



**ГЛАВНА СЛУЖБА  
ЗА РЕВИЗИЈУ ЈАВНОГ СЕКТОРА  
РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ**

78000 Бања Лука, Вука Караџића 4  
Република Српска, БиХ  
Тел: +387 (0) 51 / 247-408  
Факс: +387 (0) 51 / 247-497  
е-mail: [revizija@gsr-rs.org](mailto:revizija@gsr-rs.org)  
[www.gsr-rs.org](http://www.gsr-rs.org)

---

## **Извјештај ревизије учинка**

**"Безбједност саобраћаја на путевима у РС"**

**Број: РУ004-12**

**Бања Лука, мај 2013. године**



## САДРЖАЈ

<b>ПРЕДГОВОР</b> .....	<b>1</b>
<b>1 УВОД</b> .....	<b>7</b>
1.1 Позадина ревизије.....	7
1.2 Сврха ревизије и ревизорска питања.....	8
1.3 Критериј ревизије .....	8
1.4 Обим ревизије и ограничења .....	8
1.5 Извори и методе ревизије.....	9
1.6 Структура извјештаја.....	10
<b>2 ОПИС ПРЕДМЕТА РЕВИЗИЈЕ</b> .....	<b>12</b>
2.1 Опис предмета ревизије .....	12
2.2 Правна регулатива и нивои надлежности у систему .....	13
<b>3 НАЛАЗИ</b> .....	<b>14</b>
3.1 Контроле саобраћајне полиције .....	14
3.1.1 Реализација контрола саобраћајне полиције .....	15
3.1.2 Ресурси за контроле саобраћајне полиције .....	20
3.1.3 Размјена информација у систему безбједности саобраћаја .....	21
3.2 Управљачи путева.....	23
3.2.1 Идентификација и управљање опасним мјестима .....	23
3.2.2 Управљање брзинама на основу података о саобраћајним незгодама и промјенама услова на путевима .....	24
3.2.3 Примјена мјера за смиривање саобраћаја.....	26
<b>4 ЗАКЉУЧЦИ</b> .....	<b>28</b>
<b>5 ПРЕПОРУКЕ</b> .....	<b>31</b>
<b>6 ПРИЛОЗИ</b> .....	<b>34</b>

## Безбједност саобраћаја на путевима у Републици Српској

Главна служба за ревизију јавног сектора Републике Српске је, на основу Закона о ревизији јавног сектора Републике Српске а у складу са ISSAI оквиром ревизије за јавни сектор и INTOSAI Упутством за имплементацију ревизије учинка, провела ревизију учинка „Безбједност саобраћаја на путевима у Републици Српској“.

Основни циљ ове ревизије је био да се испита да ли су активности и мјере надлежних институција у систему безбједности саобраћаја усмјерене на отклањање основних узрока тешких саобраћајних незгода.

Проведена ревизија има карактер системске ревизије и обухватила је институције које имају одређене улоге, надлежности и одговорности у погледу безбједности саобраћаја на путевима. Ревизија је примарно испитивала активности и мјере у надлежности МУП-а – саобраћајне полиције и управљача путева. Ревизија је сагледавала и улоге других институција у систему безбједности саобраћаја, везано за мјере и активности на отклањању узрока тешких саобраћајних незгода, као што су Министарство саобраћаја и веза, Агенција за безбједност саобраћаја, Републичка управа за инспекцијске послове – саобраћајна инспекција и Ауто мото савез РС. Ревизија је обухватила временски период од 2009 - 2012. године.

Резултати испитивања приказани су у овом Извјештају.

Главна служба за ревизију јавног сектора Републике Српске је у складу са одредбама Закона о ревизији јавног сектора Републике Српске доставила Нацрт извјештаја институцијама обухваћених овом ревизијом: Министарству саобраћаја и веза, Министарству унутрашњих послова, Управи полиције, Савјету за безбједност саобраћаја РС, Агенцији за безбједност саобраћаја РС, Ауто мото савезу РС, Јавном предузећу Путеви РС, те градским управама Бања Лука, Приједор, Бијељина, Добој и Источно Сарајево. Министарство саобраћаја и веза је доставило примједбе и коментаре на Нацрт извјештаја.

Извјештај је достављен свим институцијама којим се у складу са Законом о ревизији јавног сектора овакав Извјештај мора и треба упутити. Извјештај је такође доступан јавности путем web-site Главне службе за ревизију јавног сектора РС, [www.gsf-rs.org](http://www.gsf-rs.org).

Извјештај садржи препоруке упућене Влади РС, Министарству унутрашњих послова – саобраћајној полицији, управљачима путева и другим институцијама које имају одређене улоге, надлежности и одговорности у погледу управљања системом безбједности саобраћаја. Имплементацијом ових препорука могуће је унаприједити стање безбједности саобраћаја на путевима у РС.

Главни ревизор јавног сектора Републике Српске донио је Одлуку у форми Пројект плана да се проведе ова ревизија. Ревизију је провео ревизорски тим у саставу мр Бојан Драгишић, вођа ревизорског тима и Дарко Билић, Срђан Шушница и Владимир Кременовић, чланови ревизорског тима.

Замјеник главног ревизора

Дарко Пејић

Главни ревизор

др Душко Шњегота

## ПРЕДГОВОР

Према ISSAI оквиру ревизије, ревизија јавног сектора подразумева три врсте ревизије: ревизију финансијских извјештаја, ревизију усклађености и ревизију учинка.

Ревизија учинка према ISSAI оквиру ревизије подразумева:

- ревизију економичности активности јединица – институција које подлијежу ревизији;
- ревизију ефикасности кориштења људских, материјалних, финансијских и других ресурса укључујући испитивање информационих система, те управљачких и контролних активности код јединица – институција које подлијежу ревизији;
- ревизију ефективности - успјешности у односу на постављене циљеве јединица – институција које подлијежу ревизији, те ревизију остварених активности у односу на намјераване.

Поред термина ревизија учинка у теорији и пракси ревизије појављују се и други термини као ревизија успјеха - успјешности, ревизија економичности, ефикасности и ефективности (ревизија 3Е) и ревизија вриједности за новац. Поменути термини у ревизијској терминологији суштински имају исто значење.

**Ревизија учинка** би се могла дефинисати као независна и професионална активност која се бави истраживањем активности владе, владиних и других институција јавног сектора, односно активности, програма и пројеката из надлежности владе и владиних институција из перспективе економичности, ефикасности и ефективности.

У основи ревизија учинка даје одговор на два питања:

- да ли се раде прави послови;
- да ли се послови раде на прави начин.

Ревизија ефективности даје одговор на питање да ли се раде прави послови, а ревизија економичности и ефикасности да ли се послови раде на прави начин.

Мандат ревизије учинка по правилу је регулисан Законом о ревизији јавног сектора. Правни основ за провођење ревизије учинка садржан је у одредбама Закона о ревизији јавног сектора Републике Српске (у даљем тексту Закон). У одредбама Закона регулисано је да је Главна служба за ревизију јавног сектора РС обавезна да врши:

- финансијску ревизију;
- ревизију учинка;
- друге специфичне ревизије.

Одредбе Закона у дијелу који се односи на ревизију учинка регулишу сљедеће:

"У погледу економичности, ефикасности и ефективности са којим институција користи ресурсе са циљем испуњавања својих функција, Главна служба за ревизију има право извршити преглед или испитивање одређеног аспекта пословања цијеле или дијела институције, програма или активности чију ревизију Главна служба за ревизију има право да изврши у складу са овим Законом."

Одредбе Закона које се односе на планирање и приступ ревизији, имплементацију ревизије, овлаштења за прикупљање података и информација и извјештавање о ревизији, примјењују се како на финансијску ревизију тако и на ревизију учинка.

Институције јавног сектора (Влада, министарства, владине агенције, јединице локалне самоуправе, јавна предузећа и други) у извршавању основних функција

утврђених законима и другим прописима ангажују расположиве ресурсе (персоналне, материјалне, финансијске и друге).

Институције јавног сектора које извршавају повјерене им функције имају јавну одговорност за свој рад према НС РС, пореским обвезницима и јавности уопште. Јавна одговорност подразумијева да НС РС, порески обвезници и јавност имају право и потребу да буду информисани о раду институција јавног сектора. НС РС, порески обвезници и јавност испољавају интересовање да ли су ресурси које су институције јавног сектора ангажовале обављајући основне функције, укључујући и ресурс буџетска средства, кориштени уважавајући принципе економичности, ефикасности и ефективности. На овај захтјев НС РС и јавности одговор не може у потпуности да да финансијска ревизија, те је у циљу испуњавања захтјева НС РС и јавности потребна ревизија учинка. Ова ревизија ће независно и професионално утврдити, да ли се институције јавног сектора приликом извршавања основних функција придржавају принципа економичности, ефикасности и ефективности.

Извјештаји ревизије учинка као основни производ ревизијског процеса су добра основа за промјене у организацији, начину функционисања, управљања ресурсима, квалитетнијим и кориснички оријентисаним услугама и за подизање јавне одговорности на један виши ниво. Извјештаји ревизије учинка су и у функцији јавности рада институција јавног сектора.

Управљање јавним сектором подразумијева и унапређење ефикасности и ефективности рада јавних институција. Ревизију учинка треба посматрати као институционални инструмент управљања јавним сектором. У условима када располажемо са оскудним ресурсима и када је евидентан јаз између расположивих ресурса и потреба, а посебно у условима реформи у многим сегментима и структурама јавног сектора ревизија учинка посебно добија на значају.

