoji potpuni izvještaj.

Prema ZOSS-u<sup>1</sup>, “saobraćajna nezgoda je nezgoda na cesti u kojoj je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojoj je jedna ili više osoba poginulo ili ozlijeđeno ili je izazvana materijalna šteta”. Može se reći, da je saobraćajna nezgoda svaka negativna pojava koja nastaje kao posljedica mehaničkih i biomehaničkih sistema u saobraćaju. Saobraćajne nezgode se rijetko događaju kao posljedica jednog elementa, odnosno uzroka. One su najčešće isprepletene kombinacijom raznih elemenata. Saobraćajne nezgode mogu nastati uslijed djelovanja subjektivnih i objektivnih elemenata. Ovi elementi ne djeluju izolovano, već predstavljaju strukturalnu cjelinu u okviru koje se međusobno razlikuju po snazi svog uticaja, tako da je teško izmjeriti koliko koji element djeluje u toj interakciji. Subjektivne elemente čini čovjek, dok u objektivne elemente ubrajamo vozilo, cestu i okolinu. Svaki uzrok, sam za sebe ili u kombinaciji sa drugim, može dovesti do greške, odnosno opasnosti koja može prerasti u saobraćajnu nezgodu. Međutim, svaka greška se ne završava uvijek saobraćajnom nezgodom, već može imati različit ishod. Elemente sigurnosti drumskog saobraćaja čine: čovjek, vozilo, cesta i okolina. Mehanički sistem predstavlja cesta-vozilo, dok biomehanički sistem predstavlja čovjek-cesta i čovjek-vozilo. Da bi se poduzele odgovarajuće aktivnosti, potrebno je razmotriti karakteristike navedenih sistema u segmentu sigurnosti saobraćaja. Mehaničke komponente vozilo i cesta, u dijelu sigurnosti drumskog saobraćaja, mogu se opisati propisanim elementima koje moraju zadovoljiti s aspekta

---

<sup>1</sup> ZOSS - Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima BiH.

sigurnosti i koje su propisane različitim pravnim okvirima. Biomehaničke komponente, tj. čovjek-vozilo i čovjek-cesta, s obzirom da podrazumijevaju psihofizičke osobine čovjeka, nije moguće staviti u tačno precizne norme i aktivnosti.

Uprkos napretku tehnologije saobraćaja, psihofizičko stanje svih učesnika u saobraćaju odlučuje kako će se u stanovitom trenutku odgovorna osoba ponašati da bi predvidjela mogućnost nezgode i da bi je adekvatnom mjerom spriječila. Umor je najčešći uzrok nezgoda, jer njemu podliježe svaki čovjek. Uzroci grešaka što ih čovjek čini u saobraćaju su: greške nastale kao posljedica psihološkog stanja čovjeka, greške nastale kao posljedica ograničenosti osjetilnih organa čovjeka, greške nastale zbog nedostatka antropometrijskih osobina i pokretljivosti čovjeka i greške nastale zbog štetnog djelovanja onečišćenog okoliša. Čovjek kao faktor sigurnosti u saobraćaju prisutan je direktno, kao učesnik u saobraćaju, i indirektno, kao graditelj cesta i onaj koji ih održava, kao konstruktor vozila i onaj koji ih održava, kao onaj koji donosi zakone o sigurnosti saobraćaja i brine se o njihovoj primjeni i sl.

U razmatranju sigurnosti u saobraćaju, potrebno je razlučiti koliko i na koji način asocijalno ponašanje učesnika u saobraćaju utiče na sigurno odvijanje svih saobraćajnih tokova. Tako se odmah susrećemo s postojanjem ili nepostojanjem sklonosti nezgodama. Pod tim pojmom podrazumijeva se sposobnost ili nesposobnost čovjeka da odgovori svim zahtjevima uključivanja u saobraćajna zbivanja i kasnijem prilagođavanju njima. Sigurno da se niko nije rodio sa sklonošću za saobraćajne nezgode, nego se ona kasnije stvara, ovisno o brojnim faktorima u čovjeku kao što su tjelesni, psihofizički i psihološki defekti, emotivna nestabilnost, životna dob, raspoloženje, sklonost uživanju opojnih sredstava i sl. Neizbježnost naglog razvoja svih oblika saobraćaja je proizvod naše civilizacije, ali se uz to razvila i saobraćajna delikvencija. Pri tome treba razlikovati kriminalitet od grešaka u saobraćaju. U ukupnom broju saobraćajne delikvencije, svega 20 % se može označiti kriminalnim, a ostalo se pripisuje greškama. Ugrožavanje sigurnosti u saobraćaju se tretira kao krivično djelo. Krivnja se može pojaviti kao nehat, što isključuje određenu svijest krivca. Učesnik u saobraćaju svojim ponašanjem ne smije dovoditi u opasnost sebe, ostale učesnike i imovinu. On treba poznavati saobraćajne propise, kako bi se i ponašao u skladu s njima. Pored poznavanja općih saobraćajnih propisa, vozač treba posjedovati i vještinu upravljanja vozilom. Zahtjevi savremenog saobraćaja danas nalažu, pored osnovnog znanja saobraćajnih propisa i vještine upravljanja, i neophodnost kvalitetnije pripreme ljudi za saobraćaj, a to podrazumijeva ponašanje u saobraćaju i saobraćajni odgoj. Razvoj i kvalifikovanje sigurnosti u saobraćaju predstavlja uređeni skup mjera, radnji i drugih aktivnosti koji se organizuju kao složeni sistem sa više podsistema. Unapređenje stepena sigurnosti u saobraćaju podrazumijeva udovoljenje različitim faktorima kojima se može umanjiti opasnost kakva realno postoji pri obavljanju saobraćajne djelatnosti. Sistem sigurnosti saobraćaja je vrlo složen sistem, upravo zbog širine problema koji variraju po vrsti, prirodi i načinu utjecaja. Zbog toga je i teško upravljati ovim sistemom, jer se ne mogu u cjelosti obuhvatiti svi elementi i rizici. Podaci o riziku i negativnim pojavama u saobraćaju su osnova za reagovanje društva i poduzimanje odgovarajućih mjera. Za efikasno funkcionisanje sistema sigurnosti saobraćaja, potrebno je adekvatno i permanentno praćenje pojava koje dovode do nastanka opasnih situacija na cesti, odnosno do nastanka saobraćajnih nezgoda.

## **2.0. UZROČNICI NASTANKA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA U BOSNI I HERCEGOVINI**

Od početka organizovanog saobraćaja pa do 2006. godine u saobraćajnim nezgodama poginulo je oko 40 miliona ljudi, a u toku 2006. godine saobraćajne nezgode su bile deseti

uzrok umiranja ljudi u svijetu. Prema podacima WHO<sup>1</sup> - Svjetske zdravstvene organizacije, u 2006. godini poginulo je u saobraćajnim nezgodama 1,19 miliona ljudi u svijetu, od toga 869.000 muškaraca i 323.000 žena. Znatno je veći broj ozlijeđenih u svijetu u saobraćajnim nezgodama, a posebno treba istaknuti činjenicu da kod velikog broja ozlijeđenih osoba ostaju trajne posljedice po zdravlje. Također, prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije, u saobraćajnim nezgodama u novije vrijeme svake godine pogine više od 1,5 miliona osoba, a oko 15 miliona bude ozlijeđeno. U pojedinim zemljama broj poginulih u saobraćajnim nezgodama čini 4 % svih umrlih, odnosno čak 50 % umrlih iz populacione grupe 15-24 godine starosti. Prema izvještaju Svjetske zdravstvene organizacije pod nazivom "Svjetski izvještaj o prevenciji povreda u drumskom saobraćaju" iz 2005. godine, predviđalo se da će godišnji troškovi za saobraćajne nezgode srednjoevropskih i istočnoevropskih zemalja u ekonomskoj tranziciji iznositi oko 1,5 % očekivanog bruto nacionalnog proizvoda, a u zapadnoevropskim, visokomotorizovanim zemljama oko 2 % BND-a.

Na cestama u Bosni i Hercegovini u 2006. godini, dogodile su se 35.344 saobraćajne nezgode. U tim nezgodama je poginulo je 414 osoba, dok je ozlijeđenih bilo 9.956 osoba. Kao i u većini zemalja, u Bosni i Hercegovini mlađa i starija populacija je izložena visokom riziku u saobraćaju. U toku dvije godine, 2004. i 2005., prosječno oko 14 % smrtnih slučajeva i 27 % povrijeđenih u Bosni i Hercegovini u saobraćaju, bilo je starosti ispod 24 godine. U toku 2005., do 40 % povrijeđenih bile su mlade osobe. Statistika o saobraćajnim nezgodama na cestama u Bosni i Hercegovini je u procesu razvoja i trenutno su dostupni samo osnovni pokazatelji.

## **2.1. Uzroci saobraćajnih nezgoda prema policijskim izvještajima**

U Bosni i Hercegovini ne postoji uobičajena baza podataka. Saobraćajna policija u Federaciji Bosne i Hercegovine koristi formular za izvještavanje o saobraćajnoj nezgodi, koji popunjava saobraćajna policija u lokalnoj policijskoj stanici. Lokalna policija šalje statističke informacije ministarstvu unutrašnjih poslova kantona, koji zatim objedinjene statističke podatke dostavlja Federalnom ministarstvu unutrašnjih poslova. Statistički podaci se zatim dostavljaju Federalnom zavodu za statistiku. Statistički podaci o broju vozila dostupni su u Federalnom zavodu za statistiku. Statistički podaci o cestovnoj mreži dostupni su u Direkciji cesta FBiH (samo za magistralne ceste). Sličan je sistem izvještavanja i obrade podataka i u RS i u Distriktu Brčko, gdje imamo samo jedan manje nivo informisanja. Danas, prema dostupnim policijskim izvještajima u Bosni i Hercegovini, glavni uzročnici nastanka saobraćajnih nezgoda su: brzina, nepoštivanje prava prvenstva i alkoholisanost. U tabeli 1 prikazani su obrađeni uzročnici saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini (oba entiteta) sa njihovim procentualnim učešćem.

---

<sup>1</sup> WHO – World Health Organization.

Pozicija	Opis uzroka saobraćajne nezgode	% učešća
1.	Neprilagođena brzina vozila	35
2.	Nepoštivanje prvenstva prolaza	11
3.	Nepropisno preticanje i obilaženje	7
4.	Alkoholisanost učesnika u saobraćaju	6
5.	Odstojanje između vozila	3
6.	Greške pješaka	3
7.	Nepropisno mimoilaženje	1
8.	Tehnička neispravnost	1
9.	Nepropisno skretanje	0.5
10.	Greške biciklista	0.5
11.	Slijetanje sa ceste	0.3
12.	Ostali uzroci (vožnja unazad, nepr. prijevoz osoba, prijelaz preko želj. pruge i sl.)	31.7

**Tabela 1:** Uzročnici saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini (policijski izvještaji)

Prezentovani uzročnici saobraćajnih nezgoda u tabeli 1 se najčešće iz godine u godinu ponavljaju bez dublje analize njihove vjerodostojnosti. Naprijed navedenim uzročnicima saobraćajnih nezgoda, prema policijskim izvještajima, pogoduje i zakonska regulativa koja sa svojim elementima nije u mogućnosti da definiše sve propuste koji su uzrokovali saobraćajnu nezgodu, te pojedine propuste policija pojednostavljenjem svodi u zakonske norme radi poduzimanja adekvatnih sankcija. To podrazumijeva, da se ovakvim načinom analize saobraćajnih nezgoda dobijaju uzroci koji su pojednostavljeni i nisu adekvatni za cjelovitu analizu uzročnika saobraćajnih nezgoda. U narednim tabelama prikazana je analiza saobraćajnih nezgoda i posljedica za oba entiteta u Bosni i Hercegovini u periodu od 2002. do 2006. godine prema podacima ministarstava unutrašnjih poslova.

	Ukupna frekvencija saobraćajnih nezgoda	Broj poginulih osoba	Broj teže povrijeđenih osoba	Broj lakše povrijeđenih osoba
2002.	33.417	400	2.384	6.619
2003.	35.069	451	2.481	7.665
2004.	34.910	417	2.241	7.147
2005.	34.520	377	1.993	7.140
2006.	35.344	414	2.051	7.905
<b>UKUPNO</b>	<b>173.260</b>	<b>2.059</b>	<b>11.150</b>	<b>36.476</b>

**Tabela 2:** Statistički podaci saobraćajnih nezgoda u BiH

Iz tabele 2 vidljivo je stanje sigurnosti saobraćaja na području BiH i da se u proteklih 5 godina desilo 173.260 saobraćajnih nezgoda u kojima je poginulo 2.059 osoba, a povrijeđeno 47.626 osoba. U analiziranom periodu nije bilo znatnih odstupanja u kretanju saobraćajnih nezgoda, s tim da je vidljivo u protekle dvije godine povećanje broja poginulih za oko 10 %. U narednim tabelama dat je prikaz saobraćajnih nezgoda i posljedica prema kategoriji cesta za Bosnu i Hercegovinu u periodu od 2002. do 2006. godine.

	Magistralna cesta	Regionalna cesta	Lokalna cesta	Cesta u naselju
2002.	9.494	3.887	3.433	13.065
2003.	10.742	4.236	3.859	14.014
2004.	10.859	4.090	3.561	14.711
2005.	10.312	3.24	3.617	14.876
2006.	9.959	4.088	3.384	16.361
<b>UKUPNO</b>	<b>51.366</b>	<b>20.225</b>	<b>17.854</b>	<b>73.027</b>

**Tabela 3:** Saobraćajne nezgode po kategoriji ceste u BiH

Prema tabeli 3, koja je obuhvatila saobraćajne nezgode po kategoriji ceste u BiH, vidljivo je da se najveći broj dogodio na saobraćajnicama u naselju, frekvencije 73.027, zatim na magistralnoj cesti, 51.366, regionalnim cestama, 20.225, i najmanja frekvencija nezgoda se desila na lokalnoj cesti, 17.854. Također je vidljivo da je frekvencija porasta saobraćajnih nezgoda na cestama u naselju od 2002. do 2006. godine, dok je na magistralnim putevima frekvencija saobraćajnih nezgoda smanjena. Također je smanjenje frekvencije saobraćajnih nezgoda u 2006. godini, dok je u 2006. godini poslije smanjenja u odnosu na 2003. godinu 2004. i 2005. došlo do povećanja broja saobraćajnih nezgoda.

	≥ 6 god	7-14	15-17	18-24	25-49	50-64	65 i više	Nepoznata starosna dob
<b>2003.</b>	152	523	256	1.654	3.265	122	328	331
<b>2004.</b>	154	594	268	1.769	3.378	124	329	371
<b>2005.</b>	166	539	281	1.834	3.473	128	343	154
<b>2006.</b>	150	530	307	1.679	3.402	139	451	781
<b>UKUPNO</b>	622	2.186	1.112	6.936	13.518	513	1.451	1.637

**Tabela 4:** Nastradale osobe u saobraćajnim nezgodama po starosnoj strukturi u BiH

Iz tabele 4 evidentno je da su nastradale osobe sa najvećim frekvencijama mlađe životne dobi (18-24 i 25-49) s kratkim vozačkim iskustvom. Interesantno je to da su i ostali podaci znatno visoki, što nas upućuje na činjenicu da je saobraćajna kultura u našem društvu na dosta niskoj razini, a upravo na to ukazuju pokazatelji iz tabele 4.

	PA	TV	AUTOBUS	MOTOCIKL	BICKL	TRAKTOR	ZAPREGA	UKUPNO
<b>2003.</b>	24.654	3.378	754	208	218	208	48	29.468
<b>2004.</b>	23.452	3.423	764	209	234	210	50	28.342
<b>2005.</b>	25.474	3.418	762	211	229	219	53	30.366
<b>2006.</b>	24.472	3.480	594	245	232	181	43	29.247
<b>UKUPNO</b>	98.052	13.699	2.874	873	913	818	194	117.423

**Tabela 5:** Struktura vozila u saobraćajnim nezgodama u BiH

Iz tabele 5 vidljivo je da najveću frekvenciju strukture vozila koja su učestvovala u saobraćajnim nezgodama na području BiH u periodu 2003.–2006. godina imaju putnička vozila sa brojem od 98.052 i teretna vozila 13.699, autobus 2.874, a zatim bicikl 913, motocikl 873, traktor, 818 i zaprega 194.

## 2.2. Uzročnici saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini prema stručnim analizama

Radi analize saobraćajnih nezgoda na području Bosni i Hercegovini, u okviru Katedre za sigurnost u saobraćaju Fakulteta za saobraćaj i komunikacije Sarajevo, u 2005. godini analiziran je uzorak od 200 saobraćajnih nezgoda sa težim posljedicama (najčešće smrt jednog ili više učesnika) a za koje je zatražena stručna analiza (nadvještačenje) po stručnoj instituciji. Prilikom analize navedenih saobraćajnih nezgoda, ustanovljeno je da je većina saobraćajnih nezgoda uzrokovana sa dva ili više propusta, odnosno događanje saobraćajne nezgode najčešće nije uzrokovano samo jednim propustom. U istraživanju se pokazalo da su u 200 saobraćajnih nezgoda sa težim posljedicama evidentirana oko 343 uzroka. U tabeli 6 su prezentovani uzroci koji su evidentirani kao propusti pri nastanku saobraćajnih nezgoda i njihovo procentualno učešće u razmatranom istraživanju.



R.b	Uzrok nastanka saobraćajne nezgode	% učešća
1.	Prelazak na suprotnu traku (preticanje i obilaženje, nepažnja)	21,53
2.	Nepoduzimanjem adekvatne radnje vozača (intenzivnog usporenja, bježanja udesno ili ulijevo i dr.)	12,83
3.	Greške pješaka (rizični prelazak, prelazak mimo pješačkog prijelaza, kretanje desnom ivicom ceste, pretrčavanje, neopreznost)	11,25
4.	Neadekvatne reakcije vozača (kasno reagovanje na usporenje, naglo poduzimanje usporenja, nepoduzimanjem izmicanja, nagli manevar volanom)	10,46
5.	Alkohol kod vozača (zakasnjelo reagovanje na opasnost)	8,78
6.	Brzina (velika, neprilagođena, nesigurnosna, neadekvatna)	8,48
7.	Neopreznost i nebudnost vozača (prolaskom pored kolone pješaka, kretanjem pored zaustavljenih vozila, malo odstojanje, kasno reagovanje na opasnost)	7,59
8.	Neadekvatno skretanje, uključivanje i isključivanje iz saobraćaja vozača	5,32
9.	Greške bicikliste (iznenadnim prelaskom ceste ili iznenadnim skretanjem)	2,95
10.	Tehnička neispravnost vozila	1,97
11.	“Sječenje” krivine od strane vozača	1,97
12.	Parkiranje (nepravilno parkiranje, uključivanje sa parking-prostora)	1,87
13.	Alkohol kod pješaka	1,87
14.	Kolovoz (oštećenja, zaleđenost i dr.)	1,58
15.	Greške motocikliste	1,18
16.	Izrazito nepovoljni vremenski uvjeti	0,79

**Tabela 6:** Uzroci saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini (teške saobraćajne nezgode)

Prema provedenoj analizi saobraćajnih nezgoda sa težim posljedicama<sup>2</sup>, najveće procentualno učešće kao uzrok događanja saobraćajnih nezgoda odnosi se na radnje koje podrazumijevaju preticanje, obilaženje, odnosno radnje koje podrazumijevaju prelazak na saobraćajnu traku namijenjenu za kretanje vozila iz suprotnog smjera. Također, kod analiziranih saobraćajnih nezgoda koje su imale smrtnu posljedicu, znatan broj saobraćajnih nezgoda dogodio se zbog propusta pješaka. Neophodno je napomenuti da u strukturi saobraćajnih nezgoda sa teškim posljedicama najviše su zastupljeni sudari između vozila, a na drugom mjestu su sudari (kontakt) vozila i pješaka. Isto tako, interesantan podatak iz provedenog istraživanja pokazao se da je uzročnik saobraćajne nezgode sa težim posljedicama tek na petom mjestu alkohol, a na šestom brzina kretanja vozila. Isto tako, potrebno je imati u vidu da je oko 95 % svih cesta u Bosni i Hercegovini sa dvije saobraćajne trake i da isto podrazumijeva često izvođenje radnji preticanja i obilaženja, što pogoduje nastanku opasnih situacija na cesti. Učešće tehničke neispravnosti vozila i stanja ceste pokazalo se veoma malo, oko 1,97 %, odnosno 1,18 %. Ovaj podatak treba uzimati sa rezervom, jer u mnogim analiziranim saobraćajnim nezgodama na području Bosne i Hercegovine nije adekvatno ispitana tehnička ispravnost vozila, odnosno stanje ceste i njene okoline. Stanje sigurnosti u saobraćaju na području Bosne i Hercegovine se može smatrati nezadovoljavajuće, s tim da je potrebno napomenuti da se veoma malo ulaže u aktivnosti i projekte iz oblasti sigurnosti saobraćaja. U poslijeratnom razvoju Bosne i Hercegovine do sada nije realizovan niti jedan ozbiljan projekt koji bi se odnosio na povećanje stepena sigurnosti u saobraćaju, što je bila odlika i prijeratnog razvoja Bosne i Hercegovine. Iz takvog odnosa prema ovom problemu imamo brojnost i šarolikost uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda.

