

## MOBILNOST I SIGURNOST CESTOVNOG SAOBRAĆAJA SA POSEBNIM OSVRTOM NA BOSNU I HERCEGOVINU

Ibrahim Jusufrić  
Lejla Varupa  
Jasna Kuljanović  
Internacionalni univerzitet Travnik

### *Sažetak*

*Cestovna sigurnost i prevencija cestovnih nezgoda vrlo su kompleksne oblasti. Da bi se u toj oblasti postigli zadovoljavajući rezultati bitno je poznavati uzroke nezgoda, načine unapređenja sigurnosti i načine njihovog uticaja na učesnike u saobraćaju. Porast broja motornih vozila i relativno mali obim porasta savremene putne mreže, kao i činjenica da u saobraćajnim nezgodama danas u svijetu smrtno strada daleko više ljudi nego iz bilo kojeg drugog razloga istakli su u prvi plan problem sigurnosti saobraćaja.*

***Ključne riječi:*** drumsko saobraćaj, cestovna sigurnost, Strategija sigurnosti

## MOBILITY AND SAFETY IN ROAD TRAFFIC WITH SPECIAL REFERENCE TO BOSNIA AND HERZEGOVINA

### *Abstract*

*Road safety and the prevention of road accidents are very complex area. It is important to know the causes of accidents, ways to improve safety and ways of their impact on traffic participants to help in this field and achieve the satisfactory results. The increase in the number of motor vehicles and the relatively low level of growth of modern road network, and the fact that the road accidents in the world today causes to far more deaths than for any other reason pointed to the fore the problem of traffic safety.*

***Keywords:*** road traffic, road safety, security strategy

### 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 putne 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 uslovima 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 preduslova 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.

Prema Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima BiH "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". 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.

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. 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.

## 1. SIGURNOST DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U EVROPSKOJ UNIJI

U okviru Evropske unije, u posljednjih deset godina doneseno 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 je dokument čija je finalna verzija usvojena 2001. godine, u kojoj je zacrtan cilj da se broj poginulih u saobraćajnim nezgodama do 2010. godine umanjuje za 50 %.

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 33.000 osoba. Da bi se zacrtani ciljevi do 2020. godine u smanjenju broja poginulih u saobraćaju i ostvarili, potrebno je poduzeti dodatne akcije.

Na cestama EU je 2009. godine, poginulo više od 35,000 osoba, na svakog poginulog još su 4 osobe s trajnim invaliditetom, a na svakog poginulog još su 10 teško ozlijeđenih i 40 lakše ozlijeđenih osoba.

Prema tome, posebno se ističe da cestovna sigurnost u najvećoj mjeri zavisi o ponašanju učesnika. U vezi s tim, posebnu pažnju treba usmjeriti na područja edukacije, praktične obuke i zakonodavstva odnosno poštivanja pravila i propisa. Tu se prvenstveno radi o mjerama koje

treba poduzeti da se smanje posljedice nesreća a radi se o poboljšanju sigurnosnog aspekta cestovne infrastrukture i vozila te pružanju efikasne hitne pomoći. Ovaj se pristup popularno naziva „infrastruktura i vozila koja opraštaju“.

## 2. SIGURNOST CESTOVNOG SAOBRAĆAJA

Na cestama širom BiH godišnje pogine oko 380 osoba, dok je 11.000 ozljeđenih. Prema zvaničnim statistikama, stopa smrtnosti u saobraćaju u BiH je oko 10,3 poginulih na 100 000 stanovnika. To je oko 3 puta više nego u zemljama zapadne Evrope.

Istraživanje je utvrdilo da samo u Federaciji BiH ima oko 250 poginulih i preko 6.800 ozljeđenih osoba svake godine i da ekonomija FBiH gubi preko 400 miliona eura godišnje (preko 5% svog godišnjeg BDP-a) ako se uzmu u obzir ukupni troškovi medicinskog liječenja, oštećenje imovine, administrativni rad, gubitak produktivnosti itd.

Dinamičan razvoj društva u cjelini u posljednjim decenijama u cijelom svijetu rezultirao je velikim brojem nesuglasica. U takvim uslovima 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. 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 preduslov 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 svođenje 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.