**ЛИСТА СКРАЋЕНИЦА**

ISSAI	International Standards of Supreme Audit Institutions
РС	Република Српска
БиХ	Босна и Херцеговина
МУП	Министарство унутрашњих послова РС
МСВ	Министарство саобраћаја и веза РС
АМС	Ауто мото савез РС
Агенција	Агенција за безбједност саобраћаја РС
Стратегија	Стратегија безбједности саобраћаја на путевима РС (2009-2013)
Програм	Програм безбједности саобраћаја на путевима РС (2009-2013)
км/ч	Километара на час
ПС за БС	Полицијска станица за безбједност саобраћаја
КМ	Конвертибилна марка
EuroRAP	European Road Assessment Programme
Sweroad	National Swedish Road Consulting AB
УН	Уједињене Нације
ЦЈБ	Центар јавне безбједности
ПРСМВ	Пут резервисан за саобраћај моторних возила
ЗОБС	Закон о безбједности саобраћаја на путевима
ЈП	Јавно предузеће
ГПС	Global Positioning System
НС РС	Народна скупштина Републике Српске
РСИ	Систем обавезне независне провјере постојећих јавних путева са аспекта безбједности саобраћаја
РСА	Систем обавезне независне ревизије пројеката са аспекта безбједности саобраћаја

## РЕЗИМЕ

Главна служба за ревизију јавног сектора Републике Српске је провела ревизију учинка под називом „Безбједност саобраћаја на путевима у РС“. Циљ ове ревизије је био да испита и процијени да ли надлежне институције ефикасно и ефективно дјелују на спречавању саобраћајних незгода и смањењу броја погинулих и повријеђених лица и да ли се постижу очекивани резултати.

Два основна циља повећања безбједности саобраћаја на путевима у РС јесу смањење посљедица по лица и смањење трошкова насталих као посљедица саобраћајних незгода. Влада РС је препознала значај унапређења безбједности саобраћаја на путевима и потенцијал за очување људских живота и здравља, па је крајем 2008. године усвојена Стратегија безбједности саобраћаја на путевима у РС. Стратегијом су дефинисани циљеви у наредном петогодишњем периоду, као и кључне области рада које ће допринијети постизању жељених резултата. Надлежности и одговорности за унапређење безбједности саобраћаја подијељене су између неколико министарстава у Влади РС и институција јавног сектора, јавних предузећа која управљају путном мрежом и локалних заједница.

Фокус истраживања, у складу са дефинисаним приоритетима и очекивањима Стратегије, је био на испитивању активности надлежних институција у области управљања брзинама, смањењу вожње под дејством алкохола и управљању опасним мјестима на путевима.

### **На основу проведене студије ревизија је дошла до сљедећих налаза:**

- Контроле саобраћајне полиције у посматраном периоду нису резултирале смањењем водећих узрока тешких саобраћајних незгода.
- Постојећи начин провођења контрола брзине и вожње под дејством алкохола није ефикасан и не остварује очекиване ефекте.
- Планирање контрола саобраћајне полиције се врши без објективних критерија и цјеловитог праћења индикатора на основу којих би се утврдили приоритети и очекивани резултати контрола.
- Саобраћајна полиција у посматраном периоду није модернизовала контроле, а постојећи ресурси нису били једнако распоређени између станица за безбједност саобраћаја.
- Није успостављен функционалан систем размјене података и информација између институција у систему безбједности саобраћаја, нити су базе података о свим значајним показатељима безбједности саобраћаја успостављене у пуном обиму.
- Управљачи путева у РС у посматраном периоду нису идентификовали, обилежавали нити отклањали опасна мјеста на путевима.
- Није успостављен јасно дефинисан начин провјере, анализе адекватности и усклађивања постојећих ограничења брзине на путевима.
- Велики број дионица путева у РС не посједује пројекте саобраћајне сигнализације нити елаборате о пројектованим брзинама.
- Управљачи путева су веома ријетко користили мјере за смиривање саобраћаја, а још рјеђе су те мјере примјењиване на основу показатеља о саобраћајним незгодама.

### **Ревизија је на основу налаза закључила да:**

- Контроле саобраћајне полиције усмјерене на брзину и вожњу под дејством алкохола и других опијата нису ефикасне и њиховим провођењем се не остварују очекивани ефекти.



- Постојећи начин финансирања саобраћајне полиције не омогућава формирање додатних финансијских средства за опремање и модернизацију, а алокација ресурса по РС за БС није заснована на објективним критеријумима.
- Постојеће базе података не представљају довољну и поуздану основу за анализе и идентификацију простора за побољшање безбједности саобраћаја на путевима.
- Координација активности и размјена информација између институција у систему безбједности саобраћаја на путевима није на нивоу потребном за ефикасно функционисање система.
- Управљачи путева не чине довољно у оквиру својих надлежности на повећању безбједности путне мреже у РС.
- Управљачи путева нису успоставили цјеловит систем за провјеру и контролу адекватности постојећих ограничења брзине на путевима, као ни систем за праћење регистрованих брзина на путевима.

Констатовани налази ревизије и дефинисани закључци указују на постојање значајног простора за унапређење безбједности саобраћаја на путевима у РС, а самим тим и за смањење броја погинулих и тешко повријеђених у саобраћајним незгодама, као и смањењу друштвених трошкова посљедица саобраћајних незгода. У складу са њима, ревизија нуди препоруке које би требале да обезбиједи ефикаснији рад институција у систему безбједности саобраћаја, као и ефективније остварење задатих циљева. Препоруке у овом извјештају су дате по нивоима и у складу са надлежностима појединих институција.

#### **Препоруке за Владу РС:**

- Израдити Акциони план за реализацију Стратегије и њиме утврдити конкретне активности, носиоце активности, динамику реализације, резултате које је потребно остварити и циљеве који ће се остварити тим резултатима. Акционим планом регулисати начин извјештавања и периодично разматрање реализације Стратегије и Акционог плана и по потреби његово прилагођавање актуелним условима и околностима.
- Агенцију за безбједност саобраћаја успоставити у пуном капацитету како би била у могућности да извршава повјерене јој функције. Агенција примарно треба да успостави управљање базама података и дистрибуцију података и информација институцијама у систему безбједности саобраћаја. Дјеловање Агенције треба да је у функцији стварања предуслова за ефикасније и ефективније дјеловање других институција у систему безбједности саобраћаја.
- Размотрити алтернативне могућности за успостављање додатних извора финансирања безбједности саобраћаја на путевима у РС. Влада РС треба да размотри могућности за измјену прописа који регулишу буџетски систем и буџет како би се створили услови и претпоставке да се дио јавних прихода од новчаних казни усмјерава за финансирање безбједности саобраћаја.
- Успоставити активнију и квалитетнију комуникацију и координацију надлежних институција у систему безбједности саобраћаја и координацију у провођењу заједничких активности на плану безбједности саобраћаја. Влада РС посредством Савјета и Агенције треба да иницира заједничке активности институција у систему безбједности саобраћаја, ради синергијског дјеловања на смањењу и спречавању саобраћајних незгода и њихових посљедица.
- У постојећем институционалном оквиру успоставити систем евалуације и контроле активности програма и пројеката институција у систему

безбједности саобраћаја у циљу повећања њихове ефикасности и ефективности.

- Усвојити недостајуће подзаконске прописе на основу ЗОБС-а и обезбиједити њихову досљедну примјену од стране институција у систему безбједности саобраћаја на путевима у РС. На тај начин ће се комплетирати нормативне основе безбједности саобраћаја.

#### **Препоруке за МУП – саобраћајну полицију:**

- Успоставити јединствен систем планирања и провођења контрола усмјерен на отклањање главних узрока саобраћајних незгода. У поступку планирања утврдити јасне и мјерљиве оперативне циљеве, базиране на праћењу индикатора и фактора ризика настанка саобраћајних незгода. Планирање и провођење контрола вршити на основу свеобухватних анализа саобраћајних незгода.
- Извршити анализу постојеће организације и начина провођења контрола, у смислу идентификовања могућих побољшања у провођењу контрола, могућности за уштеде и модернизације вршења контрола, нарочито контрола поштовања ограничења брзине и вожње под дејством алкохола.
- Успоставити јединствен интерни систем за стално праћење и евалуацију проведених контрола, резултата контрола, ангажованих ресурса и изречених казних мјера, у циљу повећања ефикасности и ефективности контрола и одређивања приоритета.
- Успоставити објективне критеријуме за алокацију људских, материјалних и финансијских ресурса између ПС за БС. Алокацију ресурса проводити у складу са успостављеним критеријумима, уважавајући постојеће стање, потребе и специфичности простора на коме дјелују ПС за БС. На тај начин створити претпоставке за ефикасно и ефективно функционисање саобраћајне полиције.

#### **Препоруке за управљаче путева:**

- Интензивирати активности на идентификацији, обиљежавању и отклањању опасних мјеста и побољшању других елемената безбједности саобраћаја на путевима. Активности планирати и проводити на основу доступних података, информација и показатеља и проведених анализа а у складу са утврђеним приоритетима и расположивим ресурсима, засноване на објективним подацима, анализама, приоритетима и контроли ефективности проведених мјера.
- Успоставити систем праћења и управљања брзинама, као и редовне провјере пројектованих и постојећих ограничења брзина на путевима. Провјере пројектованих и постојећих ограничења брзина укључити у редовне активности провјере стања путне мреже.
- Обезбиједити услове за израду недостајуће пројектне документације, нарочито пројекта саобраћајне сигнализације, и њихово усклађивање са условима на путевима, као и доступност наведене документације другим институцијама у систему безбједности саобраћаја. Обезбиједити да се саобраћајна сигнализација усклади са пројектном документацијом.
- Унаприједити примјену мјера за смиривање саобраћаја и упозоравања возача на потенцијалне ризике на путевима, уважавајући захтјеве за брзо и ефикасно одвијање и проток саобраћаја.