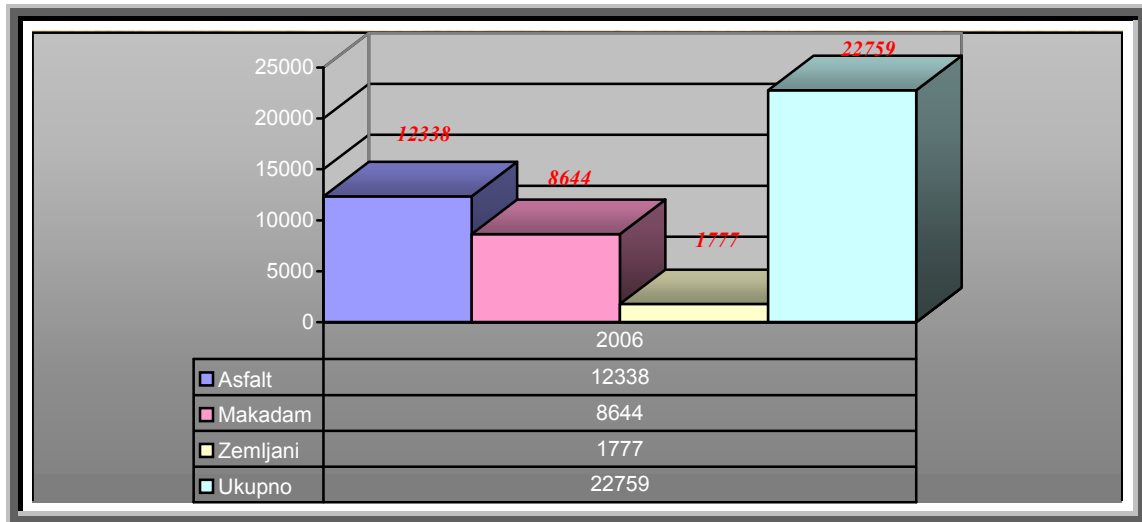
<sup>2</sup> Saobraćajna nezgoda sa težim posljedicama podrazumijeva da je u saobraćajnoj nezgodi bilo poginulih osoba ili osoba sa težim ozljedama.

### **3.0. POSTOJEĆE STANJE SIGURNOSTI U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU S ELEMENTIMA DRUŠTVENE INTERVENCIJE U BOSNI I HERCEGOVINI**

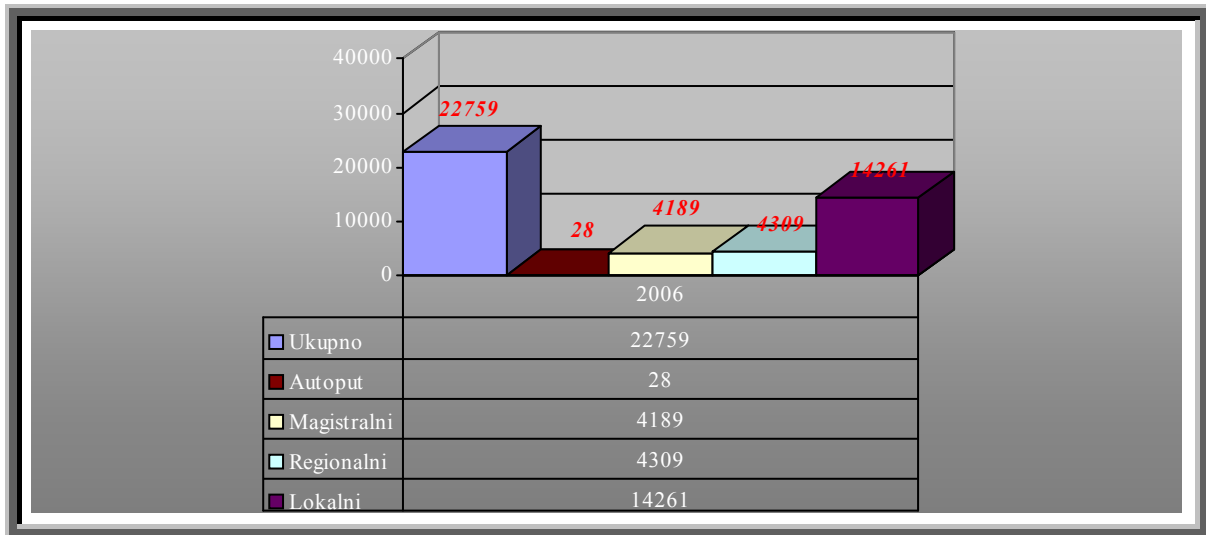
Dinamičan razvoj društva u cjelini u posljednjim decenijama u cijelom svijetu rezultirao je velikim brojem nesuglasica. U takvim uvjetima saobraćaj kao integrator svih komunikacijskih zbivanja imao je neusaglašenu komponentu razvoja. Ovakav dinamičan razvoj, kako broja novoprodučenih motornih vozila tako i onih koja su u upotrebi, nije adekvatno praćen razvojem cestovne infrastrukture. Ovakav negativan odnos između razvoja motornih vozila i cestovne infrastrukture doveo je do pogoršanja uvjeta pod kojima se odvija saobraćaj, a samim tim došlo je i do pogoršanja sigurnosti drumskog saobraćaja. Posljedica ovakvog neharmonizovanog razvoja je veliki broj saobraćajnih nezgoda sa fatalnim ishodom. Rastući trend saobraćajnih nezgoda je uzrokovan mnogim nedostacima koji su evidentni u svim segmentima sigurnosti drumskog saobraćaja. Za povećanje stepena sigurnosti u saobraćaju prije svega neophodno je poduzeti aktivnosti koje moraju biti organizovane, stručno vođene i praćene. Osnovni preduvjet za poduzimanje aktivnosti na svim poljima društvenog rada je dobro poznavanje karakteristika postojećeg stanja, što se svakako odnosi i na polje sigurnosti u saobraćaju, nakon čega je neophodno naučno definisati mjere i postupke za provođenje odgovarajućih mjera i svodenje uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda na najmanju mjeru. U cjelovitom istraživanju sigurnosti u saobraćaju, potrebno je obuhvatiti faktore koji direktno utiču na sigurnost u saobraćaju, a to su: čovjek, cesta, vozilo i okolina.

#### **3.1. Stanje cestovne infrastrukture u Bosni i Hercegovini i perspektive razvoja s elementima analize obima cestovnog saobraćaja**

Cestovna mreža BiH se ubraja među slabo razvijene u Evropi. Starost asfaltiranih cesta u BiH je oko 30 godina, a gustina mreže je  $0,414 \text{ km/km}^2$ , odnosno  $4,69 \text{ km}/1.000 \text{ stanovnika}$ , što je 2,5 do 4 puta manje nego u zemljama zapadne Evrope. Isto tako, bosanskohercegovačke ceste zaostaju i po tehničkim pokazateljima, elementima trase, kao i po podužnim i poprečnim profilima u odnosu na ceste u razvijenim zemljama. Učešće dionica cesta sa širinom zastora od 5,0 m iznosi 26 %, a na čak 41,5 % dionica postoji nagib veći od 6 %, dok je na 14 dionica nagib veći i od 10 %. Nedovoljna širina cestovnog zastora, veliki nagibi, oštri radijusi krivina, masovna izgradnja na cestovnom pojasu i relativno loše stanje cestovnih konstrukcija tako da su operativne brzine oko 50 (km/h), a nivo usluge C, D pa čak i E kategorije, ima za posljedicu ogromne troškove i veliki broj saobraćajnih nezgoda. Kada bi se primjenjivala mjerila država zapadne Evrope u pogledu gustine cestovne mreže, u BiH bi trebalo već da je u eksploataciji više od 1.000 km autoputeva, a do sada je u periodu do 2007. godine izgrađeno oko 28 kilometara. Cestovna mreža BiH je prikazana prema strukturi, vrsti podloge i kategorizacije na histogramu 1, odnosno na histogramu 2.



**Histogram 1:** Ceste u BiH prema vrsti podloge



**Histogram 2:** Ceste u BiH prema kategorizaciji

U periodu od 1996. do 2003. godine vršena je obimna sanacija šteta iz ratnog perioda. Sanirane su magistralne ceste, mostovi i tuneli. Saniranje ratnih šteta na infrastrukturi realizovano je, do sada, donatorskom pomoći. Kroz projekt "Hitne obnove transporta" izvršena je rehabilitacija oko 2.200 (km) i 58 mostova i utrošeno oko 190 miliona eura. Pored toga, potrebno je napomenuti da su trendovi izgradnje u cestovnom pojasu mreže magistralnih cesta u značajnoj mjeri degradirali status magistralnih cesta, pretvarajući ih u gradske ceste ili ulice s ograničenjima brzina 40-50 (km/h) u najvećem broju slučajeva. Dodatnu štetu je predstavljalo akumulirano neodržavanje cesta u datom periodu, koje je uticalo na daljnje propadanje kolovozne konstrukcije i ostalih elemenata cesta. Mjere za poboljšanje stanja cestovne infrastrukture Bosne i Hercegovine a samim tim i sigurnosti saobraćaja su:

- dogradnja pravno-institucionalnog okvira,
- razvijanje sistema menadžmenta, monitoringa i zaštite cesta,
- revitalizacija i modernizacija cestovne mreže i
- osiguranje finansijskih sredstava za zadovoljavanje finansiranja cestovne infrastrukture.

Izradom Master plana razvoja saobraćaja u BiH predviđene su aktivnosti na daljnjem proučavanju svih potencijalnih pravaca u BiH. Planirane saobraćajne potrebe do 2020. godine ukazuju na to da će na pojedinim dionicama, posebno u blizini velikih gradova, biti neophodno izvesti građevinske intervencije koje će omogućiti viši nivo usluge i sigurnosti u saobraćaju. Master plan saobraćaja predstavlja koncept osnovne mreže razvoja glavnih koridora, a razmatraju se glavni longitudinalni i transverzalni pravci kroz BiH. Prema predloženom, (4.073 km) glavne mreže cesta u BiH čine međunarodni koridori, primarni prvi pravci (1.908 km) i primarni drugi pravci (1.170 km). Isto tako, projekti koji se implementiraju kroz entitetske direkcije za ceste trebaju u znatnoj mjeri u narednom periodu poboljšati cjelokupno stanje cestovne infrastrukture u BiH, s tim da je predviđena dinamika implementacije ovih projekata vrlo spora.

### **3.2. Analiza pravne legislative u oblasti cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini s usporedbom evropske legislative**

Ustavom BiH definisane su i nadležnosti u oblasti saobraćaja. Međudržavni i entitetski saobraćaj je definisan na nivou države, s tim da u segmentu upravljanja cestama državnog i međudržavnog značaja nije još pravno regulisana. Na nivou entiteta postoje entitetski zakoni o cestama, kao pravni okvir za aktivnosti u domenu cestovne infrastrukture. Ovim zakonima uređuje se pravni položaj javnih cesta: upravljanje, građenje, održavanje, zaštita cesta i uvjeti obavljanja transporta, te finansiranje javnih cesta. Na nivou države ne postoji odgovarajuća pravna regulativa u svim segmentima saobraćaja i transporta, što zbog sporosti ministarstva transporta BiH, što zbog u cjelosti nedefinisane nadležnosti nad pojedinim oblastima. Još nije donesen zakon o cestama/putevima BiH. Cijeneći iskustva drugih država, moguće je relativno brzo donijeti osnovne zakone, ali usaglašavanje pravne regulative sa regulativom EU u domenu transportne infrastrukture moglo bi duže trajati. Pravni okvir za sve aktivnosti i institucionalno organizovanje na nivou države poboljšani su formiranjem Ministarstva za komunikacije i transport BiH. Ovo ministarstvo na nivou države Bosne i Hercegovine vodi aktivnosti međudržavnog i međuentitetskog transporta i infrastrukture, saraduje sa međudržavnim organizacijama, priprema strateške i planske dokumente iz oblasti međunarodnog i međuentitetskog cestovnog transporta i infrastrukture.

Na nivou entiteta djeluju resorna ministarstva: Federalno ministarstvo prometa i komunikacija i Ministarstvo saobraćaja i veza RS. Upravljanje cestama obavljaju entitetske direkcije za ceste, osnovane od strane resornih entitetskih ministarstava. U FBiH, za regionalne ceste zadužena su kantonalna ministarstva za transport, koja obično imaju odgovarajuću direkciju za ceste, dok je u RS, Direkcija za puteve RS odgovorna i za magistralne i za regionalne ceste. Predmet poslovanja direkcija za puteve je osiguranje materijalnih i drugih uvjeta za održavanje, zaštitu, rekonstrukciju, izgradnju i upravljanje javnim cestama, te osiguranje tehničko-tehnološkog jedinstva javnih cesta. Entiteti su, shodno Aneksu IX Dejtonskog sporazuma, uspostavili Javnu korporaciju za cestovnu infrastrukturu BiH, kao dio transportne korporacije. Svrha korporacije je da uspostavi institucionalnu saradnju među entitetima u području cestovne infrastrukture i da omogućiti donošenje svih potrebnih odluka da bi se cestovni saobraćaj u BiH mogao neometano, sigurno i redovno odvijati, međutim, ova institucija još uvijek nije operativna.

Saobraćajna pravila i propisi svake zemlje iz oblasti sigurnosti kretanja učesnika u saobraćaju definisani su u zakonima o sigurnosti saobraćaja kao i pratećim pravilnicima koji proističu iz navedenog zakona. Svaka zemlja potrebno je da ispoštuje međunarodne konvencije koje su donesene od strane UN-a.

Međunarodnim konvencijama osiguravaju se jedinstvene osnove za vršenje saobraćaja u kontinentalnim i svjetskim razmjerama. Konvencije zajednički utvrđuju i usvajaju države članice organizacije Ujedinjenih naroda. Svaka zemlja koja usvoji i ratifikuje konvenciju dužna je da svoje propise uskladi s odredbama konvencija. Na taj način se postiže da osnovni sistem vršenja saobraćaja u propisima pojedinih zemalja bude regulisan na isti način i omogućuje nesmetano vršenje saobraćaja u kontinentalnim razmjerama.

Normativnim aktima (odlukama) ovlaštenih državnih organa ili nižih nivoa vlasti mogu biti regulisane konkretne situacije (privremeno ograničenje saobraćaja na nekoj cesti, preusmjeravanje saobraćaja, itd.). Na nivou BiH iz oblasti drumskog saobraćaja egzistiraju dva zakona i to:

- **Zakon o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu** (“Službeni glasnik BiH”, br. 1/02, i Službeni glasnik BiH”, br. 14/03);
- **Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH**, “Službeni glasnik BiH”, br. 6/06.

Zakoni iz oblasti drumskog saobraćaja BiH koji su u proceduri su:

1. **Zakon o prijevozu opasnih materija BiH** i
2. **Zakon o cestama/putevima BiH**.

**Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima BiH<sup>3</sup>**: donošenjem jedinstvenog Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima BiH utvrđuju se osnovni principi međusobnih odnosa i ponašanja učesnika u saobraćaju i drugih subjekata u saobraćaju, osnovni uvjeti koje moraju zadovoljiti putevi u pogledu sigurnosti saobraćaja, vođenje Centralnog registra vozača i vozila, pravila saobraćaja na putevima, sistem saobraćajnih znakova i znakova koje daju ovlaštene osobe, dužnosti u slučaju saobraćajne nesreće, osposobljavanje kandidata za vozača, uvjeti za sticanje prava na upravljanje motornim vozilima, polaganje vozačkih ispita, uvjeti za uređaje i opremu vozila, dimenzije, ukupna masa i osovinsko opterećenje vozila, osnovni uvjeti koje moraju zadovoljavati vozila u saobraćaju, rad strukovnih organizacija u Bosni i Hercegovini, te druga pitanja iz oblasti sigurnosti saobraćaja na putevima koja su jedinstvena za cijelu teritoriju Bosne i Hercegovine. Zakonski akti entiteta i kantona i odluke gradova i općina - uglavnom nisu doneseni ili usaglašeni iako su bili obavezni u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu osnovnog zakona. Prema Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima BiH, predviđena su 22 pravilnika, do sada je doneseno i objavljeno 20 pravilnika, 2 su u pripremi, odnosno 2 još nisu donesena.

Dosljedna primjena Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima BiH trebala bi dovesti do poboljšanja stanja sigurnosti saobraćaja, međutim, kašnjenje u početku primjene Zakona o prekršajima i kašnjenje u aktiviranju baze RNK i PE<sup>4</sup>, kao i nedostaci spomenute baze su znatno uticali na opće stanje sigurnosti saobraćaja. Iako je većina nedostataka otklonjena, još uvijek imamo prisutan problem evidentiranja kaznenih bodova, koji bi se automatski, po konačnosti i izvršnosti prekršajnog naloga, trebali evidentirati u evidenciji vozača, iz razloga neuvezanosti baze CIPS-a i baze RNK i PE. Evidentiranje kaznenih bodova još uvijek se vrši ručno, zbog čega je ova evidencija nekompletna i neažurna, čime nije u potpunosti postignuta svrha kažnjavanja. Primjenom Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH u dosadašnjem periodu, manjkavosti zbog kojih institucije koje

<sup>3</sup> Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama Bosne i Hercegovine (“Sl. glasnik BiH”, broj: 6/06, 75/06 i 44/07).

<sup>4</sup> RNK (Registar novčanih kazni) i PE.

nadziru i provode zakon (policija) prilikom primjene nailaze na probleme, mogu se svrstati u sljedeće grupe:

- grupa prekršaja koji nisu propisani Zakonom
- grupa prekršaja za koje nije propisana sankcija
- grupa prekršaja za koje su propisane dvije različite sankcije
- grupa pojmova koji se koriste u Zakonu, a istim nisu definisani
- grupa podzakonskih akata za koje Zakonom nije dato ovlaštenje za donošenje, a koji su neophodni prilikom postupanja policijskih službenika
- grupa ovlaštenja

Evropska unija radi ispunjenja ciljeva i planova sigurnosti u cestovnom/drumskom saobraćaju, kroz Evropsku komisiju EU, kontinuirano predlaže nove direktive s mjerama za povećanje sigurnosti u saobraćaju. U aprilu 2007., na snagu su stupili novi propisi Evropske unije o cestovnom/drumskom saobraćaju koji bi trebali podići nivo sigurnosti. Isto tako, kao direktive i smjernice kontinuirano se prati i način njihove realizacije i vrlo brzo se reaguje na izmjene i dopune. U okvirima Bosne i Hercegovine, s aspekta pravne legislative i institucionalnog okvira, neophodno je uraditi sljedeće:

- dograditi pravno-institucionalni okvir,
- donijeti zakon o cestama BiH,
- intenzivirati rad Javne cestovne korporacije BiH, da koordinira rad entitetskih direkcija za puteve,
- izraditi dugoročnu strategiju razvoja drumskog sektora u BiH, u skladu s evropskom transportnom politikom i BHTMP (BiH Transport Master Plan),
- uspostaviti efikasniji institucionalni okvir za dodjelu koncesija na svim nivoima radi omogućavanja koncesualnih ulaganja u cestovnu infrastrukturu,
- zakonom definisati razvojne strategije za autoceste i brze ceste, kao i odgovarajuće institucije,
- ekonomskim (poreskim) mjerama stimulisati javni prijevoz
- izgraditi zakonsku i institucionalnu osnovu u BiH, kompatibilnu s EU regulativom.

### **3.3. Analiza programa edukacije u predškolskom, školskom i srednjem obrazovanju iz oblasti sigurnosti u cestovnom saobraćaju**

Poznato je da su djeca najranjivi dio učesnika u saobraćaju. Djeca uzrasta od 8 do 14 godina tri puta više stradaju od generacije svojih roditelja starosti od 26 do 40 godina. U tih 20 do 25 godina razlike u životnom dobu stižu se neophodna znanja i iskustva koja mogu da se izgrade samo kvalitetnim nastavnim i vannastavnim sadržajima i pedagoškim metodama kako u predškolskom tako i školskom periodu. Prvo obrazovanje djece polazi od roditelja. Poslije roditeljskog obrazovanja, predstoji predškolsko i školsko obrazovanje, s tim da je neophodno naglasiti da je uvijek najbolje primjenjivati obje vrste obrazovanja. Roditelji nikada ne smiju zaboraviti da su oni uvijek u funkciji obrazovanja svoje djece. Boravkom djece u predškolskim i školskim institucijama nije završen proces edukacije djece od strane roditelja. Svakako ovu činjenicu trebaju imati u vidu i predškolske i školske institucije i stalno je razvijati kroz organizovano druženje i razgovore sa roditeljima. Razvoj saobraćaja u većini gradova se ne može u cijelosti kontrolisati. Sve ovo podrazumijeva da razvoj djeteta i mladih mora imati dimenziju koja će ne samo pratiti ovaj razvoj i prilagođavati mu se nego imati mogućnosti da ide ispred, odnosno da predviđa eventualne opasnosti koje će biti posljedica takvog razvoja. Sve je više pritiska na razvoj i odrastanje djece i mladih od svih opasnosti razvoja savremenog društva, što usložnjava i edukaciju djece u predškolskim i školskim

institucijama. Prema tome i uloga predškolskih i školskih institucija u razvijanju saobraćajne kulture djece i mladih predstavlja imperativ zbog činjenice da će se daljnji razvoj bazirati na usvojenim znanjima iz ovih institucija.

