

STRATEŠKI PRISTUP BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Abid Drobo

Općina Travnik, Konatur b.b., Travnik

Adis Imamović

MUP ZDK, Trg BiH 1

Sažetak

Pogibije u saobraćajnim nezgodama su najčešći uzrok prijevremene smrti u svijetu. Prosječno godišnje u svijetu pogine oko 1,3 miliona ljudi, a preko 50 miliona ljudi bude povrijeđeno u saobraćajnim nezgodama. Kao posljedica saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini godišnje prosječno pogine oko 400 lica, a bude povrijeđeno preko 11.000 lica. Ekonomska šteta koja nastaje kao posljedica saobraćajnih nezgoda na području BiH iznosi preko 400 miliona KM, ako se uzmu u obzir troškovi liječenja, materijalne štete, sudski troškovi i administrativni troškovi. Potrebno je pod hitno izvršiti kvalitetnu analizu postojećeg stanja u bezbjednosti saobraćaja, te pristupiti izradi Strategije upravljanja bezbjednošću saobraćaja i Programa bezbjednosti saobraćaja na putevima Bosne i Hercegovine. Potrebno je usvojiti adekvatne mjere i osnažiti društveni mehanizam, što će omogućiti smanjenje broja poginulih lica u saobraćajnim nezgodama za 6% godišnje.

Ključne riječi: strategija, upravljanje, bezbjednost saobraćaja, saobraćajne nezgode

THE STRATEGIC APPROACH TO TRAFFIC SAFETY

Abstract

Deaths in road accidents are the leading cause of premature death worldwide. Average annual worldwide die about 1.3 million people, and over 50 million people are injured in road accidents. As a result of traffic accidents in Bosnia and Herzegovina yearly average of about 400 persons die and over 11.000 are injured persons. The economic damage that occurs as a result of traffic accidents in BiH is over 400 million, when is considering of account the cost of treatment, property damage, court costs and administrative expenses. It is necessary to urgently carry out a proper analysis of the existing situation in traffic safety and developing the Strategy of quality security and traffic safety Program traffic on the roads of Bosnia and Herzegovina. It is necessary to adopt appropriate measures and strengthen the social mechanism, which will allow the reduction of the number of persons deaths in road accidents by 6% annually.

Keywords: strategy, management, traffic safety, traffic accidents

1. UVOD

Istorijski razvoj ljudskog društva, od nastanka do savremenog doba, u značajnoj mjeri bio je uslovljen nastankom i razvojem saobraćaja. Teško je sagledati sve koristi koje je saobraćaj imao da bi savremeno društvo dostiglo ovako visok stepen razvijenosti.

Drumski saobraćaj predstavlja dio sveobuhvatnog saobraćajnog sistema, koji je značajan faktor društvenih zbivanja i danas predstavlja najzastupljeniji vid masovnog i individualnog

transporta zahvaljujući prednostima koje ima u odnosu na ostale vidove saobraćaja (velika mobilnost, mogućnost transporta „od vrata do vrata“ itd.).

Međutim, ogromne koristi od saobraćaja prate i negativne pojave koje su se vremenom mjenjale i zavisile od karakteristika procesa odvijanja saobraćaja. Saobraćaj ne predstavlja problem sam za sebe, već se taj problem javlja u pojavama, odnosima i aktivnostima ljudskog društva. Po stepenu opasnosti mogu se izdvojiti saobraćajne nezgode koje za posljedicu imaju stradanje stanovništva (teže povrijeđeni, lakše povrijeđeni i

poginuli učesnici u saobraćaju) i nastanak manje ili veće materijalne štete.

Prema ZOOBS-u⁶⁶, “saobraćajna nezgoda je nezgoda na putu u kojoj je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojoj je jedno ili više lica poginulo, ozlijeđeno ili je izazvana materijalna šteta”.

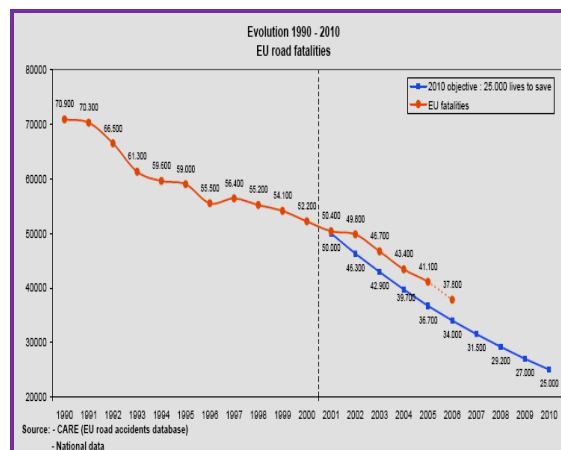
Elemente bezbjednosti drumskog saobraćaja čine: čovjek, vozilo, put i okolina (Č-V-P-O). Mehanički sistem predstavlja put-vozilo, dok biomehanički sistem predstavlja čovjek-put i čovjek-vozilo. Da bi se preduzele odgovarajuće aktivnosti, potrebno je razmotriti karakteristike navedenih sistema u segmentu bezbjednosti saobraćaja.

