

ODRŽIVA MOBILNOST I SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA

Sinan Alispahić
Internacionalni univerzitet Travnik, Bunar b.b., Travnik
Velibor Peulić
Vanjskotrgovinska komora BiH, Branislava Đurdeva 10, Sarajevo
Vedran Lukman
MUP, PU Varaždin

Sažetak

Rješavanje zahtjeva održive mobilnosti i sigurnosti cestovnog prometa strateško je pitanje svake zemlje i njenih građana. Cilj je bio ukazati na potrebu rješavanja prisutnih problema koje izaziva održiva mobilnost i zahtjeva za većom sigurnošću u prometu. Za poboljšanje učinkovitosti prometnog sustava, Europska unija usvojila je paket mjera za rješavanje prisutnih problema i unaprjeđenje mobilnosti i sigurnosti prometa. Utvrđene su smjernice za izradu planova održive mobilnosti u gradovima, donesen je plan za stvaranje jedinstvenog europskog prometnog prostor. Za nove modele mobilnosti nužno je uvođenje inovacija na tržište usmjerenih na nove tehnologije, kao i stvaranje moderne infrastrukture i mreže. Provedba utvrđenih planova, mjera i aktivnosti do 2020. godine doprinijet će povećanju konkurentnosti prometa uz smanjenje emisije stakleničkih plinova, održivom prometnom sustavu, zaštiti okoliša, održivoj mobilnosti i povećanju sigurnosti cestovnog prometa.

Ključne riječi: Mobilnost, sigurnost, plan održive mobilnosti, prometni sustav, strategija razvoja, nove tehnologije

SUSTAINABLE MOBILITY AND ROAD SAFETY

Abstract

The resolving requirements of sustainable mobility and road safety are a strategic issue of each country and its citizens. The goal was to emphasize the need for resolving the problems caused by sustainable mobility and the demand for more safety in traffic. To improve the efficiency of the transport system, the European Union has adopted a package of measures for resolving the problems and improving the mobility and traffic safety. Established guidelines for the development of plans of sustainable mobility in cities, adopted a plan to create a single European transport area. For new models of mobility, it is necessary to introduce innovations into the market focused on new technologies, as well as the creation of a modern infrastructure and networks. The realisation of established plans, measures and activities by 2020 year will contribute to increasing the competitiveness of transport while reducing greenhouse gas emissions, sustainable transport system, environmental protection, sustainable mobility and increase road safety.

Key words: Mobility; Security; Sustainable mobility plan; Transport system; Development strategies; New Technologies

1. UVOD

Održiva mobilnost povećava se s porastom stupnja motorizacije, porastom životnog standarda i razvijenošću urbanog područja. Potrebe za putovanjem progresivno rastu s njegovim razvojem i njegovom ekonomskom moći. To se očituje povećanjem broja putovanja, većim brojem vozila na cestama, razvojem cestovne infrastrukture i potrošnjom energije. U Bosni i Hercegovini (BiH) je 2011. godine registrirano ukupno 854.069 motornih vozila, od čega je 735.258 ili 90 posto osobnih i 74.956 ili 9 posto teretnih vozila [1]. Broj registriranih osobnih vozila predstavlja približno 191 vozilo na 1000 stanovnika, odnosno približno svaki peti stanovnik BiH posjeduje osobno vozilo. Po tipu pogonske energije registrirano je:

- 470.101 ili 55 posto vozila s dizelskim motorom,
- 361.941 ili 42,4 posto vozila s benzinskim motorom,
- 21.896 ili 2,6 posto ostalih vozila,
- 131 ili 0,02 posto vozila na električni pogon.

Od svih registriranih motornih vozila, njih 73,7 posto su starija od 10 godina.

Sigurnost cestovnog prometa zahtijeva zaštitu ljudskih života, očuvanje energije, resursa, zaštitu okoliša i kvalitetniji život. Pokazatelji stanja sigurnosti cestovnog prometa u 2012. godini, kao i postignuti rezultati Akcijskog plana provedbe mjera za poboljšanje sigurnosti prometa⁸⁷ ukazuju na trend smanjenja broja prometnih nesreća i stradanja osoba u tim nesrećama. Smanjen je broj poginulih, teže i lakše ozlijeđenih. Stanje sigurnosti cestovnog prometa U zadnjih nekoliko godina prisutan je trend poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa, a podaci za prvi kvartal 2013. godine pokazuju da se takav trend nastavlja.