Veoma je važno da djeca dobiju priliku da, kroz kvalitetne sadržaje i forme, saznaju i nauče osnove saobraćajne kulture i sigurno ponašanje u saobraćaju. Da se pomogne roditeljima da na pravi način pripreme i obuču djecu za samostalno kretanje i ponašanje u saobraćaju, da odgajatelji, učitelji i nastavnici, u okviru nastavnih i vannastavnih aktivnosti, primjerenim i programskim sadržajima i formama, budu obučeni za kvalitetan pedagoški rad sa predškolskom i školskom djecom u oblasti saobraćajne kulture. Da prilazi predškolskim i školskim ustanovama budu saobraćajno sigurni, odnosno da eventualni rizici u kretanju djece budu svedeni na minimum. Pripremiti i realizovati trajne programe unapređenja saobraćajne kulture i sigurnosti na nivou lokalnih sredina. Organizovati školske saobraćajne sekcije i takmičenja na nivoima od predškolskih i školskih ustanova, kojima bi se djeca stimulisala za kvalitetnije i intenzivnije učešće i prihvatanje vještina ponašanja u saobraćaju. Oformiti i opremiti saobraćajne kabinete u školama. Obnoviti i reafirmirati saobraćajne poligone u lokalnim sredinama koji bi bili u funkciji prethodno navedenih programa i sadržaja. Organizovati stručne seminare za odgajatelje, učitelje i nastavnike zadužene za rad sa djecom iz oblasti sigurnosti saobraćaja. Napraviti zbirku pitanja i zadataka, s upustvom, objašnjenjima, odgovorima i rješenjima iz oblasti saobraćajne kulture i pravila sigurnog ponašanja djece u saobraćaju za sve predškolske i školske uzraste. Djeca do 12 godina starosti ne bi trebala da samostalno učestvuju u saobraćaju.

Preporuke o ponašanju odraslih (roditelja) radi povećanja sigurnosti djece, njih samih i ostalih sudionika u saobraćaju:

- potrebno je naučiti djecu od najranijih dana osnovnim pravilima sigurnog ponašanja u saobraćaju,
- potrebno je da stariji uvijek budu djeci primjer dobrog ponašanja u saobraćaju (ne prelaziti kolovoz na crveno za pješake, ne pretrčavati kolovoz izvan pješačkog prijelaza, vezivati sigurnosni pojas u automobilu...),
- pomogati djeci i starijim osobama da pređu kolovoz,
- ne dopuštati djeci mlađoj od 12 godina da sjede ili stoje na prednjem sjedalu automobila za vrijeme vožnje (djeca mlađa od 12 godina uvijek trebaju biti smještena na stražnjim sjedalima, mlađa djeca u za to predviđene posebne autosjedalice i vezana, a starija djeca obavezno trebaju biti vezana sigurnosnim pojasom),
- nikada ne ostavljati djecu samu u automobilu,
- potrebno je uvijek poštovati saobraćajne znakove i signalizaciju kao i propisanu brzinu,
- nikada ne voziti pod uticajem alkohola i/ili droga,
- uvijek je potrebna posebna opreznost prilikom vožnje na obilježenom pješačkom prijelazu, kao i u blizini škole i vrtića,
- uvijek omogućiti pješacima njihovo pravo prelaska preko kolovoza,
- ne izlagati se povećanoj opasnosti koristeći (u ruci) mobilni telefon ili cigaretu prilikom vižnje.

Navedeno je nekoliko važnih smjernica sigurnog ponašanja za odrasle, prvenstveno roditelje vozače. Poštivanje tih osnovnih smjernica pridonosi smanjenju saobraćajnih nezgoda te sprečavanju nastanka ozljeda a ujedno daje primjer načinu ponašanje djece.

Saobraćajni odgoj i obrazovanje predstavlja bitan podsistem ukupnog sistema prevencije u saobraćaju. Nosioci njihovog odgojno-obrazovnog rada iz oblasti sigurnosti saobraćaja su roditelji-staratelji i odgajatelji. Od njihovog nivoa opće kulture, saobraćajnog obrazovanja i zrelosti da obave tu složenu dužnost zavisi kvalitet razvoja saobraćajne kulture kod djece. Proces obrazovanja i odgoja u ovoj fazi nema zakonsku uobličenosť. Ne provodi se na osnovu programsko-metodičkih upustava, niti jedinstveno. U našem društvu, porodice nemaju programe rada, sva djeca nemaju mogućnosť da budu u predškolskim ustanovama, što se posebno odnosi na djecu sa nedovoljno razvijenih područja a, pored toga, sva djeca i nemaju mogućnosť boravka u predškolskim ustanovama iz materijalnog razloga ili nedovoljnog broja mjesta u ustanovama. Osim toga, predškolske ustanove za sada nemaju jedinstven program, a ni odgajatelji istih kvaliteta, s obzirom da ni stručne škole koje pripremaju odgajatelje nemaju sadržaje iz programa sigurnosti saobraćaja.

Sve naprijed navedeno ukazuje na potrebu sistemskog pristupa edukaciji djece o njihovom učestvovanju u saobraćaju ali za sve uzraste i za svu djecu prema odgovarajućim kriterijima i pedagoškim mjerilima.

### **3.4. Analiza vrsta i karakteristika povređivanja osoba u saobraćajnim nezgodama i mjere zaštite**

S obzirom na kompleksnosť saobraćajnih zbivanja, ozljede u saobraćaju mogu se podijeliti na: mehaničke, toplinske, hemijske i psihogene. Najčešće u saobraćajnim nezgodama nastaju mehaničke ozljede. Mehaničke ozljede su ozljede koje nastaju djelovanjem oštre ili tupe sile, odnosno predmeta, i dijele se na otvorene ozljede ili rane i zatvorene ozljede ili nagnjećenja. Vrsta i jačina tjelesnih ozljeda osoba u saobraćaju ovise i o vrsti sudara, koji se dijele na:

- *čeonni (frontalni) sudar*, pri kojemu se brzine zbrajaju pa su i ozljede vrlo teške, s obzirom na to da čovjek u vozilu nastavlja kretanje iako se vozilo zaustavilo,

- *bočni sudari*, u kojima se tijelo vozača i putnika u prvi tren usmjeruje prema bočnom udaru, a zatim bude odbačeno u suprotnu stranu,

- *udarac u stražnji dio vozila* naglo pokreće udareno vozilo prema naprijed, a glava vozača i putnika se usmjeruje prema natrag i nakon deceleracije na ivici naslona pokreće naprijed. Tako nastaju teška oštećenja vratne kralješnice ako nema naslona za glavu ili ako on nije dobro namješćen. Smanjenja rizika ozljeđivanja pri nastanku saobraćajnih nezgoda može se postići:

- upotrebom sigurnosnog pojasa,
- ugradnjom zračnih jastuka i naslona za glavu,
- smješćanjem djece na stražnja sjedala i autosjedalice,
- upotrebom kacige za sve vozače bicikla, motora i mopeda,
- oblikovanjem cestovnih saobraćajnih znakova i branika radi ublažavanja udara i dr.

Sistem pomoći ozlijeđenim orijentisan je na samopomoć i sistemski organizovanjem službe hitne pomoći. U novom sistemu koji je proistekao iz novog zakona o sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, Crveni križ/krst je određen kao institucija koja će edukovati vozače za pružanje prve pomoći. Zakon je predvidio ovu instituciju koja ima razgranatu mrežu organizacija po cijeloj Bosni i Hercegovini i koja bi trebala u narednom periodu dati poboljšanja u sistemu edukacije u pružanju prve pomoći kako sebi tako i drugim ozlijeđenim u saobraćaju. Treba naglasiti da je ovaj sistem aktiviran krajem 2007. godine i da je neophodna njegova daljnja nadgradnja, jer se pokazalo da pružanje prve pomoći neposredno



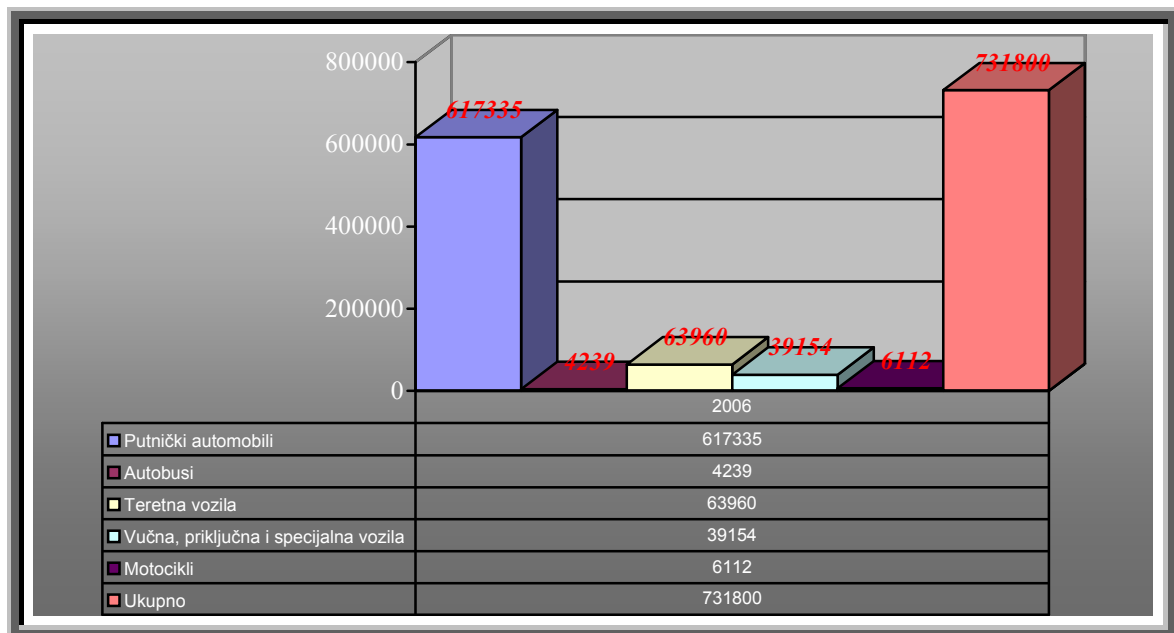
nakon ozljeđivanja u saobraćaju može doprinijeti u velikoj mjeri spašavanju života a time i do manjih gubitaka osoba u saobraćaju.

U Evropskom akcionom programu za sigurnost u saobraćaju koji ima za cilj smanjenje broja poginulih u saobraćajnim nezgodama u svim zemljama EU dato je osam područja te je u svakom od tih područja dat niz mjera koje treba provesti u zemljama EU kako bi došlo do smanjenja broja poginulih u saobraćajnim nezgodama. U okviru osmog poglavlja, potrebno je osigurati najbolju medicinsku pomoć na mjestu događanja saobraćajne nezgode. Hitna pomoć mora biti tako organizovana da maksimalno poštuje faktor vremena, jer svakih pola sata kašnjenja medicinske pomoći povećava postotak smrtnosti za 300 %.

U današnjem razvoju mjera zaštite ozlijeđenih u saobraćajnim nezgodama na području Bosne i Hercegovine evidentna je neuvezanost sistema službi hitne pomoći na različitim nivoima ustroja države, što doprinosi neefikasnosti ovog sistema, a može proizvesti veća stradanja od onih kojima bi adekvatnom brzom intervencijom mogli umanjiti.

### 3.5. Stanje tehničke ispravnosti motornih vozila u Bosni i Hercegovini i mjere nadzora i kontrole sigurnosti motornih vozila

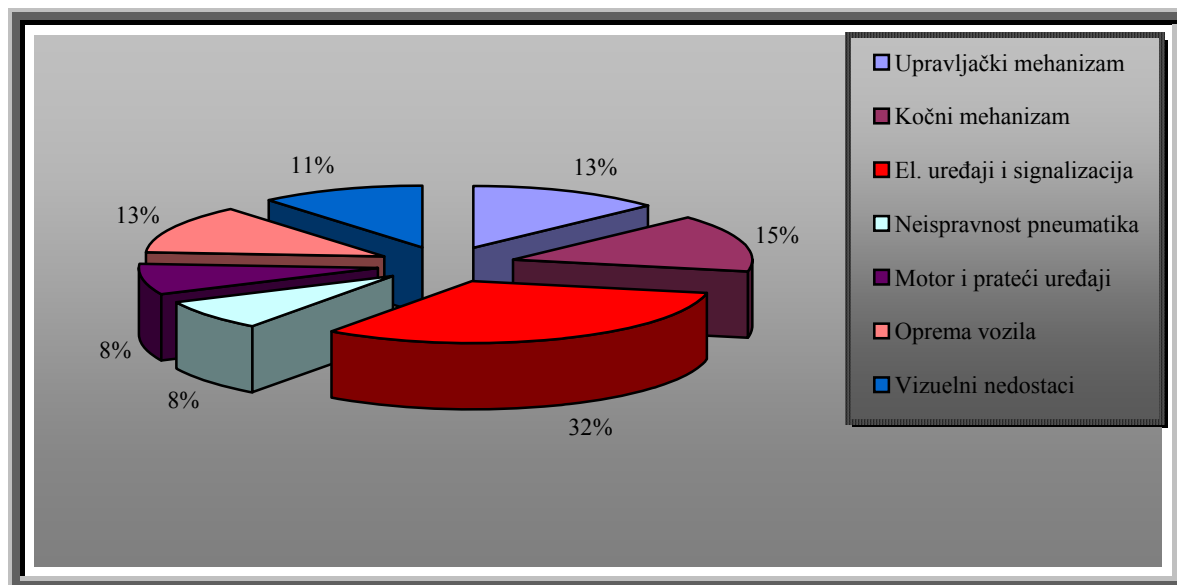
Tehnička ispravnost motornih vozila je skup tehničkih poslova, radnji i kontrolnih pregleda koje treba izvršavati na svim motornim vozilima da bi se zadržali u tehnički ispravnom stanju. Zbog toga je redovno utvrđivanje tehničke ispravnosti motornih vozila važno s aspekta sigurnosti u saobraćaju, jer se time postiže veća sigurnost svih učesnika u saobraćaju, smanjuje broj poginulih i povrijeđenih osoba, a time i ukupan iznos materijalne štete. Na histogramu 3 prikazana je struktura i ukupan broj registrovanih motornih vozila na području BiH.



**Histogram 3:** Broj registrovanih motornih vozila na području BiH

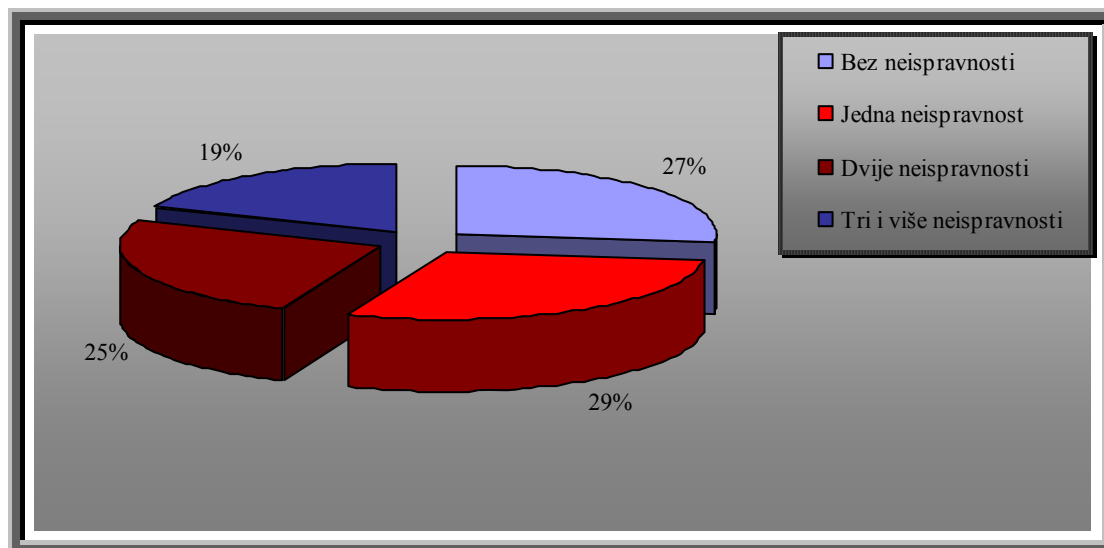
Procjenjuje se da prosječna starost putničkih automobila iznosi 13 godina, dok je starost autobusa i teretnih vozila oko 16 godina, što direktno utiče na sigurnost odvijanja saobraćaja. Rezultati ispitivanja tehničke ispravnosti motornih vozila koja su provedena u proteklom

periodu pokazali su da je od ukupno 660 motornih vozila ustanovljena neispravnost na 334 motorna vozila, odnosno na oko 51 %, dok je ispravnih bilo 326 motornih vozila, tj. oko 49 %<sup>5</sup>. Pri ovim ispitivanjima tehničke ispravnosti najčešće su testirani “stariji” automobili, odnosno automobili koji su najčešće bili starosti preko 10 godina. Na histogramu 4 je prikazan procentualni udio pojedinih dijelova motornih vozila koji su ovim pregledom utvrđeni kao neispravni dijelovi motornih vozila.



**Histogram 4 :** Procentualni udio neispravnih elemenata na motornim vozilima

Na histogramu 5 je prezentovana procentualna analiza po broju uočenih neispravnosti u odnosu na ukupan broj pregledanih vozila.

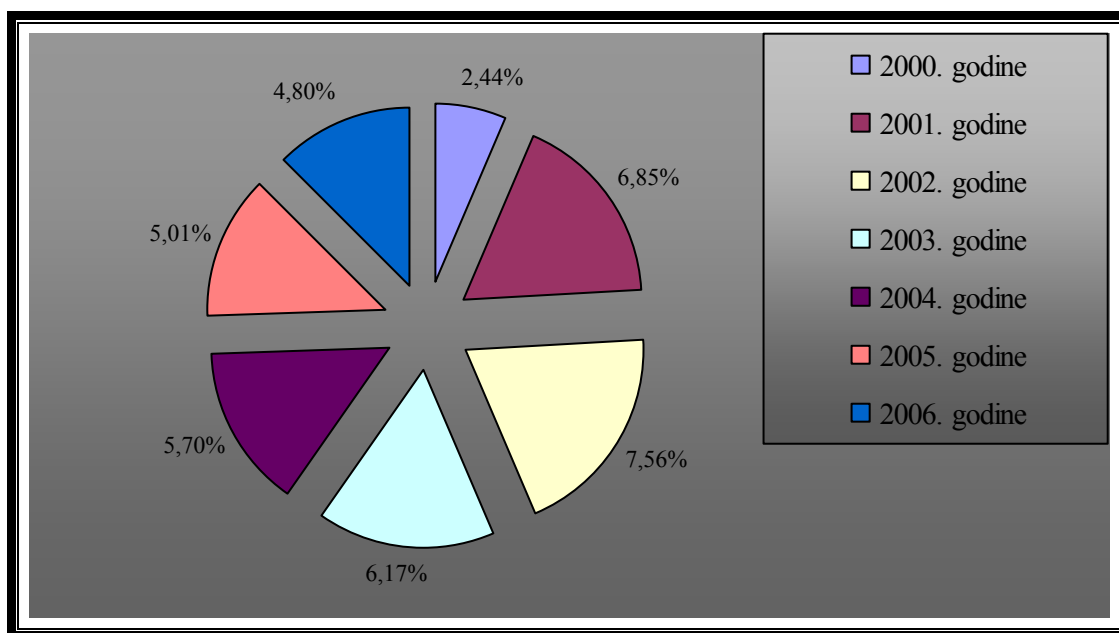


**Histogram 5:** Broj neispravnih elemenata na motornom vozilu

Opširnije ispitivanje koje je provedeno na stanicama tehničkih pregleda u proteklom periodu gdje su evidentirana motorna vozila koja nisu mogla zadovoljiti tehničke uvjete za potrebnu saglasnost o tehničkoj ispravnosti. Na histogramu 6. je prikazano procentualno učešće

<sup>5</sup> Ispitivanje provedeno do strane auto-moto klubova u BiH.

“vraćenih” motornih vozila sa tehničkog pregleda na području Federacije Bosne i Hercegovine u vremenskom periodu od 2000. do 2006. godine.



**Histogram 6:** Procentualni prikaz broja vraćenih motornih vozila sa tehničkog pregleda

Prema podacima MUP-ova u 2006. godini, na području BiH broj isključenih vozila iz saobraćaja zbog tehničke neispravnosti iznosio je 7. 771 motorno vozilo.

Različite vrijednosti pokazatelja tehničke ispravnosti motornih vozila na području BiH ukazuju na konstataciju da sistem nadzora i upravljanje ovim sistemom zaštite i sistem sigurnosti u ovom segmentu nije adekvatno riješen. I pored navedenog, može se konstatovati da je ovakva situacija stanja tehničke ispravnosti rezultat ekonomskog stanja stanovništva, nepovoljnih mogućnosti nabavke novih vozila, odnosno destimulirajuća poreska politika pri nabavci novih vozila. Stepenn motorizacije u Bosni i Hercegovini je iznenađujuće visok u posljednjih nekoliko godina u odnosu na predratni period.