Sistem bezbjednosti saobraćaja je vrlo složen sistem, zbog širine problema koji variraju po vrsti, prirodi i načinu uticaja. 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 preduzimanje odgovarajućih mjera. Za efikasno funkcionisanje sistema bezbjednosti saobraćaja, potrebno je adekvatno i permanentno praćenje pojava koje dovode do nastanka opasnih situacija na putu, odnosno do nastanka saobraćajnih nezgoda.

2. AKTIVNOSTI U BS KOJE SE PROVODE NA NIVOU UN-a i EU

U posljednjih 10-tak godina u zemljama EU učinjen je značajan napredak u oblasti bezbjednosti saobraćaja. Strateški pristup smanjenju broja poginulih u SN ogleda se u ambicioznom cilju koji je postavljen u 3. Akcionom planu, “smanjenje broja poginulih u SN do 2010. godine za 50% u odnosu na broj poginulih u 2001. godini”. Ovako ambiciozan cilj nije ostvaren, jer je realno smanjenje iznosilo oko 35%, ali predstavlja značajan rezultat. (grafikon 1.)

Grafikon 1. Projektovani stvarni broj poginulih lica u zemljama EU



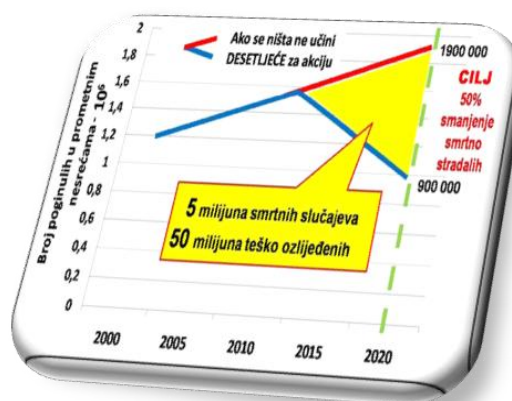
Izvor podataka: Smjernice za bezbjednost drumskog saobraćaja/Evropska komisija, 2010.

05.05.2011. godine promovisana je decenija bezbjednosti koja će se zasnivati na 5 stubova:

1. Izgradnja nacionalnih upravljačkih kapaciteta u bezbjednosti saobraćaja (snažan društveni mehanizam),
2. Izgradnja bezbjednijih puteva,
3. Proizvodnja bezbjednijih vozila,
4. Promovisanje bezbjednijeg ponašanja,
5. Efikasnija akcija nakon saobraćajne nezgode.

Svaki stub sadrži inicijalne i privremene ciljeve zbog dostizanja globalnog cilja „spašavanje 5 miliona života“ (slika 1.).

Slika 1. Trend broja poginulih u svijetu u saobraćajnim nezgodama do 2020 godine sa i bez poduzimanja akcija.



Izvor podataka: Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske, 2011.

⁶⁶ ZOOBS-Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni Hercegovini

2.1. Saobraćajne nezgode-globalni problem u svijetu

Posljedice saobraćajnih nezgoda (poginula lica, teže povrijeđena lica, lakše povrijeđena lica i materijalna šteta) postale su globalni problem, sa kojim se susreću sve države svijeta, što se ogleda u porastu broja poginulih i povrijeđenih lica. Ovo pokazuju dvije značajne studije:

- »Globalni problem stradanja« je studija izrađena od strane Svjetske zdravstvene organizacije (WHO), Svjetske banke i Univerziteta u Harvardu, a objavljena 1996. godine,
- »Svjetski zdravstveni izveštaj-sličnosti i razlike« (WHO) je objavljen 1999. godine.

Prema ovim istraživanjima saobraćaj je trenutno na devetom mjestu po stepenu smrtnosti u svijetu, a prema prognozama WHO, 2020. godine zauzimaće čak treće mjesto u svijetu (tabela 1.).

Dosta dugo u nauci o bezbjednosti saobraćaja, vladalo je, pa čak i danas u pojedinim stručnim krugovima, vlada mišljenje da se problemima bezbjednosti saobraćaja ne može upravljati. Promjene u ovim razmišljanjima počele su se javljati krajem 20. vijeka, kada su razvijene države uspjele da svojim radom smanje, prije svega, broj poginulih i broj povrijeđenih lica, i pored činjenice da se u tom periodu saobraćaj značajno razvijao (povećanje transportnog rada, stepena motorizacije, mobilnosti i dr.).

Tada počinju da se javljaju, uvjerenja da se bezbjednošću u saobraćaju može upravljati.