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 - 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 ozljeđenih u svijetu u saobraćajnim nezgodama, a posebno treba istaknuti činjenicu da kod velikog broja ozljeđenih 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 ozljeđeno. U pojedinim zemljama broj poginulih u saobraćajnim nezgodama čini 4 % svih umrlih, odnosno čak 50 % umrlih iz populacione grupe 15-24 godine starosti.

Cestovna sigurnost i prevencija cestovnih nezgoda vrlo su kompleksne oblasti. Da bi se u toj oblasti postigli zadovoljavajući rezultati bitno je poznavati uzroke nezgoda, načine unapređenja sigurnosti i načine njihovog uticaja na učesnike u saobraćaju. Cestovne nezgode najveći su uzrok smrti mladih ljudi u dobi od 15. do 29. godina. Ukoliko se ovakav trend nastavi, cestovne nezgode će 2030. godine biti peti najčešći uzrok smrtnosti ukupne svjetske populacije, učestaliji od AIDS-a, raka pluća i dr.

Generalna skupština Ujedinjenih naroda je 2. Marta 2010. izglasala Desetljeće borbe za unapređenje sigurnosti saobraćaja 2011. - 2020. čiji je primarni cilj smanjiti broj smrtno stradalih u saobraćaju širom svijeta za 50% čime bi se spasilo pet miliona života.

## 3. POSTOJEĆE STANJE SIGURNOSTI U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU U BOSNI I HERCEGOVINI

Smanjenje rizika ozljeđivanja pri nastanku saobraćajnih nezgoda može se postići:

- upotrebom sigurnosnog pojasa,

- ugradnjom zračnih jastuka i naslona za glavu,
- smještanjem 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.

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

### **3.1. STANJE CESTOVNE INFRASTRUKTURE U BOSNI I HERCEGOVINI**

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 km/km, odnosno 4,69 km/1.000 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). 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 80,2 kilometara.

### **3.2. STANJE TEHNIČKE ISPRAVNOSTI MOTORNH VOZILA U BOSNI I HERCEGOVINI I MJERE NADZORA I KONTROLE SIGURNOSTI MOTORNH 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. Procjenjuje se da prosječna starost putničkih automobila iznosi 13 godina, dok je starosti autobusa i teretnih vozila oko 16 godina, što direktno utiče na sigurnost odvijanja saobraćaja. Rezultati ispitivanja tehničke ispravnosti motornih vozila koja su provođena 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 %. Pri ovim ispitivanjima tehničke ispravnosti najčešće su testirani "stariji" automobili, odnosno automobili koji su najčešće bili starosti preko 10 godina.

### **3.3. SIGURNOST SAOBRAĆAJA U BOSNI I HERCEGOVINI S USPOREDBOM SA ZEMLJAMA EVROPSKE UNIJE**

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 u 2012. godini iznosio je 1 096 232, što znači da je u odnosu na prošlu godinu porastao za 6%. Ovaj nesrazmjerni 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. 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 ozlijeđeni i poginulih u odnosu na broj pređenih vozilokilometara.

### **3.4. EDUKACIJA 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.

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.

### **4. STRATEGIJA SIGURNOSTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U BOSNI I HERCEGOVINI**

Smisao strategijskog planiranja predstavlja osnove za organizovano predviđanje i usmjerenje razvoja u pojedinoj oblasti. 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.). Strategija predstavlja osnovni dokument koji definiše pojam i smjernice

sigurnosti drumskog saobraćaja države Bosne i Hercegovine, sa jasno definisanim ciljevima. Tu 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.

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.

### **4.1. 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 pravaca 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 transverzalni 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 Bosne i Hercegovine 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 poštovanje 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".

#### **4.2. CILJ STRATEGIJE SIGURNOSTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U BOSNI I HERCEGOVINI**

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.

Imajući u vidu stanje sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini sa svim negativnostima u ovom segmentu i zacrtani cilj u periodu 2008.–2020. 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.