Društvo danas želi veću mobilnost, ali na kvalitetniji način, koja će biti održiva i koja će funkcionalno udovoljiti potrebama društva s pogledom u budućnost. Smanjenje troškova prijevoza, sloboda kretanja, kraće vrijeme putovanja, zahtjevi su koje treba ispuniti održiva mobilnost. Pri tome se u obzir moraju uzeti štetni utjecaji prometa i rizika po sigurnost ljudskih

života i zaštitu okoliša. Prema dostupnim pokazateljima u zadnjem desetljeću većina potrošnje energije u prometu, ostvaruje se u cestovnom prometu, tako da je njegov udio oko 88 posto, dok je udio svih ostalih vrsta prometa oko 12 posto [2].

Pronaći kvalitetna rješenja i pomiriti zahtjeve za većom mobilnošću s jedne strane i većom sigurnošću cestovnog prometa s druge, danas za svaku zemlju i njene građane predstavlja izazov i strateško pitanje za rješavanje. Razvojem cestovno-prometne infrastrukture ostvaruje se ravnoteža između zahtjeva za unaprjeđenjem kvalitete života, potrebama društva za većom mobilnošću i zahtjeva za očuvanjem okoliša kao prirodnog dobra.

Europska unija (EU) vrlo je aktivna u pronalaženju rješenja. S ciljem poboljšanja učinkovitosti europskog prometnog sustava, Europska komisija usvojila je novi paket mjera, i objavila Bijelu knjigu o jedinstvenom europskom prometnom prostoru⁸⁸.

Bijela knjiga predviđa 40 različitih mjera kojima se namjerava unaprijediti mobilnost prijevoza robe i putnika, smanjiti opterećenost ključnih europskih prometnih čvorišta, te povisiti stopu zaposlenosti u prometnom sektoru i sektorima koji s u s njim povezani. Poseban naglasak se pri tom stavlja na održivi razvoj i zaštitu okoliša, pri čemu je, zaključno s 2050. godinom, glavni cilj ukupno smanjenje prometno uzrokovanog zagađenja okoliša do 60% [3]. EU je preuzela obvezu smanjenja emisije stakleničkih plinova od najmanje 20 posto do 2020. godine, u odnosu na emisije iz 1990. Međutim, prema rezultatima istraživanja, potrebna su znatno veća smanjenja emisija do 2050. godine, tako da planira smanjiti emisije stakleničkih plinova za najmanje 80 posto. Sve zemlje trebale bi u tom području slijediti politiku EU.

⁸⁷ Polazne osnove strategije sigurnosti saobraćaja FBiH 2008.-2013.

⁸⁸ White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area, Bruxelles, 28.3.2011. Bijela knjiga „Put ka jedinstvenom europskom prometnom prostoru – Premakompetitivnom i ekonomičnom prometnom sustavu“ (COM(2011)0144 final).

2. ODRŽIVA MOBILNOST

Broj osobnih automobila, a i ostalih motornih vozila u prometu na cestama svakodnevno se povećava. Stvaraju se prometne gužve, zauzima prostor, kojeg u gradovima uvijek nedostaje, povećava se razina buke i proizvode emisije stakleničkih plinova, a najviše CO₂. Kako bi se povećala kvaliteta života, u zemljama EU gradovi donose planove održive mobilnosti⁸⁹ i konkretne mjere za rješavanje problema.

2.1. Plan održive mobilnosti u gradovima

Plan održive mobilnosti u gradovima strateški je plan koji se nadovezuje na postojeću praksu i zakonske okvire u planiranju, kako bi zadovoljio potrebe stanovnika gradova za mobilnošću, sada i u budućnosti, te osigurao bolju kvalitetu života u gradovima i njihovoj okolini. Njegove osnovne karakteristike su: participacijski pristup, integrirani pristup, održivost, jasna vizija, svrha i mjerljivi ciljevi te revizija prometnih troškova i koristi.

Cilj plana održive mobilnosti u gradovima stvaranje je održivog prometnog sustava u gradovima pomoću: bolje kvalitete i veće atraktivnosti grada, osiguravanja dostupnosti poslova i usluga svim korisnicima, poboljšanja sigurnosti i zaštite, smanjenja onečišćenja, smanjenja emisije stakleničkih plinova, smanjenja razine buke i potrošnje energije, povećanja efikasnosti i ekonomičnosti u prijevozu ljudi i roba, povećanja atraktivnosti i kvalitete gradskog okoliša.

Bijela knjiga o prometu predlaže razmatranje mogućnosti uvođenja Planova mobilnosti u gradovima kao obaveze za gradove određene veličine, prema nacionalnim standardima temeljenima na Smjernicama EU-a. Također predlaže istraživanje povezivanja fondova za regionalni razvoj i kohezijskih fondova za gradove i regije koje predaju aktualan i nezavisno potvrđen certifikat o postignućima urbane mobilnosti i reviziji održivosti. Bijela knjiga o transportu

predlaže i istraživanje mogućnosti za izgradnju europskog okvira za podršku za progresivnu implementaciju Planova urbane mobilnosti u europskim gradovima [3].