## 1 УВОД

### 1.1 Позадина ревизије

Друмски саобраћај представља водећи, најприступачнији и најраспрострањенији начин транспорта лица и робе у свијету. Истовремено, као такав је и најмање безбједан начин транспорта. Према најновијим подацима, на путевима широм свијета годишње погине око 1,3 милиона људи, а преко 50 милиона људи задобије лакше или теже повреде. Сходно томе, погибије на путевима представљају водећи узрок пријевремене смртности у свијету.

Истраживања EuroRAP-а су путеве у БиХ оцијенили као најмање безбједне у Европи, са преко половине дионица које су означене као високоризичне, на којима је могућност погибије два до три пута већа него на путевима у Европи.<sup>1</sup> Статистички подаци показују да је у периоду 2009 – 2011. године на путевима у РС просјечно годишње живот губило око 160 људи, док је око 3200 бивало лакше или теже повријеђено. Према званичним статистикама, стопа смртности у саобраћају (број погинулих на 100.000 становника) износи више од 11, што је два до три пута више него у развијеним европским земљама.

Медији у РС скоро свакодневно извјештавају о саобраћајним незгодама, њиховим узроцима и посљедицама, као и о локацијама на којима су саобраћајне незгоде нарочито учестале. Такође, поред штете по лица, све више је у фокусу јавности и материјална штета као посљедица саобраћајних незгода. Према последњим истраживањима, економија РС због саобраћајних незгода изгуби више од 174 милиона КМ годишње, од чега само на трошкове лијечења, судских и административних процедура, које су углавном на терету институција које се финансирају јавним новцем, одлази око 25 милиона КМ годишње.<sup>2</sup>

Поред тога, БиХ је заједно са осталим чланицама УН прихватила Резолуцију скупштине УН која утврђује Деценију акције за безбједност саобраћаја на путевима<sup>3</sup> (за период 2011-2020). Овај документ идентификује безбједност саобраћаја као глобални проблем, нарочито у неразвијеним и земљама у развоју, а БиХ се обавезала да ће подржати мјере на смањењу страдања у саобраћају фокусирањем на пет најважнијих стубова.

Значај унапређења безбједности саобраћаја и потенцијал за очување људских живота и здравља препознали су и Влада РС и НСРС, па је крајем 2008. године усвојена прва Стратегија безбједности саобраћаја на путевима у РС. Основна визија ове Стратегије је била да РС изгради стабилан заштитни систем, у циљу сталног смањивања броја незгода а посебно броја погинулих и настрадалих лица. Стратегијом су изражена очекивања да ће се број погинулих и тешко повријеђених у саобраћајним незгодама до 2013. смањити за 50%. Такође, изражено је очекивање да се унапређењем понашања учесника у саобраћају најбрже и најјефтиније може смањити број и тежина саобраћајних незгода. Сходно томе, области у којима је идентификован највећи потенцијал за очување људских живота и здравља и које би најзначајније допринијеле смањењу броја погинулих и тешко повријеђених су:

- управљање брзинама;
- идентификација и управљање „црним тачкама“;
- смањивање вожње под утицајем алкохола и опојних средстава.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> European Road Safety Atlas, European Road Assessment Programme, 2011.

<sup>2</sup> Трошкови саобраћајних незгода у РС, Економски институт Бањалука, април 2012.

<sup>3</sup> Резолуција UN A/RES/64/255, мај 2010.

<sup>4</sup> Стратегија безбједности саобраћаја на путевима РС (2009-2013), октобар 2008. године

Подаци из годишњих извјештаја МУП-а о стању безбједности саобраћаја показују да је дошло до смањења броја саобраћајних незгода у периоду 2009 – 2011, али су након почетног смањења број погинулих и тешко повријеђених у саобраћајним незгодама 2011. године поново у порасту. Стога је фокус ове ревизије био усмјерен на одговарајуће активности и мјере саобраћајне полиције и управљача путева и њихове резултате.

## 1.2 Сврха ревизије и ревизорска питања

Основна сврха ове ревизије учинка јесте да испита да ли су активности надлежних институција у функцији постављених циљева и опредјељења, односно да утврди да ли надлежне институције ефикасно и ефективно дјелују на спречавању саобраћајних незгода и смањењу броја погинулих и повријеђених лица и да ли се постижу очекивани резултати.

Ова ревизија даје одговор на основно ревизијско питање: ***Да ли су активности и мјере надлежних институција усмјерене на отклањање главних узрока тешких саобраћајних незгода?***

Одговор на главно ревизијско питање ревизија је тражила у одговорима на сљедећа ревизијска питања:

- ***Да ли су постојеће контроле саобраћајне полиције у функцији смањења водећих узрока тешких саобраћајних незгода?***
- ***Да ли управљачи путева ефикасно управљају брзинама и опасним мјестима?***

## 1.3 Критериј ревизије

Ревизија је користила различите критерије за оцјену активности провођених од стране надлежних институција, водећи рачуна о њиховим надлежностима и одговорностима. Приликом одређивања критерија ревизија је узела у обзир стратешка документа, опредјељења Владе РС, али и искуства и добре праксе земаља које су постигле значајна побољшања у области безбједности саобраћаја.

Основни критерији за ову студију су били:

- усклађеност активности са циљевима и опредјељењима Владе РС, дефинисаних законима и стратешким документима;
- ниво остварених резултата у односу на постојеће факторе ризика;
- активности надлежних институција у односу на доказано добре праксе унапређења безбједности саобраћаја.

## 1.4 Обим ревизије и ограничења

Ова студија је по свом карактеру системска и бавила се испитивањем активности и праћења и оцјене резултата институција у систему безбједности саобраћаја. Током предстудијских истраживања, ревизија је посматрала опште показатеље безбједности саобраћаја на путевима у РС, обавила интервјуе и прикупила одређене податке и документацију у надлежним институцијама. На основу тога смо формирали општу слику о стању безбједности саобраћаја на путевима у РС и одредили обим истраживања у главној студији.

Током провођења главне студије, ревизија се фокусирала углавном на сљедеће институције и њихове активности:

- управљаче путева - ЈП Путеви РС и локалне самоуправе (управљање брзинама и идентификација и отклањање опасних мјеста на путевима).
- организационе јединице задужене за послове безбједности саобраћаја у оквиру МУП-а (са аспекта планирања и провођења контрола и њихових резултата, као и вођења евиденција и дистрибуције информација о саобраћајним незгодама).

Ревизија је податке и информације прикупљала у ЦЈБ Бањалука, Добој, Бијељина и Источно Сарајево, РС за БС Бањалука, Приједор, Добој, Бијељина и Источно Сарајево, те градовима Бањалука, Приједор, Добој, Бијељина и Источно Сарајево. Детаљнија испитивања рађена су на узорку од 10 дионица магистралних и регионалних путева на територији за коју су надлежне РС за БС обухваћене овом ревизијом.

Поред наведених, ради бољег разумијевања система и улога појединих институција, ревизија је у одређеним аспектима обухватила и Министарство саобраћаја и веза, Министарство унутрашњих послова, Агенцију, Републичку управу за инспекцијске послове (саобраћајну инспекцију) и АМС РС.

Приликом избора узорка РС за БС, дионица магистралних и регионалних путева и локалних заједница ревизија је комбиновала сљедеће критерије:

- регионалну заступљеност;
- број становника;
- број саобраћајних незгода и тежину посљедица по лица;
- број регистрованих возила и активних возачких дозвола;
- просјечан годишњи дневни саобраћај и др.

Студија је обухватила период од четири године, и то: 2009, 2010, 2011 и 2012. годину.

Истраживање је имало и одређена ограничења у погледу обима и приступа. Студија се није бавила процјенама квалитета обучености возача, медицинским збрињавањем након саобраћајних незгода, као ни аспектом техничке исправности возила. Такође, овом ревизијом нису обухваћени аутопутеви и ПРСМВ, због њиховог малог удјела у укупном броју незгода и путној мрежи. Ревизија се није бавила оцјеном законских прописа и недостатака ЗОБС-а. Поједини налази и закључци су приказани на основу података из узорка, али према мишљењу ревизије они у довољној мјери осликавају укупно стање у области безбједности саобраћаја.

## **1.5 Извори и методе ревизије**

Како би се добили одговори на ревизорска питања, ревизија је прикупљала информације и податке у сљедећим институцијама:

- Министарству саобраћаја и веза;
- Министарству унутрашњих послова;
- Управи полиције;
- Центрима јавне безбједности;
- Полицијским станицама за безбједност саобраћаја;
- ЈП Путеви РС;
- Агенцији за безбједност саобраћаја РС;
- Републичкој управи за инспекцијске послове (саобраћајној инспекцији);

- Ауто мото савезу РС;
- локалним заједницама.

Потребни подаци и информације прикупљени су примјеном сљедећих метода:

- проучавањем законских и подзаконских аката који регулишу предметну област;
- проучавањем доступне стране регулативе и пракси које се односе на предметну област;
- кориштењем доступних извјештаја, информација и публикација Владе РС и њених министарстава, невладиних и других организација као и међународних организација;
- интервјуима са одговорним лицима у институцијама надлежним за безбједност саобраћаја на путевима;
- инспекцијом документације (пројекти, планови, извјештаји, анализе и др.);
- прегледом доступне пројектне и друге документације путева и саобраћајне сигнализације;
- упитницима који су достављени РС за БС за податке о саобраћајним незгодама;
- посматрањем рада на терену;
- присуством семинарима, презентацијама, скуповима о безбједности саобраћаја на путевима.

