



СТРАТЕГИЈА

**БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА
ОПШТИНЕ ГРАДИШКА (2013 – 2022)**

Градишка, јули 2012. године

САДРЖАЈ

1. Увод	3
2. Постојеће карактеристике и трендови у смислу погинулих и повријеђених лица на путевима на подручју општине Градишка.....	4
2.1 Опис активности које су спровођене у претходних десет година	10
3. Правни, плански и стратешки оквир	11
3.1 Визија и циљеви	11
3.2. Квалитативни циљеви	12
3.3 Начела стратегије безбједности саобраћаја	13
4. Кључни субјекти укључени у спровођење плана и њихове одговорности	13
5. Предложене активности за стубове од 1-5	14
5.1 Организација и спровођење безбједности на путевима	14
5.2 Безбједнији путеви и кретање	15
5.3 Безбједнија возила	17
5.3.1 Стање возног парка код нас	18
5.3.2 Краткорочне мјере за повећање безбједности возила	18
5.3.3 Дугорочне мјере за повећање безбједности возила	19
5.4 Безбједнији учесници у саобраћају	20
5.5 Активности након незгоде	23
6. Процијењени годишњи буџет за наредних 10 година за спровођење стратегије	24
7. Праћење и процјена	24

1. Увод

Република Српска, као ентитет у саставу БиХ, препознала је европске вриједности, односно значај безбједности друмског саобраћаја и започела је са спровођењем мјера које су биле усмјерене на смањење броја и последица саобраћајних незгода, а као резултат наведеног је и усвајање Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период 2009. година – 2013. година, односно развој стратегија безбједности саобраћаја на локалном нивоу.

Такође, уколико БиХ у наредном периоду жели да се прикључи ЕУ, неопходно је прихватити директиве и смјернице које обавезују земље чланице на повећање безбједности друмског саобраћаја.

За општину Градишка је сигурно позитивно то што су, прије свега, Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске заједно са шведском консултантском фирмом (SweRoad) препознала потенцијал наше општине за даљњи развој саобраћаја, али и актуелне проблеме у саобраћају са којима се она суочила.

За грађане општине Градишка од изузетне је важности усвајање стратегије безбједности саобраћаја са аспекта смањења броја жртава саобраћајних незгода, односно самих трошкова настанка саобраћајних незгода, а узимајући у обзир географски положај, као и инфраструктурни потенцијал, од изузетне је важности је усвајање стратегије у циљу повећања ино-инвестиција и развоја комплетне привреде. Општина Градишка је постала због свог повољног географског положаја, које је првенствено условљено положајем мреже магистралних и регионалних путева, као и одскоро ауто-пута Градишка-Бања Лука, не само за Републику Српску, као ентитет, већ и за БиХ у цјелини, врло битно мјесто са аспекта путничког, робног и транзитног саобраћаја. Да је то тако сви њени грађани су свакодневни свједоци великог протока људи и робе преко граничног прелаза у Градишци, које у појединим моментима знају прерасти у страшна загушења поготово возила која треба да изађу из града и пређу из БиХ у Хрватску. Само ради схватања суштине проблема локације граничног прелаза Градишка у градском ткиву града треба напоменути да је у 2008. години просјечни годишњи дневни саобраћај (ПГДС) на дионици магистралног пута М16 Градишка-Нова Топола износио 13 699 воз/дан, а на дионици од Нове Тополе до Клашница 12 295 воз/дан. Такође, битни правци за само одвијање саобраћаја су дионице магистралног пута М 14.1 Драксенић-Врбашка1 (ПГДС у 2008. години био 1 229 воз/дан) и Нова Топола-Србац (ПГДС у 2008. год. био 2 765 воз/дан), као и дионица регионалних путева Р 477 Чатрња-Нова Топола (ПГДС у 2008. године био 2 529 воз/дан) и Р 478 Врбашка2-Ивањска (ПГДС у 2008. години био 1176 воз/дан).

Овако гледано, у самом граду, сваки дан саобраћа око 8.000 до 10.000 возних јединица, што за постојећу инфраструктуру представља страховит притисак, као и на нормално одвијање самог градског саобраћаја. Битан податак о оптерећености граничног прелаза представља и то да дневно пређе између 300-400 теретних возила, а у моментима изразитих гужви тај број достиже и до 500 теретних возила.

Општина Градишка сматра да је овако стање саобраћаја, које нам је сплетом околности наметнуто, забрињавајуће, те да оволика енормна концентрација путничког, а првенствено теретног саобраћаја, битно утиче и на укупно стање безбједности саобраћаја у Градишци.

Прави негативни ефекти се већ виде, а тек ће да наступе у скорије вријеме кад преко Градишке буду извожене намирнице животињског поријекла, а које ће према прописима ЕУ строго контролисати на граници Хрватске, као њене будуће чланице. У том контексту реално је очекивати сценарио са дугим колонама теретних возила због чекања на прелазу, нервозу возача, самих грађана Градишке, а што би могло негативно утицати на нормално и безбједно одвијање саобраћаја у Градишци.

Као закључак ове сложене ситуације на подручју општине Градишка поменућемо још и да је "Економски институт" АД, Бања Лука извршио истраживање везано за губитак привреде Републике Српске насталих као последица саобраћајних незгода. Наиме, према наведеном истраживању, трошак једне саобраћајне незгоде износи 18.554,06 КМ, односно укупан број саобраћајних незгода насталих на подручју општине Градишка за 2011. годину (539 саобраћајних незгода) коштало би општину Градишка укупно 10.000.638,34 КМ. Поређења ради, буџет општине Градишка за 2011. годину износио је 21.250.600,00 КМ, односно трошкови саобраћајних незгода на подручју општине Градишка потенцијално су износили 47,06% буџета општине Градишка. Овај податак, овако гледано, сигурно се не може и не смије занемарити. У том смислу од изузетне је важности за општину Градишка, за њен развој и напредак, доношење Стратегије о безбједности саобраћаја на подручју општине као кровног документа, на коме ће се у будућности даље базирати све активности општине како би се овај битан сегмент друштвеног дјеловања довео на опште прихватљив ниво.



Слика 1. Преглед подручја општине Градишка са постојећом путном мрежом

2. ПОСТОЈЕЋЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ И ТРЕНДОВИ У СМISЛУ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА НА ПУТЕВИМА НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНЕ ГРАДИШКА ЗА ПЕРИОД 2002. ГОДИНА – 2011. ГОДИНА

У табели 1. биће приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода са посљедицама, за посљедњих 10 година, односно за период 2002. година – 2011. година.