Ovako integrirani i ambiciozni lokalni planovi mobilnosti polazište su i prilika za konačne promjene koje su potrebne u mnogim europskim gradovima kao i u gradovima BiH, kako bi poboljšali efikasnost svojih prometnih sustava, kako bi bili više održivi i kako bi se smanjili negativni utjecaji prometa na zdravlje ljudi, kvalitetu života i okoliš.

Razvoj i implementacija Plana održive mobilnosti u gradovima je kontinuirani proces koji se sastoji od jedanaest glavnih koraka, slika 1., kao logičkog slijeda. U praksi se te aktivnosti mogu obavljati djelomično usporedno ili mogu sadržavati petlje povratne veze.

Detaljan prikaz svih koraka i aktivnosti može se naći u smjernicama⁹⁰ „Razvoj i implementacija Plana održive mobilnosti u gradovima.“ Smjernice sadrže primjere najbolje prakse, korisne alate i reference koje detaljnije opisuju cjelokupni proces izrade plana.



⁹⁰ Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, EU, 2011.

Smjernice se mogu preuzeti sa www.mobilityplans.eu

⁸⁹ Planovi održive mobilnosti u gradovima – Planiranje za ljude.

Slika 1. Grafički prikaz procesa Plana održive mobilnosti u gradovima, [4].

Smjernice objašnjavaju bitne korake koji su uključeni u razvoj ovakvih planova. Sadrže primjere dobre prakse, alate i reference za ilustriranje svakog koraka kao pomoć u primjeni. Dokument je namijenjen stručnjacima u gradskom prometu i mobilnosti kao i drugim sudionicima koji bi trebali biti uključeni u pripremu i implementaciju Planova održive mobilnosti u gradovima.

Moguća rješenja za održivu mobilnost u gradovima:

- kreirati integralni sustav mobilnosti, koji će obuhvaćati prijevoz, urbanističko planiranje, biznis, javne službe, opskrbu energijom i hranom, te koji će ljudima dati pravo izbora, fleksibilnost i neprekidnu povezanost tijekom putovanja,
- sustavi mobilnosti moraju jednako funkcionirati prema svima, kako bi osigurali da svi imaju pristup resursima, uslugama i poslovnim prilikama,
- potrebno je osmisliti alternativne načine za kretanje, pri čemu sustav treba biti prilagođen čovjeku, a ne vozilu,
- potencijal za smanjenje potreba za kretanjem nalazi se u informatičkim tehnologijama, tako da se građanima omogući pristup sve većem broju usluga on-line,
- nužno je implementirati veće mjere energetske učinkovitosti, te koristiti obnovljive izvore energije i povećati broj vozila na alternativni pogon,
- potrebno je mijenjati ljudsko ponašanje, kako bi se poticali zdraviji životni stilovi i kvalitetniji život.

2.2. Priprema europskog prometnog prostora za budućnost

Mobilnost je važna za međunarodno tržište i za kvalitetu života građana, kako bi mogli uživati slobodu putovanja. Promet je ključan za razvoj gospodarstva i društva. Omogućuje gospodarski rast i stvaranje novih poslova. Mora biti održiv i u kontekstu novih izazova s kojima je svako društvo suočeno.

Novi izazovi vezani su za uspostavu međunarodnog prometnog tržišta, gdje i dalje postoje značajne barijere. I dalje su otvorena pitanja, kako bolje odgovoriti na želju građana za putovanjima i potrebe gospodarstva za prevoženjem tereta, istovremeno uzimajući u obzir ograničenja vezana uz resurse i zaštitu okoliša. Za budućnost je nužno ujediniti prometne sustave istočnih i zapadnih dijelova Europe kako bi se u potpunosti odgovorilo na prometne potrebe 500 milijuna građana Europske unije.

U prometnom sektoru trenutačno je zaposleno oko 10 milijuna stanovnika, što čini 4,5% od ukupnog broja zaposlenih u EU, te 5% ukupnog BDP-a EU. Europska kućanstva u prosjeku troše do 13% kućnog budžeta na prijevoz robe i usluga [3]. S obzirom na činjenicu da Europska unija značajno ovisi o uvozu sirovina i energetskih resursa, prometna povezanost s trećim zemljama, te funkcionalnost i učinkovitost prijevoza, ključ su održivosti i razvoja sveukupnog europskog gospodarstva.