Значајне информације и одговоре, ревизија је добила обављајући око 50 интервјуа и консултација, са око 100 саговорника. Поред одговорних лица у наведеним институцијама, ревизија је обавила интервјуе и консултације са стручњацима за безбједност саобраћаја, а консултоване су и релевантне међународне студије.

У анализи прикупљених података ревизија се користила општим статистичким методама, квалитативном и квантитативном анализом, студијом случаја (case study), компарацијом, анализом и синтезом и др.

## 1.6 Структура извјештаја

Овај извјештај ревизије учинка садржи сљедећа поглавља, у којима су представљени:

**1 Увод** - основни разлози због којих се Главна служба за ревизију јавног сектора РС определијелила да проведе ревизију учинка која се односи на безбједност саобраћаја на путевима у РС. Затим су представљена ревизорска питања, критерији ревизије, обим и ограничења ревизије, те извори и методе прикупљања података ревизије учинка.

**2 Опис предмета ревизије** - правна регулатива карактеристична за област безбједности саобраћаја на путевима, кратак опис улога, надлежности и одговорности појединих институција у систему.

**3 Налази** - налази који дају одговоре на постављена ревизорска питања и потпитања.

У првом дијелу налаза биће приказани и анализирани критерији и индикатори за планирање контрола саобраћајне полиције, а затим резултати проведених контрола и њихов утицај на смањење ризика и водећих узрока саобраћајних незгода. Такође, биће приказани подаци о коришћењу ресурса за контроле саобраћајне полиције, као и систем дистрибуције информација о саобраћајним незгодама и ефектима проведених активности.

У другом дијелу налаза ревизија ће представити на који начин и у којој мјери управљачи путева прате и анализирају податке о саобраћајним незгодама и промјенама услова на путевима. Након тога, биће представљено и које мјере се предузимају за успостављање оптималних ограничења брзине, умиривања саобраћаја и смањења ризика на опасним мјестима.

**4 Закључци** – закључци који су подржани налазима и ревизорским доказима.

**5 Препоруке** – дате су препоруке чијом имплементацијом би се требало осигурати унапређење стања безбједности саобраћаја на путевима.

На крају овог извјештаја ревизије учинка су дати прилози који детаљније приказују и објашњавају поједине налазе у Извјештају.

## 2 ОПИС ПРЕДМЕТА РЕВИЗИЈЕ

У овом поглављу представимо регулативно окружење истраживаног система, затим организацију и функционисање система и улоге институција које чине тај систем.

### 2.1 Опис предмета ревизије

Визија Стратегије је да се у РС изгради стабилан заштитни систем у циљу сталног смањивања броја незгода, а посебно броја тешко повријеђених и погинулих лица. Изражена су очекивања да ће се број тешко повријеђених и погинулих лица смањити за најмање једну трећину, а досљедном реализацијом активности из Стратегије и Програма и до 50%, тако да у току 2013. године број погинулих буде мањи од 104, а број тешко повријеђених мањи од 544 лица.

Предмет ове ревизије су активности које су Стратегијом и Програмом одређене као приоритетне, и то:

**Управљање брзинама.** Неприлагођена или недозвољена брзина су најчешћи повод за страдања у саобраћају, па је смањење брзине означено као најзначајнија стратешка активност. Досљедним провођењем мјера управљања брзинама могуће је смањити број незгода са повријеђеним лицима до 30%, а број погинулих лица до 50%.

Под појмом управљања брзинама подразумевају се двије врсте активности. Као прво, то су активности управљача путева у смислу одређивања, праћења и измјена ограничења брзине на путевима, опреме пута која има за сврху да сигнализира возачима смањење брзине, али и техничке и друге мјере за смиривање и успоравање саобраћаја. Други сегмент активности усмјерених на управљање брзинама представљају контроле саобраћајне полиције, које имају за сврху да обезбиједи поштовање дефинисаних ограничења брзине.

**Елиминација вожње под утицајем алкохола и опојних дрога.** Саобраћајне незгоде у којима су учесници били под дејством алкохола или опојних дрога су специфичне јер најчешће имају фаталне посљедице. Смањењем вожње под утицајем алкохола и опојних дрога може се спријечити до 20% незгода са повријеђеним лицима, а број погинулих лица до 10%.

Активности на спречавању вожње под дејством алкохола и опојних дрога подразумевају праћење индикатора и активности саобраћајне полиције у циљу откривања и искључивања из саобраћаја лица под утицајем алкохола и опијата у проценту већем него што то прописи дозвољавају.

**Управљање опасним мјестима.** Идентификација и предузимање мјера за отклањање недостатака и смањења ризика од настанка и посљедица саобраћајних незгода на локацијама гдје су саобраћајне незгоде учестале је мјера која је доказана у пракси и која има велики потенцијал. Провођењем адекватних мјера у овој области могуће је број незгода смањити до 40%, а број погинулих лица до 20%.

Управљање опасним мјестима подразумева неколико активности. Прије свега, потребно је прикупљати информације о саобраћајним незгодама, а поред тога и о густини саобраћаја, саобраћајним прописима и карактеристикама путева. Сљедећи корак представља дефинисање процедура за одређивање опасног мјеста, као што су граничне вриједности, дужина дионица, временски оквир и слично, на основу чега се формирају листе приоритета. На основу показатеља и дефинисане методологије предузимају се мјере и интервенције за отклањање ризика и евентуалних недостатака.



## 2.2 Правна регулатива и нивои надлежности у систему

Област безбједности саобраћаја на путевима у РС регулисана је Законом о основама безбједности саобраћаја БиХ и Законом о безбједности саобраћаја РС, али за ову област од значаја су и други закони, стратешки документи, као и подзаконски акти у виду одлука, правилника, програма, упутстава, смјерница и сл.<sup>5</sup>

Безбједност саобраћаја на путевима у РС представља комплексан систем, са многобројним компонентама, надлежностима и одговорностима. Према ЗОБС РС, републички органи управе и институције надлежне и одговорне за стање безбједности саобраћаја су Министарство саобраћаја и веза, Министарство унутрашњих послова, Министарство просвјете и културе, Министарство здравља и социјалне заштите, Агенција, Републичка управа за инспекцијске послове, АМС, јавна предузећа којима је повјерено управљање путном мрежом и јединице локалне самоуправе.

У складу са одређеним предметом и обимом ревизије, надлежности и обавезе институција у складу са ЗОБС РС и другим релевантним прописима су:

- Влада РС директно или путем Савјета за безбједност саобраћаја и ресорних министарстава врши надзор над републичким институцијама у систему безбједности саобраћаја, разматра питања и предлаже мјере за унапређење безбједности саобраћаја, те иницира доношења и учествује у изради законских и других аката.
- саобраћајна полиција, односно овлашћена лица, врше непосредни надзор над одвијањем саобраћаја на путевима, контролу лица и возила у саобраћају у погледу поштовања закона и прописа донесених на основу закона; врше превентивну и репресивну контролу саобраћаја и у склопу ње едукују и упозоравају возаче; примјењују заштитне мјере и издају прекршајне налоге; региструју, истражују и санкционишу непрописна, небезбједна и угрожавајућа понашања са санкционисаним посљедицама у саобраћају итд.
- управљачи путева дужни су и одговорни да обезбиједи да јавни путеви намијењени за саобраћај буду изграђени да одговарају захтјевима безбједности саобраћаја; да се јавни путеви одржавају тако да одговарају захтјевима безбједности саобраћаја; да пројектовање нових подвргну систему ревизије а постојеће путеве систему провјере безбједности; да организују трајно контролисање стања и одржавања јавних путева, објеката, саобраћајне сигнализације и опреме на путевима ради безбједног и несметаног саобраћаја; да прати стање безбједности саобраћаја на путу, те врши анализе опасних мјеста на путу и предузима мјере за њихово отклањање итд.
- органи локалне самоуправе на свом подручју надлежни су за контролу стања и одржавања путева којима управљају, објеката, саобраћајне сигнализације и опреме пута на начин да се осигура безбједно и несметано одвијање саобраћаја, да отклањају све недостатке услед којих на неким мјестима долази до саобраћајних незгода и друге послове прописане законом, као и да оснују локалне савјете за безбједност саобраћаја, израде стратегије и програме безбједности саобраћаја.