Danas se države sa gledišta bezbjednosti saobraćaja dijele na 3 grupe:

- ❖ Države koje uspješno i sistematično upravljaju bezbjednošću saobraćaja,
- ❖ Države koje neuspješno i nesistematično pokušavaju da upravljaju bezbjednošću saobraćaja,
- ❖ Države koje i ne pokušavaju da upravljaju bezbjednošću saobraćaja.

2.2. Dokumenti o BS na nivou EU

Najznačajniji dokumenti o BS na nivou EU su:

1. 3.Akcioni program bezbjednosti
2. 4.Akcioni program bezbjednosti
3. Bjela knjiga

Bjela 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 umanju za 50% u odnosu na 2001. godinu. Bile su polemike oko nivoa akcija koje će se provoditi (evropski, nacionalni ili regionalni nivo). Programom iz 2003. godine uveden je koncept „podjeljene odgovornosti“. 2006. godine na putevima zemalja članica EU poginulo je oko 37.800 lica u saobraćajnim nezgodama. Ako bi se ovaj trend nastavio, 2010. godine bi bilo oko 32.500 poginulih lica, te se može zaključiti da nije ostvareni zacrtani cilj smanjenja broja poginulih lica za 50% u odnosu na 2001. godinu. Vrlo bitan cilj je povećanje broja spašenih života u saobraćajnim nezgodama. Pобољшanje u bezbjednosti drumskog saobraćaja ostvareno je kroz akcije na različitim nivoima. Aktivnosti na lokalnom nivou su doprinjele da su putevi znatno bezbjedniji.

Program sadrži statističke podatke o saobraćajnim nezgodama, nivoe bezbjednosti saobraćaja u zemljama članicama, pregled legislative u oblasti bezbjednosti saobraćaja na nivou EU i izbor projekata od strane Komisije. U okviru programa predviđene su 62 mjere koje zajedno čine aktivnosti neophodne za povećanje stepena bezbjednosti saobraćaja.

U okviru Akcionog programa izdvojene su 3 karakteristične grupe za bezbjednost saobraćaja:

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

3. ISTRAŽIVANJE STANJA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Osnovni cilj rada je da se na bazi međunarodnih nastojanja, iskustava, preporuka i reagovanja, definiše model reagovanja društvenog mehanizma, prilagođen uslovima koji vladaju u BiH, odnosno specifičnostima i karakteristikama saobraćajnog sistema, koji će omogućiti upravljanje bezbjednošću saobraćaja. Posredan cilj rada jeste širenje ideje, stavova i mišljenja da se, u našim uslovima, bez obzira na postojeće stanje teorije i prakse bezbjednosti saobraćaja, može stvoriti efikasan sistem bezbjednosti saobraćaja.

U ovom istraživanju izvršena je analiza stanja bezbjednosti saobraćaja na području SBK za period 2004.-2010. godina i analiza stavova učesnika u saobraćaju..

Predmet istraživanja su saobraćajne nezgode koje su se dogodile na području SBK u periodu 2004.-2010. godina i, istraživanje stavova učesnika u saobraćaju.

Cilj istraživanja je: izvršiti analizu postojećeg stanja bezbjednosti saobraćaja na području SBK i analizu stavova učesnika u saobraćaju i definisati pravce djelovanja u narednom periodu.

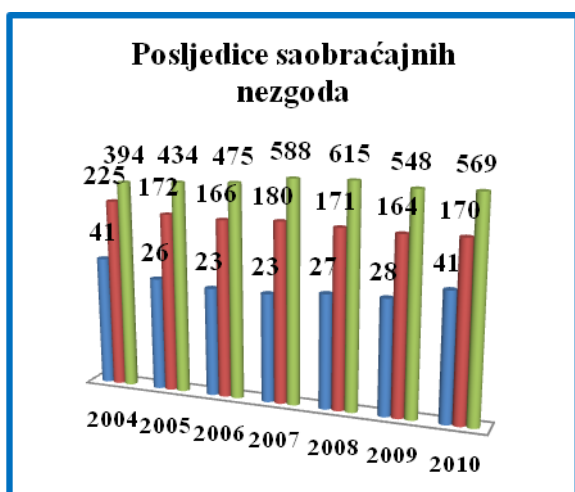
Zadaci rada su: izvršiti opću analizu saobraćajnih nezgoda, analizu prostorne i vremenske raspodjele saobraćajnih nezgoda, analizu stavova učesnika u saobraćaju o rizicima, identifikaciju najvažnijih problema bezbjednosti saobraćaja, definisati ključne oblasti u bezbjednosti saobraćaja i utvrditi plan aktivnosti.