Promet je postao energetske učinkovitiji, ali nafta i naftni derivati još uvijek se koriste za 96% prometnih energetskih potreba u EU-u. Promet je postao čišći, ali njegov povećani obujam znači da ostaje veliki izvor buke i lokalnog onečišćenja zraka. Nove tehnologije za vozila i upravljanje prometom bit će ključne u smanjivanju emisije ispušnih plinova. Odbađanje djelovanja i neodlučnost u uvođenju novih tehnologija mogle bi prouzročiti nepopravljivu štetu prometnoj gospodarskoj djelatnosti u EU-u.

Mobilnost izravno ovisi o prometnoj infrastrukturi. Bez potpore u obliku odgovarajuće mreže i njenog pametnijeg korištenja, nije moguća bilo kakva veća promjena u prometu. Općenito, ulaganja u prometnu infrastrukturu imaju pozitivan učinak na gospodarski rast, stvaraju blagostanje, nove poslove i jačaju trgovinu, prostornu dostupnost i mobilnost ljudi.

S ciljem poboljšanja učinkovitosti europskog prometnog sustava, Europska komisija usvojila je novi paket mjera, Bijelu knjigu – Plan za jedinstveni europski prometni prostor. U njoj su predviđene konkretne mjere kojima se predviđa unaprjeđenje i održivost mobilnosti, održivi razvoj i zaštita okoliša.

2.3. Održivi prometni sustav

Glavni cilj europske prometne politike je pomoći uspostaviti sustav koji podupire europski gospodarski napredak, jača konkurentnost i nudi visokokvalitetne usluge mobilnosti i istovremeno učinkovitije koristi resurse. U praksi, u prometu je potrebno koristiti manje energije koja mora biti čistija, bolje koristiti modernu infrastrukturu, a smanjiti njegov negativni utjecaj na okoliš i glavna prirodna bogatstva kao što su voda, zemlja i ekosustavi. Potrebni su novi prometni modeli, u skladu s kojim će se na određite prevoziti najefikasnijim načinom prijevoza veće količine robe i veći broj putnika. Daljnji razvoj mora ići u nekoliko smjerova:

- poboljšanje energetske učinkovitosti vozila u svim granama prometa, razvojem i upotrebom održivih goriva i pogonskih sustava,
- podizanje efikasnosti multimodalnih logističkih lanaca na najvišu moguću razinu,
- uvođenje E-mobilnosti, koja se temelji na novim tehnologijama koje će u budućnosti biti osnova održive mobilnosti i koja će se tek afirmirati na tržištu,
- efikasnije korištenje prometa i infrastrukture kroz korištenje poboljšanih sustava za upravljanje prometom i informacijskih sustava (npr. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), itd.

Rješavanje navedenih problema razmatra tri glavna područja prometa: srednje udaljenosti, velike udaljenosti i gradski promet. Ispunjavanje ovih ciljeva ovisit će o više sudionika: o Europskoj uniji, državama članicama, regijama i gradovima, ali će i industrija, socijalni partneri i građani imati svoju ulogu.

3. STRATEGIJA RAZVOJA ODRŽIVOG PROMETNOG SUSTAVA

Za provođenje nove vizije razvoja potreban je efikasan okvir za sve korisnike prometa, kao i pravovremeno uvođenje novih tehnologija i razvoj odgovarajuće infrastrukture. Cilj za iduće desetljeće je:

1. Stvoriti jedinstveni europski prometni prostor.
2. Uvesti inovacije na tržište usmjeravajući se na nove tehnologije i modele mobilnosti.

3. Stvoriti modernu infrastrukturu i mrežu za mobilnost, pametno određivanje cijena i financiranje.

3.1. Jedinstveni europski prometni prostor

Jedinstveni europski prometni prostor bi trebao olakšati kretanje građana i tereta, smanjiti troškove i ojačati održivost europskog prometa. U sklopu ove inicijative:

- Uspostaviti jedinstveni europski željeznički prostor, jedinstveni europski zračni prostor, unutar kojega ne bi bilo zapreka za mobilnost, omogućiti bolje korištenje kapaciteta zračnih luka te dalje razvijati europsko pomorsko prometno područje slobodne plovidbe u Europi i oko nje;
- Otvaranje tržišta moraju pratiti kvalitetni poslovi i dobri radni uvjeti, jer su ljudski potencijali ključna sastavnica bilo kojeg visokokvalitetnog prometnog sustava;
- Sigurnosna zaštita u prometu je visoko na listi prioriteta EU-a, te je potrebno daljnje objedinjavanje po svim granama prometa;
- Izgradnja okvira za siguran promet je ključna za građane. Krenuti prema viziji cestovne sigurnosti bez poginulih. Za ostvarenje ove vizije treba uskladiti i uvesti tehnologiju za cestovnu sigurnost – kao što su sustavi za pomoć vozaču, e-poziv (eCall), (pametni) ograničivaču brzine, podsjetnici na vezanje sigurnosnih pojaseva, kooperativni sustavi za pametnu cestovnu sigurnost i sučelja između vozila i infrastrukture - kao i poboljšanje provjere cestovne ispravnosti vozila, uključujući i one za alternativne pogonske sustave. Razviti sveobuhvatnu akcijsku strategiju za smanjenje broja ozljeda na cestama i službe pomoći, uključujući zajedničke definicije i standardizirane klasifikacije ozljeda i nesreća sa smrtnim posljedicama, težeći usvajanju cilja smanjenja broja ozljeda. Naglasak treba biti na obuci i obrazovanju svih korisnika, na promicanju korištenja sigurnosne opreme (sigurnosnih pojaseva, zaštitne odjeće, itd.). Usmjeravanje posebne pozornosti na ranjivije korisnike kao što su pješaci, biciklisti i motociklisti, među ostalim i kroz sigurniju infrastrukturu i tehnologiju vozila;
- Porast će važnost kvalitete, dostupnosti i pouzdanosti prometnih usluga, među ostalim i zbog starenja stanovništva i potrebe za promicanjem javnog prijevoza. Odgovarajuća učestalost usluge, udobnost, lak pristup, pouzdanost usluga i intermodalna integracija glavne su karakteristike kvalitete usluge. Za postizanje neometane mobilnosti od vrata do

vrata, kako za putnike tako i za terete, jednako je bitna i dostupnost informacija o vremenu putovanja i mogućim rutama.

3.2. Inovacije usmjerene na tehnologije i ponašanja

Za nova tehnološka rješenja potrebne su nove ideje mobilnosti oslonjena na skupinu novih tehnologija kao i održivije ponašanje.

- Pomoću tehnoloških inovacija moguć je brži i jeftiniji prijelaz na učinkovitije i održivije europske prometne sustave, kroz djelovanje tri glavna područja: učinkovitost vozila kroz nove motore, materijale i dizajn; čišću uporabu energije kroz nova goriva i pogonske sustave; bolje korištenje mreže i sigurnije prometne aktivnosti uz bolju sigurnosnu zaštitu kroz informacijske i komunikacijske sustave;
- Politika istraživanja i inovacija u prometu bi sve više trebala na dosljedan način podupirati razvoj i uvođenje ključnih tehnologija koje su potrebne da bi se europski prometni sustav razvio u moderan i učinkovit sustav primjeren korisnicima. Za njegovu veću učinkovitost, potrebno je nadopuniti tehnološka istraživanja sistemskim pristupom, u kojem se vodi računa o infrastrukturnim i zakonskim zahtjevima, koordinaciji više sudionika i velikim oglednim projektima kako bi se potaklo prihvaćanje na tržištu;
- Promicati svijest o dostupnim alternativama konvencionalnom pojedinačnom prijevozu (poticanje manje upotrebe vozila, pješaćenja i vožnje biciklom, upotrebe jednog automobila za prijevoz većeg broja ljudi, parkirališta povezanih s javnim prijevozom);
- Uključiti zahtjeve vezane uz eko-vožnju u buduće revizije direktive o vozačkoj dozvoli i poduzeti korake za ubranu primjenu pametnih prometnih sustava kao potpore eko-vožnji;
- Nove ideje mobilnosti nije moguće nametnuti. Za promicanje održivijeg ponašanja potrebno je aktivno poticati bolje planiranje mobilnosti. Informacije o svim načinima prijevoza i o njihovom učinku na okoliš trebaju postati široko dostupne. Pomoću informatičke tehnologije moguće je zadovoljiti neke od potreba vezanih uz dostupnost bez dodatne mobilnosti;
- Gradove iznad određene veličine potrebno je poticati da razviju gradske planove za mobilnost koji bi uključivali sve ove elemente. Ti planovi bi trebali biti u potpunosti usklađeni s integriranim gradskim razvojnim planovima.

3.3. Moderna infrastruktura i mreža za mobilnost

Za održivi prometni sustav potrebna je „osnovna mreža“ koridora kojom se, zahvaljujući širokoj upotrebi efikasnijih načina prijevoza u multimodalnim kombinacijama i širokoj primjeni naprednih tehnologija i opskrbenoj infrastrukturi prevoze velike i objedinjene količine putnika i tereta.