---

<sup>5</sup> Прилог 1. Листа референци

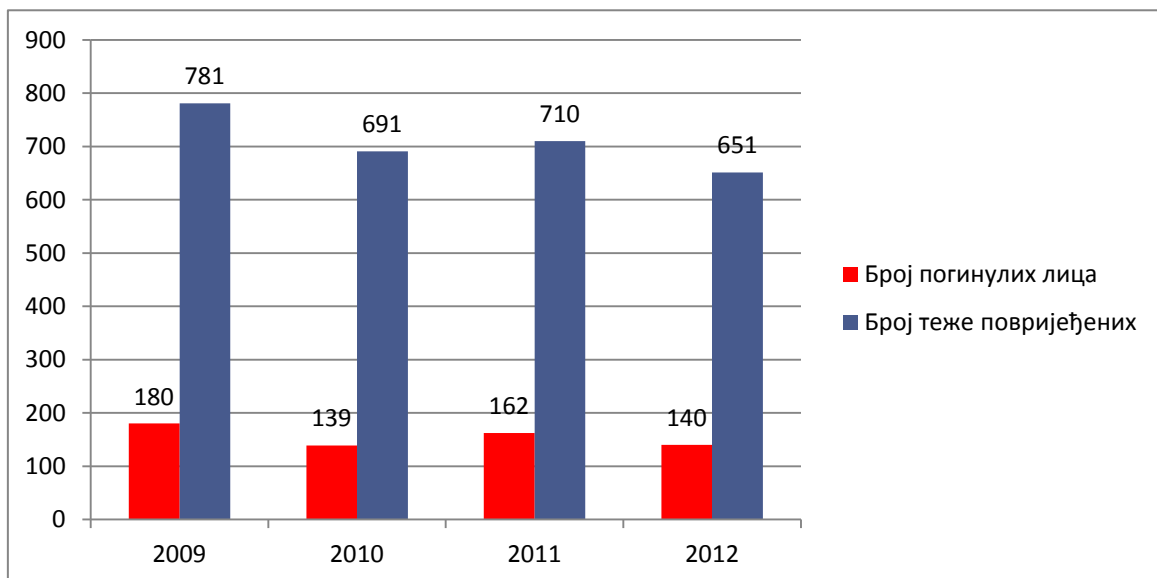
### 3 НАЛАЗИ

У складу са ревизорским питањима, налази ревизије су приказани у двије цјелине. У првом дијелу представљени су налази ревизије у вези са стањем безбједности саобраћаја на путевима у РС и активностима саобраћајне полиције, док су у другом дијелу представљени налази у вези са активностима управљача путева.

#### 3.1 Контроле саобраћајне полиције

Током посматраног периода број саобраћајних незгода је из године у годину константно смањиван, али број тешких саобраћајних незгода не прати тај линеарни тренд.<sup>6</sup> Број погинулих и тешко повријеђених у саобраћајним незгодама је 2012. мањи него 2009, али је њихов број након смањења у 2010. опет повећан, да би у 2012. био смањен и на нивоу је 2010.

Графикон 1. Кретање броја погинулих и тешко повријеђених лица



Извор: МУП РС

Оваква нестабилна кретања у стручној литератури из области безбједности саобраћаја означена су као карактеристика земаља које овом проблему не приступају досљедно и константно у дужем периоду, односно гдје није успостављен стабилан заштитни систем, а што су истраживања ревизије потврдила.

Према истраживању Економског института РС, саобраћајне незгоде и њихове посљедице коштале су РС око 172 милиона КМ само у 2010. години. С обзиром да је у 2009. и 2011. број незгода са посљедицама по лица већи него у 2010, док је у 2012. приближно на истом нивоу, трошкови саобраћајних незгода у РС у посматраном периоду нису били мањи од 700 милиона КМ. Иако је њихов удио у укупним незгодама мањи од 10%, на незгоде са погинулим и тешко повријеђеним отпада око двије трећине од укупних трошкова.

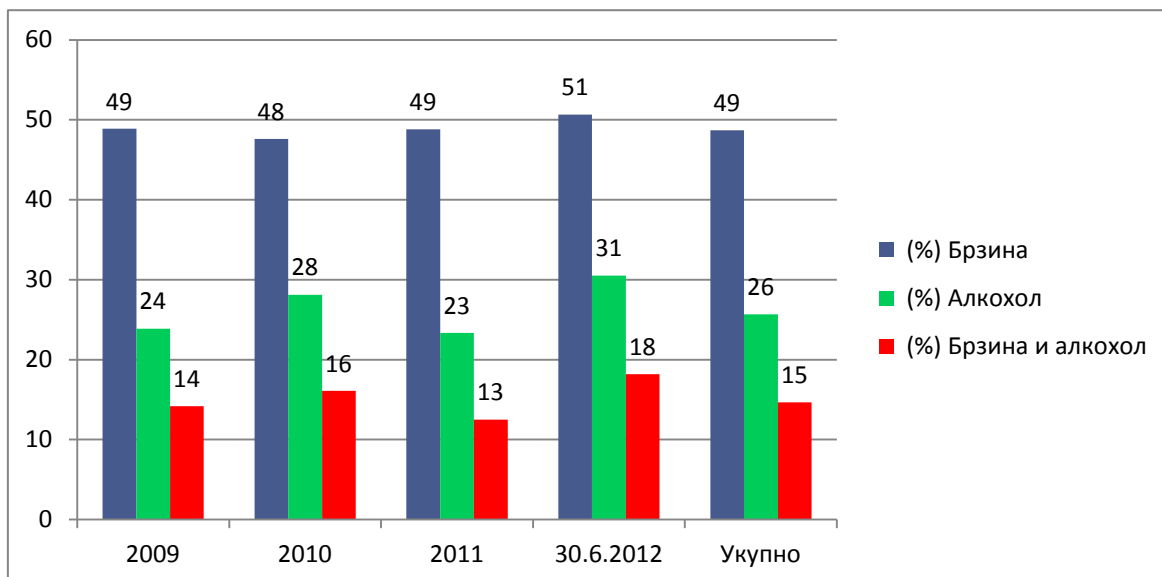
Када је ријеч о узроцима саобраћајних незгода видљиво је да, иако је стратегија ставила ове узроке у фокус акције, је удио неприлагођене брзине и алкохола у узроцима саобраћајних незгода доминантан.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Прилог 2. Графикон 1. и 2.

<sup>7</sup> Прилог 2. Графикон 3.

Овај тренд је још израженији ако посматрамо њихово учешће у тешким саобраћајним незгодама, гдје њихов удио не само да је у порасту, већ је и доминантан фактор који несумњиво утиче како на настанак тако и на тежину посљедица по лица.

Графикон 2. Удио брзине и алкохола у узроцима тешких саобраћајних незгода



Извор: ПС за БС (узорак)

Према подацима из узорка, код сваке друге тешке саобраћајне незгоде идентификована је неприлагођена брзина, док је у свакој четвртој један од учесника био под дејством алкохола или других опијата. Ова два узрока се комбиновано појављују као узрок сваке шесте незгоде са погинулим и тешко повријеђеним лицима.

### 3.1.1 Реализација контрола саобраћајне полиције

**Контроле саобраћајне полиције у посматраном периоду нису резултирале смањењем водећих узрока тешких саобраћајних незгода.**

Појачана полицијска принуда усмјерена на прекорачења брзине и вожњу под дејством алкохола представља доказан начин за постизање значајних побољшања безбједности саобраћаја на путевима. Да би принуда дала очекиване резултате и утицала на понашање возача, потребно је да контроле саобраћајне полиције буду редовне у дужем временском периоду, непредвидиве, јасно видљиве и тешке за избегавање.

Иако у периоду од 2009-2012. године удио неприлагођене брзине и вожње под утицајем алкохола у узроцима саобраћајних незгода расте, укупан број проведених контрола<sup>8</sup> има опадајући тренд. Број прекршаја које су евидентирале ПС за БС из узорка такође се смањује, као и број евидентираних прекршаја прекорачења брзине и вожње под дејством алкохола.<sup>9</sup> Према наведеним подацима, за откривање и санкционисање једног прекршаја саобраћајној полицији је било потребно да уради двије и по контроле, а просјечно је један запослени у ПС за БС евидентирао мање од једног прекршаја дневно. Ефикасност саобраћајне полиције мјерена бројем контрола по једном запосленом у ПС за БС из узорка је у посматраном периоду у константном опадању. Исто тако, ефективност проведених контрола мјерена бројем

<sup>8</sup> Под бројем проведених контрола подразумијева се број возила која су заустављена и контролисана.

<sup>9</sup> Прилог 3. Графикон 1. и 2.

регистрованих прекршаја по запосленом варира, али је у 2012. години у значајном опадању.

**Контроле саобраћајне полиције у посматраном периоду нису биле у довољној мјери усмјерене на прекорачења брзине и вожњу под дејством алкохола.**

Налази ревизије показују да су прекорачења брзине и вожња под дејством алкохола фактор који је присутан у скоро свакој другој саобраћајној незгоди, као и код три од четири незгоде са погинулим и тешко повријеђеним лицима. Упркос томе, контроле саобраћајне полиције усмјерене на откривање и санкционисање ових прекршаја нису биле значајније заступљене у односу на друге врсте контрола, нити је њихова заступљеност адекватна у односу на њихово учешће у узроцима саобраћајних незгода. Прегледом патролних налога ревизија се увјерила да се службе контроле усмјерене на откривање ова два прекршаја не појављују ништа чешће од осталих. Иако је и Стратегија ова два фактора означила као приоритете, с обзиром на њихов потенцијал за смањење броја и последица саобраћајних незгода, изјаве надлежних потврђују да је саобраћајна полиција подједнако вршила контроле свих прекршаја. Једини изузетак представљају акције појачане контроле на одређене врсте прекршаја, али су и оне подједнако провођене за све прекршаје. Према подацима из узорка ПС за БС, иако су веома лаки за уочавање и доказивање ова два прекршаја чине трећину укупно регистрованих прекршаја.

**Постојећи начин контрола брзине не представља ефикасан начин контрола и не остварује очекиване ефекте.**

ПС за БС су у довољној мјери опремљене са уређајима за контролу брзине, али се контрола брзине ради само када је то изричито наведено у патролном налогу као задатак, што значајно смањује могућности саобраћајне полиције да идентификују и санкционишу непоштовање ограничења брзине. Контроле поштовања ограничења брзине, као и све остале контроле, се проводе углавном физичким присуством патрола на одређеној локацији уз коришћење опреме за идентификацију брзине кретања возила.