Na osnovu analize stanja tehničke ispravnosti motornih vozila na području BiH s aspekta povećanja sigurnosti u saobraćaju, može se konstatovati da bez kvalitetnog sistema vršenja tehničke ispravnosti i održavanja motornih vozila nema ni prihvatljive sigurnosti saobraćaja. Tehnički pregledi i održavanje motornih vozila ne smije se vršiti nikakvim “skraćenim postupkom”, onda ne samo da se krše pravila koja propisuju kako se obavlja kontrola i tehnički pregled vozila nego se i ugrožava sigurnost saobraćaja na javnim cestama.

Osim povećanja kontrole nad motornim vozilima, potrebno je uvesti veću kontrolu i nad osobama koje vrše pregled i utvrđuju tehničku ispravnost motornih vozila u stanicama za tehnički pregled. Ovo su samo neke od mjera koje bi trebalo poduzeti kako bi se postigla što bolja sigurnost i pouzdanost u saobraćaju na javnim cestama. Primjena utvrđivanja tehničke ispravnosti u praksi, kao i teoretske spoznaje važnosti značaja primjene tehničke ispravnosti kao segmenta održavanja motornih vozila može da ukaže na sljedeće zaključke:

- korištenje objektivnih metoda za utvrđivanje tehničke ispravnosti motornih vozila pruža mogućnost što efikasnijeg, bržeg, tačnijeg i pouzdanijeg utvrđivanja stanja motornog vozila u bilo kom vremenu,

- pravovremeno dobijanje informacija o tehničkoj ispravnosti motornih vozila u određenom vremenu je od neprocjenjive važnosti za postupke koji slijede nakon ispitivanja, odnosno u postupcima održavanja motornih vozila,
- primjena savremenih naučno-tehničkih dostignuća radi unapređivanja kvaliteta ispitivanja, odnosno primjena elektronskih, kompjuterskih orijentisanih ispitnih sistema, kod kojih se koriste spoznaje vještačke inteligencije i ekspertnih sistema, idu u pravcu intenzivnog razvoja savremenih automatizovanih ugrađenih ispitnih sistema, koji će na bazi neprekidnog nadzora nad radom kompletnog motornog vozila i njegovih vitalnih dijelova, davati naloge ili instrukcije za provođenje postupka tehničkih pregleda koji su optimizirani po sadržaju i periodičnosti.

### **3.6. Sigurnost saobraćaja u Bosni i Hercegovini s usporedbom sa zemljama EU**

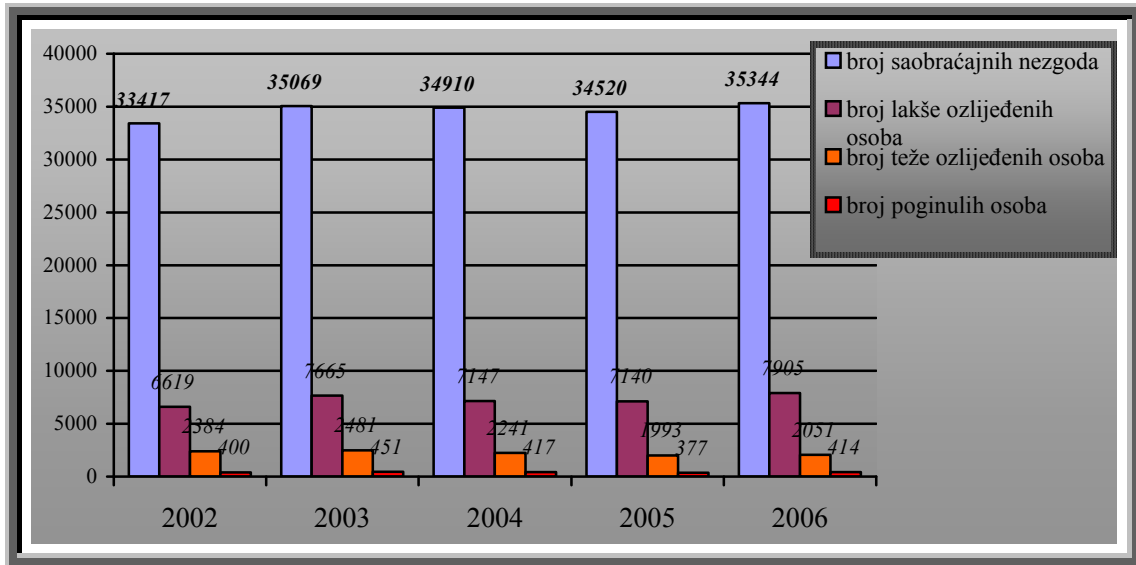
Jedan od zaključaka u razmatranju statističkih podataka o saobraćajnim nezgodama u Bosni i Hercegovini je da se potpuni obim problema sigurnosti na cestama ne može u cjelosti razmotriti, budući da za saobraćajne nezgode koje uzrokuju povrede/smrtne slučajeve ne postoji potpuni izvještaj. U smrtni slučaj u Bosni i Hercegovini se ubraja smrt koja je direktno nastupila u saobraćajnoj nezgodi, dok međunarodni standard uključuje smrtne slučajeve do 30 dana nakon saobraćajne nezgode. Iz ovog proizlazi da bi se moglo očekivati da broj smrtnih slučajeva u Bosni i Hercegovini bude povećan za 30 %, samo iz ovog razloga. Međunarodna poređenja zavise od toga da li se ona baziraju na zvaničnoj statistici ili se također uzimaju u obzir i nezgode o kojima nema izvještaja, te nepotpuni izvještaji. Kada se razmatra na osnovu zvaničnih statističkih podataka, sigurnost na cestama u Bosni i Hercegovini odgovara mnogim razvijenim zemljama, ali kada se razmatraju i nezgode o kojima nema izvještaja ili je izvještaj nepotpun, situacija o saobraćajnim nezgodama na cestama u Bosni i Hercegovini je mnogo ozbiljnija i sličnija onoj u mnogim zemljama u razvoju. Od 1997. do 2006. godine na cestama u Bosni i Hercegovini dogodilo se 348.025 saobraćajnih nezgoda u kojima je poginulo 4.408 osoba, dok su ozlijeđene 87.453 osobe. U istom razdoblju porastao je broj registrovanih motornih vozila i njihov broj u Bosni i Hercegovini iznosi oko 731.800. Samo u Federaciji Bosne i Hercegovine broj registrovanih putničkih motornih vozila sa 172.029 u 1997. godini porastao je na 450.281 vozila u 2005. godini. Ovaj nesrazmjern porast broja vozila u odnosu na razvoj cestovne infrastrukture doveo je do povećanja gustoće drumskog saobraćaja, što je za posljedicu imalo povećanje broja saobraćajnih nezgoda. Dugoročno ulaganje u sigurnost saobraćaja daje pozitivne rezultate, što može uticati na promjenu u strukturi saobraćajnih nezgoda i nastradalih osoba. U toku 2006. godine procent ozlijeđenih iz reda mlađe populacije iznosio je oko 40 %. Statistika o saobraćajnim nezgodama na cestama u Bosni i Hercegovini je u procesu razvoja i trenutno su dostupni neki osnovni pokazatelji. Za detaljnije analize sigurnosti na cestama, potrebno je da formulari za izvještavanje budu unificirani i da baza podataka o saobraćajnim nezgodama bude razvijena i uvedena u cijeloj Bosni i Hercegovini.

U tabeli 7 i histogramu 7 dat je prikaz saobraćajnih nezgoda u drumskom saobraćaju na području Bosne i Hercegovine s ukupnim brojem ozlijeđenih i poginulih u periodu od 2001. do 2006. godine.

	Ukupna frekvencija saobraćajnih nezgoda	Broj poginulih osoba	Broj teže povrijeđenih osoba	Broj lakše povrijeđenih osoba
<b>2002.</b>	33.417	400 (520)*	2.384	6.619
<b>2003.</b>	35.069	451 (586)*	2.481	7.665
<b>2004.</b>	34.910	417 (542)*	2.241	7.147
<b>2005.</b>	34.520	377 (490)*	1.993	7.140
<b>2006.</b>	35.344	414 (538)*	2.051	7.905
<b>UKUPNO</b>	<b>173.260</b>	<b>2.059 (2676)*</b>	<b>11.150</b>	<b>36.476</b>

\* Na osnovu međunarodne definicije, daje 30 % veće vrijednosti, koje su date u zagradi zbog očekivanog procenta umiranja nakon nezgode

**Tabela 7:** Prikaz podataka o saobraćajnim nezgodama u Bosni i Hercegovini<sup>6</sup>



**Histogram 7:** Prikaz podataka o saobraćajnim nezgodama u Bosni i Hercegovini

S obzirom da postoje razlike u evidentiranju saobraćajnih nezgoda od strane entiteta u Bosni i Hercegovini, u nastavku je dat primjer detaljne analize informacija o saobraćajnim nezgodama koja vrijedi za sve zemlje EU. Bosna i Hercegovina bi trebala da primjenjuje obrazac EU te na taj način vrši prezentovanje podataka o saobraćajnim nezgodama na teritoriji Bosne i Hercegovine na zvaničnim stranicama EU. Imajući u vidu pokazatelje o saobraćajnim nezgodama, vidljivo je da Bosna i Hercegovina po broju poginulih i ozlijeđenih spada u zemlje sa srednjim brojem poginulih i ozlijeđenih gledano u odnosu na broj registrovanih vozila (na broj stanovnika), međutim, kada se upoređuju pokazatelji sigurnosti u odnosu na broj pređenih kilometara, Bosna i Hercegovina spada u zemlje sa najvećim brojem ozlijeđenih i poginulih u odnosu na broj pređenih vozilokilometara. U tabeli 8 prikazano je stanje sigurnosti u pojedinim zemljama svijeta s ukupnim brojem stanovnika i ukupnom mrežom saobraćajnica.

<sup>6</sup> Izvor: Zavod za statistiku FBiH i MUP RS

Država	Stanovnika (miliona)	Cesta (km)	Autocesta (km)	Površina (km <sup>2</sup> )	Gustoća cestovne mreže (km/km <sup>2</sup> )		SN s ozlijeđenim na 1000 km		SN sa smrtnim posljedicama na 1000 km		SN s ozlijeđenim		Poginuli na bilion (10 <sup>8</sup> )vozkm		
					Na svim cestama	Na autocestama	Na svim cestama	Na autocestama	Na svim cestama	Na autocestama	Na 100000 stanovnika	Na 10 <sup>6</sup> vozkm	Na svim cestama	Na cestama van nasel.	Na autocestama
Australia	19.881	810.236	-	7.692.024	105,3	-	-	-	-	-	-	8,00	-	-	
Austria	8.067	106.585	1.634	83.850	1.271,1	1 9,5	4 01,3	1.603,4	8,6	66,1	538	0,54	11,70	11,40	5,90
Belgium	10.263	149.018	1.729	32.528	4.581,2	5 3,2	4 88,4	8 57,1	25,9	92,7	462	0,52	16,30	10,30	6,20
Canada	31.630	1.408.800	16.900	9.984.670	141,1	1,7	9 2,3	358,7	5,9	32,2	508	0,51	9,30	13,00	9,90
Czech R.	10.203	55.422	518	78.860	702,8	6,6	8 6,7	2 65,3	4,8	11,6	268	0,60	31,70	10,80	3,00
Denmark	5.384	72.074	1.026	43.098	1.672,3	2 3,8	5 54,8	6 11,9	6,0	47,3	125	0,15	9,70	6,50	1,40
Finland	5.206	79.064	603	338.145	233,8	1,8	6 2,4	1.881,4	10,3	67,4	133	0,14	7,60	18,50	4,00
France	59.625	994.354	10.068	551.208	1.804,0	1 8,3	2 38,3	448,0	3,5	72,0	151	0,19	13,80	15,20	3,80
Germany	82.537	626.981	12.037	357.039	1.756,1	3 3,7	2 64,3	989,2	7,5	38,1	430	0,52	9,70	8,90	15,60
Greece	10.554	40.164	448	131.944	3 4,4	4,8	8 6,1	1.130,6	17,5	40,8	218	0,30	26,70	0,00	7,40
Hungary	10.142	135.555	125	93.033	1.457,1	-	1 35,2	2.869,8	8,6	51,0	193	0,41	16,00	7,50	4,00
Iceland	290	95.752	6.478	102.829	1.352,0	1,8	2.419,9	540,7	5,0	65,1	271,00	0,18	10,90	11,30	2,10
Ireland	3.979	1.182.593	7.196	70.823	3.129,5	2 1,5	5 77,2	2.351,1	3,0	91,4	150,00	1,19	11,20	11,40	15,10
Italy	57.844	2.875	147	301.328	1.111,8	1 9,0	8 6,0	2.391,3	14,9	143,8	411,00	0,24	7,70	10,30	8,10
Japan	127.619	117.430	2.274	377.887	2.827,7	5 6,8	5 28,2	1.136,3	1750,8	171,8	743,00	0,21	12,40	13,00	2,50
Luxemburg	448	92.493	169	2.586	3 43,7	5 4,8	3 03,4	851,1	72,5	46,1	161,00	0,25	8,30	10,80	2,80
Netherlands	16.192	91.825	178	41.528	2 83,5	0,6	4 01,3	2.510,3	11,7	22,0	195,00	0,87	26,00	6,50	50,00
New Zealand	4.009	377.289	405	269.122	1.169,6	0,5	4 88,4	2.030,8	2,5	44,5	265,00	0,59	46,90	18,50	2,00
Norway	4.577	96.037	883	323.873	964,4	1,3	9 2,3	1.603,4	8,8	62,3	173,00	0,82	16,70	15,20	5,20
Poland	38.191	17.755	3.486	322.577	362,1	9,5	8 6,7	857,1	6,6	75,0	134,00	0,23	8,30	8,90	5,90
Portugal	10.475	20.156	296	92.631	9 94,2	3 5,0	5 54,8	358,7	8,6	66,1	396,00	0,39	8,80	0,00	6,20
R. of Korea	47.925	665.636	477	99.585	1.318,7	6,0	6 2,4	265,3	25,9	92,7	503,00	1,05	73,00	7,50	9,90
Slovak R.	5.379	212.000	1.545	49.035	471,1	2 3,5	2 38,3	611,9	5,9	32,2	146	0,52	7,60	11,30	3,00
Slovenia	1.996	62.863	1.304	20.273	81,7	3,4	2 64,3	1.881,4	4,8	11,6	597,00	0,46	8,00	11,40	1,40
Spain	42.196	413.120	1.773	504.750	1.692,7	3 1,6	8 6,1	448,0	6,0	47,3	237,00	0,54	11,70	10,30	4,00

Tabela 8: Stanje sigurnosti u pojedinim zemljama svijeta (2005.)

Stanje sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini u odnosu na broj pređenih vozilokilometara (na 100 miliona-10<sup>8</sup> pređenih vozilokilometara) cjelokupnog broja registrovanih vozila prikazano je u tabeli 9.

Godina	broj SN/10 <sup>8</sup> vozkm	ozlijeđenih/10 <sup>8</sup> vozkm	poginulih/10 <sup>8</sup> vozkm
2001.	189	69	6,9
2002.	156	64	6,4
2003.	178	67	6,8
2004.	167	67	6,6
2005.	175	69	6,7

Tabela 9: Kretanje broja saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini s obzirom na pređene vozilokm (2001.-2005.)

Imajući u vidu pokazatelje o saobraćajnim nezgodama, vidljivo je da Bosna i Hercegovina, kada se uspoređuju pokazatelji sigurnosti u odnosu na broj pređenih kilometara, spada u zemlje sa najvećim brojem ozlijeđenih i poginulih u odnosu na broj pređenih vozilokilometara.

### 3.7. Relativni pokazatelji sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini

Kod prezentacije apsolutne vrijednosti pokazatelja saobraćajnih nezgoda nije moguće porediti i sagledati međusobnu povezanost više uticajnih parametara. Zato se koriste relativni pokazatelji, pomoću kojih ocjenjujemo sigurnost saobraćaja i upoređujemo razna područja. Relativni pokazatelji sigurnosti drumskog saobraćaja su definisani kroz: stepen ugroženosti stanovništva u saobraćajnim nezgodama i stepen težine saobraćajnih nezgoda. Prema statističkim podacima u Bosni i Hercegovini, u toku 2006. godine na području Bosne i Hercegovine su registrovane 35.344 saobraćajne nezgode. Sa poginulim osobama dogodile su

se 322 saobraćajne nezgode, a s ozljedama je bilo ukupno 6.620 saobraćajnih nezgoda. U saobraćajnim nezgodama je poginulo 414 osoba, teže ozlijeđenih osoba je 2.051, dok je 7.905 osoba bilo lakše ozlijeđeno. Prema podacima Zavoda za statistiku, u 2006. godini u Bosni i Hercegovini je bilo 3.864.255 stanovnika<sup>7</sup>.

POKAZATELJI	2006. godina
Broj saobraćajnih nezgoda na 1.000 stanovnika	9.1
Broj saobraćajnih nezgoda sa tjelesnim ozljedama na 1.000 stanovnika	1.7
Broj nastradalih osoba na 1.000 stanovnika	2.7
Broj poginulih osoba na 1.000 stanovnika	0.1

**Tabela 10:** Stepenn ugroženosti stanovništva u saobraćajnim nezgodama u Bosni i Hercegovini

Broj osoba koje su zadobile lakše tjelesne ozljede u saobraćajnim nezgodama na području Bosni i Hercegovini iznosi 7.905, dok su 2.051 osobe zadobile teške tjelesne ozljede.

POKAZATELJI	2006. godina
Broj nezgoda sa nastradalim osobama na 10 nezgoda	1.9
Broj nezgoda sa poginulim osobama na 10 nezgoda sa nastradalim osobama	0.4
Broj poginulih osoba na 100 nezgoda sa nastradalim osobama	5.9
Broj lakših tjelesnih ozljeda na 10 nezgoda	2.2
Broj teških tjelesnih ozljeda na 10 nezgoda	0.58

**Tabela 11:** Stepenn težine saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini

Prema tome, u tabeli 12 data je sigurnosna situacija drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini, dok je u tabeli 13 prikazana usporedba sa pojedinim zemljama EU.

	Br. saobr. nezgoda	Br. pog. osoba	Br. teže ozlijeđenih osoba	Br. lakše ozlijeđenih osoba	Smrtni slučajevi na 100.000 stan.	Smrtni slučajevi na 100.000 vozila	Broj pog. i ozlj. na 100.000 stan.
<b>BiH<sup>8</sup></b>	35 344	414	2 051	7 905	10.7 (13.9) <sup>9</sup>	56.5 (73.5)	268

**Tabela 12:** Sigurnosna situacija na cestama u Bosni i Hercegovini

Država	Stanovništvo (u 1.000)	Površina (km <sup>2</sup> )	Ukupna dužina javnih cesta (km)	Gustoća drumske mreže (km/100 km <sup>2</sup> )	Broj mot. vozila (u 1.000)	Pog. na 100 000 stanovnika	Pog. i ozlj. na 100.000 stanovnika
Belgija	10 263	30 518	149 018	488.3	5 737	14.5	462
Danska	5 368	43 094	71 951	166.9	2 476	8.6	133
BiH	3 864	51 209	22759	44.4	731.8	10.7 (13.9)	268
Francuska	59 344	544 000	996 118	183.1	35 396	12.9	178
Njemačka	82 440	357 020	626 248	175.4	53 306	8.3	439
Slovenija	1 964	20 253	20 250	100	1 046	13.7	523
Švedska	8 909	411 000	212 000	51.6	4 936	6.0	178

**Tabela 13:** Elementi drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini u usporedbi sa zemljama EU

#### 4.0. OSNOVE STRATEGIJE SIGURNOSTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U BOSNI I HERCEGOVINI

<sup>7</sup> Izvor: Zavod za statistiku FBiH, Zavod za statistiku RS i Statistički biro Distrikta Brčko za 2006. godinu.

<sup>8</sup> Urađeno na broj stanovnika BiH od 3.864.255 stanovnika.

<sup>9</sup> Na osnovu međunarodne definicije, daje 30 % veće vrijednosti, koje su date u zagradi.

Smisao strategijskog planiranja predstavlja osnove za organizovano predviđanje i usmjerenje razvoja u pojedinoj oblasti. Procesom planiranja treba da se razumije priroda rizika sa kojima se oni koji planiraju suočavaju, nakon čega je potrebno odrediti alternativne pravce akcija kojima će se maksimizirati ciljevi sa minimalnim rizikom. Strategijski plan definiše izlaze za akcione planove (preko kojih se realizuje strategija), koji trebaju da zadovolje kriterije kontinuiteta, konzistentnosti i uspješnosti, uz uspostavljanje dobrih odnosa sa građanima i stručnom javnošću. Proces strategijskog planiranja u sigurnosti drumskog saobraćaja treba da se orijentiše kroz državnu strategiju i strategije koje će se realizovati kroz ministarstva saobraćaja i ministarstva unutrašnjih poslova kao i ostalih institucija društva koje u svojoj oblasti imaju segment sigurnosti saobraćaja (ministarstva obrazovanja, prostornog uređenja, zdravstva i dr.).