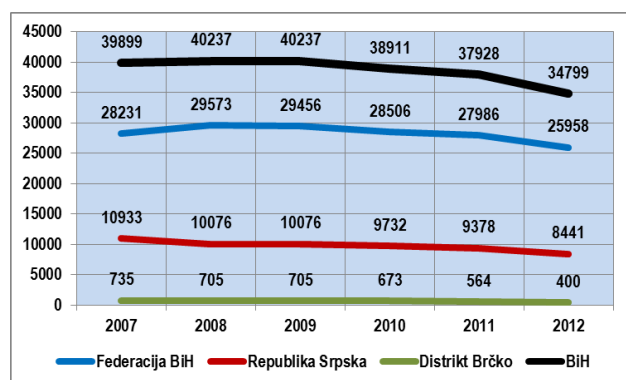
- U novim smjernicama utvrditi osnovnu mrežu strateške europske infrastrukture koja povezuje istočne i zapadne dijelove Europske unije i oblikuje jedinstveno europsko prometno područje;
- Uvesti pametne i interoperabilne tehnologije sa širokim opsegom primjene (SESAR, ERTMS, RIS, ITS, itd.) za optimizaciju kapaciteta i korištenja infrastrukture;
- U kontekstu „osnovne mreže“ stvoriti strukture multimodalnih teretnih koridora kako bi se uskladila ulaganja i infrastrukturni radovi i poduprle učinkovite, inovativne i multimodalne prijevozne usluge na srednje i velike udaljenosti;
- Pravilno određivanje cijena i izbjegavanje narušavanja tržišnog natjecanja, igraju ključnu ulogu u brojnim odlukama koje imaju dugoročan utjecaj na prometni sustav. Potrebno je tako restrukturirati prometne pristojbe i poreze da se proširi primjena načela „zagađivač plaća“ i „korisnik plaća“. Pomoću njih treba poduprijeti ulogu prometa u promicanju europskih ciljeva za konkurentnost i koheziju, dok bi ukupna opterećenja za područje prometa trebala odražavati ukupne troškove prijevoza, uključujući infrastrukturu i eksterne troškove.

4. STANJE SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA

U proteklih šest godina u BiH je prisutan trend smanjenja ukupnog broja prometnih nesreća, slika 2. Na cestama i u naseljenim mjestima na području Federacije BiH, tijekom 2012. godine dogodilo se 25958 prometnih nesreća, što je manje za 1941 ili 7,0 % nego u 2011. godini [5].

Na području Republike Srpske tijekom 2012. godine dogodilo se 8441 prometnih nesreća, što je manje za 937 ili 10 % nego u 2011. godini [6].

Na području Distrikta Brčko tijekom 2012. godine dogodilo se 400 prometnih nesreća što je za 164 ili 29 % manje nego u 2011. godini.

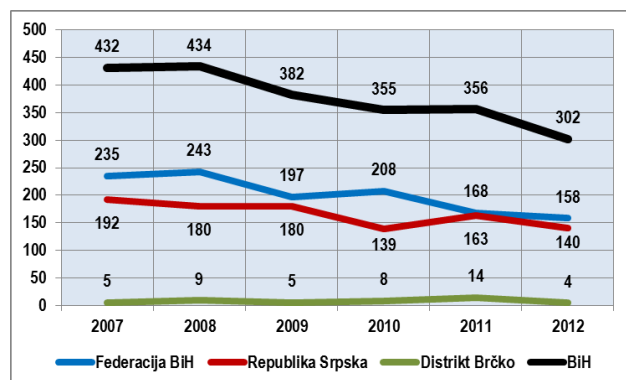


Slika 2. Ukupan broj prometnih nesreća u BiH od 2007. do 2012. godine

Izvor: Izradili autori prema podacima [5,6]

U prvom kvartalu 2013. godine u Federaciji BiH u odnosu na isto razdoblje 2012. godine dogodio se manji ukupni broj prometnih nesreća za 784 nesreće (ili 12%) i poginulo je manje osoba u prometnim nesrećama za 15 osoba (ili 35,7%) [7]. To pokazuje daljnji trend poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa.

Također u proteklih šest godina u BiH je prisutan trend smanjenja broja poginulih i ozlijeđenih osoba u prometnim nesrećama, slika 3.