Додатна ограничења за ефикасне контроле представљају локације за контроле брзине. Према подацима из узорка, контроле брзине су вршене на свега три до четири локације на свакој дионици пута. На тај начин саобраћајна полиција је фактички успоставила „пунктове“ за вршење контрола, што постојећи начин контрола додатно чини предвидивим и лаким за избјегавање. Према изјавама надлежних у ПС за БС, избор локација за контроле је ограничен одредбама Правилника<sup>10</sup>. На већини дионица, а нарочито на мјестима гдје се учестале саобраћајне незгоде, није могуће обезбиједити присуство полиције и вршење контрола, јер нису испуњени услови у погледу безбједности патроле и безбједног заустављања и контролисања учесника у саобраћају. Стога се контроле проводе углавном на основу доступности локација које испуњавају услове предвиђене Правилником. Мобилност контрола саобраћајне полиције је минимална, јер не располажу возилима и опремом за контроле брзине у покрету. ПС за БС из узорка располажу са два возила за контролу брзине у покрету, од којих се један користи скоро искључиво на ауто-путу, док је други стављен ван употребе због одредби Правилника о метролошким условима за мјерења брзине возила<sup>11</sup>.

Контроле брзине саобраћајна полиција је проводила скоро искључиво на магистралним и рјеђе на регионалним путевима. На локалним путевима контроле брзине нису вршене скоро никако, као ни на градским улицама.

---

<sup>10</sup> Правилник о начину обављања послова контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима, Службени гласник РС 122/11.

<sup>11</sup> Правилник о метролошким условима за мјерила брзине возила у саобраћају, Службени гласник РС 63/12.

На описани начин ПС за БС из узорка у 2012. години су евидентирали око 24.000 прекршаја прекорачења брзине, што значи да је један запослени полицајац за седам дана регистровао два прекршаја. Више од двије трећине ових прекршаја се односи на минимална прекорачења брзине, док се екстремна прекорачења брзине веома ријетко региструју и санкционишу.

МУП располаже само једним стационарним радарским системом за евидентирање прекорачења брзине, који наизмјенично функционише на три локације. Само у 2012. години примјеном овог система евидентирано је око 35.500 прекршаја прекорачења брзине или око 100 прекршаја дневно, што је за око 50% више прекршаја него што су их евидентирале све ПС за БС из узорка. Такође, стационарни систем пробно постављен од стране предузећа које се бави прометом ове опреме забиљежио је само на једној локацији сличан број прекорачења брзине, за двије године више од 75.000 прекршаја или око 100 прекршаја дневно.<sup>12</sup>

Ради поређења и процјене ефикасности физичких контрола, ревизија је анализирали податке из пет ПС за БС и њихове контроле брзине за укупно 11 мјесеци током 2012. године. Наведене станице су на 10 дионица вршиле контролу брзине кретања возила на 41 локацији. За један мјесец просјечно су рађене три контроле брзине дневно на 10 дионица, што значи да двије од три дионице нису биле покривене контролама брзине на дневном нивоу. Током наведених контрола брзине евидентирана су просјечно око три прекршаја прекорачења дозвољене брзине по једној контроли, од чега око 5% прекршаја се односило на брзине које су преко 30 км/ч изнад постојећих ограничења. Тек свака пета од ових контрола била је лоцирана на мјесту гдје суобраћајне незгоде чешће него на другим локацијама.<sup>13</sup>

Студијом случаја на једној од ових локација, која испуњава све критерије опасног мјеста и на којој су саобраћајне незгоде најчешће на тој дионици, ревизија је утврдила да је за три мјесеца само пет пута вршена контрола брзине возила на овој локацији, приликом којих је санкционисано 22 возача. На истој локацији постављени су превентивни показивачи брзине, а подаци прикупљени путем њих показују да је у истом периоду просјечно дневно биљежен пролазак око 4000 возила, од којих је више од 80% прекорачило ограничење брзине а свако десето прекорачење је износило више од 30 км/ч.<sup>14</sup>

Показатељ који најбоље осликава присуство фактора ризика јесте податак са аутоматских бројача саобраћаја. Подаци на дионицама из узорка показују да се на мјестима гдје је ограничење брзине 50 км/ч у просјеку 70% возила чини прекршај прекорачења брзине за који је предвиђена санкција, а више од 10% тих возила се креће брзином која је преко 30 км/ч већа од дозвољене.<sup>15</sup>

И поред изузетне и доказане ефикасности аутоматизације контрола, као и бројних примјера других земаља које су оствариле значајна смањења броја незгода и просјечне брзине на путевима примјеном савремених уређаја за евидентирање прекршаја, МУП је још увијек оријентисан на контроле уз физичко присуство полиције на дионицама.

---

<sup>12</sup> Прилог 4. Графикон 1.

<sup>13</sup> Прилог 4. Табела 1. и 2.

<sup>14</sup> Прилог 4. Табела 3. Графикон 2.

<sup>15</sup> Прилог 4. Табела 4. Графикон 3.

Табела 1. *Поређење ефикасности и ефективности аутоматских и физичких контрола брзине*

<b>Аутоматске контроле – фиксне камере</b>	<b>Физичке контроле – патроле саобраћајне полиције</b>
Обухват тежи потпуном (контролисана су сва возила)	Обухват минималан (само док је патрола присутна на терену)
Регистровање прекршаја тежи потпуном	Регистровање прекршаја минимално
Превентивно дјеловање стално	Превентивно дјеловање само док је патрола присутна на терену
Иницијални трошкови високи, након тога само трошкови одржавања и обраде прекршаја	Трошкови константни
Период отплате уложених средстава кратак (само од наплаћених казни, без израчуна уштеда остварених смањењем броја саобраћајних незгода)	Трошкови неријетко изнад користи (без израчуна уштеда остварених смањењем броја саобраћајних незгода)
Ограничена мобилност (само на локацијама гдје су постављена кућишта за камере)	Мобилност теоретски неограничена, у пракси контроле на неколико локација по дионици

Ревизији нису презентоване анализе постојећих начина контроле или планови модернизације контрола брзине, осим што је за 2013. годину планирана набавка неколико мобилних радарских система за аутоматско евидентирање прекорачења брзине.

**Контроле усмјерене на откривање и санкционисање вожње под утицајем алкохола и опијата не проводе се свеобухватно и стално.**

Контроле усмјерене на откривање вожње под утицајем алкохола проводе се углавном кампањски, током акција појачане контроле по овом прекршају. Углавном се проводе у ноћним сатима и током викенда, када се процјењује да постоји повећан ризик од манифестовања овог прекршаја. Такође, контроле ове врсте углавном су присутне у урбаним срединама а рјеђе се обављају на путевима ван насеља. Свака патрола саобраћајне полиције је опремљена уређајима за контролу присуства алкохола, али се возачи контролишу само када постоји основана сумња да се под утицајем алкохола, у шта се ревизија увјерила и посматрањем рада саобраћајне полиције на терену и интервјуима са одговорним лицима.

Не постоје анализе или процјене засноване на објективним показатељима које би говориле о томе колико је вожња под утицајем алкохола честа, па је тешко оцијенити ефикасност контрола и њихов допринос смањењу манифестовања овог прекршаја. Током 2011. и 2012. године саобраћајна полиција је у неколико наврата методом случајне контроле на одређеним дионицама прикупљала податке о учесталости вожње под утицајем алкохола, али ови подаци нису детаљније анализирани у ПС за БС, нити су се њихови резултати користили за планирање или оцјену резултата постојећих контрола.

У 2012. години ПС за БС из узорка су од контролисаних око 133.000 возача евидентирале нешто мање од 5.000 њих који су возили под дејством алкохола, или мање од 5% од свих контролисаних возача. У истом периоду проведене су три овакве контроле, током којих је сваки заустављени возач тестиран на присуство алкохола у организму. На узорку од око 4000 возача присуство алкохола утврђено је код више од 900 возача, или код сваког петог, упркос томе што су ове контроле рађене радним данима, тј. данима када је према процјенама саобраћајне полиције учешће возача који управљају возилом под утицајем алкохола најмање. Аналогно томе, да је проценат откривања током редовних контрола био као када се контрола на присуство алкохола радила код сваког заустављеног возача, ПС за БС би

регистровале око 30.000 прекршилаца. ПС за БС су на дионицама из узорка просјечно мјесечно обавиле 43 контроле на 22 локације и санкционисале 72 возача.<sup>16</sup>

Иако се као најбоља пракса у другим државама показало случајно тестирање на присуство алкохола, саобраћајна полиција ту праксу не примјењује. Подаци из ових држава показују да је константном примјеном ове методе контролисања возача на присуство алкохола резултирало значајним смањењем броја прекршилаца, као и броја саобраћајних незгода са повријеђеним лицима.

Контроле на присуство других опојних средстава се нису радиле у посматраном периоду, а тек крајем 2012. године су набављени маркери за тестирање на присуство недозвољених супстанци код возача.

**Планирање контрола саобраћајне полиције се врши без објективних критерија и cjеловитог праћења индикатора на основу којих би се утврдили приоритети и очекивани ефекти provedених контрола.**

Иако је Стратегија означила брзину и алкохол као приоритете на које ће се фокусирати репресија, саобраћајна полиција није израдила акциони план нити је на други начин одређено које ће се то активности и на који начин проводити у циљу смањења учешћа ова два прекршаја у укупном броју саобраћајних незгода. Другим ријечима, контроле се проводе на начин и у мјери у којој су провођене и прије усвајања Стратегије. Вожња под утицајем алкохола и брзина су у годишњим плановима ПС за БС декларативно означени као приоритети дјеловања, али осим повремених акција појачане контроле усмјерене на ове врсте прекршаја није јасно навођено које ће то мјере бити додатно предузимане у циљу смањења манифестације ових појава.