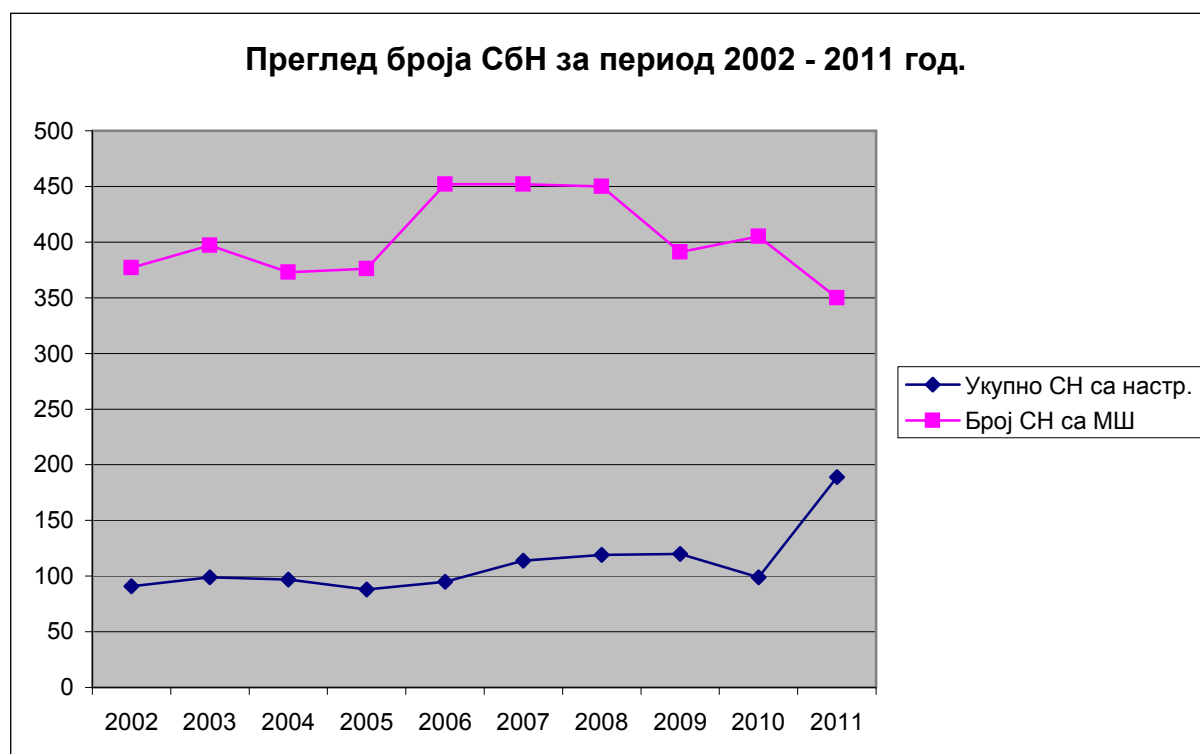
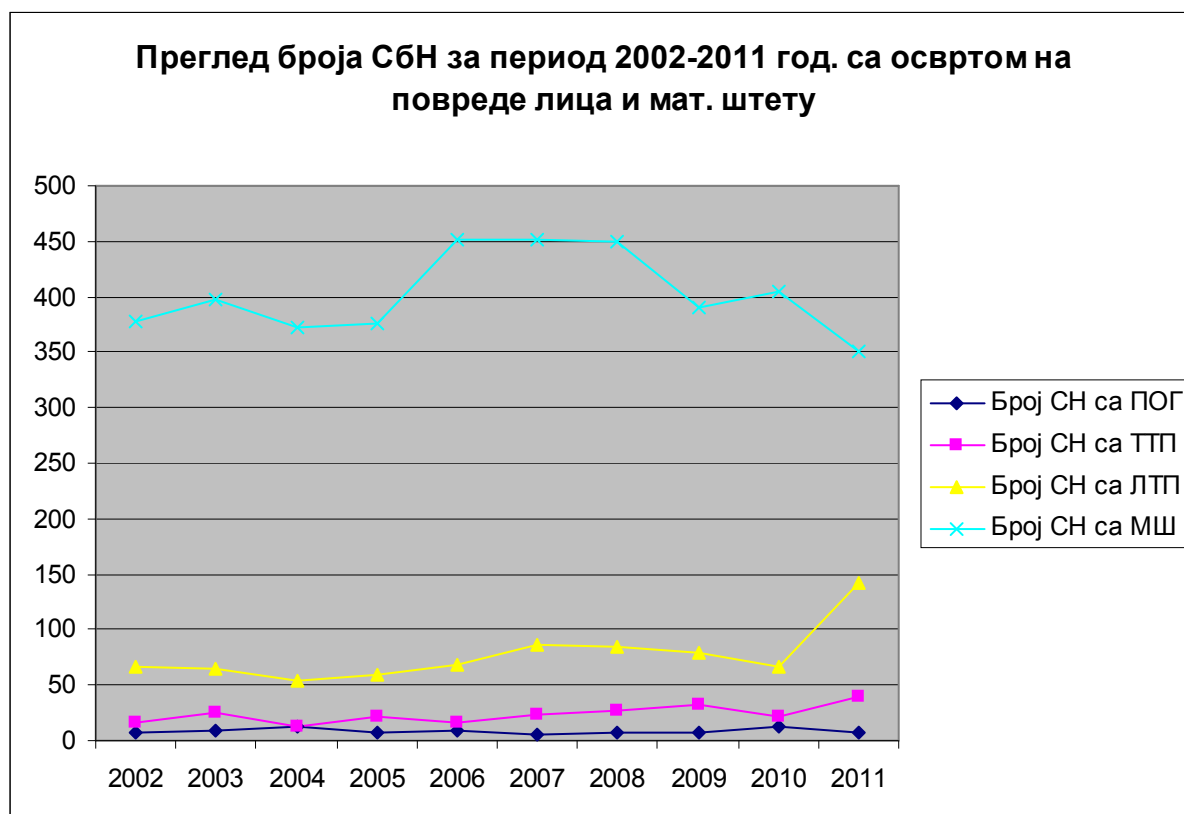
Табела 1. Преглед укупног броја саобраћајних незгода са посљедицама за период 2002. година – 2011. година

Година	Број СН са ПОГ	Број СН са ТТП	Број СН са ЛТП	Укупно СН са настр.	Број СН са МШ	УКУПНО СН
2002.	8	17	66	91	377	468
2003.	9	25	65	99	397	496
2004.	13	13	54	97	373	470
2005.	7	21	60	88	376	464
2006.	9	17	69	95	452	547
2007.	5	23	86	114	452	566
2008.	8	27	84	119	450	569
2009.	8	32	80	120	391	511
2010.	12	21	66	99	405	504
2011.	8	39	142	189	350	539
УКУПНО:	87	235	772	1111	4023	5134

Легенда:

- Број СН са ПОГ** - број саобраћајних незгода са погинулим лицима
- Број СН са ТТП** - број саобраћајних незгода са тешким тјелесним повредама по лица
- Број СН са ЛТП** - број саобраћајних незгода са лакшким тјелесним повредама по лица
- Укупно СН са настр.** - укупан број настрадалих у саобраћајним незгодама
- Број СН са МШ** - број саобраћајних незгода са материјалном штетом

У графиконима 1. и 2 је приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода са посљедицама и материјалном штетом, за посљедњих 10 година, односно за период 2002. година – 2011. година.



У току 2002. године на подручју општине Градишка догодило се 468 саобраћајних незгода, од чега 91 са повријеђеним лицима и 8 саобраћајних незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 132 лица, од

чега је 8 лица погинуло, 23 лица теже повређена и 91 лице задобило лакше повреде.

У току 2003. године на подручју општине Градишка догодило се 496 саобраћајних незгода, од чега 99 са повређеним лицима и 9 саобраћајних незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 119 лица, од чега је 9 лица погинуло, 23 лица теже повријеђено и 91 лице задобило лакше повреде.

У току 2004. године на подручју општине Градишка догодило се 470 саобраћајних незгода, од чега 97 са повријеђеним лицима и 13 саобраћајних незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 128 лица, од чега је 13 лица погинуло, 31 лица теже повређено и 84 лица задобило лакше повреде.

У току 2005. године на подручју општине Градишка догодило се 464 саобраћајних незгода, од чега 66 са повријеђеним лицима и 7 саобраћајних незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 121 лица, од чега је 7 лица погинуло, 26 лица теже повријеђено и 88 лица задобило лакше повреде.

У току 2006. године на подручју општине Градишка догодило се 547 саобраћајних незгода, од чега 95 са повријеђеним лицима и 9 саобраћајних незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је 9 лица погинуло, 17 лица теже повријеђено и 69 лица задобило лакше повреде.

У току 2007. године на подручју општине Градишка догодило се 566 саобраћајних незгода, од чега 114 са повријеђеним лицима и 5 саобраћајних незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је 5 лица погинуло, 23 лица теже повријеђено и 86 лица задобило лакше повреде.