Slika 3. Broj poginuli osoba u prometnim nesrećama

BiH od 2007. do 2012. godine

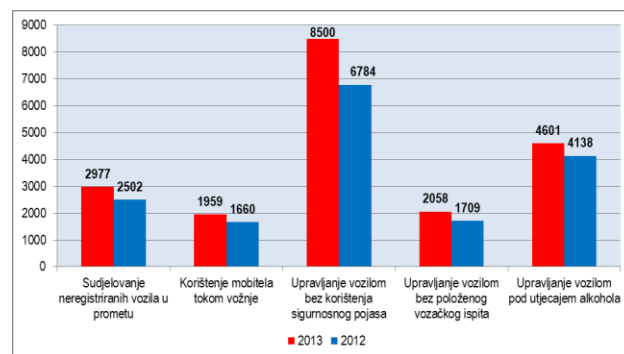
Izvor: Izradili autori prema podacima [5,6]

U prometnim nesrećama na području Federacije Srpske tijekom 2012. godine poginulo je 158 osoba, što je za 10 ili 6,0 % manje nego u 2011. godini [5].

U prometnim nesrećama na području Republike Srpske tijekom 2012. godine poginulo je 140 osoba, što je za 23 ili 14 % manje nego u 2011. godini [6].

Na području Distrikta Brčko u prometnim nesrećama tijekom 2012. godine poginule su 4 osobe, što je za 10 ili 73 % manje nego u 2011. godini.

U strukturi evidentiranih prekršaja za prvi kvartal 2013. godine, slika 4., uočavaju se povećanja nekih karakterističnih prekršaja vozača.



Slika 4. Struktura evidentiranih prekršaja u prometu, prvi kvartal 2013./2012.

Izvor: Izradili autori prema podacima [7]

Najveće povećanje je zbog:

- nekorištenja sigurnosnog pojasa, 25 posto,
- upravljanja vozilom bez položenog vozačkog ispita, 20 posto
- sudjelovanja neregistriranih vozila u prometu, 19 posto,
- korištenja mobitela tokom vožnje, 18 posto,
- upravljanja vozilom pod utjecajem alkohola, 11 posto.

Također je uočljivo kada je riječ o starosnoj dobi, kako je najviše smrtno stradalo osobo starosne dobi od 40 do 60 i više godina, 77 posto. Što je povećanje za 34 posto u odnosu na isto razdoblje 2012. godine.

Međutim, za ostvarenje ciljeva 4. Akcijskog plana Europske unije⁹¹, čiji je glavni cilj 50 postotno smanjenje broja poginulih u prometnim nesrećama za razdoblje od 2011. do 2020. godine potrebne su dodatne mjere, akcije i aktivnosti. Bez obzira na primjenu suvremenih tehnologija i tehničko-tehnoloških rješenja, efikasnost politike sigurnosti cestovnog prometa u konačnici ovisi prvenstveno od ponašanja korisnika cesta.

Na temelju dostupnih informacija o stanju sigurnosti cestovnog prometa za 2012. godinu u većem entitetu BiH, od ukupnog broja prometnih nesreća u 22,4 %, uzrok je neprilagođena brzina uvjetima vožnje, a u 4,8 % vožnja pod utjecajem alkohola [5].

Na temelju dostupnih informacija o stanju sigurnosti cestovnog prometa za 2012. godinu u manjem entitetu BiH, od ukupnog broja prometnih nesreća u 28,5 %, uzrok je nepropisna i neprilagođena brzina uvjetima vožnje, a u 13,2 % vožnja pod utjecajem alkohola [6].

Najčešći uzrok događanja prometnih nesreća s poginulim osobama je neprilagođena i nepropisna brzina 51 %, odnosno 48,4 %.

Prema podacima iz dokumenta „Polazne osnove strategije sigurnosti cestovnog prometa“ [8], najčešći uzroci prometnih nesreća u BiH su neprilagođena brzina (35 %), nepoštivanje pravila propuštanja (11 %) i vožnja pod utjecajem alkohola (6 %).

Rezultati analize stanja sigurnosti prometa ekspertnog tima za 2011. godinu na području Federacije BiH [9], pokazuju da je najvećem broju prometnih nesreća i nadalje uzrok u 22, 2 % neprilagođena i nepropisna brzina, ali ipak manja za 5,4 % u odnosu na 2010. godinu.

Uzrok događanja prometnih nesreća s poginulim osobama u 2011. godini u 51,2 % je neprilagođena i nepropisna brzina. Drugi uzrok u iznosu od 4,6 % je vožnja pod utjecajem alkohola, ali ipak manja za 10,6 %.

Na osnovu navedenih pokazatelja najčešći uzroci prometnih nesreća su:

- neprilagođena brzina uvjetima vožnje i
- vožnja pod utjecajem alkohola.