Osnovne metode koje su korištene u ovom istraživanju su statistička metoda i metoda anketiranja. **Statistička metoda** je nezaobilazna metoda u istraživanju stanja bezbjednosti saobraćaja. Primjena statističke metode, a posebno njena tačnost zavisi od kvaliteta uzorka i kvaliteta podataka na osnovu kojih će se vršiti istraživanje. Za potrebe istraživanja stanja bezbjednosti saobraćaja u ovom radu korišteni su podaci koji su dobiveni od MUP-a SBK. **Anketa** je naučna metoda koja se sastoji u ispitivanju okolnosti pojedinih slučajeva, a mogu se koristiti sljedeće tehnike: upitnik, intervju i testovi. Za potrebe ovog istraživanja korištena je tehnika upitnika i intervju.

3.1.Posljedice saobraćajnih nezgoda na području SBK

U periodu istraživanja (2004.-2010.godina) na području SBK desilo se ukupno 20.107 SN sa poginulim licima, teže povrijeđenim licima, lakše povrijeđenim licima i SN sa materijalnom štetom čije posljedice su prikazane na grafikonu 2.

Grafikon 2. Posljedice saobraćajnih nezgoda



Izvor podataka: Izvještaj MUP-a SBK, 2011.

3.2.Pokazatelji stanja bezbjednosti saobraćaja

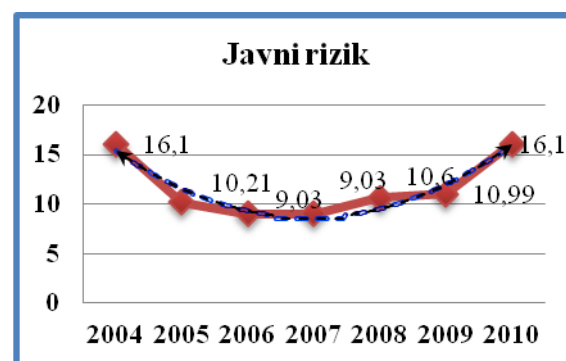
Javni rizik⁶⁷ predstavlja smrtnost (godišnji broj poginulih u saobraćajnim nezgodama) na 100.000 stanovnika i mjeri rizik svakog stanovnika da pogine u saobraćajnoj nezgodi. Broj poginulih u saobraćajnim nezgodama na 100.000 stanovnika je pokazatelj smrtnosti stanovništva. Ovaj pokazatelj skreće pažnju na značaj saobraćajnih nezgoda i stradanja u saobraćaju.

$$JR = \frac{\text{broj poginulih}}{\text{ukupan broj stanovnika}} * 100.000 \quad (1)$$

Saobraćajni rizik predstavlja smrtnost (godišnji broj poginulih u saobraćajnim nezgodama) na 10.000 registrovanih vozila. Saobraćajni rizik uzima u obzir stepen motorizacije⁶⁸.

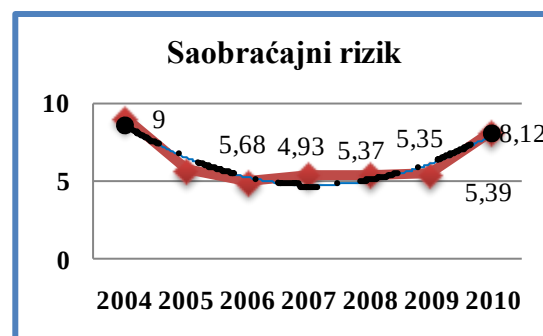
$$SR = \frac{\text{broj poginulih}}{\text{ukupan broj registrovanih vozila}} * 10.000 \quad (2)$$

Grafikon 3. Vrijednost javnog rizika



Izvor podataka: Izvještaj MUP-a SBK, 2011.

Grafikon 4. Vrijednost saobraćajnog rizika



Izvor podataka: Izvještaj MUP-a SBK, 2011.

⁶⁷ Lipovac.K, *Bezbjednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008.*

⁶⁸ Lipovac.K, *Bezbjednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd, 2008.*

Za potrebe ovog istraživanja izvršeno je anketiranje vozača vozila na području SBK. Prilikom provođenja ankete uz prisustvo policije, učesnicima u saobraćaju, postavljeno je 12 pitanja sa ponuđenim odgovorima i učesnici u saobraćaju su vršili zaokruživanje ponuđenih odgovora. Izvršeno je anketiranje 150 učesnika u saobraćaju.

4. UPRAVLJANJE BEZBJEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA

Proces upravljanja bezbjednošću saobraćaja predstavlja promjenu postojećeg stanja bezbjednosti saobraćaja ka željenom stanju bezbjednosti saobraćaja u određenom vremenskom periodu.

Osnovni cilj upravljanja bezbjednošću u drumskom saobraćaju je smanjenje broja i posljedica saobraćajnih nezgoda koje se dešavaju usljed djelovanja različitih rizika u procesu odvijanja saobraćaja. Sistem upravljanja čini društveni mehanizam sastavljen od mnoštva institucija i subjekata. Društvo zaštitu vrijednosti u saobraćaju povjerava društvenom mehanizmu.