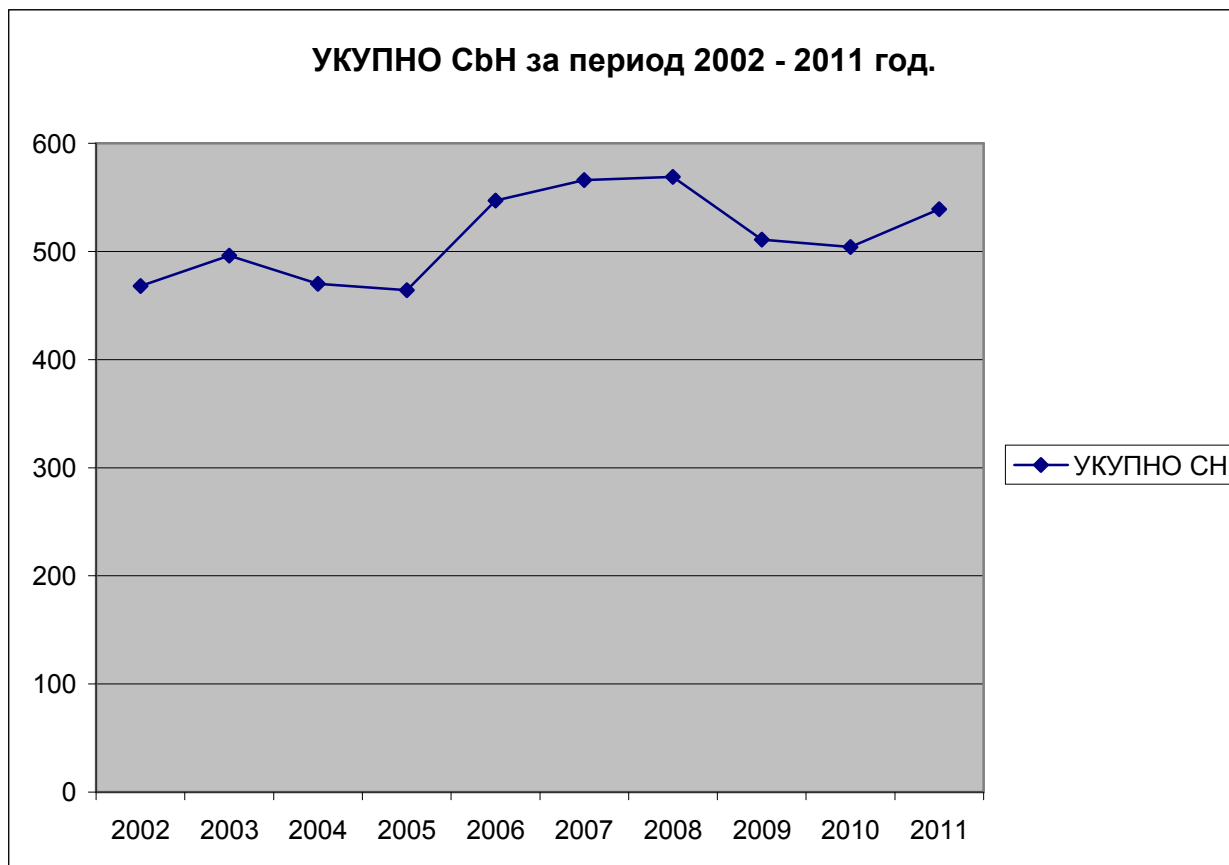
У току 2008. године на подручју општине Градишка се догодило 568 саобраћајних незгода, од чега 96 са повријеђеним лицима и 8 саобраћајних незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је 8 лица погинуло, 27 лица теже повријеђено и 84 лица задобило лакше повреде.

У току 2009. године на подручју општине Градишка се догодило 511 саобраћајних незгода, од чега 120 са повријеђеним лицима и 8 саобраћајних незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је 8 лица погинуло, 32 лица теже повријеђено и 80 лица задобило лакше повреде.

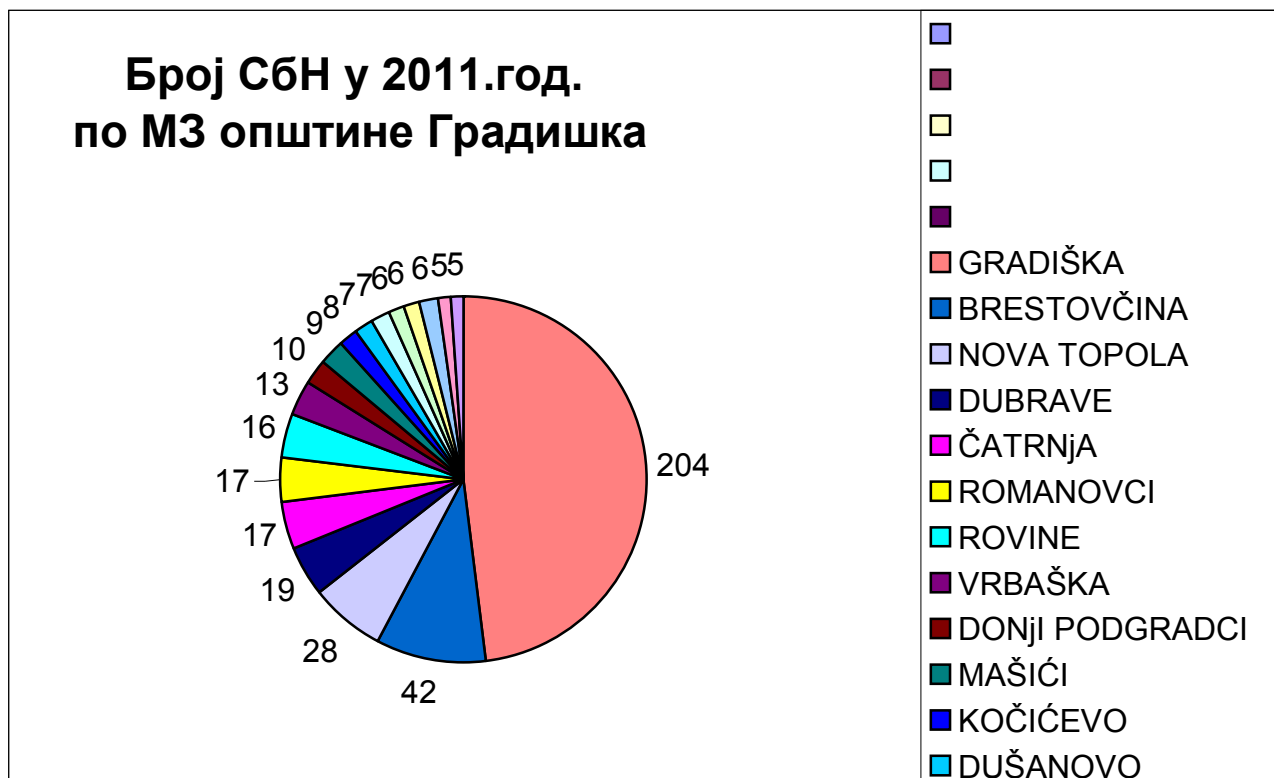
У току 2010. године на подручју општине Градишка се догодило 504 саобраћајних незгода, од чега 99 са повријеђеним лицима и 12 саобраћајних незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је 12 лица смртно страдало, 21 лице теже повријеђено и 66 лица задобило лакше повреде.

У току 2011. године на подручју општине Градишка се догодило 489 саобраћајних незгода, од чега 139 са повријеђеним лицима и 8 саобраћајних незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је 8 лица смртно страдало, 34 лица теже повријеђено и 97 лица задобило лакше повреде.