5. SMJERNICE ZA POBOLJŠANJE SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA

Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije svake godine u svijetu u prometnim nesrećama pogine oko 1.300.000 ljudi, a 50.000.000 ih bude ozlijeđeno. Predviđa se da će do 2030. godine prometne nesreće postati peti uzrok smrtnosti, odnosno da će poginuti 2.400.000 osoba ukoliko se nastave sadašnji trendovi. Od ukupnog broja smrtno stradalih osoba u svijetu, oko 90% ih strada u prometnim nesrećama u nisko i srednje razvijenim zemljama, dok u njima istovremeno ima samo 48% registriranih vozila[10]. U članicama EU, godišnje smrtno strada oko 35.000 osoba.

Kako bi se utjecalo na smanjenje stradavanja u cestovnom prometu, Europska komisija usvojila je tijekom 2011. godine, 4. Akcijski program za sigurnost cestovnog prometa za razdoblje od 2011. do 2020. godine, nazvano „Desetljeće sigurnosti“. Osnovni cilj programa 50% je smanjenje broja poginulih osoba na cestama do 2020. godine. Program se temelji na sigurnosnom pristupu sa slijedećim prioritetima: sigurniji korisnici cesta, sigurnije ceste i sigurnija vozila. Definirano je sedam strateških ciljeva [10]:

1. Poboljšanje odgoja, obrazovanja i osposobljavanja korisnika cesta;
 2. Pojačati poticanje na poštivanje prometnih propisa;
 3. Sigurnija cestovna infrastruktura;
 4. Sigurnija vozila;
 5. Poticati upotrebu modernih tehnologija kako bi se povećala sigurnost prometa;
 6. Unaprijediti službe hitne pomoći i naknadnog zbrinjavanja;
 7. Zaštita najugroženijih sudionika u prometu.
- Realizacijom ovih ciljeva potrebno je do 2020. godine smanjiti broj poginulih osoba na cestama za 50 %.

6. ZAKLJUČAK

Preobrazba europskog prometnog sustava bit će moguća samo kroz kombiniranje različitih inicijativa na svim razinama. Provedba aktivnosti i mjera navedenih u različitim planovima i

⁹¹ 4. Akcijski plan prometne politike za poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa Europske unije.

programima omogućit će održivu mobilnosti i bolju sigurnosti cestovnog prometa u interesu svih zemalja i njihovih građana te na opću dobrobit i razvoj društva. Za uspješnu realizaciju nužna je priprema i donošenje odgovarajućih zakonskih rješenja, koja će stvoriti uvjete za provedbu utvrđenih planova, mjera i aktivnosti. Utvrđene aktivnosti i mjere trebaju do 2020. godine doprinijeti povećanju konkurentnosti prometa uz smanjenje emisije stakleničkih plinova, održivom prometnom sustavu, zaštiti okoliša, održivoj mobilnosti i povećanju sigurnosti cestovnog prometa.

LITERATURA

- [1] Bosna i Hercegovina u brojevima 2012, Tematski bilten. 2012.
- [2] B. Vuk, at. al.: Energija u Hrvatskoj 2011, Godišnji energetske pregled, Ministarstvo gospodarstva Republike Hrvatske, 2012.
- [3] White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area, Bruxelles, 2011.
- [4] Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2011.
- [5] Informacija o stanju sigurnosti za 2012. godinu, Federalna uprava policije, 2013.
- [6] Informacija o stanju sigurnosti prometa u Republici Srpskoj za 2012. godinu, 2013.
- [7] Informacija o stanju sigurnosti za januar - mart 2013. Federalna uprava policije, Bosna i Hercegovina, 2013.
- [8] Federacija BiH, Polazne osnove strategije sigurnosti cestovnog prometa (2008.–2013.) , Sarajevo, 2008.
- [9] Ekspertni tim za analizu i koordinaciju provođenja aktivnosti iz Akcionog plana za provedbu mjera iz dokumenta „Polazne osnove strategije sigurnosti saobraćaja Federacije Bosne i Hercegovine 2008. – 2013.“, Analiza stanja sigurnosti saobraćaja za period januar - decembar 2011. godine na području Federacije Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 2012.
- [10] Europska komisija, Priopćenje komisije Europskom parlamentu, vijeću i europskom društvenom i gospodarskom odboru te odboru za regije, Prema zoni europske sigurnosti na cestama: smjernice za cestovnu sigurnost 2011.-2020. Brisel, 2010.
- [11] S. Alispahić,,: Tehničko-tehnološki model osposobljavanja vozača s motrišta sigurnosti cestovnog prometa, Doktorska disertacija, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2004.
- [12] Alispahić, S., Antunović, Ž., Bećirović, E.: Training of Drivers in the Function of Road Traffic Safety, Promet-Traffic&Transportation: Scientific Journal on Traffic and Transportation Research. Vol. 19 (2007), No. 5
- [13] <http://eceuropa.eu>
- [14] www.mobilityplans.eu
- [15] www.bhas.ba