Na skici 1 prikazan je sistem strategija koje je neophodno usvojiti i sačiniti da bi se sveobuhvatno realizovali zacrtani planovi, mjere i ciljevi u oblasti sigurnosti u saobraćaju.

STANJE I KARAKTERISTIKE SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA		DRŽAVNA STRATEGIJA SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA			
STRATEGIJA SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA MUP-a		STRATEGIJA SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA MPiK		STRATEGIJA DRUGIH SUBJEKATA DRUŠTVA KOJI SE BAVE SIGURNOŠĆU SAOBRAĆAJA	
VIZIJA SVRHA RADA	PRIORITETI CILJEVI KRATKOROČNI DUGOROČNI	STRATEGIJE ZA OSTVARENJE CILJEVA	AKCIONI PLANOVI	STRATEGIJE ZA OSTVARENJE CILJEVA	AKCIONI PLANOVI
RESURSI; OGRANIČENJA; ŠANSE; PRIJETNJE					

**Skica 1:** Shema strategija neophodnih za poboljšanje sigurnosti saobraćaja u BiH

Strategijom sigurnosti drumskog saobraćaja se definiše razvoj i funkcionisanje sistema sigurnosti drumskog saobraćaja Bosne i Hercegovine i izraz je njenog opredjeljenja da bude dio regionalnih i globalnih sistema sigurnosti saobraćaja. Strategija tretira državne interese, sigurnosne ciljeve, sigurnosne rizike i izazove, moguće reagovanje države Bosne i Hercegovine na te rizike i izazove, kao i strukturu sistema državne sigurnosti drumskog saobraćaja.

Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja trebaju da potvrde državno opredjeljenje Bosne i Hercegovine, kao i entiteta u Bosni i Hercegovini, da preduzme sve neophodne aktivnosti kako bi zadovoljila uvjete za njenu integraciju u evropske akcione programe sigurnosti u saobraćaju. Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja za period 2008.-2013. tretira sistem sigurnosti koji Bosna i Hercegovina, odnosno entiteti žele da ostvare, koristeći elemente postojećeg sistema i usvajajući nove elemente. Imajući ovaj pristup u vidu, strategija treba da osigura političko-pravnu osnovu za suštinsku reformu sektora sigurnosti drumskog saobraćaja, kao i za normativno prilagođavanje i daljnji razvoj sistema sigurnosti drumskog saobraćaja. Strategija predstavlja osnovni dokument koji definiše pojam i smjernice sigurnosti drumskog saobraćaja države Bosne i Hercegovine, sa jasno definisanim ciljevima. Također su definisane mjere koje tretiraju pitanja sigurnosti drumskog saobraćaja, a koje je neophodno preduzeti da bi se ostvarili zacrtani ciljevi. Polazne osnove strategije treba da posluže kao osnova reforme sektora sigurnosti drumskog saobraćaja a mogu se mijenjati i prilagođavati u mjeri inoviranja i unapređenja sistema sigurnosti. Na području Bosne i Hercegovine, kao i u entitetima i kantonima, preduzimaju se određene aktivnosti, ali one ne funkcionišu kao zaokružen sistem sigurnosti saobraćaja (program) s



utvrđenim sadržajima, metodama (način i sredstva realizacije), rokovima, nosiocima aktivnosti i praćenjem efekata, što ukazuje na potrebu koordiniranja i praćenja svih programa sa državnog nivoa. Osnovni nedostatak i vrlo malih pojedinačnih programa u dosadašnjem periodu je nepraćenje i ne vrednovanje rezultata koji se postižu pa je teško vrednovati prednosti poduzetih mjera u odnosu na druge mjere ili akcije, racionalni utrošak sredstava itd.

Iskustva nekih saobraćajno razvijenih zemalja s ovakvim programima (Japan, Kanada, Švedska, Finska, Francuska, SAD i dr.) su veoma pozitivna. Programi moraju, pored stručne, dobiti podršku javnosti i političke sredine. Upravljanje sigurnošću saobraćaja (upravljanje rizicima u saobraćaju, odnosno saobraćajnim nezgodama) predstavlja veliki izazov za svaku državu zbog kompleksnih i raznovrsnih sadržaja aktivnosti i specifičnosti u sprečavanju saobraćajnih nezgoda. Države ove izazove rješavaju na različite načine. Neke države su proteklih godina uspješno razvile i koordiniraju nacionalnu strategiju radi reduciranja ovih pojava. Ovakva politika i programi sigurnosti saobraćaja koji su proistekli iz nje, dala je dobre rezultate u smanjenju saobraćajnih nezgoda i ukupnih šteta koje nastaju u njima. Upravljanje sigurnošću saobraćaja, između ostalog, podrazumijeva institucije osposobljene da sistematski prate, identifikuju probleme i efikasno reaguju radi stvaranja sigurne sredine za sve učesnike u saobraćaju.

Osnovni preduvjeti koje treba implementirati da bi se moglo upravljati sigurnošću saobraćaja, između ostalog, su:

- sveobuhvatan, stabilan sistem organizacije društva, uz opći nivo angažovanja društvene zajednice (šira društvena osnova, odnosno uključivanje većeg broja institucija),
- poboljšanje strukture mjera društvene intervencije kroz preuzimanje većeg broja, prije svega, preventivnih mjera,
- dati odgovarajuće mjesto sigurnosti saobraćaja među općepriznatim potrebama društva,
- definisanje ciljeva i strateških aktivnosti kojima će se ti ciljevi ostvariti na podlozi izučenih pojava i uzroka saobraćajnih nezgoda,
- programirani pad smanjenja broja saobraćajnih nezgoda, što podrazumijeva postojanje kvalitetnih, stručno utemeljenih, osmišljenih, konkretnih, ekonomski opravdanih, praktično provodljivih programa i planova sigurnosti saobraćaja,
- pouzdan informacioni sistem, sa podacima koji su stručno eleborirani i dostupni velikom broju institucija,
- sistematska primjena stručno verifikovane politike, prakse i racionalno korištenje resursa sigurnosti saobraćaja,
- postojanje državnog tijela za sigurnost saobraćaja, kao koordinacionih tijela za sigurnost saobraćaja na svim nivoima administrativnog organizovanja,
- ozbiljne i osposobljene naučne institucije koje se na multidisciplinarni način bave izučavanjem problema sigurnosti saobraćaja i primjenom odgovarajućih mjera,
- definisanje jasne uloge institucija u sistemu sigurnosti saobraćaja, posebno odnos između organa uprave i drugih institucija,
- definisanje odgovornosti institucija za stanje u ovoj oblasti,
- stalno praćenje, preispitivanje i unapređenje rada institucija,
- stalno praćenje i vrednovanje uloge, učinka, efekata, dometa i granica svake mjere društvene intervencije koja se preduzima,

- jačanje ustavnosti i zakonitosti, funkcionisanje pravne države i razvoj društvenih odnosa.

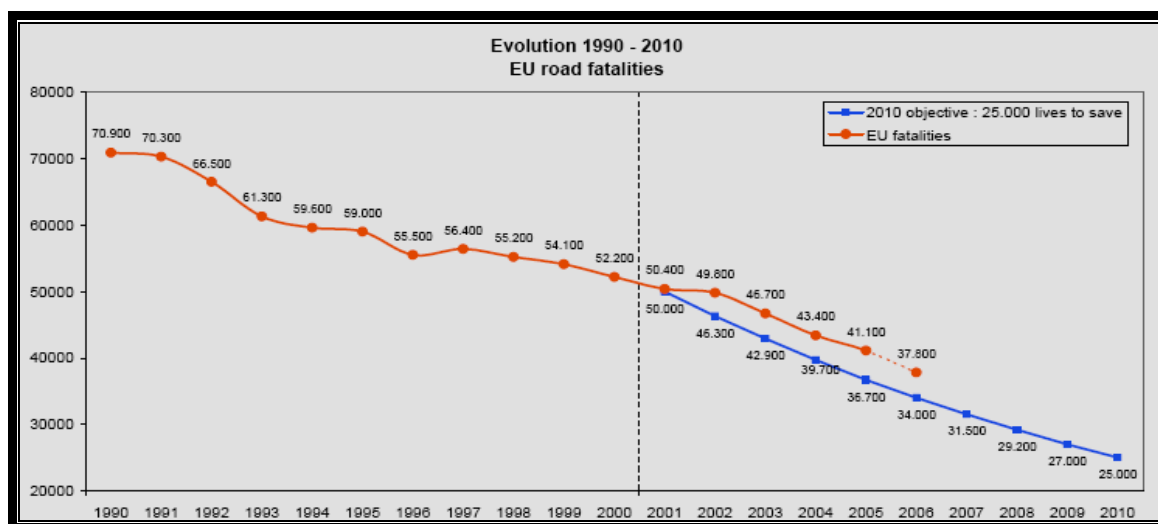
Najracionalniji korak radi osposobljavanja društvenih struktura da uspješno mogu upravljati sigurnošću saobraćaja u ovom momentu je donošenje Akcionog programa sigurnosti saobraćaja na nivou Bosne i Hercegovine, pomoću koga bi se konkretno definisala i realizovala strategija sigurnosti u ovoj oblasti. Akcioni program sigurnosti saobraćaja u kome bi se definisali ciljevi, strateške aktivnosti za realizaciju tih ciljeva, određeni prioriteti po principu relevantnosti i ugradili ostali potrebni instrumenti, predstavljao bi, pored ostalog, i neku vrstu scenarija za preduzimanje, prije svega, mjera i aktivnosti koje ne zahtijevaju velika ulaganja društvenih aktivnosti. Svojim sadržajima i ciljevima programi i planovi sigurnosti saobraćaja trebaju biti društveno poželjni, kvalitetni, stručno utemeljeni, osmišljeni, konkretni, ekonomski opravdani kao i praktično provodivi.

#### 4.1. Evropske strategije sigurnosti drumskog saobraćaja

U okvirima EU u posljednjih deset godina (1996.-2006.) donesen je niz dokumenata koji imaju za cilj podizanje nivoa sigurnosti drumskog saobraćaja. Osnovna dva dokumenta EU koja obuhvaćaju elemente koji se odnose na sigurnost drumskog saobraćaja su:

- Bijela knjiga i
- Akcioni program cestovne/drumske sigurnosti.

**Bijela knjiga**<sup>10</sup> je dokument čija je finalna verzija usvojena 2001. godine, u kojoj je zacrtan cilj da se broj poginulih u saobraćajnim nezgodama do 2010. godine umanju za 50 %. Do ovog perioda u EU bile su polemike oko nivoa akcija (evropski, nacionalni ili regionalni nivo). Programom iz 2003. godine uveden je koncept “podijeljene odgovornosti”, odnosno jasno je precizirano šta je EU, šta je nacionalna a šta regionalna odgovornost. Na dijagramu 1 prikazan je napredak u pogledu smanjenja smrtnosti u zemljama Evropske unije uzrokovane saobraćajnim nezgodama i cilj do 2010. godine.



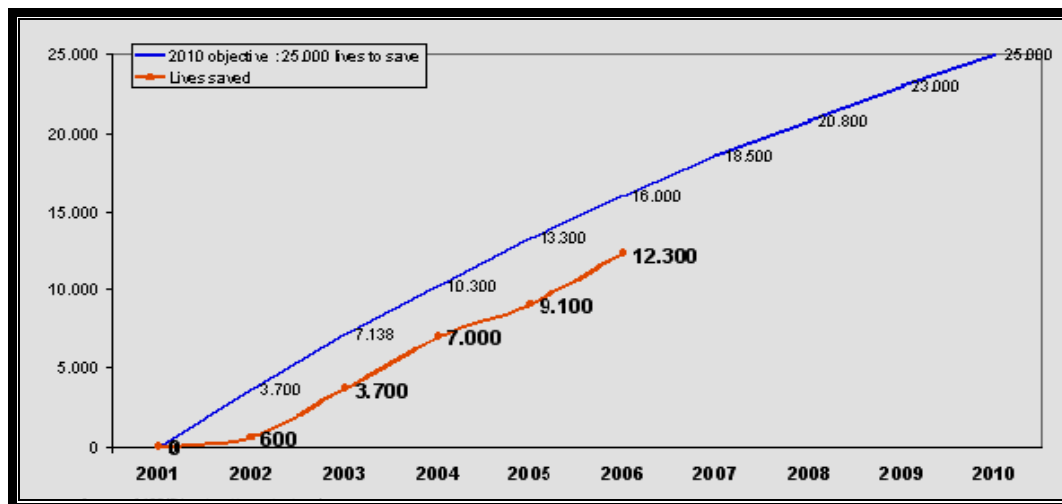
**Dijagram 1:** Cilj EU u pogledu smanjenja smrtnosti uzrokovane saobraćajnim nezgodama do 2010. godine<sup>11</sup>

<sup>10</sup> European transport policy for 2010: time to decide /COM (2001) 370 final, 12 September 2001/.

<sup>11</sup> Izvor: CAR

E- EU baza drumskih saobraćajnih nezgoda

Podaci za 2006. godinu pokazuju da je broj poginulih u saobraćajnim nezgodama u EU iznosio oko 37.800 osoba. Uspoređivanjem sa ranijim podacima iz proteklog perioda evidentan je pad broja poginulih u saobraćajnim nezgodama za oko 17,5 % za prethodnih nekoliko godina. S ovakvim tempom pada broja poginulih u saobraćajnim nezgodama u 2010. godini, došlo bi se do broja poginulih od oko 32.500 osoba. Da bi se zacrtani ciljevi do 2010. godine u smanjenju broja poginulih u saobraćaju i ostvarili, potrebno je poduzeti dodatne akcije. Na dijagramu 2 prikazan je plan i sadašnje stanje spašavanja ljudskih života, utvrđen Bijelom knjigom EU do 2010. godine u saobraćajnim nezgodama.



Dijagram 2: Spašeni životi u drumskom saobraćaju i cilj do 2010. godine EU<sup>12</sup>

Poboljšanja u cestovnoj sigurnosti ostvarena su kroz akcije na različitim nivoima. Neke aktivnosti bile su na lokalnom nivou (aktivnostima na lokalnom nivou doprinijelo je da su ceste postale sigurnije), dok su druge mjere uključivale različite elemente sigurnosti kao što je aktivnost industrije motornih vozila koja je počela da pravi sigurnija vozila kao odgovor na zahtjev potrošača i donošenja pojedinih direktiva i odrednica EU.

U prvom dijelu Bijele knjige EU posmatra se koncept zajedničke nadležnosti koji osigurava ugovor o zajedničkom nastupu. Neke akcije na polju sigurnosti u saobraćaju često su potrebne kao stvar prioriteta i odgovornosti zemalja članica međusobno, dok druge zahtijevaju akciju zajednice. Cilj svih aktivnosti na polju sigurnosti je da se potakne Evropski parlament i Vijeće, koje bi omogućilo da se načini progres u pogledu sigurnosti drumskog saobraćaja. Navedene aktivnosti doprinijele su usvajanju dokumenta EU pod nazivom Akcioni program drumske sigurnosti 2003. godine.

**Akcioni program drumske sigurnosti** sadrži statističke podatke saobraćajnih nezgoda (dio 1), nivoe članica zemalja (dio 2), pregled legislativa EU o sigurnosti na cestama (dio 3), izbor projekata od strane komisije (dio 4) i neke obaveze izvršene od strane građana u okviru Evropske povelje o sigurnosti na cestama. U okviru Akcionog programa nalazi se šezdeset mjera koje zajedno čine aktivnosti neophodne za povećanje sigurnosti u saobraćaju. U okviru Akcionog programa sigurnosti u saobraćaju EU, izdvojene su tri karakteristične grupe za sigurnost saobraćaja i to:

- korisnici drumske infrastrukture,
- tehnologija vozila i
- drumska infrastruktura.

<sup>12</sup> Izvor: CARE - EU baza drumskih nezgoda.

Ekonomске posljedice koje plaća EU godišnje zbog saobraćajnih nezgoda iznosi oko 160 milijardi eura. Od tog iznosa, na direktne troškove odnosi se preko 45 milijardi eura, dok se preostali dio odnosi na indirektne troškove saobraćajnih nezgoda. Stoga, ako se uzme u obzir navedeni pokazatelj, odnosno broj poginulih, ozlijeđenih, te materijalna šteta koja nastaje u saobraćajnim nezgodama, doprinosi razmišljanju i aktivnostima efikasnijeg djelovanja na polju saobraćaja a pogotovo na polju sigurnosti. Većina država članica EU uspostavila je svoje ciljeve drumske sigurnosti i mjera za njihovo ostvarivanje. Instrumenti EU kojima se teži ostvarenju cilja do 2010. godine su:

- legislative,
- istraživanje i razvoj,
- upute za bolju primjenu,
- finansijska podrška i
- baze podataka.

U okviru datih dokumenata, a koji imaju za cilj smanjenje broja saobraćajnih nezgoda, posebno su obrađene kategorije učesnika u saobraćaju koje imaju specifičnosti kretanja i učestvovanja u saobraćaju a to su:

- djeca i omladina (predstavlja niz mjera koje se odnose na poboljšanje stepena sigurnosti djece u automobilima, kamionima i autobusima),
- mladi ljudi (edukacija i preventiva zbog saobraćajnih nezgoda koje se dešavaju vikendima i u kasnim večernjim satima),
- stariji građani (edukaciju starijih osoba o njihovim mogućnostima/nemogućnostima u kretanju i učestvovanju u saobraćaju),
- pješaci i biciklisti (regulisanje prednje površine svih novih vozila koje će biti manje opasne za pješake, kao i primjena ostalih uređaja za indirektno gledanje, radi eliminisanja mrtvih uglova),
- motociklisti i vozači mopeda (primjena novih tehničkih dostignuća kod mopeda i motociklista, kao i oblikovanje zakonske regulative tako da se uvodi postepeni pristup najjačim motociklima).

U aprilu 2007. na snagu su stupili novi propisi Evropske unije o drumskom saobraćaju koji bi trebali podići nivo sigurnosti i poboljšati uvjete rada vozača komercijalnih vozila. Novi propisi odnosit će se na sva vozila čija težina premašuje 3,5 (t), odnosno koja služe za prijevoz 10 i više putnika (uključujući vozača). Po novim propisima, svi vozači teških teretnih i putničkih vozila moraju ubuduće imati najmanje dva slobodna dana svake dvije sedmice i svakodnevne duže odmore. Od 11. aprila 2007. vozači moraju uzimati predah u trajanju od ukupno 45 minuta nakon ili prije samog kraja 4,5-satne vožnje i dr.

#### **4.2. Dosadašnja iskustva u Bosni i Hercegovini u tretiranju drumskog saobraćaja**

Izradom Master plana razvoja saobraćaja u Bosni i Hercegovini predviđene su aktivnosti na daljnjem proučavanju svih potencijalnih saobraćajnica u Bosni i Hercegovini. Planirane saobraćajne potrebe do 2020. godine ukazuju na to da će na pojedinim dionicama, posebno u blizini velikih gradova, biti neophodno izvesti građevinske intervencije koje će omogućiti viši nivo usluge i sigurnosti u saobraćaju. Master plan saobraćaja predstavlja koncept osnovne mreže razvoja glavnih koridora, a razmatraju se glavni longitudinalni i transversalni pravci kroz Bosnu i Hercegovinu. Prema predloženom, 4.073 (km) glavne mreže cesta u Bosni i Hercegovini čine međunarodni koridori, primarni prvi pravci (1.908 km) i primarni drugi pravci (1.170 km). Ciljevi i interesi dugoročnog društveno-ekonomskog i prostornog razvoja Bosni i Hercegovini u oblasti planirane saobraćajne infrastrukture svodi se na sljedeće:

- stvoriti zakonsku i institucionalnu osnovu u Bosni i Hercegovini, kompatibilnu s EU regulativom, da buduća saobraćajna mreža predstavlja osnovu za ostvarivanje planiranog ukupnog razvoja,
- da se kroz obnovu, rekonstrukciju i dogradnju naslijeđene mreže i izgradnju nove mreže ove usklade sa potrebama i zahtjevima proisteklim iz nove državno-teritorijalne podjele,
- kroz realizovanje konkretnih projekata rekonstrukcije i izgradnje savremene drumske infrastrukture generisati ukupan ekonomski razvoj,
- osigurati troškovno-efektivni drumski saobraćaj,
- smanjenje saobraćajnih nezgoda i
- smanjenje negativnog uticaja na okoliš, uz poštivanje domaćih i evropskih normi.

S druge strane, Svjetska banka je u proteklom periodu realizovala jedan projekt u podsektoru cesta u Bosni i Hercegovini, pod nazivom "Projekt sigurnosti i upravljanja cestama". Ovaj projekt je započeo 2003., a završio se 2007. godine. Dio ovog projekta se odnosi na sanaciju postojeće mreže magistralnih cesta u Bosni i Hercegovini, a unutar datog programa je izrađena studija "Studije prioriteta rekonstrukcije i sanacije crnih tačaka na magistralnim cestama u oba entiteta BiH". U sklopu navedenog projekta bile su predviđene sljedeće aktivnosti:

- formiranje baze podataka sigurnosti na cestama,
- provođenje javnih kampanja, i
- formiranje baze podataka o cestama i mostovima uz snimanje saobraćaja.