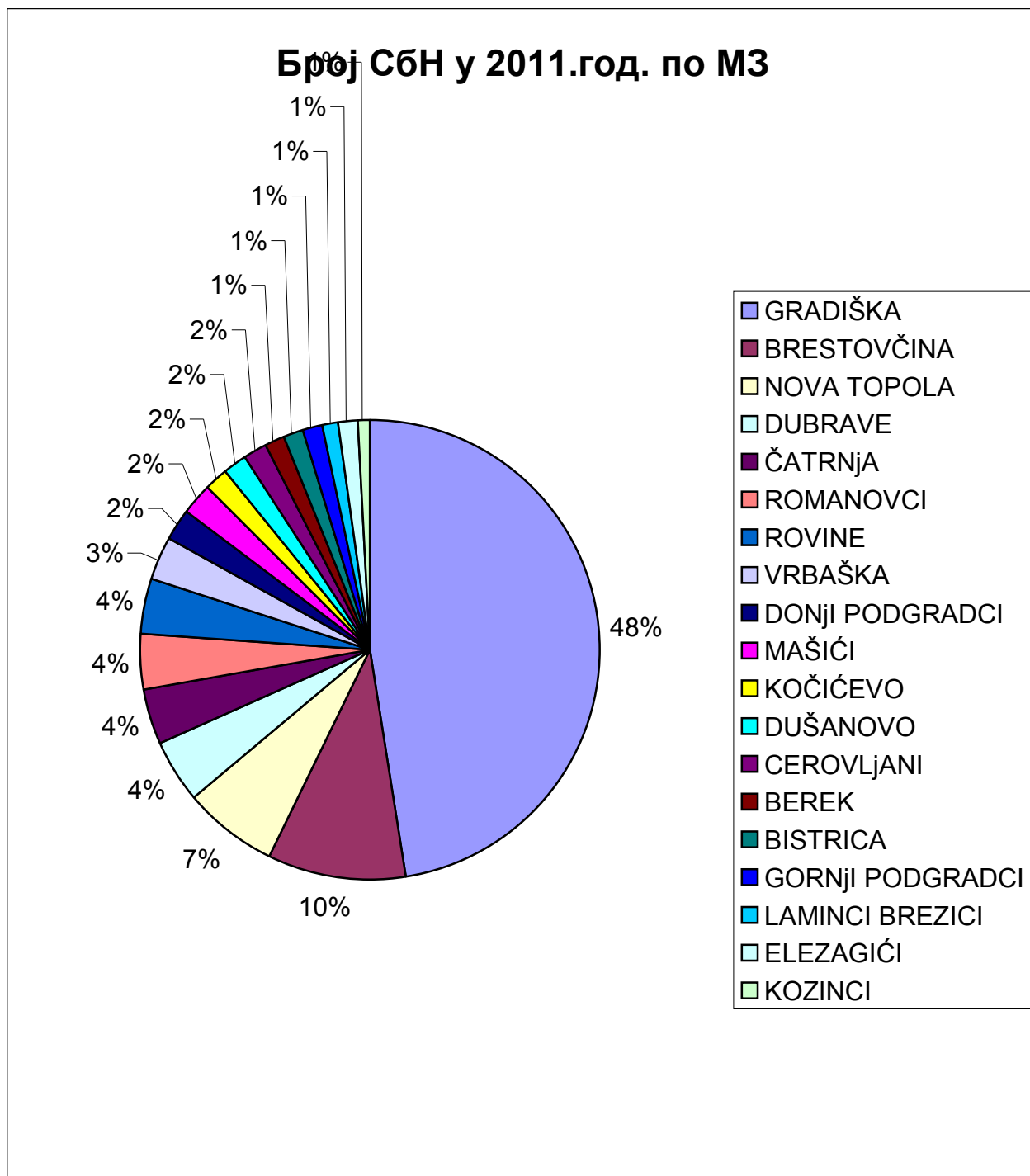
У Графику 3 је приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода, за последњих 10 година, односно за период 2002. година – 2011. година



У Графику 4. је приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода по мјесним заједницама општине Градишка за 2011. годину



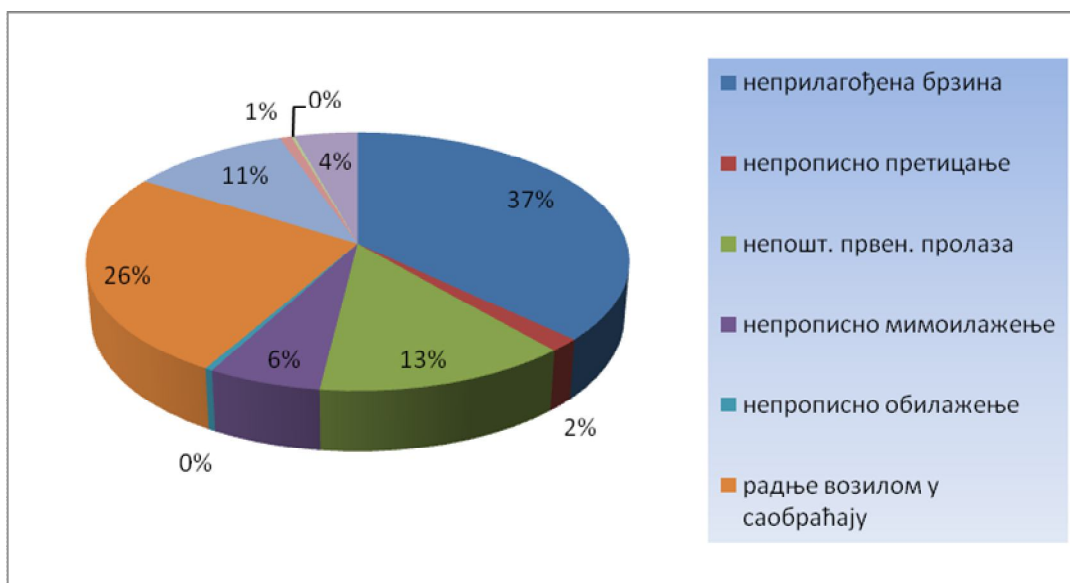
У Графику 5. је приказан процентуални преглед укупног броја саобраћајних незгода по мјесним заједницама општине Градишка ка за 2011. годину



Узроци СБН на подручју општине Градишка за 2011 годину:

Неприлагођена брзина	181
Непрописно претицање	8
Непоштовање превенства пролаза	65
Непрописно мимоилажење	29
Непрописно обилажење	2
Радње возилом у саобраћају	125
Растојање	53
Грешке бициклиста	4
Техничка неисправност возила	1
Остало	21

У Графикону 6. је приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода према узроцима настанка саобраћајних незгода на подручју општине Градишка за 2011. годину



2.1 Опис активности које су спровођене у претходних десет година:

- смањење најтежих посљедица саобраћајних незгода у условима стално растућег саобраћаја;
- знатно повећање превентивног дјеловања, те смањење репресивног дјеловања;
- подизање свијести грађана о проблему безбједности у саобраћају путем сталних кампања;
- усклађивање законодавства према посљедицама и узроцима саобраћајних незгода;

- укључивање средстава јавног информисања и упознавање јавности с проблемом страдања у саобраћају;
- повећање саобраћајне културе;
- укључивање надлежних локалних тијела и стручних организација којима је дјелокруг рада везан за безбједност саобраћаја у рјешавање проблема везаних за безбједност друмског саобраћаја.

3. ПРАВНИ, ПЛАНСКИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР

3.1 ВИЗИЈА И ЦИЉЕВИ

ВИЗИЈА

Саобраћај који омогућава квалитетан живот и одвијање осталих функција у општини, са што мање стреса и застоја, без погинулих и тешко повријеђених у саобраћају.

Циљеви

У периоду од 2013. до 2022. године, реализоваће се мјере и активности различитих субјеката којима ће се унаприједити систем безбједности саобраћаја кроз сљедеће индикаторе перформанси безбједности саобраћаја:

повећаће се употреба система заштите, и то:

- употреба сигурносног појаса од стране возача аутомобила, са почетних 40% за 20 %,
- употреба сигурносног појаса од стране сувозача у аутомобилу, са почетних 45% за 20 %,
- употреба сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту аутомобила, са почетних 20% за 30 %,
- употреба кацига од стране мотоциклиста, са почетних 30% за 10 %,
- употреба кацига од стране возача бициклиста, са почетних 17% за 10 %,
- употреба сигурносних дјечијих сједишта са почетних 55% за 50 %,

побољшаће се поштовање ограничења брзине на проласцима путева кроз општину и на улицама, и то:

- смањиће се проценат возила која прекорачују дозвољену брзину, за више од 30 km/h, на проласку пута М-16 и М 14.1 за 20 %,
- смањиће се проценат прекорачења дозвољене брзине за више од 10 km/h, на проласку пута М-16 и М 14.1 за 20 %,
- смањиће се просечна вриједност прекорачења дозвољене брзине, на проласку пута М-16 и М 14.1 за 20 %,
- смањиће се удио возача који возе под утицајем алкохола, са почетних 30% за 10 %,
- смањиће се удио возача без положеног возачког испита (без права учешћа у саобраћају) међу свим возачима у саобраћају, за 10 %.