Lipovac u svom radu ističe „da bi se upravljalo stanjem bezbjednosti saobraćaja, neophodno je dobro poznavati postojeće stanje, realno definisati željeno stanje i preduzimati mjere da se postojeće stanje približi željenom“⁶⁹

U procesu upravljanja bezbjednošću u drumskom saobraćaju najčešće se primjenjuju sljedeći tipovi upravljanja:⁷⁰

- ❖ **Ekonomsko upravljanje**, Najvažnija vrsta upravljanja u svakoj oblasti društvenog života je ekonomsko upravljanje.,
- ❖ **Horizontalno upravljanje** je posredno ili neposredno prisutno u mnogim sistemima organizovanja,
- ❖ **Vertikalno upravljanje**, predstavlja hijerarhijsko (od vrha do dna) vođenje organizacije,
- ❖ **Funkcionalno upravljanje** se odnosi na vršenje poslova usmjerenih na jednu jasno određenu vrstu problema,
- ❖ **Efektivno upravljanje** podrazumjeva praćenje rezultata i utvrđivanje pojedinih mjera i aktivnosti u odnosu na postavljene ciljeve,
- ❖ **Marketing upravljanje** predstavlja vršenje i provođenje osnovnih principa marketinga u funkciji unapređenja bezbjednosti saobraćaja.

Model upravljanja bezbjednošću u drumskom saobraćaju može se podijeliti u pet faza⁷¹:

1. **Identifikacija rizika**-u ovoj fazi se vrši prepoznavanje rizika,
2. **Analiza**-u ovoj fazi se na osnovu izvještaja, vrši dimenzionisanje odnosno kvantifikacija rizika,
3. **Usvajanje PLANA**-iz koga proističe dokumenat upravljanja rizikom,
4. **Kontrola rizika**-u ovoj fazi se provode mjere i aktivnosti,
5. **Praćenje stanja**-u ovoj fazi se vrši nadzor nad prethodnim fazama.

Prioritetna faza u procesu upravljanja bezbjednošću u drumskom saobraćaju predstavlja definisanje i usvajanje strategije bezbjednosti saobraćaja.

Krajem 80-tih i početkom 90-tih godina XX vijeka pojedine zemlje usvajaju nove pristupe u rješavanju problema bezbjednosti saobraćaja (usvajanje strategije bezbjednosti saobraćaja).

Do tog perioda, pristup bezbjednosti saobraćaja je imao tendenciju koja je podrazumjevala da većinu odovornosti za saobraćajne nezgode snose učesnici u saobraćaju. Novim pristupom je odgovornost za nastanak saobraćajnih nezgoda znatno proširena, počevši od ljudi koji donose važne odluke u vezi društvenog života pa do pojedinačnih učesnika u saobraćaju.

Strategija u bezbjednosti saobraćaja⁷² je sistem naučnih znanja i vještina o pripremanju i vođenju bezbjednosti saobraćaja i načinu ostvarivanja ciljeva u bezbjednosti saobraćaja.

Usvajanje i primjenu strategije karakterišu sljedeći principi⁷³:

- **koordinacija**. Da bi se uspješno primjenila strategija, mora postojati efikasna koordinacija po horizontali i vertikali,
- **dokazana najbolja praksa**. Ovaj princip podrazumjeva upotrebu najboljih postojećih metoda za sprečavanje nastanka saobraćajnih nezgoda i smanjenje posljedica saobraćajnih nezgoda,
- **ekonomska efektivnost**. Pri izboru programa bezbjednosti saobraćaja u centru pažnje je ekonomska efektivnost programa,

⁷¹ Jovanović, D. 2006 godine

⁷² Vujanić, M. i Jovanov, D. 2000 godina

⁷³ Vujanić, M., Lipovac, K. i Jovanović, D. 2004 godine

⁶⁹ Lipovac, K. 2000.

⁷⁰ Jovanić, D. 2004.

- **kontrola i vrednovanje.** Princip ističe važnost redovne kontrole rezultata koji se ostvaruju provođenjem programa,
- **bezbjednost saobraćaja-obaveza svih subjekata.** Princip se odnosi na sposobnost zajednice da prihvati odgovornost za bezbjednost saobraćaja.

Osnovni elementi strategije su⁷⁴:

- **Vizije.** Vizije bezbjednosti saobraćaja, zavise od stepena razvoja i trenutnog stanja bezbjednosti saobraćaja u pojedinim državama.
- **Ciljevi.** Da bi se u potpunosti iskoristila moguća poboljšanja u bezbjednosti saobraćaja do kojih se dolazi na osnovu novih saznanja, iskustava i tehnološkog napretka, zemlje postavljaju različite ciljeve (npr. smanjenje broja saobraćajnih nezgoda, promjena ponašanja učesnika u saobraćaju idr.).
- **Mjere i aktivnosti.** Od izbora mjera, sadržaja mjera i načina provođenja, zavise efekti mjera, kao i razumljivost i stepen prihvatljivosti mjera od strane građana.