Navedene aktivnosti trebale su poboljšati tehničke osnove za upravljanje cestama, animiranje procesa povećanja svjesnosti potrebe za poboljšanom sigurnošću na cestama i uspostavljanje operativnih sistema neophodnih za realizaciju programa sigurnosti na cestama. Ono što je karakterisalo ovaj projekt, koji je u vrlo skromnim elementima implementacije realizovan, bilo je sljedeće:

- velika raznolikost statističkih podataka vezanih za saobraćajne nezgode i nedostatak sistematičnog prikupljanja i obrade istih na svim nivoima države BiH,
- nedostupnost svih traženih podataka o saobraćajnim nezgodama od policije kao osnovnog izvora podataka neophodnih za kvalitetnu izradu,
- odsustvo sistematičnog brojanja saobraćaja na cestama i
- nedostupnost podataka o osnovnim tehničkim elementima magistralnih cesta.

### **4.3. Cilj strategije sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini**

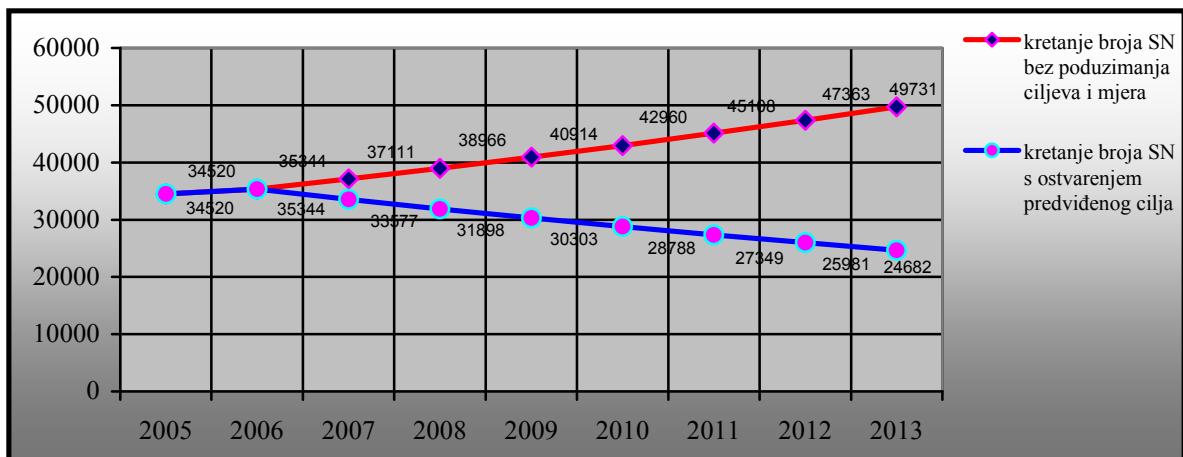
Sistem sigurnosti saobraćaja je vrlo složen, upravo zbog širine problema koji variraju po vrsti, prirodi i načinu utjecaja. Zbog toga je teško upravljati ovim sistemom, jer se ne mogu nikad potpuno obuhvatiti svi elementi. Za efikasno poduzimanje ciljeva i aktivnosti koje će dovesti do smanjenja uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda, neophodno je imati pouzdane rezultate analize i provjerena saznanja koja će doprinijeti sigurnijoj sredini za sve korisnike drumskog saobraćaja. Plan i ciljevi aktivnosti na polju sigurnosti potrebno je da čine strateške, operativne i dodatne aktivnosti koje će obuhvatiti sljedeće stavke:

- jasno definisane programe aktivnosti,
- obim i kvalitet preciziranih ciljeva aktivnosti,
- jasno definisane nosioce aktivnosti,
- definisanje načina izvršenja aktivnosti i
- praćenje i vrednovanje rezultata programa i aktivnosti.

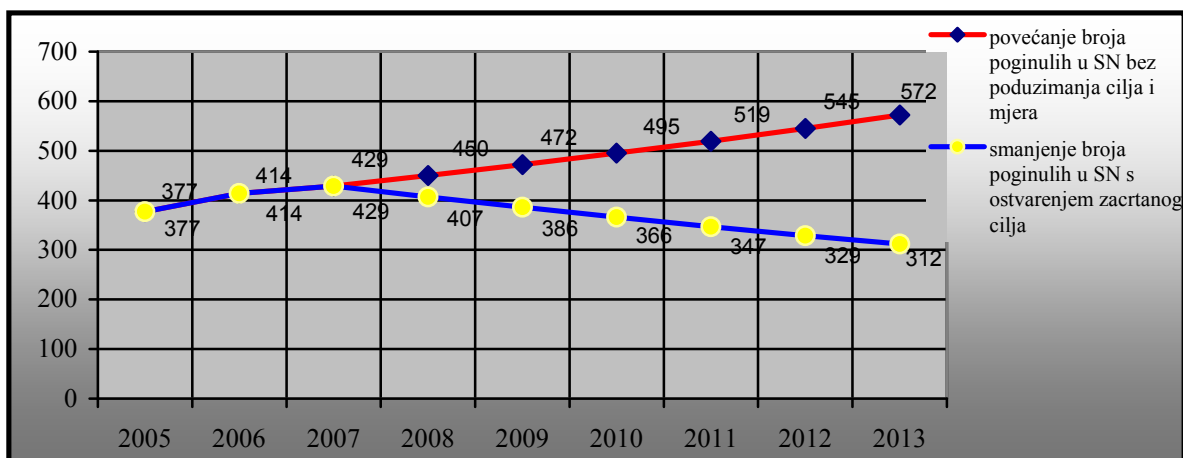
Osnova u provođenju pojedinih aktivnosti je neophodno definisanje cilja koji je potrebno dostići definisanim mjerama i aktivnostima u zacrtanim vremenskim terminima. Zacrtani cilj zemalja Evropske unije u periodu od 2002. do 2010. godine je smanjenje broja poginulih u saobraćajnim nezgodama za 50 % sa jasno definisanim programima.

Imajući u vidu stanje sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini sa svim negativnostima u ovom segmentu i zacrtani cilj u periodu 2008.–2013. godina treba odražavati realne mogućnosti kao i kretanje stepena sigurnosti u proteklom periodu. Analizirajući stanje sigurnosti saobraćaja u proteklom periodu, uočljivo je njegovo smanjenje, odnosno povećanje kako u ukupnom broju poginulih tako i u ukupnom broju saobraćajnih nezgoda.

Smanjenje broja saobraćajnih nezgoda kao i smanjenje broja poginulih za oko 5 % na godišnjem nivou, odnosno 30 % na period od 6 godina, predstavljalo bi realne okvire koji su ostvarivi. Navedeno smanjenje kako ukupnog broja poginulih tako i ukupnog broja saobraćajnih nezgoda moguće je implementirati uz poduzimanje jasno definisanih mjera i aktivnosti na svim poljima sigurnosti kao i u svim organizacionim oblicima države Bosne i Hercegovine.



**Dijagram 3:** Kretanje ukupnog broja saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini sa i bez poduzimanja mjera u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda



**Dijagram 4:** Kretanje broja poginulih u saobraćajnim nezgodama u Bosni i Hercegovini sa i bez poduzimanja mjera

Na osnovu prezentovanih podataka na dijagramu 3, sa jasno preciziranim ciljevima u segmentu sigurnosti drumskog saobraćaja, odnosno sa smanjenjem ukupnog broja saobraćajnih nezgoda u periodu od 6 godina za oko 30 %, ukupan broj saobraćajnih nezgoda u 2013. godini iznosio bi oko 24.680, odnosno manje za oko 8.500 saobraćajnih nezgoda u odnosu na 2007. godinu. Takva promjena smanjenja broja saobraćajnih nezgoda imala bi za posljedicu smanjenje broja nastradalih u saobraćajnim nezgodama, kako poginulih tako i ozlijeđenih osoba.

Gledano u segmentu broja poginulih u saobraćajnim nezgodama u Bosni i Hercegovini sa poduzetim adekvatnim mjerama u vremenskom periodu od 2008. do 2013. godine, broj poginulih bio bi umanjen sa 429 na 312, odnosno bilo bi za oko 117 manje poginulih osoba u 2013. u odnosu na 2007. godinu.

Isto tako, neophodno je naglasiti da bez poduzetih adekvatnih mjera na polju sigurnosti u drumskom saobraćaju u narednom periodu podrazumijevalo bi se povećanje kako ukupnog broja saobraćajnih nezgoda tako i broja poginulih. Prema ovom prognoziranom razvoju broja saobraćajnih nezgoda na području Bosne i Hercegovine u 2013. godini, imali bismo oko 49.731 saobraćajnu nezgodu, odnosno 572 poginule osobe, što svakako ne treba dozvoliti.

Naprijed navedeni podaci poboljšanja stepena sigurnosti u drumskom saobraćaju Bosne i Hercegovine do 2013. godine podrazumijevali bi također da bi BiH bila svrstana u zemlje sa srednjim brojem saobraćajnih nezgoda i brojem poginulih u saobraćajnim nezgodama u Evropi.

## **5.0. MJERE ZA PROVEDBU STRATEGIJE SIGURNOSTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U BOSNI I HERCEGOVINI**

### **5.1. Iskustva evropskih zemalja u sprečavanju saobraćajnih nezgoda**

Sigurnost drumskog saobraćaja je postala dio globalne politike svih zemalja, a posebno zemalja Zapadne Evrope. Nakon niza pojedinačnih aktivnosti subjekata zaduženih za sigurnost drumskog saobraćaja i postignutih određenih kratkotrajnih rezultata, došlo se do zaključka da bez sistemske i kontinuirane provedbe mjera nema postizanja dugoročnih ciljeva. Stoga su zemlje Evropske unije postavile cilj da do kraja 2010. godine broj poginulih na sto hiljada stanovnika svedu na sedam poginulih. Pritom, svaka članica bira svoj način organizovanja i provođenja načina djelovanja u skladu sa zadanim ciljem. U nekim zemljama postoje agencije zadužene za provedbu povećanja sigurnosti drumskog saobraćaja, dok je u nekim zemljama EU taj posao povjeren posebnim firmama.

Nacionalni planovi sigurnosti na cestama koje su zemlje članice EU obavezne da donesu i da preuzmu zajednički i zacrtani cilj EU, da se broj poginulih smanji za 50 %, predviđaju da će umnogome izjednačiti razlike u stepenu sigurnosti saobraćaja između pojedinih članica EU.

Uz jačanje kontrola i kazni, planovi zemalja članica EU općenito uključuju treninge i vježbanje kao i informacione aktivnosti sa ciljem da pomognu razvijanju bolje saobraćajne kulture i da osiguraju bolji regulativni okvir za vozače. Države članice EU su također usvojile inicijative da suzbijaju vožnju pod uticajem alkohola, droga i drugih opijajućih sredstava, tako da je maksimalni stepen alkohola u krvi 0,2 mg/ml za nove vozače i profesionalne vozače u nekim zemljama, dok je u nekim zemljama upotreba alkohola od strane vozača u bilo kojoj mjeri zabranjena (0 promila). U namjeri da se ispune ciljevi Akcionog plana sigurnosti u

drumskom saobraćaju, odnosno smanji broj poginulih u saobraćajnim nezgodama do 2010. godine, Evropska komisija EU predložila je dvije nove direktive s mjerama za povećanje sigurnosti u saobraćaju.

**Prva direktiva Evropske komisije** EU trebala bi povećati sigurnost na glavnim cestama u Evropskoj uniji, odnosno transevropskoj cestovnoj mreži (TEN-T). **Nova direktiva definiše smjernice i najefikasnije načine za sve faze upravljanja saobraćajnom infrastrukturom.** Predloženi nacrt direktive ne nameće nove tehničke standarde ni procedure, nego poziva zemlje članice na bolju primjenu postojećih procedura u praksi. Procjena je Evropske komisije da bi primjena ovih mjera mogla spriječiti 7.000 teških saobraćajnih nezgoda na godinu i gubitak oko 600 ljudskih života.

**Druga direktiva Evropske komisije** uključuje obavezu da svi kamioni registrovani u EU imaju ogledala za tzv. "mrtvi" ugao. Prema prijedlogu Komisije, sva vozila težine iznad 3,5 (t) morat će imati ogledala koja pokrivaju "mrtvi" ugao.

Dok većina zemalja članica EU teži da prepolovi broj poginulih u saobraćajnim nezgodama do 2010. godine, Švedski parlament usvojio je tzv. nultu opciju u vezi sa sigurnošću u saobraćaju, koja se zasniva na četiri principa, i to:

- **Prvi princip je etički**, koji afirmiše ljudski život i zdravlje kao osnovnu vrijednost i koji su od ogromnog značaja, i daju im prioritet u odnosu na ostale ciljeve zbog kojih saobraćaj postoji.
- **Drugi princip je princip odgovornosti**, koji podrazumijeva da osobe koje učestvuju u osiguravanju i primjeni sistema drumskog saobraćaja dijele odgovornost za sve što će se dogoditi s učesnicima saobraćaja.
- **Treći princip je princip sigurnosti**, kao što ljudi prave greške u životu, tako prave i u saobraćaju. Moguće greške u korištenju saobraćaja se moraju stalno imati na umu kako bi se iskoristila svaka mogućnost da se one smanjuju na minimum, bez obzira da li će za posljedicu imati ljudske živote i zdravlje ili ekonomske štete.
- **Četvrti princip su mehanizmi za primjenu**, svega onog što može da smanji ili spriječi nastanak saobraćajnih nezgoda, odnosno mjere čija je svrha da se ostvari sigurnost građana prilikom funkcionisanja sistema saobraćaja.

## 5.2. Mjere za rješavanje uzročnika saobraćajnih nezgoda

Za efikasno poduzimanje mjera i aktivnosti koje će dovesti do smanjenja uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda, neophodno je imati pouzdane rezultate analize i provjerena saznanja koja će doprinijeti sigurnijoj sredini za sve korisnike drumskog saobraćaja. Mjere mogu biti vrlo različite, a plan mjera treba biti logičan i da izvire iz suštine konkretne problematike. Mjere mogu biti razvrstane prema prirodi djelovanja i prema faktorima sigurnosti saobraćaja. Podaci o riziku i negativnim pojavama u saobraćaju su osnova za reagovanje društva i poduzimanje odgovarajućih mjera. **Za efikasno funkcionisanje sistema sigurnosti saobraćaja, potrebno je i ažurno praćenje pojava.** Funkcionisanje **informacionog sistema** je osnovni preduvjet za praksu i naučnoistraživački rad, a samim tim i uspješno suprotstavljanje ovim pojavama. **Baza podataka o saobraćajnim nezgodama** treba da obuhvati podatke o pojavnim oblicima, uzrocima i drugim elementima koji utiču na nastanak saobraćajnih nezgoda, cestama, signalizaciji i ostaloj instalisanoj opremi, strukturi vozila, vozačima motornih vozila, strukturi ostalih učesnika u saobraćajnim nezgodama, strukturi nastradalih i njihovim ozljedama i dr. Isto tako, potrebno je sistem podataka i praćenja objediniti, od statističkih podataka policije, dokumentaciju s uviđaja saobraćajnih nezgoda i



prekršajne predmete, dokumentaciju sudova i tužilaštva, rezultate naučnoistraživačkih radova, osiguravajućih društava, i druge podatke. Na osnovu takvih rezultata analize i provjerenih saznanja, utvrđuju se mjere i aktivnosti koje treba poduzeti kako bi se stvorila sigurnija sredina za korisnike ceste. Mjere mogu biti razvrstane po svojoj prirodi na ekonomske, odgojne, tehničke, obrazovne i zdravstvene, a prema objektu na koji su usmjerene, na kategorije učesnika u saobraćaju (vozači, pješaci, djeca, starije osobe i dr.), na cestu, na vozilo i na saobraćajnu okolinu. **Mjere za rješavanje uzročnika nastanka saobraćajnih nezgoda trebaju biti usmjerene na izvore opasnosti** i u srazmjeri sa jačinom opasnosti koju pojedini izvori emituju i njihove korelacije sa drugim izvorima saobraćajnih nezgoda. Jedan od osnovnih preduvjeta je da sistem obaveza učesnika u saobraćaju bude jasan, jedinstven i unificiran, usklađen sa širim okruženjem. Odabrane mjere i aktivnosti treba provoditi planski, dosljedno i s određenom upornošću. **Da bi mjere bile dosljedno provedene i pružile odgovarajuće efekte, potrebno je napraviti operativni plan u kojem će se tačno utvrditi sadržaj rada, potrebno vrijeme i nosioci aktivnosti.** Efekti poduzetih mjera zavise i od toga prihvaćaju li ih i u kojoj mjeri oni na koje se odnose. Kako bi se povećali efekti pojedinih mjera, njihovu realizaciju treba pratiti širok publicitet. **Publicitet treba osigurati** naročito za mjere koje se poduzimaju radi sprečavanja nedozvoljenih ponašanja u saobraćaju. Vrlo je važno da poduzete mjere budu stručno i naučno vođene.

U toku provođenja pojedinih aktivnosti u segmentu sigurnosti u saobraćaju, treba da se osigura **saradnja, koordinacija i razmjena informacija između svih učesnika u provođenju tih aktivnosti.** Isto tako, treba osigurati i povrat predviđenih informacija kako bi se mogli vrednovati rezultati provedenih aktivnosti. Praćenje efekata mjera predstavlja sredstvo za unapređenje rada na sprečavanju saobraćajnih nezgoda. Svaki organizator, tj. učesnik u aktivnosti, treba da procijeni vrijednost aktivnosti, metoda i sredstava koje koristi u provođenju, a isto tako i spremnost onih na koje je mjera usmjerena da je prihvate. Metode, odnosno tehnike na osnovu kojih se vrednuju rezultati mjera i aktivnosti na polju sigurnosti u saobraćaju mogu biti različite, a zavise od vrste i karaktera mjere, a najčešće se koriste sljedeće metode:

- **Analiza saobraćajnih nezgoda** - koriste se statističke metode upoređivanja učestalosti saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica, i sl.;
- **Uspoređivanje ostalih statističkih podataka** – upoređuju se drugi podaci na osnovu kojih se utvrđuju rezultati provedene aktivnosti (obim, struktura, veličina obuhvata i sl.);
- **Ispitivanje mišljenja** – putem anketiranja ili intervjuisanja učesnika u saobraćaju, stručnjaka za određenu problematiku i dr. može se saznati koja od aktivnosti je imala najveći utjecaj. U provođenju akcije treba da se koriste štampa, televizija, radio, plakati, brošure i sl.;
- **Posmatranje** – podrazumijeva posmatranje djelovanja poduzete mjere na datom području, odnosno mikrolokaciji (posmatranje režima odvijanja saobraćaja, ponašanja vozača, poštivanja propisa, upotreba zaštitnog pojasa ili kacige i dr.).

Prilikom rada na sprečavanju saobraćajnih nezgoda, naročito u fazi projektovanja i realizacije mjera i aktivnosti, potrebno je voditi računa i o otpornosti pojedinih uzroka, odnosno elemenata koji utiču na nastanak saobraćajnih nezgoda prema mjerama društvene intervencije. Mjere društvene intervencije nailaze na manju otpornost kod elemenata ceste nego kod učesnika u saobraćaju. Na vozilu ili cesti, tehničkim postupcima se postižu bolji efekti, dok se na ponašanje učesnika utječe propagandom i drugim edukativnim mjerama (donekle represivnim mjerama). **Konfliktnu saobraćajnu situaciju je lakše izbjeći rekonstrukcijom ceste nego pripremanjem ljudi (vozača ili pješaka). Sanacijom opasnog mjesta, odnosno**

**mikrolokacije na cesti odmah se mogu postići efekti**, ukoliko je odabrana prava mjera, dok su efekti prema čovjeku mnogo neizvjesniji, a i teže ih je kvantificirati. Mjere usmjerene na ponašanje u saobraćaju, u pravilu, ne prihvaćaju svi korisnici ceste. Koliko će poduzetu mjeru prihvatiti učesnici u saobraćaju - zavisi od same mjere, kao i od kulture samih učesnika u saobraćaju.