На основу оваквог унапређења перформанси система безбједности саобраћаја, оствариће се коначни резултати, и то:

- учешће возача под утицајем алкохола међу погинулим и тешко повријеђеним возачима ће се смањити са почетних 30% за 10 %,
- учешће возача без положеног возачког испита (без права учешћа у саобраћају) међу свим возачима који су учествовали у саобраћајним незгодама ће се смањити за 10 %,
- смањиће се пондерисани број повријеђених у саобраћају за 20 %,
- смањиће се укупни друштвено-економски трошкови СН у Градишци за 30 %.

3.2 Квалитативни циљеви

Квалитативни циљеви треба да постигну даље смањење најтежих посљедица саобраћајних незгода, односно броја погинулих тешко и лако повређених лица, те даље заустављање раста укупног броја саобраћајних незгода. Посматрајући глобално, важно је повећати саобраћајну културу становништва, створити предуслове за боље познавање и поштовање саобраћајних прописа те повећати друштвену свијест о проблемима страдања у саобраћају. Оспособљавање у познавању саобраћајних прописа за сигурно учешће у саобраћају већ у најранијем дјечијем узрасту има једну од најважнијих улога у остваривању главног квантитативног циља. Увођење саобраћајног образовања у све образовне установе, почевши од дјечијих вртића, као мјеру која ће дугорочно утицати на понашање најмлађе и адолесцентске групе учесника у саобраћају, а самим тим и директно на безбједност саобраћаја, потребно је иницирати и имплементирати путем стратегије безбједности саобраћаја. Све врсте саобраћајне недисциплине, посебно међу младима, потребно је свести на најнижи ниво. Праћење и усмјеравање казнене политике у циљу повећања саобраћајне дисциплине и одговорности возача према поштовању саобраћајних прописа и ширењу саобраћајне културе, посебна је мјера која ће допринијети остварењу циља.

Главни квалитативни циљеви су:

- спровести препоруку Свјетске здравствене организације (WHO) о превенцији повреда у друмском саобраћају
- јачати капацитет и интегритет појединаца и институција БС (безбједности саобраћаја) у општини, тако да се успоставе снажне и стабилне институције безбједности саобраћаја,
- успоставити мрежу партнера, добру сарадњу и усаглашавање рада институција БС у општини, уз главну координирајућу улогу општинског Савјета за БС, (одржавати мјесечне састанке посвећене БС),
- формирати Форум за безбједност саобраћаја који ће се одржавати најмање 2 пута годишње на нивоу општине Градишка. Форум ће сачињавати сви важни субјекти везани за безбједност саобраћаја (чланови Савјета за безбједност саобраћаја, инспекције, просторни планери, представници: стамбено-комуналне дјелатности, ауто-мото савеза, вртића и основних школа, ауто-школа, техничких прегледа, превозника, здравственог сектора, ватрогасаца и невладиног сектора). Форумом ће предсједавати Начелник општине Градишка,
- достићи стабилан опадајући тренд у броју саобраћајних незгода и тренд опадања друштвено-економских трошкова од саобраћајних незгода,
- увести захтјеве безбједности саобраћаја у процес урбанистичког планирања и израде регулационих планова,
- урадити локалне нормативне акте у области саобраћаја и успоставити процес њиховог сталног унапрјеђивања,

- унапређивати свијест о потреби генералног побољшања законодавства и примјене закона,
- унапређивати свијест о значају проблема БС и о могућности унапређења БС кроз мјере и активности у општини,
- подржати најважније партнере да припреме своје стратешке документе о БС (политике, стратегије, акциони планови и сл.), у складу са овом стратегијом и да их активно спроводе,
- припремити квалитетну базу података о саобраћајним незгодама у општини,
- успоставити процес периодичног снимања и праћења најважнијих индикатора безбједности саобраћаја у општини (употреба система заштите, возња под утицајем алкохола, прекорачење брзине и слично),
- унаприједити процес евидентирања повријеђених у саобраћајним незгодама и њиховог збрињавања и лијечења,
- побољшати хитну медицинску службу, лијечење и рехабилитацију повријеђених у саобраћајним незгодама.

3.3 Начела стратегије безбједности саобраћаја

- тежња за највишим стандардима (политика безбједности друмског саобраћаја треба да стави грађане у фокус активности, да их охрабрује да и сами преузму одговорности за себе и остале учеснике у саобраћају, као и да се ствара свијест о једнакости свих учесника у саобраћају)
- свеобухватни приступ безбједности друмског саобраћаја (о будућој политици безбједности саобраћаја треба да воде рачуна и остале гране политике, а безбједност друмског саобраћаја уско је повезана са политиком енергетике, околине, запошљавања, образовања, младих, јавног здравља, правосуђа, осигурања итд.)
- пропорционалност и подијељена одговорност (најважније начело дјеловања је питање управљања у складу са начелом пропорционалности. У подручју безбједности саобраћаја посматра се концепт подијељене одговорности, а нужно је показати и развијати заједништво и конкретне акције на нивоу управљачке структуре како то чине у ЕУ, тако и у регионалним и локалним тијелима власти, односно општини Градишка).

4. КЉУЧНИ СУБЈЕКТИ УКЉУЧЕНИ У СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА И ЊИХОВЕ ОДГОВОРНОСТИ

На основу позитивних показатеља о оправданости стратегије безбједности саобраћаја, Начелник општине Градишка именовао је Радну групу за израду стратегије безбједности саобраћаја општине Градишка за период 2013 – 2022. година коју чине чланови Савјета за безбједност саобраћаја, представник Агенције за безбједност саобраћаја РС, представник полицијске станице Градишка, представник урбанизма, представник инспекција, представник ватрогасне јединице и представник службе Хитне помоћи.

Чланови радне групе имају улогу стручне екипе и за свој рад одговарају Начелнику општине Градишка.

Савјет за безбједност саобраћаја ће након имплементације стратегије безбједности саобраћаја општине Градишка имати и сљедеће задатке да:

- да приједлог финансијског плана за сваку годину трајања стратегије безбједности саобраћаја општине Градишка
- анализира извјештаје о извршавању стратегије безбједности и предлаже мјере за побољшање,
- у сарадњи са МУП-ом обавјештава ширу јавност о планираним активностима и постигнутим резултатима.

Кључни субјекти на подручју општине су:

- ПС за БС Градишка,
- КП "Градска чистоћа" а.д. Градишка,
- Предузећа за одржавање путева,
- Превозници,
- Таксисти,
- Представници основних и средњих школа,
- АМС РС,
- Осигуравајућа друштва,
- Технички пргледни,
- Дом здравља,
- Мјесне заједнице,
- ПВЈ Градишка и др.

5. ПРЕДЛОЖЕНЕ АКТИВНОСТИ ЗА СТУБОВЕ ОД 1-5

5.1. Организација и спровођење безбједности на путевима

Успостављање структуре са јасном подјелом задатака и постојање тијела које врши координацију спровођења планираних активности, те усвајање стратегије са акционим планом реализације, представљају основу за организован приступ рјешавању проблема безбједности саобраћаја. Наведена шема може да се успостави и изгради врло слично на различитим нивоима (ниво државе, ентитета, регије, општине..). Када је у питању ниво општине и када је у питању конкретно општина Градишка, може се јасно уочити постојање основних контура успостављене структуре, са постојањем координационог тијела оличеном у Савјету за безбједност саобраћаја.

Недостају усвојена стратегија унапређења безбједности саобраћаја усклађена са Стратегијом унапређења безбједности саобраћаја на простору Републике Српске, и квалитетан и уравнотежен акциони план, као и дефинисан и сталан извор финансирања који ће омогућити реализацију планираних мјера. Неопходно је кроз све активности радити на јачању институција за управљање безбједношћу саобраћаја.