4.MODEL STRATEGIJE BS

Pravni osnov za donošenje strategije upravljanja bezbjednošću saobraćaja na putevima BiH sadržan je u članu 251a. i članu 2. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni Hercegovini⁷⁵ (u daljem tekstu ZOOBS).

4.1. Okruženje u kome se donosi strategija BS

19. i 20. 11. 2009. godine u Moskvi je održana 1. Ministarska konferencija o bezbjednosti u drumskom saobraćaju pod pokroviteljstvom predsjednika Rusije Dmitry Medvedeva. Konferenciji je prisustvovalo 1.500 delegata iz 147 zemalja i 80 ministara. Usvojena je Moskovska deklaracija koja sadrži poziv na „Deceniju akcije“. (Bosna i Hercegovina je potpisnik Moskovske deklaracije)⁷⁶.

02.03.2010. godine Generalna skupština UN-a je proglasila „Deceniju akcije“. Rezolucija je podržana od 100 zemalja i promoviše cilj da se „stabilizuje i smanji broj stradalih na putevima“. Postavljen je cilj da se za 50% smanji broj smrtno stradalih na putevima do 2020. godine. Ispunjenjem ovog cilja, postiglo bi se spašavanje 5 miliona života, 50 miliona manje povrijeđenih u

saobraćajnim nezgodama i postigle bi se uštede oko 30 biliona \$.

„Decenija akcije“ će se zasnivati na 5 stubova:

1. Izgradnja upravljačkih kapaciteta (upravljanje bezbjednošću saobraćaja),
2. Izgradnja bezbjednijih puteva,
3. Proizvodnja bezbjednijih vozila,
4. Promovisanje bezbjednijeg ponašanja,
5. Efikasnija akcija nakon saobraćajne nezgode.

Svaki stub će sadržavati inicijalne i privremene ciljeve, čijom realizacijom bi se dostigao globalni cilj „spašavanje 5 miliona života“. Revizija učinjenog u prvom djelu „Decenije akcije“ održat će se u Sultanatu Oman 2015. godine.

Bosna i Hercegovina je potpisnik Moskovske deklaracije i preuzela je obaveze da oblast bezbjednosti saobraćaja dobije podršku svih relevantnih institucija.

Ako posmatramo vremenski period od 2000.-2010. godine u Bosni Hercegovini prosječno svake godine u saobraćajnim nezgodama pogine oko 400 lica, što za posmatrani period iznosi oko 4.000 poginulih lica, što je društveno neprihvatljivo stanje.

4.2. Vizija i osnovni cilj strategije BS

Vizija predstavlja dugoročno viđenje zajednice u određenoj oblasti, u ovom slučaju u oblasti bezbjednosti saobraćaja i cjelokupna zajednica bi trebala svako u okviru svojih nadležnosti raditi na dostizanju vizije bezbjednosti saobraćaja,

Utvrđuje se Vizija bezbjednosti saobraćaja u SBK, kako slijedi:

Preduzimati mjere da se znatno smanji broj poginulih i povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama na području Srednjobosanskog kantona, smanjiti visoke troškove nastalih saobraćajnih nezgoda, preduzimati aktivnosti na poboljšanju zdravlja i kvaliteta života, te provoditi aktivnosti s ciljem bezbjedne i održive mobilnosti i obezbjediti stalno opadanje broja poginulih i povrijeđenih.

Osnovni cilj Strategije upravljanja bezbjednošću saobraćaja SBK je smanjenje broja poginulih u saobraćajnim nezgodama do 2017. godine za 30%,

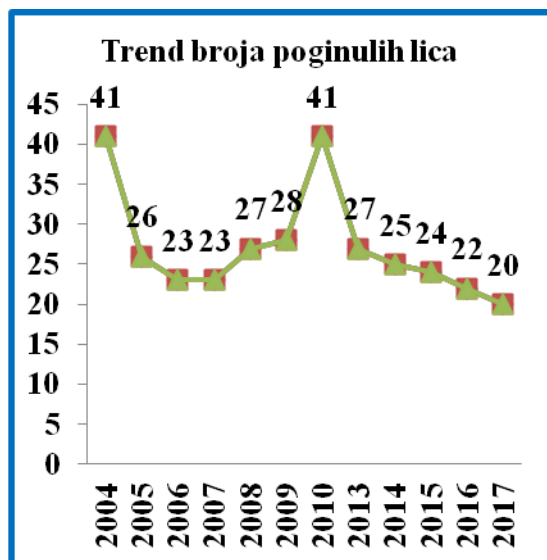
⁷⁴ Jovanov, D. i Vuković, D. 2010 godine

⁷⁵ Zakon je objavljen u „Službenom glasniku BiH“, broj 6/06 od 31.01.2006.godine.