### **5.3. Preventivne mjere u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda**

Na području Bosne i Hercegovine ostvaren je brz tempo razvoja motorizacije, a to zahtijeva promjene u ponašanju svih učesnika u saobraćaju. **Preventivno-odgojni rad sa svim učesnicima u saobraćaju od posebnog je značaja za sticanje i podizanje na viši nivo saobraćajno-tehničke kulture uopće. Kad su pedagoške mjere u pitanju, neophodno je stvaranje i razvijanje humanijih odnosa među svim učesnicima u saobraćaju, zatim razvijanje moralnih normi, etičkih vrijednosti i razvijanje potrebne svijesti o solidarnosti u saobraćaju.** U dijelu preventivnog rada koji će doprinijeti smanjenju broja saobraćajnih nezgoda, potrebno je obuhvatiti sve kategorije učesnika u saobraćaju, od djece i omladine do starijih ljudi. **Potrebno je kontinuirano provoditi aktivnosti koje će se odnositi na upoznavanja školske djece i omladine s osnovama sigurnosti saobraćaja, s uključivanjem sredstava javnog informisanja (lokalne radio i TV-stanice i štampu).** Saobraćajni odgoj školske djece za sada se zasniva, u većini slučajeva, samo na sticanju neophodnog znanja za pravilno ponašanje u skladu sa saobraćajnim propisima putem odgovarajućih školskih sekcija, što nije dovoljno za potpunu pripremu djece za uvjete koji vladaju u saobraćaju. Analize pokazuju da od ukupnog broja poginulih pješaka, na djecu otpada znatan procent, što dovoljno ukazuje na potrebu organizovanog i preventivnog rada sa školskom djecom, kao i s ostalim učesnicima u saobraćaju koji ugrožavaju kretanje djece. Iz ovog proizlazi potreba za uvođenjem saobraćajnog odgoja u nastavne planove i programe osnovnog obrazovanja. Sve intenzivniji saobraćaj zahtijeva sve više znanja i umijeća budućeg vozača. Sistem obuke vozača treba da prati, istražuje i izdvaja bitne zahtjeve sigurnosti saobraćaja, i uključuje ih u programe obuke te na najpogodniji način prenosi na kandidate - buduće vozače.

**Poboljšanja obuke kao i poboljšanja prolaznosti kandidata podrazumijeva uvođenje stalne pripreme i usavršavanja nastavnog i instruktorskog kadra, kao i članova ispitnih komisija od strane pedagoških i saobraćajnih stručnjaka.** Opremanje centara obuke savremenim sredstvima kao i kontinuirano praćenje i dopunjavanje nastavnih programa obuke i edukacije sa jasno preciziranim nadzorom rada obuke kandidata umnogome može doprinijeti osposobljenosti vozača a time i povećanju ukupnog stepena sigurnosti u saobraćaju.

**Važnu ulogu u saobraćajnoj preventivi imaju i autotransportna preduzeća, koja sa sistematskim provođenjem odgojnog rada sa vozačima i ostalim saobraćajnim osobljem mogu doprinijeti aktivnostima u povećanju cjelokupne sigurnosti u saobraćaju.**

**Povećanjem općeg obrazovanja vozačkog osoblja i tehničkog znanja vršenjem instruktaze vozača pri zaduživanju novih vozila i pri vršenju zadataka u složenim uvjetima mogu doprinijeti vlastitoj sigurnosti a time i ukupnoj sigurnosti na cesti.**

**Povećanje i stalno praćenje tehničke ispravnosti vozila, koje se može ostvariti redovnim tehničkim pregledima i svakodnevnim održavanjem i pregledom vozila, predstavlja veoma važnu preventivnu mjeru.** Pomoć na polju tehničke ispravnosti motornih vozila predstavlja korištenje atestiranih i originalnih rezervnih dijelova, stalnom edukacijom osoblja

tehničkog sektora i sektora održavanja i dr. Veliki broj putničkih automobila, odnosno njihovo veliko procentualno učešće u ukupnom broju motornih vozila, doprinosi činjenici da najveći broj stradalih u saobraćaju čine vozači i putnici iz putničkih automobila.

**Poboljšanju sigurnosti u putničkim automobilima, pored navedenih odgojno-obrazovnih mjera, umnogome mogu doprinijeti nova saznanja i upotreba novih sigurnosnih sistema** koji se danas koriste i ugrađuju u automobile kao elementi pasivne sigurnosti (pojačivači karoserije, aktivni nasloni za glavu, pojas, zračni jastuci i sl.) i aktivne sigurnosti automobila (ABS, ESP, ASR i sl.).

#### 5.4. Regulativne i organizacione mjere u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda

Pod regulativnim i organizacionim mjerama podrazumijevaju se aktivnosti koje se poduzimaju radi suzbijanja negativnih pojava u saobraćaju, mjere regulisanja i organizacije saobraćaja na cestama. U regulativne i organizacione mjere u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda mogu se ubrojati sljedeće aktivnosti:

- **osigurati saobraćajne projekte signalizacije i opreme ceste** u skladu sa Zakonom o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama,
- **izvršiti rekonstrukciju i modernizaciju** pojedinih dionica ceste,
- **izgradnja autobuskih stajališta van ceste**, utvrđivanje njihovog potrebnog kapaciteta,
- **analiza mikrolokacija stajališta JGS** u odnosu na pješačke prijelaze i raskrsnice radi poboljšanja sigurnosti putnika i što manjeg ometanja saobraćaja,
- **osiguranje prostora za pješačke tokove** i striktno poštivanje zabrane parkiranja na mjestima intenzivnih pješačkih tokova,
- **izgraditi pješačke staze u naseljenim mjestima** i na taj način odvojiti pješačke tokove od tokova vozila,
- **rekonstruisanje pojedinih raskrsnica** i opremanje svjetlosnom signalizacijom,
- **uređenje prilaznih i priključnih ulica**,
- **saniranje opasnih mjesta** na cestama,
- **osiguranje adekvatnog zaštitnog pojasa** ceste,
- **pridržavanje sigurnosnih normativa** pri održavanju svih kategorija cesta, naročito u zimskom periodu,
- **zahtijevati adekvatnu odgovornost** autotransportnih preduzeća, unutrašnje kontrole tehničke ispravnosti vozila, psihofizičke sposobnosti i spremnosti vozačkog osoblja,
- **osuguranje odgovarajuće saobraćajne inspekcije** i omogućavanje njihovog efikasnog rada.

Da bi se smanjio broj poginulih i povrijeđenih osoba u saobraćajnim nezgodama na cesti na nivo većine evropskih zemalja (oko 8 smrtno stradalih na sto hiljada stanovnika), neophodno je preduzeti niz regulativnih i organizacionih mjera sa koordinisanim sljedećim aktivnostima:

- **Dosljedna primjena EU direktive** koja se odnosi na sigurnost cestovne infrastrukture;
- **Adekvatno planiranje i pozicioniranje sigurnosti saobraćaja** u ukupnom društvenom zaštitnom mehanizmu – realizacija novih nadležnosti u okviru upravitelja cesta i nadležnih ministarstava;
- **Uspostaviti jasan, efikasan i funkcionalan sistem institucija koje upravljaju cestama** i koji će omogućiti modernizaciju sigurnosnih programa;

- **Vođenje evidencije cesta, cestovnog pojasa, saobraćajne signalizacije** i opreme na njima i ažuriranje kao i omogućavanje informacije zainteresovanim subjektima;
- **Pripremiti adekvatnu strategiju razvoja i održavanja javnih cesta**, te odrediti ciljeve i temeljne zadatke pri razvoju i održavanju javnih cesta za period od 10 godina;
- **Priprema dugoročnih, srednjoročnih i godišnjih planova** i programa razvoja, održavanja i zaštite, rekonstrukcije, obnove, izgradnje cesta i objekata na cestama;
- **Uvođenje revizije zahtjeva sigurnosti saobraćaja** u svim fazama od projektovanja do izvođenja (ROAD SAFETY AUDIT - RSA), izrada stručnog priručnika za RSA, te uvođenje RSA u praksu;
- **Adekvatno i prihvatljivo osvjetljenje unutrašnjosti tunela, raskrsnica** i pojedinih dionica cesta;
- **Obilježavanje i fizičko osiguranje tunelskog ulaza**;
- **Preoblikovanje četverokrakih (trokrakih) u kružne raskrsnice** kao i prihvatljivog sistema semaforizacije raskrsnica;
- **Sanacija klizišta, škarpi, asfaltnih površina, tunela, mostova** i drugih cestovnih objekata;
- **Upravljanje opasnim mjestima** (praćenje saobraćajnih nezgoda s identifikacijom, analizom i otklanjanjem uzroka) i saniranje opasnih mjesta na cestama;
- **Izgradnja trećih saobraćajnih traka na "ugroženim" dionicama ceste**;
- **Zaštita ceste od odrona kamenja, zemlje, snježnih lavina** i sl.;
- **Uklanjanje privremenih i stabilnih objekata iz pojasa ceste** koji onemogućavaju zadovoljavajuću preglednost i odvlače pažnju vozača kao i sklanjanje reklamnih panoa i natpisa koji su postavljeni u blizini "opasnih mjesta", te osiguranje dovoljne preglednosti ceste u krivini i pravcu;
- **Postavljanje posebnih objekata na cesti** za smanjenje brzine kretanja vozila;
- **Uređenje površina za zaustavljanje vozila** (odmorišta, parkirališta i sl.);
- **Postavljanje zaštitne ograde** za apsorbovanje energije udara vozila;
- **Definisanje prihvatljivih brzina sa stanovišta sigurnosti** cestovnog saobraćaja s obzirom na moguć konflikt vozila i pješaka / bicikliste itd.;
- **Sistemska kontrola osiguranja i označavanja** radova na cesti;
- **Edukacija stručnih kadrova i usavršavanje** (razvoj znanja i iskustva);
- **Medijske kampanje** usmjerene prema učesnicima u saobraćaju (TV, kratki filmovi, pisani mediji);
- **Razvoj Internet-stranica radi informisanja** i unapređenja sistema javnosti rada i uspostavljanje bolje veze sa neposrednim korisnicima (prikupljanje i analiza sugestija, komentara, kritika i sl.);
- **Poboljšanje informisanja i vođenja turista** i stranaca (plansko postavljanje turističke i ostale signalizacije).

## 5.5. Kratkoročne i dugoročne strateške mjere sigurnosti drumskog saobraćaja

Sigurnost drumskog saobraćaja nedvojbeno je postala dio globalne politike svih zemalja, a posebno zemalja Zapadne Evrope. Bez sistemske i kontinuirane provedbe mjera nema postizanja dugoročnih ciljeva. Za pristup Evropskoj uniji neophodno je da Bosna i Hercegovina prihvati direktive i smjernice koje obavezuju zemlje članice na povećanje sigurnosti drumskog saobraćaja. **Strateške mjere sigurnosti drumskog saobraćaja** trebaju da se orijentišu na sljedeće aktivnosti:

- **smanjenje najtežih posljedica saobraćajnih nezgoda** u uvjetima stalno rastućeg saobraćaja,

- **dovođenje Bosne i Hercegovine u odgovarajuću grupu evropskih zemalja** prema broju poginulih osoba na cestama u odnosu na broj stanovnika ili na 100.000 registrovanih vozila,
- **znatno povećanje savremenijeg represivnog djelovanja policije** i odgovarajućeg preventivnog djelovanja,
- **podizanje svijesti građana o problemu sigurnosti u saobraćaju** putem medijskih kampanja,
- **adekvatno javno (medijsko) saopćavanje** o stradanju u saobraćaju,
- **prilagođavanje zakonodavstva prema posljedicama i uzrocima saobraćajnih nezgoda**,
- **uključivanje u provedbu programa svih državnih i entitetskih institucija** i stručnih organizacija kojima je djelokrug rada vezan za sigurnost drumskog saobraćaja,
- **utvrđivanjem dopuštene brzine kretanja vozila na cestama u optimalnim saobraćajnim uvjetima** (težiti da je poštuje oko 80 % vozača, a ostalih 20 % vozača ne smiju utvrđena ograničenja prekoračivati za više od 15 %),
- **raspon svih brzina kretanja vozila u saobraćajnom toku trebala bi iznositi najviše 10 %**,
- **stepen upotrebe sigurnosnog pojasa (vozači i putnici u vozilu) treba povećati na više od oko 80 %**,
- **stepen upotrebe sigurnosne kacige (vozači mopeda i motocikla i putnici na tim vozilima treba povećati na više od oko 80 %**,
- **dovođenje na što manji broj učesnika saobraćajnih nezgoda pod utjecajem alkohola**,
- **dovođenje na što manji broj učesnika u saobraćaju koji upotrebljavaju mobitel (slanje SMS) u vožnji**,
- **dovođenje na što manji broj učesnika u saobraćaju koji su učestvovali u saobraćajnim nezgodama bez položenog vozačkog ispita i bez registrovanog, odnosno tehnički nepregledanog vozila.**

Kvalitativnim mjerama treba postići smanjenje broja poginulih teško i lahko ozlijeđenih osoba, te zaustaviti rast ukupnog broja saobraćajnih nezgoda, a u koje se mogu ubrojiti sljedeće aktivnosti:

- **Povećati saobraćajnu kulturu stanovništva** kroz bolje poznavanje i poštivanje saobraćajnih propisa kao i povećanje društvene svijesti o problemu stradanja u saobraćaju;
- **Osposobljavanje u poznavanju saobraćajnih propisa** za sigurno sudjelovanje u saobraćaju već u dječijoj dobi;
- **Uvođenje saobraćajnog odgoja u sve odgojno-obrazovne ustanove**, počevši od dječijih vrtića, koja će dugoročno utjecati na ponašanje najmlađe i adolescentske skupine učesnika u saobraćaju;
- **Sistemska nadziranje i provedba zakonom propisanih mjera** koje se odnose na sudjelovanje adolescenata i mladih vozača u saobraćaju;
- **Praćenje i usmjeravanje kaznene politike** i djelotvornosti kaznenog i prekršajnog gonjenja radi povećanja saobraćajne discipline i odgovornosti vozača prema poštivanju saobraćajnih propisa i širenju saobraćajne kulture;
- **Edukacija svih u strukturi organizacije** sigurnosti u saobraćaju (sudstva, tužilaštva, policije i dr. kroz jasno definisane seminare, okrugle stolove i dr.).

Strateške aktivnosti u povećanju stepena sigurnosti u saobraćaju trebaju da se odnose na:

- **smanjenje brzina vozila i poštivanje najviših dopuštenih brzina** (poštivanja dopuštenih brzina provodit će se stalni represivno-preventivni rad temeljen na posebnim planovima. U tu svrhu potrebno je unaprijediti tehničku regulaciju saobraćaja, koja se odnosi na određivanje dopuštenih brzina kretanja vozila na cestama prema stvarnim saobraćajno-tehničkim elementima ceste, odnosno njezinom pojedinom dijelu, posebno u naselju. Nadzor saobraćaja (saobraćajna policija) vezan uz poštivanje dopuštenih brzina kretanja vozila potrebno je uspostaviti na mjestima prema statističko-analičkim podacima stvarne ugroženosti saobraćaja zbog nepoštivanja nepropisne ili neprilagođene brzine. Isto tako, potrebno je sistemski nadzirati područja nepoštivanja dopuštenih brzina kroz sistem videonadzora i informacijskog upravljanja saobraćajem;
- **zaštita djece, mladih i najranjivijih učesnika u saobraćaju** (odnosi se na obrazovanje predškolske i školske djece u svrhu kontinuiranog stjecanja odgovarajućeg saobraćajnog znanja i saobraćajne kulture te prihvaćanja osnovnih načela pravilnog ponašanja u saobraćaju. Za ostvarenje navedenog potrebno je sistemski ukazivati na važnost uvođenja saobraćajnog odgoja u sve odgojno-obrazovne ustanove, počevši od predškolskih ustanova). Preventivno djelovanje, obrazovanje nastavnika i odgajatelja predškolske i školske djece, te animiranje ispravnog ponašanja u saobraćaju treba provoditi kontinuirano. Ostvarenje sigurnog kretanja pješaka sa tehničkim mjerama koje se odnose na osiguranje saobraćajnih površina. U svrhu zaštite biciklistima u saobraćaju, potrebno osigurati bolju tehničku opremljenost i ispravnost bicikla sa povećanjem njihove uočljivosti kao i osiguranje posebnih površina za njihovo kretanje, uz obavezu nošenja zaštitne kacige. Isto tako, kod mladih koji u saobraćaju koriste mopede i motocikle, te osoba koje se na njima prevoze osigurati stalnu upotrebu zaštitnih kaciga.
- **prilagoditi saobraćajne površine kretanju osoba s tjelesnim invaliditetom** te u saradnji s navedenom skupinom i njihovim udruženjima educirati javnost o problemima invalida;
- **suzbijanje vožnje pod utjecajem alkohola i opojnih droga u saobraćaju** (vožnja pod utjecajem alkohola, a u novije vrijeme sve više i opojnih droga, problem je koji Bosna i Hercegovina treba sistemski suzbijati);
- **saniranje opasnih mjesta** (potrebno je sanacije opasnih mjesta na cestama i dalje provoditi prema tehnologiji praćenja opasnih mjesta i uklanjanja uočenih nedostataka a protiv organizacija zaduženih za sanaciju i uklanjanje utvrđenih nedostataka treba poduzimati kaznene mjere ako se sanacija prema projektnoj dokumentaciji ne izvrši u primjerenom roku;
- **unapređenje aktivnosti “Hitne medicinske pomoći”** (uvezivanje sistema i koordinacije hitnih službi kao i pojednostavljenje procedura za angažman helikopterske pomoći ozlijeđenim u saobraćajnim nezgodama);
- **povećanje nivoa tehničke ispravnosti vozila** (stvaranje tehničke pretpostavke za dnevno ažuriranje podataka o obavljenim tehničkim pregledima vozila te uspostaviti sistem automatskog pozivanja vlasnika koji nisu produžili registraciju vozila. Provoditi represivno-preventivne akcije prema vlasnicima neregistrovanih i neosiguranih vozila te inicirati osavremenjivanje opreme u stanicama za tehničke preglede vozila. Treba provoditi mjere za pokretanje postupka sistemskog nadzora vozila koje prevoze opasne tvari u skladu sa Zakonom o prijevozu opasnih tvari i direktivama Evropske unije u svrhu zaštite okoliša i očuvanja prirode<sup>13</sup>;
- **unapređenje saobraćajne statistike i analize** (radi kvalitetnije analize i statističkog praćenja saobraćajnih nezgoda potrebno je nastaviti daljnji razvoj i usavršavanje

<sup>13</sup> U Bosni i Hercegovini još uvijek nije donesen Zakon o prijevozu opasnih materija, nego se koristi stari zakon iz SFRJ.

postojećeg informacijskog sistema za unos i praćenje saobraćajnih nezgoda. Potrebno je uspostaviti kvalitetnu saradnju između subjekata koji brinu o sigurnosti saobraćaja na našim cestama i težiti uspostavi zajedničke baze podataka koja će sadržavati sve elemente koji mogu unaprijediti analizu saobraćajnih nezgoda radi povećanja sigurnosti drumskog saobraćaja. Na taj način dobio bi se jedinstveni sistem praćenja događaja u saobraćaju, koji bi bio u korelaciji sa sistemima u zemljama Evropske unije);

- **upotreba sigurnosnog pojasa i dnevnih svjetala na vozilima** (potrebno je provoditi aktivnosti na upotrebi sigurnosnog pojasa radi postizanja visokoprocenatnog korištenja sigurnosnog pojasa u vožnji kod vozača i putnika);
- **poštivanje semaforiskog svjetla** (razvijati sisteme elektronskog nadzora poštivanja semaforiskog načina regulisanja saobraćaja na raskrsnicama).

## 5.6. Standardizacija mjera za poboljšanje drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini sa mjerama u zemljama EU

S obzirom na ozbiljnost ekonomskih, političkih i drugih problema u našoj zemlji, sigurnost saobraćaja je potisnuta u drugi plan. Upravo zbog toga, problemi se gomilaju i smanjuje se mogućnost rješavanja i jednostavnijih problema. Imajući u vidu dostupne statističke podatke o broju saobraćajnih nezgoda na području Bosne i Hercegovine a posebno saobraćajnih nezgoda sa težim ozljedama i poginulim, ukazuje na potrebu hitnosti u poduzimanju adekvatnih mjera koje bi mogle dovesti do prihvatljivog i kontrolisanog sistema sigurnosti u saobraćaju. Na nezadovoljavajuće stanje sigurnosti saobraćaja na području Bosne i Hercegovine, pored subjektivnog faktora sigurnosti u saobraćaju, umnogome utiče i sljedeće:

- velik broj vozila,
- starost vozila,
- dotrajala cestovna infrastruktura,
- neadekvatan tehnički pregled vozila,
- zapostavljen preventivno-odgojni rad,
- nedovoljna kontrola i nadzor saobraćaja,
- neefikasno kažnjavanje prekršilaca u saobraćaju,
- nedostatak površina za mirujući saobraćaj i dr.