Конкретне активности које је потребно на адекватан начин уградити у документ стратегије и кроз реализацију акционих планова плански спроводити су:

Активност 1:

- промовисање одговорности за безбједност на путевима међу органима надлежним за путеве, пројектантима и урбанистима
- успостављање сарадње са водећом Агенцијом за безбједност саобраћаја
- подстицање оснивања група за координацију
- развијање основних програма

Активност 2:

- утврђивање дугорочних инвестиционих приоритета
- успостављање и одржавање система за прикупљање података који ће послужити као основа за праћење напретка у смањењу броја смртно страдалих и повријеђених у саобраћају
- идентификација реализованих пројеката који су примјениви на простору Градишке

Активност 3:

- одржавање и побољшање постојеће путне инфраструктуре
- идентификација области у којима се може постићи напредак и побољшање те уградња наведених области у акционе планове са праћењем постигнутих ефеката

Активност 4:

- подстицање примјене и промовисање већ постојећих и доказаних сазнања о безбједној инфраструктури
- креирање модела одрживог финансирања заснованог на трошковима и користима доказаних инвестиционих учинака
- постављање основних годишњих и средњорочних буџетских циљева
- подстицање успостављања процедура за ефикасну расподјелу ресурса за програме безбједности 5 – 10%
- усмјеравање 10% улагања у инфраструктуру на финансирање безбједности на путевима

Активност 5:

- подстицање истраживања у циљу безбједнијег кретања на путевима
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење смртних случајева, повреда и незгода у саобраћају
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење резултата интервенција које су предузимане у циљу побољшања безбједности саобраћаја
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење финансијске штете настале услед повреда и страдања у саобраћају
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење ризика од повреда у саобраћају

Наведене мјере се уобичајено разврставају у основне правце дјеловања као што су : саобраћајно образовање, инжењерске мјере, мјере за побољшање реаговања након саобраћајних незгода, и сл.

5.2 Безбједнији путеви и кретање

Подизање опште безбједности и квалитета путне мреже за добробит свих учесника у саобраћају, а посебно најугроженијих (пјешака, бициклиста и мотоциклиста). Ово ће бити постигнуто кроз увођење процјене инфраструктуре путева и циљано побољшање безбједности приликом планирања, пројектовања, изградње и експлоатације

путева. Подстицање надлежних органа (власти) да разматрају сигурност путне инфраструктуре у циљу задовољења потреба свих учесника у саобраћају и различите врсте едукације на тему безбједности у саобраћају.

Активност 1:

Промовисање одговорности за безбједност на путевима међу органима надлежним за путеве, пројектантама и урбанистима кроз:

- подстицање ресорних министарстава (Владе) и органа надлежних за путеве да поставе циљеве како би "елиминисали путеве високог ризика до 2022. године",
- Подстицање органа надлежних за путеве да 10-15% од буџета намијењених изградњи и реконструкцији путне мреже издвоје за програме посвећене сигурнијој инфраструктури путева;
- успостављање правне одговорности органа надлежних за путеве за унапређење безбједности саобраћаја на путевима који су под њиховом надлежношћу кроз спровођење фискално-одговорних мјера и редовно годишње извјештавање о безбједности, трендовима и извршеним поправкама;
- именовање стручних лица за безбједност на путевима са задатком праћења и побољшања безбједности на путевима;
- промовисање приступа "сигурног система", као и праћење резултата улагања у путну инфраструктуру од стране органа надлежних за путеве, банака за развој и других агенција.

Активност 2:

Промосивање потреба свих учесника у саобраћају, као дијела одрживог урбаног планирања, организације саобраћаја и управљања потражњом коришћења земљишта, кроз:

- планирање коришћења земљишта како би се на најбољи начин одговорило потребама за безбједним кретањем свих корисника, укључујући приступање потребама и захтјевима тржишта, географским и демографским условима;
- укључивање процјене безбједности саобраћаја као дијела свих донесених одлука у вези са планирањем и развојем саобраћаја,
- успостављање ефикасног приступа и развој процедура за контролу како би се спријечила небезбједна дешавања.

Активност 3:

Промовисање безбједног рада, одржавање и побољшање постојеће инфраструктуре путева захтјевајући од надлежних органа да:

- утврде број и локацију смртних исхода и повреда по врсти корисника путева, као и кључних фактора инфраструктуре који утичу на ризик за сваку групу корисника,
- идентификују опасна мјеста (црне тачке) или дионице гдје се јављају незгоде у великом броју или незгоде са тежим посљедицама и предузму корективне мјере у складу са тим;
- врши провјере безбедности постојеће инфраструктуре путева и примјењују ефикасне техничке и друге мјере у циљу побољшања безбједности на путевима,
- преузима водећу улогу у контроли брзине на путевима;
- преузима водећу улогу у управљању брзинама и пројектовању прихватљивих брзина и ефикасности извођења радова на путевима;
- осигурава безбједност радне зоне.

Активност 4:

Промовисање развоја нове, безбједне инфраструктуре која задовољава потребе свих корисника путева стимулisaњем надлежних органа да:

- приликом изградње нове инфраструктуре узму у обзир све видове транспорта, поставе доњу границу безбједности за нови дизајн и друмске инвестиције које би осигурале да безбједносне потребе свих учесника у саобраћају буду укључене у спецификацију нових пројеката;
- користе независне процјене безбједности на путевима и врше независне провјере безбједности приликом планирања, пројектовања, изградње, управљања и одржавања новог путног пројекта и да обезбједе да се препоруке ревизије прописно спроводе.

Активност 5:

Подстицање развоја већ постојећих и стицања нових знања о безбједној инфраструктури кроз:

- стварање партнерства са развојним банкама, властима, цивилним друштвом, едукаторима и приватним сектором, како би се осигурало добро разумијевање и примјене принципа пројектовања безбједне инфраструктуре;
- промовисање буке о безбједности у саобраћају на путевима и едукације из области нискобуџетног инжењеринга, ревизије и оцјене безбједности на путевима и
- развој и промовисање стандарда за изградњу безбједних путева у које су укључени и људски фактори и изглед возила.

Активност 6:

Подстицање истраживања у циљу безбједнијег кретања на путевима кроз:

- завршетак и објављивање резултата истраживања пословних модела за сигурнију инфраструктуру путева и висину улагања потребну како би се задовољили задати циљеви
- промовисање истраживања и укључивање побољшања у инфраструктуру безбједности путне мреже и
- промовисање показних пројеката за процјену иновација за унапређење безбједности, посебно најугроженијих учесника у саобраћају.

5.3 Безбједнија возила

Моторно возило је технички систем који ствара повећану опасност по околину поготово ако се неопрезно користи и недовољно брижљиво одржава. Услјед експлоатације долази до трошења елемената, дијелова и склопова возила, тако да долази до отказивања без претходне најаве. Безбједност возила има три основна аспекта. Прво, да својим активним елементима не повећава ризик. Друго, да што мање угрожава субјективне способности возача важне за исправно реаговање. Треће, да својим пасивним елементима ублажава посљедице када дође до незгоде. Возило утиче на безбједност саобраћаја читавим низом својих конструктивних, производних и експлоатационих параметара. Због тога је карактер тог утицаја врло комплексан. За вријеме увиђаја тешко је утврдити да ли је неки лом или квар на возилу настао прије незгоде или је посљедица незгоде. Код тежих оштећења ово је по правилу немогуће утврдити па се због тога мали проценат незгода приписује возилу. Возило је

подложно отказивању. Некад и мања грешка на возилу може возачу створити потешкоће у ситуацији која претходи незгоди. Возило на разне начине може утицати индиректно на појаву умора и сл. Кад дође до незгоде од возила много зависи какве ће последице претрпјети путници. Због тога се може закључити да је у око 10% незгода присутан неки недостатак на возилу. Задњих година аутомобилска индустрија је доста учинила на побољшању безбједности возила увођењем вишекружних система за кочење, управљача који се телескопски увлачи у случају незгоде, стабилизације путничке кабине, зауставне снаге ударних зона, ублажавање оштрих ивица унутар кабине и на спољним дијеловима возила, серијске уградње разних сигурносних система и др. Међутим у мање развијеним земљама као што је наша тржиште, више захтијева економичне аутомобиле него поуздане и безбједне.