Naprijed navedeni podaci poboljšanja stepena sigurnosti u drumskom saobraćaju Bosne i Hercegovine do 2020. 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. MJERE ZA SPROVOĐENJE STRATEGIJE SIGURNOSTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U BOSNI I HERCEGOVINI**

Zemlje Evropske unije postavile cilj da do kraja 2013. 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.

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). 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).

### **5.1. 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.

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;

Priprema dugoročnih, srednjoročnih i godišnjih planova i programa razvoja, održavanja i zaštite, rekonstrukcije, obnove, izgradnje cesta i objekata na cestama;

- 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;
- 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).

### **5.2. KRATKOROČNE I DUGOROČNE STRATEŠKE MJERE SIGURNOSTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA**

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 uslovima 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

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. 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.

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,
- b) Smanjenja rizika za nastanak saobraćajnih nezgoda,
- c) Smanjenja rizika ozljeđivanja pri nastanku saobraćajnih nezgoda.

## 6. REGIONALNA STRATEGIJA SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA (RRSS) ZA SEETO ČLANICE

Tokom posljednjih decenija, problemi sigurnosti cestovnog saobraćaja porasli su velikom brzinom u cijelom svijetu. Štaviše, Svjetska zdravstvena organizacija predstavila je izvještaj o porastu broja saobraćajnih nezgoda u kojem predviđanja ukazuju na to da će se saobraćajne nezgode kao "vodeći uzrok smrti" sa 19. mjesta u 1990. godini pomaći na treće mjesto u 2020. godini. Ovaj izvještaj se odnosi na sve zainteresovane učesnike koji su odgovorni za upravljanje sigurnošću cestovnog saobraćaja po cijelom svijetu.

U isto vrijeme, SEETO članice [Albanija, Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Bivša jugoslavenska republika Makedonija, Crna Gora, Srbija i Kosovo] moraju izmijeniti trend razvoja broja nastradalih u saobraćajnim nezgodama na cestama od porasta ka smanjenju i pokušati dostići prosječni broj nastradalih kakav je u EU.

Na području jugoistočne Europe, koje je pokriveno članicama SEETO u petogodišnjem periodu od 2003. do 2007. statistike vezane za saobraćajne nezgode pokazuju sljedeće:

- 1.025.949 saobraćajnih nezgoda sa
- 13.348 smrtno nastradalih i
- 313.635 povrijeđenih.

Ova činjenica je veliki izazov za sva društva i sektor javnog zdravstva u cijelom regionu. Unatoč svim realiziranim mjerama iz sigurnosti cestovnog saobraćaja, tokom posljednjih godina broj nastradalih i povrijeđenih u SEETO članicama je u porastu.

Da bi se postigli impresivni ciljevi RRSS jako je važno implementirati sve predložene mjere na koordiniran način. Sve uključene uprave, zainteresirani učesnici i organizacije na različitim nivoima trebali bi ojačati svoje aktivnosti u skladu sa predloženim mjerama RRSS.



## 6.1. MISIJA

Broj nesreća sa smrtnim ishodom u SEETO Članicama je neprihvatljivo visok. Stoga je misija RRSS da:

- Ostvari uslove za održivi/kontinuiran razvoj transporta i društva u kom će svi građani, a posebno osjetljivi korisnici puteva, biti dio sigurnog prometa, života i svakodnevnog rada,
- Uspostavi efikasan preventivni/zaštitni sistem za sigurnost cestovnog saobraćaja,
- Proširiti sistem odgovornosti za saobraćajne nezgode sa samo direktno uključenih učesnika u saobraćajnim nezgodama, na sve subjekte koji bi mogli doprinijeti smanjenju rizika za saobraćajne nezgode i njihovih žrtava.

## 6.2. VIZIJA

Svi društveni potencijali u SEETO Regionu fokusirat će se na dostizanje slijedeće vizije sigurnosti cestovnog saobraćaja: dostići nivo sigurnosti cestovnog prometa i uspostaviti pozitivne trendove u kontinuiranom opadanju broja nastradalih i povrijeđenih kao što je slučaj u EU (dostići prosječan nivo sigurnosti cestovnog saobraćaja u EU 27).