Da bi se poduzele efikasne mjere u sprečavanju saobraćajnih nezgoda, potrebno je imati saznanja o saobraćajnim nezgodama, tj. potrebno je pratiti pojavne oblike i uzroke saobraćajnih nezgoda. Porast broja vozila prate stalne teškoće da se srazmjerno razvija i saobraćajna infrastruktura. Porast broja vozila u nepromijenjenim uvjetima drumske mreže i drugih elemenata negativno se odražava na sigurnost saobraćaja. Cestovna mreža Bosni i Hercegovini je oštećena i zastarjela i nedovoljno se poduzima na njenoj modernizaciji. Drugi problem koji se može vezati za gradske sredine u Bosni i Hercegovini su prostori za mirujući saobraćaj. Uslijed nedovoljnog broja parking-mjesta, vozila zauzimaju površine namijenjene pješacima i invalidima, što ovu grupu učesnika u saobraćaju izlaže dodatnom riziku. Većina država Evrope uspostavila je svoje ciljeve drumske sigurnosti i mjere za njihovo ostvarivanje kroz adekvatne akcione programe sigurnosti (Bosna i Hercegovina do 2006. godine nije imala usvojen program sigurnosti u saobraćaju). U okviru Evropskog akcionog programa za sigurnost u saobraćaju koji ima za cilj smanjenje broja poginulih u saobraćajnim nezgodama u svim zemljama EU, usvojeno je i prezentovano osam područja. U svakom područja aktivnosti sadržanom u akcionom planu sigurnosti dat je niz mjera koje treba provesti u zemljama EU kako bi došlo do smanjenja broja poginulih i ozlijeđenih u saobraćajnim nezgodama. Područja akcionog plana sigurnosti u saobraćaju EU su sljedeća:

- I. generalno,
- II. ponašanje korisnika,
- III. vozačka licenca,
- IV. pasivna sigurnost,
- V. aktivna sigurnost,
- VI. infrastruktura,
- VII. profesionalni vozači i
- VIII. hronologija saobraćajnih nezgoda.

U navedenih osam područja dato je ukupno šezdeset mjera koje je potrebno provesti kao bi se smanjio broj poginulih u saobraćajnim nezgodama u svim zemljama EU.

**Prvo područje** se odnosi na primjenu mjera iz Bijele knjige (finalna verzija usvojena 2001. godine), analizu i ocjenu napretka ostvarenog rada na polju sigurnosti u prethodnim periodima, harmonizacija kriterija drumske sigurnosti, osnivanje instituta za praćenje i unapređenje sigurnosti.

Za **drugo područje**, odnosno **ponašanje korisnika**, karakteristično je da treba izvršiti pravilnu upotrebu najvažnijih pravila sigurnosti, osigurati najbolje instrukcije za policijski nadzor, provoditi kampanje o štetnosti brze vožnje i vožnje pod djelovanjem opojnih sredstava, izvršiti harmonizaciju saobraćajnih kazni za internacionalne prijevoznike i osigurati informacijski sistem o vozačkim dozvolama.

U okviru **područja za vozačke licence**, potrebno je izvršiti dopunu direktive 91/439/EEC koja se odnosi na utvrđivanje minimalnih standarda prilikom polaganja vozačkih ispita, potrebno je osigurati poseban rad sa mladim vozačima, uspostaviti naučni pristup i izvršiti primjenu novih naučnih dostignuća. Uspostaviti jedinstvene vozačke licence i jedinstvene vozačke dozvole (stare vozačke dozvole trebale bi se tek 2032. godine izbaciti iz upotrebe), treba da se počinju primjenjivati od 2012. godine.

U okviru **područja pasivne sigurnosti**, potrebno je sve korisnike motocikla usmjeriti prema korištenju zaštitne opreme, osigurati podršku Euro NCAP testovima, izvršiti harmonizaciju elektronske opreme, osigurati univerzalni sjedišni sistem za djecu, načiniti vozila kompatibilnijim.

U okviru **područja aktivne sigurnosti**, potrebno je izvršiti eliminaciju “mrtvog” ugla na svim teretnim vozilima tako što će se postavljati dodatni retrovizori, smanjiti broj saobraćajnih nezgoda zbog loših pneumatika na vozilima, izvršiti primjenu uređaja koji detektuju slabosti vozača, i opremiti ceste informacijskim i komunikacijskim sistemima.

U okviru **područja infrastrukture**, potrebno je dosljedno primijeniti direktivu koja se odnosi na sigurnost drumske infrastrukture, vremenom osigurati ekonomsku održivost svih saobraćajnica, potrebno je osigurati tehničke smjernice pri projektovanju infrastrukture, osigurati reviziju metoda upravljanja saobraćaja na cestovnoj infrastrukturi, prilagoditi saobraćajnu infrastrukturu tehničkim progresima u EU, osigurati izgradnju tunela po tehničkim standardima EU i primjenom direktiva.

U okviru **područja o profesionalnim vozačima**, potrebno je izvršiti usvajanje direktiva o obuci profesionalnih vozača, strožije mjere za period koji je potreban vozaču za odmor,



ugradnju digitalnih tahografa u komercijalna vozila, primijeniti adekvatne smjernice za prijevoz opasnih tereta, osigurati pravilnu zaštitu za vozila koja se bave prijevozom djece.

U okviru osmog poglavlja (**hronologija saobraćajnih nezgoda**) potrebno je osigurati najbolju medicinsku pomoć na mjestu saobraćajne nezgode, osigurati bolju povezanost između bolničke i nacionalne statistike o saobraćajnim nezgodama, razviti bazu podataka i omogućiti jednostavniji pristup bazi.

Pored gore navedenih područja i mjera koje je potrebno da preuzmu sve zemlje EU kako bi se ostvario cilj do 2010. godine, potrebno je poduzimati i ostale aktivnosti koje bi osigurale da se zacrtani cilj i ostvari, kao što je:

- usvajanje i obilježavanje UN sedmice (od 23. do 29. aprila) globalne sigurnosti u saobraćaju kao i Dan sigurnosti na cestama (27. april),
- kontinuirano provođenje kampanja širom Evrope o važnosti sigurnosti saobraćaja i
- usvajanje Povelje za sigurnost drumskog saobraćaja.

Radi sprečavanja nastanka saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini, potrebno je poduzeti aktivnosti koje će uvažavati mjere koje je zacrtala EU sa ciljem da se smanji broj saobraćajnih nezgoda i adekvatno ih primijeniti na područje Bosni i Hercegovini. Aktivnosti na povećanju sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini u suglasnosti sa mjerama EU mogu se svrstati u tri osnovne grupe radi:

a) **Smanjenja izloženosti drumskom saobraćaju** (odgovarajućim prostornim planiranjem, postavljanjem sigurnosnih prijelaza i trotoara ili odvojenih staza i traka za pješake i bicikliste i osiguranje adekvatnog javnog prijevoza);

b) **Smanjenja rizika za nastanak saobraćajnih nezgoda** (poboljšanjem vidljivosti cesta, saobraćajnih znakova, vozila i učesnika u saobraćaju, osiguranjem okoline koja doprinosi sigurnosti drumskog saobraćaja, striktno poštivanje upotrebe svjetala u toku dana, adekvatno provođenje i kontrola gornje granice sadržaja alkohola u krvi, preispitivanje pojedinih ograničenja brzine te kontrola i nadzor novih mladih vozača shodno zakonskim odrednicama o mogućnosti upravljanja);

c) **Smanjenja rizika ozljeđivanja pri nastanku saobraćajnih nezgoda** (aktivnosti na upotrebi i pravilnom korištenju aktivnih sigurnosnih sistema u vozilu - pojasa, zračnih jastuka i naslona za glavu, autosjedalica i dr., upotreba kacige za vozače bicikla, motora i mopeda i oblikovanjem saobraćajnih znakova i branika radi ublažavanja udara).

U dosadašnjem periodu u Bosni i Hercegovini nisu poduzimane aktivnosti na organizovanju posebnih institucija koje bi se bavile sigurnosti u saobraćaju. U većini zemalja u okruženju kao i zemljama koje su sličnog razvoja kao i Bosna i Hercegovina, postoje organizovani na lokalnom i na državnom nivou savjeti za sigurnost u saobraćaju, koji permanentno i stručno animiraju društvo na brigu o sigurnosti u saobraćaju.

U prvi dio aktivnosti koje imaju za cilj smanjenje broja saobraćajnih nezgoda ubrajamo strategijske aktivnosti. Dio drugih aktivnosti neophodno je smjestiti u operativne planove i ciljeve na polju sigurnosti u saobraćaju iz razloga što se prvenstveno odnose na ostala tri faktora sigurnosti u saobraćaju (cesta, vozilo, saobraćajna okolina), jer ih je moguće provoditi bez znatnijih otpora samo uz dobru volju i osiguranje finansijskih sredstava. Operativne planove i ciljeve na polju sigurnosti u saobraćaju treba poduzimati kroz sljedeće aktivnosti:

- **uspostavljanje adekvatnog informacijskog sistema za baze podataka** koje se odnose na sigurnost u saobraćaju,
- **unapređenje statistike i analize elemenata** koji su vezani za saobraćajne nezgode,

- **uspostavljanje adekvatnog i provodivog nadzora servisa za tehnički pregled vozila,**
- **uspostavljanje tehničke kontrole motornih vozila kroz omogućavanje opremljenosti institucija koje nadziru i kontrolišu saobraćaj,**
- **sanacija i rekonstrukcija dionica cesta koje ne osiguravaju vozno-dinamičke komponente za kretanje motornih vozila** (sanacija udarnih rupa i oštećenja ceste, proširenje ceste u zakrivljenostima i dr.),
- **uspostavljanje adekvatne horizontalne i vertikalne signalizacije i njihove usaglašenosti,**
- **uspostavljanje fizičke zaštite pješaka kroz rekonstrukciju i gradnju nadzemnih i podzemnih prolaza** kao i postavljanje fizičkih prepreka u blizinama raskrsnica, koje će onemogućiti prelazak pješaku mimo pješačkog prijelaza,
- **uklanjanje fizičkih prepreka sa pješačkih trotoara i staza** koji onemogućavaju korištenje površina namijenjenih za kretanje pješaka,
- **uklanjanje privremenih i stabilnih objekata iz pojasa ceste** koji onemogućavaju zadovoljavajuću preglednost i odvlače pažnju vozaču kao i sklanjanje reklamnih panoa koji su postavljeni u blizini “opasnih mjesta”.

Još jedan prisutan problem u Bosni i Hercegovini s aspekta sigurnosti u saobraćaju je **nedostupnost i razjedinjenost podataka o saobraćaju i saobraćajnim nezgodama**. Sistem podataka u Bosni i Hercegovini je nepotpun a i podaci koji se prikupljaju nisu ujedinjeni i međusobno povezani, što uveliko onemogućava korištenje ovih podataka u stručnom i analitičkom radu. Podaci o saobraćajnim nezgodama se nalaze na više mjesta i u različitim evidencijama koje nisu međusobno povezane. Da bi se poduzele mjere na sprečavanju nastanka saobraćajnih nezgoda, potrebno je imati informacije o saobraćajnim nezgodama. Elektronska obrada podataka danas pruža nove mogućnosti u pogledu metodologije prikupljanja podataka, sveobuhvatnosti podataka i brzine obrade. Ovakvo statističko praćenje za osnovnu svrhu ima preventivne mjere koje će poslužiti u praksi i nauci, a na osnovu ovakvog praćenja, moguće je uticati na elemente zbog kojih najčešće i nastaju saobraćajne nezgode. Funkcionisanje informacionog sistema je osnovni preduvjet za praksu i naučnoistraživački rad, a time i za uspješno suprotstavljanje ovim pojavama. Baza podataka o saobraćajnim nezgodama potrebno je da obuhvati podatke o: pojavnim oblicima, uzrocima i drugim elementima koji utječu na nastanak saobraćajnih nezgoda, cestama, signalizaciji i ostaloj instalisanoj opremi, strukturi vozila, vozačima, učesnicima u saobraćajnim nezgodama, nastradalim osobama, prekršajnim i krivičnim djelima ugrožavanja saobraćaja i dr. Također, potrebno je na raspolaganju imati i statističke podatke ostalih institucija kao i dokumentaciju s uviđaja saobraćajnih nezgoda, sudske i prekršajne predmete, rezultate naučnoistraživačkih radova, osiguravajućih društava, i druge podatke. Da bi informacioni sistem i baze podataka u Bosni i Hercegovini bili adekvatni, neophodno je, prije svega, uspostaviti kompatibilnost između podataka koji se nalaze u različitim bazama podataka, omogućiti tokove informacija između pojedinih institucija i izvršiti prilagođavanje izvještaja evropskim izvještajima o saobraćajnim nezgodama.

**U segmentu zaštite pješaka**, kao učesnika u saobraćaju, potrebno je pored preventivno-odgojnih mjera poduzeti niz drugih tehničkih mjera za pješake.

S druge strane, **u segmentu pripreme i osposobljavanja vozača da upravljaju vozilom**, potrebno je obratiti posebnu pažnju. Pokazalo se da se pripremljen vozač ispravnije ponaša, pažljiviji je, realniji i oprezniji, što doprinosi smanjenju broja saobraćajnih nezgoda. Mogućnosti smanjenja saobraćajnih nezgoda promjenom ponašanja vozača zavise od vrste i

uzroka saobraćajne nezgode. U toku obuke vozača, potrebno je posebno razviti potrebna znanja o saobraćajnim propisima, intelektualne vještine neophodne za koncentraciju, osmatranje, navike razumnog ponašanja, humanost i solidarnost, samokritičnost, svijest o opasnostima koje nastaju zbog nepravilnog učešća u saobraćaju, osnovna znanja o pojavnim oblicima i uzrocima saobraćajnih nezgoda, i dr.

**Treći segment sigurnosti u saobraćaju predstavljaju vozila.** Najznačajnija i najpotpunija mjera koja se poduzima radi procjene sigurnosti vozila je tehnički pregled motornog vozila. U cjelokupnom sistemu sigurnosti saobraćaja, u interesu društva je da se ova mjera provodi stručno i efikasno. Kvalitetno provedeni tehnički pregledi motornih vozila umnogome mogu doprinijeti: smanjenju broja saobraćajnih nezgoda, uštedi goriva, smanjenju zagađenja okoline, i sl. Ovaj segment u Bosni i Hercegovini treba posmatrati i s aspekta tržišta rezervnih dijelova za motorna vozila. Nedostatak rezervnih dijelova za pojedine modele vozila, te pojava rezervnih dijelova “divljih” proizvođača koji nisu atestirani i ne zadovoljavaju propisane standarde doprinose smanjenju sigurnosti cijelog sistema saobraćaja (u Bosni i Hercegovini do 2007. nije obaveza homologizacije motornih vozila, nije još donesen Pravilnik o homologizaciji motornih vozila).

Pravilnom korištenju površina namijenjenih za odvijanje saobraćaja treba da doprinese adekvatna i prihvatljiva kontrola saobraćaja. Kontrolom saobraćaja treba obuhvatiti aktivnosti koje se odnose na: nadzor nad poštivanjem propisa od strane učesnika u saobraćaju, upoznavanje s opasnostima, davanje savjeta i upozorenja, kontrola vozila, kontrola vozača, otkrivanje prekršaja, vršenje uviđaja, osiguranje mjesta saobraćajne nezgode i druge aktivnosti radi ostvarenja urednog i sigurnog odvijanja saobraćaja. Zapažanja izvršilaca kontrole saobraćaja (policije i inspekcije) o nedostacima na cesti, signalizaciji, vozilu, kao i o ponašanjima učesnika u saobraćaju, mogu korisno poslužiti u kreiranju mjera na polju sigurnosti saobraćaja.

## **6.0. REZIME**

Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja trebaju da potvrde državno opredjeljenje Bosne i Hercegovine kao i entiteta u Bosni i Hercegovini da preduzme sve neophodne aktivnosti kako bi Bosna i Hercegovina zadovoljila uvjete za njenu integraciju u evropske akcione programe sigurnosti u saobraćaju. Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja za period 2008.-2013. godina tretira sistem sigurnosti koji Bosna i Hercegovina, odnosno entiteti žele da ostvare, koristeći elemente postojećeg sistema i usvajajući nove elemente. Imajući ovaj pristup u vidu, strategija treba da osigura političko-pravnu osnovu za suštinsku reformu sektora sigurnosti drumskog saobraćaja, kao i za normativno prilagođavanje i daljni razvoj sistema sigurnosti drumskog saobraćaja.

Na osnovu izvršenih detaljnih analiza, ciljeva i mjera u polaznim osnovama strategije sigurnosti drumskog saobraćaja za period 2008.-2013., mogu se rezimirati sljedeće konstatacije:

- Opći nivo sigurnosti saobraćaja na području Bosne i Hercegovine a tako i entiteta nije adekvatno praćen i korelativan sa razvijenošću ostalih aktivnosti u segmentu saobraćaja, što ukazuje na neophodnost u reagovanju društva radi spašavanja života svih učesnika u saobraćaju kao i od velike materijalne štete nastale usljed dešavanja saobraćajnih nezgoda;
- Na bazi karakteristika i ocjena sadašnjeg stanja svih faktora sigurnosti u saobraćaju (čovjeka, ceste, vozila i okoline), kao i pratećih aktivnosti u sigurnosti u saobraćaju

(obrazovne aktivnosti, samopomoć, hitna pomoć, i dr.), može se iznaći opravdanost ulaganja u poboljšanje stepena sigurnosti u saobraćaju na području cijele Bosne i Hercegovine;

- Efikasno reagovanje društva na negativne pojave u saobraćaju sa odgovarajućim sistemom zaštite ljudi i materijalnih dobara, zahtijeva implementaciju smišljenog, sveobuhvatnog, planskog i sinhronizovanog sistema raznih i uzajamno povezanih organizacionih, odgojnih, obrazovnih, tehničkih, ekonomskih i drugih mjera i aktivnosti, da bi se stanje sigurnosti u saobraćaju svelo u društveno prihvatljive granice.

Problemi koji se posljednjih godina javljaju u segmentu sigurnosti u saobraćaju proizašli su, dobrim dijelom, iz nepostojanja zakonske regulative na nivou Bosne i Hercegovine. Donošenjem Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini i njegova implementacija u svim segmentima ustroja države i njenih institucija stimulisalo je procese u sektoru sigurnosti cestovnog saobraćaja. S tim da je potrebna njegova daljnja modernizacija i reagovanje u segmentima gdje se Zakon u dosadašnjoj implementaciji pokazao nedorečen, odnosno neefikasan.

Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja za period 2008.-2013. godina treba da posluže kao osnova reforme sektora sigurnosti drumskog saobraćaja, a potrebno ga je mijenjati i prilagođavati u mjeri inoviranja i unapređenja sistema sigurnosti.

Na području Bosne i Hercegovine, kao i na entitskom i kantonalnom nivou, preduzimaju se određene aktivnosti, ali one ne funkcionišu kao zaokružen sistem sigurnosti saobraćaja (program) s utvrđenim sadržajima, metodama (način i sredstva realizacije), rokovima, nosiocima aktivnosti i praćenjem efekata, što ukazuje na potrebu koordiniranja i praćenja svih programa sa državnog nivoa. Osnovni nedostatak i vrlo malih pojedinačnih programa u dosadašnjem periodu je nepraćenje i nevrednovanje rezultata koji se postižu pa je teško vrednovati prednosti poduzetih mjera u odnosu na druge mjere ili akcije, racionalni utrošak sredstava itd. Program sigurnosti treba da predstavlja sintezu naučnog, praktičnog i stručnog rada institucija BiH, čija je obaveza i dužnost da stvore sigurnost svih učesnika u saobraćaju. U izradi programa treba prihvatiti pozitivna iskustva i praksu evropskih zemalja čijim integracijama BiH teži. Konačni program sigurnosti u saobraćaju treba da ukloni uzroke saobraćajnih nezgoda kako bi saobraćajnih nezgoda bilo manje, jer bavljenjem posljedicama i analizom ne otklanjamo uzroke, koji svojom progresijom iz dana u dan povećavaju broj posljedica.

U izradi Polaznih osnova strategije sigurnosti drumskog saobraćaja za period 2008.-2013. godina, nedostatak adekvatnih statističkih i drugih podataka o drumskom saobraćaju uticao je da su pojedini elementi rađeni na bazi stručne procjene, što ukazuje na hitnost potrebe uvođenja jedinstvenog informacionog sistema i prihvatljive baze podataka o faktorima sigurnosti drumskog saobraćaja. Postojanje ovakve baze podataka o elementima sigurnosti u saobraćaju doprinijelo bi znatno bržem i preciznijem reagovanju u saniranju i poboljšanju svih elementa sigurnosti saobraćaja prisutnih na određenom području kao i otklanjanje uzroka pogoršane sigurnosti u saobraćaju.

Zacrtni cilj u smanjenju ukupnog broja saobraćajnih nezgoda kao i smanjenje broja poginulih u narednom periodu do 2013. godine predstavlja realnu mogućnost da Bosna i Hercegovina dođe u grupu zemalja u Evropi koje vode brigu o stradanjima osoba u saobraćaju.

Kratkoročne i dugoročne strateške kao i preventivne, regulativne i organizacione mjere u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda, prezentovane u Polaznim osnovama strategije sigurnosti drumskog saobraćaja za period 2008.-2013. godina, mogu u cjelosti biti realizovane, uz adekvatan pristup svih segmenata društva i prihvatljiv nadzor i provodivost.

U provođenju zacrtanih ciljeva i mjera u Polaznim osnovama strategije sigurnosti drumskog saobraćaja za period 2008.-2013. godina, očekivati je aktivno učešće i razradu akcionih programa u segmentu sigurnosti u saobraćaju od državnih institucija (ministarstva transporta i komunikacija) preko entitetskih institucija, od ministarstva prometa/saobraćaja sa pratećim institucijama ovog ministarstva, entitetskih ministarstava unutrašnjih poslova sa svojim nižim organizacionim jedinicama, pa preko ministarstva obrazovanja i njegovih institucija do ministarstva zdravstva i pratećih institucija.