ПС за БС имају потпуну слободу приликом планирања и реализације контрола саобраћаја на подручју које покривају, уз изузетак када се проводе републичке или локалне акције појачане контроле саобраћаја, а које им се налажу са нивоа Управе полиције или ЦЈБ-а. Приликом анализа стања безбједности саобраћаја анализирају се подаци о незгодама са аспекта броја и врсте, категорије и старосне структуре настрадалих, просторном распореду (сектор, категорија пута, општина, мјесто), временском распореду (мјесец, дан, сат) и узроцима и начину настанка незгода, и то углавном уопштено. Истовремено, не прате се фактори ризика који утичу на настанак и тежину посљедица саобраћајних незгода. Систем детаљног праћења индикатора који би јасно изражавали постојећи ризик у саобраћају на појединим дионицама, као што су нпр удио возача који не поштују ограничења брзине, удио возача под утицајем алкохола и слично није развијен. У 2012. години ПС за БС су почеле да прате индикаторе вожње под утицајем алкохола и коришћење заштитне кациге и појаса у возилима, али се ти подаци још увијек не користе за планирање њихових активности и оцјену ефеката контрола.

Приликом годишњег и мјесечног планирања активности се планирају уопштено, а конкретизују се дневним плановима – патролним налозима. Једини критериј за планирање контрола заснован на објективним показатељима који је идентификован у годишњим плановима саобраћајне полиције јесте локацијски. Као што Правилник предвиђа, планирано је појачано присуство контрола саобраћајне полиције на оним мјестима гдје је учестало догађање саобраћајних незгода. ПС за БС не воде базе података о локацијама на којима су вршене контроле саобраћаја и не врше се анализе о броју и учесталости контрола на мјестима гдје се чешће догађају саобраћајне незгоде. Такође, не прати се и не анализира врста контрола на тим локацијама, односно усклађеност циљане репресије са водећим узроцима незгода на тим локацијама. Подаци о локацијама и врстама контрола на њима доступни су само на патролним налозима, док за прекршаје постоји база података из које је

---

<sup>16</sup> Прилог 5. Табела 1. и 2.

могуће добити податке о врсти и броју прекршаја идентификованих на појединим локацијама, али се ревизија није увјерила да се исти анализирају и користе приликом планирања и оцјењивања ефикасности и ефективности репресивних мјера.

Надзор над контролама и оствареним резултатима у стручном смислу врши Јединица за послове безбједности саобраћаја у Управи полиције. Функција надзора проводи се једном или два пута годишње и током тих контрола не анализирају се детаљније резултати контрола, већ се углавном посматрају саобраћајне незгоде и репресија уопштено. Мјере за побољшање које се налажу такође су уопштене и не односе се на конкретне показатеље појединих фактора ризика. Резултати рада ПС за БС се у њиховим извјештајима оцјењују углавном на основу показатеља о саобраћајним незгодама, без оцјене резултата контрола и репресивних мјера. Контроле самог провођења активности на терену проводи углавном руководни кадар ПС за БС и осим тога не користи се други начин надзора над радом патрола на терену. Патролна возила нису опремљена инструментима за аудио-визуелно снимање контрола, што с једне стране отежава доказивање учињених прекршаја. С друге стране, овакав начин контрола, ослоњен искључиво на људски фактор, оставља велики простор за субјективизам и неевидентирање учињених прекршаја.

### 3.1.2 Ресурси за контроле саобраћајне полиције

**Финансијска средства за рад саобраћајне полиције углавном се утроше на плате и накнаде запослених, док су средства утрошена за набавку и модернизацију опреме минимална.**

Према подацима за 2012. годину, више од 90% средстава МУП-а утрошено је на плате и накнаде запослених, а за набавку опреме за све организационе јединице полиције мање од 1% средстава. Како саобраћајна полиција није организационо одвојена од других организационих јединица полиције у смислу финансирања, већина средстава за њихов рад такође се троши на плате и накнаде запослених. У посматраном периоду, изузев потрошног материјала и ситног инвентара, као што су нпр. усници за алкометре, стоп палице и слично, набавки и модернизације опреме за контроле саобраћаја скоро да и није било.

Саобраћајна полиција се, као и МУП у цјелини, финансира потпуно из буџета. Пракса већине држава, које су постигле значајна унапређења у области безбједности саобраћаја, да се дио или сва средства од наплаћених казни по ЗОБС-у користи за набавку опреме и унапређење рада саобраћајне полиције, у РС се није примјењивала. У посматраном периоду, изузев набавке једног стационарног радарског система, није било значајнијих набавки опреме за рад саобраћајне полиције. Већина опреме је дотрајала и у изузетно је лошем стању, у шта се ревизија увјерила увидом у документацију и посматрањем стања на терену. Такође, неки од основних ресурса неопходних за ефикасан рад саобраћајне полиције, као што су ноћни сати и погонско гориво за возила, у протеклом периоду додатно су ограничени. Према анализама дозвољених ноћних сати за ПС за БС из узорка, евидентно је да већина њих када организује обавезне службе (дежурство, обезбјеђење објекта и патрола за увиђај саобраћајних незгода) може да обави само неколико контрола мјесечно у ноћним сатима.

**Постојећи ресурси за контроле саобраћајне полиције нису једнако распоређени између ПС за БС.**

Анализом ресурса који су на располагању појединим ПС за БС из узорка, ревизија је утврдила да су они неједнако распоређени у односу на објективне показатеље, као што су број становника, возила, возача, дужина путне мреже коју покривају, број и посљедице саобраћајних незгода и слично. Ревизији нису презентовани критерији по којима је вршена расподјела ресурса по ПС за БС, као ни анализе постојећег стања ресурса. Такође, нису анализирани ни могућности за уштеде којима би се



могао обезбиједити новац за набавке опреме и модернизацију контрола саобраћајне полиције.

Као примјер неједнаке расподеле ресурса, ревизија је упоредила неке од ресурса двије ПС за БС са приближно истим показатељима који би требали бити узети у обзир приликом опремања. Ове ПС за БС покривају сличан простор, са приближно једнаким бројем становника, регистрованих возила, возача и приближно једнаком дужином путева. Једна од њих има око 35% више запослених, двоструко више службених возила, двоструко већи лимит потрошње погонског горива и око 35% више одобрених ноћних сати.<sup>17</sup>

Проблем недовољних и неједнако распоређених ресурса за контроле истицан је и у анализама стања и извјештајима о раду ПС за БС, као и током интервјуа са одговорним лицима у ПС за БС. Истицани су недостаци и дотрајалост постојеће опреме, углавном возног парка, али је врло ријетко истицана потреба за модернизацијом контрола. Такође, веома ријетко је истицан недостатак људских ресурса као проблем за функционисање ПС за БС.

### 3.1.3 Размјена информација у систему безбједности саобраћаја

**У посматраном периоду није успостављен функционалан систем размјене података и информација између институција у систему, нити су базе података о свим значајним показатељима безбједности саобраћаја успостављене у пуном обиму.**

ЗОБС РС је предвидио да Агенција, поред осталих овлашћења, користи и увезује постојеће базе података од значаја за безбједност саобраћаја, предлаже мјере унапређења прикупљања података и по потреби поред постојећих успостави и друге базе у којима ће евидентирати и пратити обиљежја безбједности саобраћаја. У посматраном периоду у Агенцији нису успостављене организационе и материјалне претпоставке да обједињује и управља постојећим базама података значајним за безбједност саобраћаја. Такође, Агенцији до краја 2012. године није обезбијеђен приступ свим постојећим базама података које воде други органи. Самим тим, Агенција није у потпуности била у могућности да врши анализе и предлаже мјере унапређења система и прикупљања података, као ни да идентификује потребу и иницира успостављање нових база података о обиљежјима значајним за безбједност саобраћаја.

**Базе података о саобраћајним незгодама које води полиција нису биле доступне другим институцијама у систему безбједности саобраћаја.**

Најзначајнија база података, она о саобраћајним незгодама којом управља полиција, у посматраном периоду није била доступна свим институцијама у систему безбједности саобраћаја. Од свих институција у систему, само су ЈП Путеви РС имали приступ овој бази током 2009. године, након чега ни њима није било омогућено да приступају истој.

Локалне самоуправе обухваћене овом ревизијом такође нису имале приступ базама података о саобраћајним незгодама на путној мрежи којом управљају, нити су им, осим у једном случају, достављани подаци о тачним локацијама и неким битним обиљежјима саобраћајних незгода на путевима којима они управљају. Пракса извјештавања локалних заједница о саобраћајним незгодама на њиховим подручјима је била различита, али преовлађује она у којој представници полиције у оквиру годишњих извјештаја о стању безбједности локалним скупштинама презентују и стање у области саобраћаја. Подаци који су презентовани локалним самоуправама углавном су били општи, о показатељима о броју и посљедицама саобраћајних незгода, без детаљнијих информација који би им омогућили да изврше

---

<sup>17</sup> Прилог 6. Табела 1. Графикон 1.

анализе и на основу њих предузму активности у циљу побољшања безбједности саобраћаја.