⁷⁶ Strategija bezbjednosti saobraćaja grada Beograda, 2012.

smanjenje broja teže i lakše povrijeđenih za 20% u odnosu na prosječan broj poginulih, teže povrijeđenih i lakše povrijeđenih u periodu 2004.-2010. godina.

Grafikon 5. Prognoza broja poginulih lica do 2017.godine ako se ostvari zacrtani cilj



5. DISKUSIJA REZULTATA

Provedenim istraživanjem mogu se utvrditi osnovne karakteristike nivoa bezbjednosti saobraćaja, ali i najznačajnije činjenice koje dovode do nastanka saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima. Izdvojićemo zaključke koji su očigledni:

- nivo bezbjednosti saobraćaja mjeren opće priznatim i primjenjivanim pokazateljima bezbjednosti saobraćaja na području SBK je alarmantan. Na godišnjem nivou na području SBK od posljedica saobraćajnih nezgoda pogine nekoliko puta više lica u odnosu na zemlje sa najpovoljnijim stepenom bezbjednosti u saobraćaju,
- oko 35% poginulih lica čine ranjivi korisnici puta (pješaci, biciklisti, motociklisti), od čega 73% strada na magistralnim putevima i urbanim sredinama,
- preko 60% nezgoda sa poginulim licima van naselja, dogodi se na magistralnim putnim pravcima,
- prema učešću u strukturi poginulih i u strukturi stanovništva najrizičnija je starosna grupa od 25 do 65 godina,
- u blizu 10% nezgoda sa poginulim licima jedan od učesnika je bio pod dejstvom alkohola,

- oko 24% saobraćajnih nezgoda nastaje prilikom vožnje nepropisnom i neprilagođenom brzinom,
- prosječna vrijednost javnog rizika za posmatrani period je 11,72,
- prosječna vrijednost saobraćajnog rizika za posmatrani period je 6,29
- na području SBK u periodu 2004.-2010. godina je poginulo 209 lica, teže povrijeđeno 1.248 lica, a lakše povrijeđeno 3.622 lica
- materijalne štete od posljedica saobraćajnih nezgoda za period 2004.-2010.godine iznose 276.263.840 KM

Definisanje vizije bezbjednosti saobraćaja je u skladu sa potrebama na polju bezbjednosti saobraćaja. Postojeći nivo bezbjednosti saobraćaja, kao i organizacija i metodologija rada na sprečavanju nastanka saobraćajnih nezgoda je neodrživ.

Uvažavajući činjenice potrebno je organizovati aktivnosti cjelokupnog društvenog mehanizma na bazi usvojene strategije, u nastojanju da se približimo državama sa najpovoljnijim stepenom bezbjednosti u saobraćaju.

Mjerama i aktivnostima treba težiti da se postavljeni ciljevi ostvare u potpunosti. Ovdje se posebna pažnja mora usmjeriti na rad društvenog mehanizma, koji prije svega zavisi od ljudskog faktora. Zbog toga je neophodno formirati stavove i shvatanja da se problemima bezbjednosti saobraćaja može i mora upravljati.

Pri realizaciji mjera i aktivnosti vrlo važno je vršiti konstantna istraživanja da bi se utvrdili opći i pojedinačni efekti njihove primjene. Mora se ostvariti koordinacija nauke i prakse. Moramo biti svjesni da iskustva pojedinih zemalja mogu da nam posluže u planiranju, metodologiji rada, ali da se ne mogu u "samo preslikati" na uslove odvijanja saobraćaja koji vladaju na području SBK. Moraju se uzeti u obzir ne samo specifičnosti našeg saobraćajnog sistema, nego i širi društveno-politički aspekti koji vladaju u našoj zemlji.

6. ZAKLJUČAK

U cilju stvaranja uslova za uspostavljanje efikasnog sistema bezbjednosti saobraćaja potrebno je stvoriti određene pretpostavke, koje predstavljaju mjere opšteg karaktera:

- ✓ Unapređenje karakteristika sistema BS putem organizovanja snažnog društvenog mehanizma u aktivnostima na poslovima bezbjednosti saobraćaja,