## 6.3. CILJEVI

Cilj Regionalne strategije za sigurnost cestovnog prometa je definisan sa 50% smanjenja nastradalih u prometnim nezgodama na cestama prilikom poređenja godine 2019 sa 2007.

Da bi se ispunio ovaj cilj, koristiće se integrirani pristup zasnovan na četiri elementa:

- Obrazovanje,
- Inžinjering,
- Izvanredno stanje i
- Provedba/izvršenje.

Da bi se podržao ovaj integrirani pristup, predviđeno je nekoliko dodatnih mjera.

Kratkotrajni ciljevi :

- Uspostaviti glavno tijelo za sigurnost

cestovnog saobraćaja,

- Uspostaviti proces transfera znanja i iskustava iz razvijenih zemalja članica EU na SEETO Članice, i uvesti sistem obučavanja profesionalaca na području sigurnosti cestovnog prometa,
- Uskladiti pravni okvir između svih SEETO Članica i EU i koristiti najbolju praksu iz sigurnosti cestovnog saobraćaja
- Smanjiti broj nastradalih za 30% do 2020. u odnosu na 2007. i
- Smanjiti broj ozbiljno povrijeđenih za 20% do 2020. u odnosu na 2007.

Dugotrajni ciljevi:

- Uskladiti nivo sigurnosti cestovnog prometa cestovne infrastrukture SEETO
- Smanjiti broj nastradalih i povrijeđenih čak i ako se poveća dužina cesta i poraste broj vozila koja kruže.
- Smanjiti broj nastradalih za 50% do 2019. u odnosu na 2007. i
- Smanjiti broj ozbiljno povrijeđenih za 30% do 2019. u odnosu na 2007.

Da bi se poboljšala situacija i spriječile nezgode u budućnosti, neophodno je:

- Poboľjšati obrazovanje u vozačkim školama u SEETO članicama. Sve procedure/postupci i materijali za obuku trebali bi biti revidovani s aspekta zahtjeva sigurnosti cestovnog saobraćaja i zahtjeva EU,
- Uvesti novi sistem za vozačke dozvole. Vozači početnici (driving license novice) bi trebali dobiti probne vozačke dozvole za jedan period kako bi se ispitalo njihovo znanje i ponašanje. To znači da bi u slučaju ozbiljnog zanemarivanja saobraćajnih pravila ili u slučaju prebrze vožnje i vožnje u pijanom stanju, vozačka dozvola trebala biti izuzeta od strane Policije uz zakonski pojednostavljenju proceduru. Ovo bi moglo biti organizirano u kombinaciji sa sistemom kaznenih bodova,
- Pratiti nove vozače i blagovremeno pokrivati opasno i agresivno ponašanje,
- Uspostaviti sistem dodatnog obrazovanja i obuke vozača,
- Omogućiti sistem restrikcija za mlade vozače koji ne poštuju Zakon o sigurnosti cestovnog saobraćaja.

## 7. AKCIONI PROGRAM CESTOVNE SIGURNOSTI U EVROPSKOJ UNIJI

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 indirektno 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.

Izdvojene su tri karakteristične grupe za sigurnost saobraćaja i to:

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

Većina država članica EU uspostavila je svoje ciljeve cestovne 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 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 drugo.

## 8. ZAKLJUČAK

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 akcijske programe sigurnosti u saobraćaju. Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja za period 2008.-

2020. 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.

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.-2020. 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.

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

otkloni 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.

Zacrtani cilj u smanjenju ukupnog broja saobraćajnih nezgoda kao i smanjenje broja poginulih u narednom periodu do 2020. 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.- 2020. 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.-2020. 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.

## LITERATURA

- [1] I. Jusufrić: Osnove drumskog saobraćaja; Saobraćajni fakultet, Travnik, 2007.
- [2] Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini (2008.- 2013.)
- [3] Regionalna strategija sigurnosti cestovnog prometa (RRSS) za SEETO članice
- [4] Akcioni program sigurnosti cestovnog prometa
- [5] Akcijski program sigurnosti cestovnog prometa EU za period 2011.-2020.
- [6] Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske (2006. – 2010.)
- [7] Analiza sigurnosti saobraćaja za period juni- decembar 2011. na području FBiH