5.3.1 Стање возног парка код нас

Возни парк у БиХ је просјечне старости око 16 година. Регистровано је у 2011. години 1.026.254 друмских моторних возила, што је у односу на 2010. годину повећање за 7,53%. Од 2003. до 2011. године број возила у БиХ се стално повећава и укупно се повећао за око 40%. Пошто је број возила у БиХ прешао милион, не треба очекивати у будуће неки озбиљни пораст броја аутомобила, јер скоро свака породица у просјеку има аутомобил, што је задовољавајући степен моторизације. Иако је у задње двије године повећан број возила у БиХ за 13% економска криза је утицала на структуру укупног броја регистрованих возила па је дошло до пада продаје нових моторних возила за чак 27% у 2010. години у односу на 2009. годину. Такође је и током 2011. године примјетно смањење продаје нових возила за 3,33% у односу на 2010. годину, али је осјетно повећан број увезених половних аутомобила за 20,33% у односу на 2010. годину. На овакве податке утицали су економска криза као и увођење нових прописа о увозу (укидање старосне границе приликом увоза возила), тачније увођење прописа о хомологацији возила.

Иако је просечна старост возног парка у БиХ 16 година, на првом и поновљеном техничком прегледу враћено је свега 1,55%. Међутим, на ванредним техничким прегледима у току првих девет мјесеци прошле године од 3948 возила која су контролисана на захтјев радника МУП-а 3208 возила је било неисправно, што је 81%. БИХ АМК је такође прошле године радио превентивну контролу техничке исправности возила у ФБИХ на којој је од 778 возила 608 возила било неисправно односно 78%.

По подацима ПС за безбједност саобраћаја Градишка за 2011. годину на ванредни технички преглед упућено је 191 возило од којих је 173 било неисправно, а 18 у исправном техничком стању. Такође је у истом периоду из саобраћаја искључено 927 возила због техничке неисправности, 196 возила због истека регистрације преко 30 дана. Нека истраживања су показала да се у БиХ креће преко 18 хиљада нерегистрованих возила. Сви ови подаци говоре да се код нас још увијек редовни технички прегледи не обављају савјесно и одговорно. То нам потврђује и податак да је у сусједној Хрватској на првом техничком прегледу враћено 25% возила, иако је просечна старост њихових возила око 11 година.

Код нас је стимулисано коришћење старих возила јер сервис и продавнице дијелова могу да одговоре само овим корисницима и то кроз врло јефтине услуге. С друге, стране власници модернијих возила и за најмању ситницу морају да превале пут од 50 km да би дијагностификовали квар, урадили сервис или купили резервни дио. Такође, све те услуге су веома скупе за наше услове. Све ово горе наведено показује да је наш возни парк у веома лоше стању.

5.3.2 Краткорочне мјере за повећање безбједности возила

Пошто је у БиХ у задње двије године примјетан пад животног стандарда, а степен моторизације је достигао задовољавајући ниво, не треба очекивати значајно повећање броја возила те је потребно зауставити тренд повећања просјечне старости возила.

Потребно је радити на побољшању безбједности возила бољим коришћењем постојећих ресурса на слjedeћи начин:

- Комбинацијом информативних, пропагандних, контролних и репресивних мјера повећати проценат возача и путника који користе сигурносне појасеве (према истраживањима повећање коришћења појаса за 1% смањује број погинулих за 0,39% и повређених за 0,77%)
- Проширење примјене сигурносних појасева (задња сједишта путничких аутомобила, аутобус, теретно возило)
- Сигурносни појасеви нису ефикасни за лица чија је тјелесна маса мања од 35 kg па се мора интензивирати кампања за примјену дјечијих сједишта и подметача.
- Спроводити кампање за коришћење kacига за мотоциклисте, јер kacиге према истраживањима у 29% случајева спречавају, а у 67% случајева ублажавају повреде.
- Техничке прегледе треба проводити квалитетније, како би се обезбиједили они ефекти због којих су ове мјере и уведене.
- Стварању свјести код возача о потреби коришћења исправног возила.
- Радити информативне, пропагандне и контролне кампање о активним елементима возила, посебно о оним којима се на редовним техничким прегледима не посвећује велика пажња као што су:
 - пнеуматици од којих зависи пријањање, а самим тим стабилност кретања и ефекат кочења
 - систем ослањања који такође утиче контакт са путем, смањује клизање и обезбјеђује стабилност возила у кривини
 - свјетла за осветљавање пута која на служе за правовремено добијање релевантних информација из спољне средине ноћу и условима слабе видљивости.
- Појачати контролне и репресивне мјере према свим возилима, а посебно старијим од просјека.

5.3.3 Дугорочне мјере за повећање безбједности возила

Пошто се у наредних десет година очекује приближавање или улазак БиХ у ЕУ, тако је потребно тежити да се достигну Европски стандарди у погледу безбједности возила, за шта ће главни предуслов бити повећање животног стандарда становништва.

За успјешно побољшање безбједности возила потребно је просјечну старост возила смањити испод 10 година и обезбиједити да велики проценат возила буде опремљен са најсавременим технологијама активне и пасивне безбједности и да сви грађани буду добро информисани о стандардима које су достигли сви произвођачи возила у области безбједности саобраћаја.

Да би се остварили зацртани циљеви потребно је у наредном периоду активирати велики број институција на државном, ентитетском и општинском нивоу за доношење одговарајућих мјера. За смањење просјечне старости возила потребне су фискалне мјере, а код нас су оне већ скоро исцрпљене, јер је царина на возила само 4% па је у

наредном периоду потребно смањити ПДВ и третирати безбједност возила као животне намирнице, опрему за бебе итд.

Потребно је подићи минималне стандарде безбједности за увезена возила, јер су сада најригорознији стандарди везани за емисију издувних гасова и за буку. Потребно је у прописима хомологације одмах захтјевати обавезан АБС систем и ваздушне јастуке.

А затим, од 2016. године прописима хомологације захтјевати да возила буду снадбјевена електронском контролом стабилности, технологијама за избјегавања судара, системима за повећање уочљивости у условима смањене видљивости, возила морају бити снадбјевена визуелним и звучним подсјетницима.

Стимулисати привреднике да купују нова и сигурнија привредна возила и аутобусе.

Потребно је и на друге начине стимулисати грађане на куповину безбједних аутомобила смањењем обавеза за регистрацију и омогућавањем повољних кредита, лизинга итд..

С друге стране, потребно је дестимулисати увоз небезбједних аутомобила.

Потребно је дестимулисати коришћење старих и небезбједних возила и обезбиједити да она буду што безбједнија, увођењем редовног техничког прегледа сваких шест мјесеци за возила старија од 15 година. Такође је потребно да од стране МУП-а старија возила буду чешће упућивана на ванредне техничке прегледе.

Техничку исправност возила не може обезбиједити само технички преглед, већ се она мора обезбиједити стручним одржавањем и свакодневном контролом. Одржавање возила зависи од мреже опремљености и начина рада сервисних радионица. Због тога ће бити потребна подршка Општине и Владе да наша средина добије најмодерније сервисе са дијагностиком, салоне нових и половних аутомобила те продавнице квалитетних дијелова.

Потребно је пружати информације јавности о овој проблематици и акцијама институција, како би се повећала свијест о безбједности возила.

Обезбиједити услове за објављивање резултата NCAP (Европски програм за оцјењивање сигурности нових аутомобила) у циљу подстицања избора што безбједнијих возила.

5.4 Безбједнији учесници у саобраћају

Возило, пут и околина се могу унаприједити примјеном нових технологија, наука и достигнућа, али је најтеже утицати на човјека, као доминантног фактора безбједности саобраћаја. Свијест и ставови учесника у саобраћају су примарни фактор безбједности на који треба утицати.