- ✓ Uspostavljanje državnog tjela za bezbjednost saobraćaja. Ovo tijelo će biti odgovorni subjekt za cjelokupnu politiku usmjerenu prema problemima bezbjednosti saobraćaja,
- ✓ Uspostavljanje koordinacionih tjela u entitetima, kantonima i lokalnim zajednicama,
- ✓ Sagledati mogućnost jačanja i proširenja strukture društvenog mehanizma i način uključivanja svih zainteresovanih strana u sistem bezbjednosti saobraćaja,
- ✓ Izgradnja pozitivnog stava javnosti prema problemima bezbjednosti u saobraćaju;
- ✓ Usklađivanje zakonodavstva i standarda u bezbjednosti saobraćaja sa onima koji vladaju u svijetu, a prije svega u Evropskoj uniji;
- ✓ formirati informacioni sistem u koji treba da budu uključeni svi neophodni podaci koji se koriste za sagledavanje postojećeg stanja,
- ✓ izvršiti detaljnu analizu problematike bezbjednosti saobraćaja, a u okviru nje posebno:
 - fenomenološke i etiološke karakteristike saobraćajnih nezgoda (za svaku vrstu saobraćajne nezgode posebno),
 - karakteristike nastradalih učesnika u saobraćaju,
 - karakteristike ponašanja učesnika u saobraćaju,
- ✓ definisati i usvojiti strategiju bezbjednosti saobraćaja na nivou BiH, za čije sprovođenje bi bilo odgovorno državno tijelo za bezbjednost saobraćaja, te strategije bezbjednosti saobraćaja na nivou entiteta, kantona i lokalnih zajednica za čije sprovođenje bi bila zadužena koordinaciona tijela za bezbjednost saobraćaja.
 - ✓ unapređenje korištenja pasivnih elemenata bezbjednosti saobraćaja,
 - ✓ smanjenje broja učesnika koji upravljaju vozilom pod dejstvom alkohola, droga i opojnih lijekova,
 - ✓ smanjenje stepena raspršenosti brzina,
 - ✓ izvršiti identifikaciju i sanaciju „crnih tačaka“.
- ✓ U okviru strategije potrebno je za određeni vremenski period (5 godina) definisati sljedeće ciljeve:

- ✓ smanjenje broja saobraćajnih nezgoda,
- ✓ smanjenje broja poginulih lica u SN za 30% do 2017.godina u odnosu na prosječan broj poginulih u periodu 2004.-2010.godina (29),
- ✓ smanjenje broja teže povrijeđenih lica i lakše povrijeđenih lica u SN za 20% u odnosu na prosječan broj teže povrijeđenih lica i lakše povrijeđenih lica u periodu 2004.-2010.godina,
- ✓ ostvariti spašavanje života ljudi, spriječiti povrede i ostvariti ekonomske uštede kako slijedi:

▪ Spašeni životi	27
▪ Spriječene teške povrede	103
▪ Spriječene lakše povrede	276
▪ Ukupne ekonomske uštede	24 mil KM
- ✓ smanjenje nastradalih pojedinih kategorija učesnika u saobraćaju (djece, mladih, starih, pješaka, biciklista, motociklista i sl.),

LITERATURA

- [1] Dragač, R. i Vujanić, M., „BEZBEDNOST SAOBRAĆAJA II deo“, Univerzitet u Beogradu, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2002.,
- [2] Lipovac K. „Strategije bezbednosti saobraćaja“, seminar-savjetovanje-razmjena najbolje prakse, Bezbednost saobraćaja na putevima, Vrnjačka Banja, 2005.,
- [3] Vujanić M., Jovanov D. „Osnovni elementi nacionalne strategije bezbednosti drumskog saobraćaja“ Zbornik radova, V simpozijum sa međunarodnim učešćem „Prevenција saobraćajnih nezgoda na putevima 2000“ 12. i 13. Oktobar, Novi Sad 2000.,
- [4] Vujanić, M.; Lipovac, K. i Jovanović, D.; (2008.), „Koncept upravljanja bezbednošću saobraćaja u lokalnim zajednicama“, III stručni seminar-Uloga lokalne zajednice u bezbjednosti saobraćaja. Zbornik radova. 5.-16.,
- [5] Vujanić, M.; Antić, B. i Pešić, D.; (2010.), „Značaj problema i mogućnosti upravljanja bezbjednošću saobraćaja“, V stručni seminar-Uloga lokalne zajednice u bezbjednosti saobraćaja. Zbornik radova. 35.-43.,
- [6] Jovanović, D., „Upravljanje rizicima u drumskom saobraćaju“, (doktorska disertacija), Univerzitet u Novom Sadu, Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad, 2005.,
- [7] Drobo, A., „Strategija upravljanja bezbjednošću saobraćaja na području Srednjobosanskog kantona“, (magistarski rad),

Univerzitet u Istočnom Sarajevu, Saobraćajni fakultet, Doboj, 2013.,

[8] Ujedinjene nacije, Generalna skupština, „Poboljšanje globalne bezbednosti na putevima“, **2005.**,

[9] Vlada Federacije Bosne i Hercegovine; „Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja (2008.-2013.)“, Sarajevo 2008.,

[10] Vlada Republike Hrvatske, „Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011.-2020. godine“, Zagreb 2011.,

[11] Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj 6/06; 75/06; 44/007; 84/09 i 48/10),.