Земље у Свијету које су највише постигле на пољу безбједности саобраћаја одавно су препознале значај адекватне обуке, стицања квалитетног знања и исправних ставова свих учесника у саобраћају. Свјетска искуства указују на висок ефекат који су унапређење образовања и ставова имали на повећање нивоа безбједности у саобраћају, што се директно огледа кроз смањење броја саобраћајних незгода и посљедица. У свијету је одавно успостављен систем образовања о саобраћају дјече предшколског и школског узраста који се наставља квалитетним образовањем кроз ауто-школе, све у циљу да млади у будућности постану узорни учесници у саобраћају. Образовање се континуирано спроводи од најранијег дјетињства чиме се подиже ниво колективне свијести о ризицима у саобраћају. Свјетски тренд је реализација кампања безбједности саобраћаја о горућим проблемима, како би се дјеловало и унаприједила свијест и понашање људи о актуелним проблемима. Безбједност саобраћаја је тема о којој се говори у школи, улици, радију, телевизији и тиме је постала дио свакодневице и пажње сваког учесника у саобраћају.

Саобраћај у општини Градишка је свакодневно додатно оптерећен несавјесним и незаконитим понашањем великог броја учесника. Овакво понашање је постало друштвено прихватљиво и такорећи одобрено, што је основна препрека ка стварању уређеног и безбједног саобраћајног система. Грубим кршењем прописа учесници у саобраћају доводе и себе и друге у ризичне ситуације, а да притом тога нису ни свјесни док не буде прекасно.

Велики број свјетских истраживања указује да је човјек највећим дијелом препознат као узрок саобраћајних незгода са тешко и смртно настрадалима (преко 90% свих саобраћајних незгода). Кампање за безбједност на путевима представљају основни сегмент мјера и активности усмјерених на промовисању безбједног коришћења путева. Утицај на ставове возача путем кампања показао се као један од кључних елемената унапређења безбједности на путевима. Активним и свеобухватним дјеловањем на ставове возача подиже се свијест о ризицима и могућим посљедицама непримјереног понашања. Рекламе, спотови о безбједности саобраћаја који се промовишу путем масовних медија, често су најупадљивија компонента кампања. Како би реализоване кампање биле ефективне, морају бити усаглашене са видљивом и јасном подршком власти, локалне заједнице, док је подршка полиције неизоставна. У комбинацији са принудом, кампање за безбједност на путевима ефикасно утичу на унапређење понашања учесника у саобраћају, а самим тим и на смањење броја саобраћајних незгода, посебно оних са најтежим посљедицама.

На основу негативности уочених у ставовима и понашању учесника у саобраћају у Градишци одабране су и основне тематске целине које су приказане у табели 2. Општина треба де буде главни носилац свих организаторских активности везаних за реализацију ових кампања, као и праћење и вредновање ефеката реализације кампања.

Табела 2. Активности – мјере, кампање и образовање

Активност	Носилац	Остали учесници	Циљни датум	Процијењени годишњи трошкови општине
1. Припрема програма за промоције безбједности саобраћаја	Савјет за безбједност саобраћаја		септембар 2012.	
2. Успостављање модела безбједног понашања и подстицање понашања у складу са захтевима безбједности саобраћаја	Начелник општине, Савјет за БС	запослени у општини	септембар. 2012.	1.000 КМ

3. Периодични панели - стручне расправе о проблемима безбједности саобраћаја у општини.	Савјет за БС		дец. 2012. потом годишње	500 КМ
4. Кампања за поштовање ограничења брзине	Министарство за саобраћај	Савјет за БС, МУП	периодично годишње	500 КМ
5. Кампања за повећање коришћења сигурносног појаса	Министарство за саобраћај	Савјет за БС, МУП	периодично годишње	500 КМ
6. Кампања везана за унапређење понашања возача службених аутомобила	Министарство за саобраћај	јавна и приватна предузећа, МУП	периодично годишње	500 КМ
7. Кампања за унапређење безбједности дјеце у саобраћају	Министарство за саобраћај	Савјет за БС, школе и предшколске установе, МУП	периодично годишње	500 КМ
8. Кампања везана за смањење и елиминацију агресивне вожње	Министарство за саобраћај	Савјет за БС, МУП	периодично годишње	500 КМ
9. Кампања за унапређење безбједности мотоциклиста	Министарство за саобраћај	Савјет за БС, МУП	периодично годишње	500 КМ
10. Кампања за унапређење понашања возача јавног превоза	Министарство за саобраћај	Савјет за БС, МУП, превозници	периодично годишње	500 КМ
11. Кампања везана за употребу	Министарство	Савјет за	периодично	500 КМ

мобилних телефона у току вожње	за саобраћај	БС	годишње	
12. Кампања за унапређење понашања возача пољопривредних машина	Министарство за саобраћај, Општински радник задужен за пољопривреду	Савјет за БС, Савјети МЗ, МУП	периодично годишње	500 КМ
13. Процјена ефеката, мијењање и унапређење програма кампања	Савјет за БС		периодично годишње	1.000 КМ

5.5 Активности након саобраћајне незгоде

Повећање ефикасности активности предузетих после саобраћајне незгоде и побољшање одговора здравствених служби и других система у циљу обезбјеђивања што ефикаснијег хитног збрињавања, као и каснијег лијечења и опоравка особа настрадалих у саобраћајним незгодама.

Активност 1:

- развој система предболничке здравствене заштите, који укључује и адекватно избављање жртве из возила после незгоде,
- избављање жртве из возила после незгоде,

Активност 2:

- развој болничких система за збрињавање повреда и провјера квалитета његе,

Активност 3:

- обезбјеђивање ране рехабилитације и подршке повријеђенима и члановима породица настрадалих, у саобраћајним незгодама, како би се умањиле физичке и психолошке трауме,

Активност 4:

- подстицање увођења адекватних осигуравајућих програма и полиса осигурања за учеснике у саобраћају, ради финансирања услуга рехабилитације повријеђених у саобраћајним незгодама, кроз: увођење обавезне одговорности од стране трећег лица и међународно признавање осигурања (систем зеленог картона),

Активност 5:

- подстицање детаљне истраге о саобраћајној незгоди и примјене дјелотворних правних поступака, који се односи на смртне случајеве и повреде у саобраћај-

ним незгодама, а који самим тим подстичу доношење правих пресуда, поравнања и правде за повријеђене чланове породица настрадалих,

Активност 6:

- охрабривање и подстицање послодаваца да запошљавају особе са инвалидитетом,

Активност 7:

- подстицање истраживања и улагања у активности које је неопходно спроводити након саобраћајне незгоде

6. ПРОЦИЈЕЊЕНИ ГОДИШЊИ БУЏЕТ ЗА НАРЕДНИХ 10 ГОДИНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА

За финансирање Стратегије безбједности саобраћаја општине Градишка за период 2013 – 2022. година, планирани су сљедећи извори:

- буџет општине Градишка
- дио средстава прикупљених од наплате паркирања
- дио средстава прикупљених од наплаћених казни комуналне полиције везано за саобраћај
- средства осигуравајућих друштава утврђена посебним споразумом са општином Градишка
- средства стручних организација утврђена посебним споразумом са општином Градишка
- међународни донатори: GIZ, UNDP, USAID

Средства за спровођење Стратегије безбједности саобраћаја општине Градишка уплаћиваће се на рачун посебних намјена отворен по налогу Начелника општине Градишка, који ће именовати и особу која ће потписивати налоге за извршење.

7. ПРАЋЕЊЕ И ПРОЦЈЕНЕ

Као што је већ наведено у дијелу 3, кључни субјекти укључени у спровођење плана и њихове одговорности су чланови Савјета за безбједност саобраћаја и Форума за безбједност саобраћаја који ће након имплементације стратегије безбједности саобраћаја општине Градишка имати задатак да анализирају извјештаје о извршавању стратегије безбједности и предлажу мјере за побољшање, односно да врше праћење и даљњу процјену реализације стратегије безбједности саобраћаја, о чему ће у склопу редовних активности у складу са Програмом рада Савјета за безбједност саобраћаја општине Градишка извјештавати Начелника општине Градишка, а Начелник, Скупштину општине Градишка.

Број:01-022-180/12
Датум:31.07.2012.године
Г р а д и ш к а

ПРЕДСЈЕДНИК
СКУПШТИНЕ ОПШТИНЕ

Урош Граховац