**Постојећа база података о саобраћајним незгодама нема потпун обухват и не обухвата податке о свим саобраћајним незгодама које су се догодиле на путевима у РС.**

Увидом у стање на терену, ревизија се увјерила да се не евидентирају све незгоде које се догоде, већ само оне за које је извршен увиђај од стране саобраћајне полиције. Нема прецизних података о броју и структури саобраћајних незгода које нису евидентирани, а процјењује се да је стварни број саобраћајних незгода и до 50% већи од евидентираног.<sup>18</sup> Према изјавама полиције, дио ових незгода се евидентира у помоћним базама, али се ревизија није увјерила да се ти подаци користе приликом анализа нити се објављују у укупној статистици. Интегрисани систем који би обухватао податке других институција о саобраћајним незгодама (нпр податке АМС или осигуравајућих друштава) и комбиновао их са постојећом базом саобраћајних незгода није успостављен.

**Постојећа база података о саобраћајним незгодама не даје у потпуности тачне и употребљиве податке о локацијама саобраћајних незгода.**

Саобраћајна полиција је имала на располагању уређаје за одређивање ГПС координата локација на којима су се дешавале саобраћајне незгоде и оне су у већини случајева евидентирани. Ревизија је утврдила да ове координате када се унесу на мапу путне мреже показују већа или мања одступања и ови подаци се не могу сматрати поузданим за мапирање локација саобраћајних незгода. Осим ГПС координата локација саобраћајних незгода, предвиђено је да база података садржи и стационаже на путевима гдје су се дешавале незгоде, али се ови подаци у већини случајева не евидентирају. Од пет ПС за БС из узорка само двије евидентирају и стационаже на дионицама магистралних и регионалних путева гдје су се незгоде дешавале.

Поред базе података о саобраћајним незгодама, полиција је водила и базу података о евидентираним прекршајима, али према доступној документацији она се није у потпуности користила за детаљније праћење и анализу репресивних мјера. Иако ревизија није вршила провјеру функционалности и обухвата ове базе, одговорна лица која су достављала податке на захтјев ревизије углавном су сагласна да на основу ових база није могуће на једноставан и брз начин имати на располагању неке од битних показатеља, као што су нпр локације и временски распоред контрола или евидентирани прекршаји и њихова структура на одређеним локацијама.

**Систем за праћење брзина на путевима није успостављен на начин који би омогућавао коришћење података о брзинама за планирање активности институција у систему безбједности саобраћаја.**

ЈП Путеви РС су на одређеним локацијама успоставили аутоматско бројање саобраћаја. Осим обима саобраћаја, опрема за аутоматско бројање посједује могућности и евидентирања других битних карактеристика, као што су дужина и брзина возила и слично. Међутим, ови подаци нису у довољној мјери експлоатисани у смислу њиховог коришћења за праћење индикатора у сврху планирања активности других институција. Ревизија се није увјерила да су друге институције у систему безбједности саобраћаја, првенствено саобраћајна полиција, исказале заинтересованост за коришћење података са аутоматских бројача нити да су исте употребљавали приликом планирања својих активности. Подаци прикупљени уређајима за аутоматско бројање саобраћаја су обрађивани, публиковани и учињени су доступним свим институцијама, али су могућности њиховог коришћења ограничене, јер се подаци публикују са закашњењем. Последњи доступни подаци о

---

<sup>18</sup> Трошкови саобраћајних незгода у РС, Економски институт Бања Лука, април 2012. године

бројању саобраћаја се односе на 2010. годину и они су публиковани у децембру 2012. године.

## **3.2       Управљачи путева**

### **3.2.1      Идентификација и управљање опасним мјестима**

**У посматраном периоду управљачи путева у РС нису идентификовали, обиљежавали ни отклањали опасна мјеста на путевима.**

Поред општих одредби закона да се путеви морају пројектовати, изграђивати, опремати и одржавати тако да одговарају захтјевима безбједности саобраћаја, управљачи путева су од половине 2012. године имали обавезу да израде приоритетну листу провјере јавних путева, што такође није учињено. Поред тога, на проблем опасних мјеста је указала и НС РС 2008. године, када је донешен закључак којим су се управљачи путева задужили да у року од три године отклоне опасна мјеста, што такође није учињено.

Идентификација опасних мјеста се није вршила у посматраном периоду, а према изјавама надлежних у ЈП Путеви РС и локалним самоуправама, разлог за то је што полиција није управљачима путева достављала нити омогућавала приступ базама података о саобраћајним незгодама. Увидом у документацију и интервјуима са одговорним лицима, ревизија је утврдила да су ЈП Путеви РС имали обезбијеђен приступ базама података о саобраћајним незгодама током цијеле 2009. године. Након истека уговора исти није продужен из техничких разлога, али и због недовољног интереса ЈП Путеви РС, јер током овог периода нису значајније повлачили податке из базе.

Локалне самоуправе, са изузетком града Бањалука, нису располагале подацима о локацијама саобраћајних незгода на локалним путевима и градским улицама, те самим тим исте нису ни користили за идентификацију опасних мјеста. Њима такође није обезбијеђен приступ базама саобраћајних незгода, али је важно напоменути да локалне самоуправе у посматраном периоду нису ни захтјевале достављање ових података.

Посљедишно, како управљачи путева нису располагали подацима о локацијама саобраћајних незгода, у посматраном периоду нису у значајном обиму предузимане мјере за отклањање опасних мјеста на путевима. ЈП Путеви РС су тек крајем 2012. године покренули прве активности на отклањању опасних мјеста, и то на двије дионице магистралних путева. Ови пројекти су тренутно у почетној фази а ниједна од ових локација није одабрана према методологији за одређивање и приоритетизацију опасних мјеста, нити на основу потпуних података о незгодама на овим дионицама. Према изјавама одговорних особа у ЈП Путеви РС, ове локације су одабране на основу РСИ провјера које су рађене у сарадњи са консултантима из Sweroad-а, као и на основу неформалних информација о броју и тежини саобраћајних незгода на овим дионицама.

**Процедуре које би омогућиле већу ефикасност управљача путева у погледу идентификације, обиљежавања и отклањања опасних мјеста на путевима нису у потпуности успостављене.**

МСВ до завршетка ове ревизије није усвојило Правилник о дефинисању и идентификацији опасног мјеста, начину и критеријима за утврђивање приоритета и отклањање опасног мјеста, иако је било обавезно да га у року од шест мјесеци од доношења ЗОБС РС изради. Међутим, Савјет је још 2008. године усвојио Методологију идентификације и санације опасних мјеста на путној мрежи РС, али управљачи путева нису користили исту.

Примјењујући наведену методологију, студијом случаја на узорку од четири дионице магистралних путева за које су били доступни подаци, утврђено је постојање пет

опасних мјеста на двије дионице.<sup>19</sup> Ова опасна мјеста лоцирана су у три насеља на веома кратким растојањима и на њима су се у протекле четири године догодиле 103 саобраћајне незгоде. Половина тих незгода била је са посљедицама по лица, у којима је погинуло седам а теже или лакше повријеђено 100 лица. Процијењени трошкови незгода и њихових посљедица за четири године на овим опасним мјестима су око пет милиона КМ.<sup>20</sup>

ЈП Путеви РС су прије неколико година радили рехабилитацију обе предметне дионице, за шта је утрошено скоро шест милиона КМ.<sup>21</sup> Приликом извођења радова на рехабилитацији ових дионица, нису предузимане активности на идентификовању и отклањању недостатака, нити су анализиране могућности за повећање безбједности на овим дионицама.

Опасна мјеста на путевима у РС у претходном периоду нису обиљежавана, нити су возачи на неки други начин обавјештавани о потенцијалној опасности на путевима. Упориште за овакву праксу, поред тога што нису имали приступ подацима, управљачи путева налазе у томе што ЗОБС РС и БиХ, као и подзаконски акти произашли из овог закона, нису предвидили обиљежавање таквих мјеста.

Осим идентификације и отклањања опасних мјеста на основу података о саобраћајним незгодама, управљачи путева у посматраном периоду нису вршили идентификацију, отклањање или обиљежавање потенцијално опасних мјеста, како на републичким тако и на путевима којима управљају локалне заједнице. Иако по ЗОБС РС од 2012. године постоји законска обавеза независне ревизије пројеката (РСА) и независне провјере постојећих јавних путева (РСИ) са аспекта безбједности саобраћаја, управљачи путева нису вршили поменуте провјере, осим неколико РСА и РСИ извјештаја урађених у склопу обуке домаћих стручњака у склопу пројекта са Sweroad-ом. Временско-динамички планови и листе приоритета провјере јавних путева нису израђивани, што је такође била законска обавеза управљача путева.

### **3.2.2 Управљање брзинама на основу података о саобраћајним незгодама и промјенама услова на путевима**

**Није успостављен јасно дефинисан начин провјере, анализе адекватности и усклађивања постојећих ограничења брзина на путевима.**

Управљачи путева повремено врше анализе услова на путевима, али су оне углавном оријентисане на провјере површинског слоја пута и стања путног појаса. Постојећа ограничења брзине се врло ријетко преиспитују и мијењају, и то се углавном ради на основу измјена прописа или појединачно након екстерних захтјева за појединачне локације.

Измјенама ЗОБС-а БиХ од 2010. године предвиђено је смањење брзине у насељима, али само на мјестима у насељу која имају изглед улице. Ова ограничења произашла из општег ограничења брзина нису увијек обиљежена саобраћајном сигнализацијом, а на дионицама гдје јесу то није учињено увијек на исти начин. Као посљедица тога, на појединим дионицама још увијек стоје стара ограничења брзине, на неким је постављена сигнализација са новим ограничењима, док на неким дионицама стоји само сигнализација која обавјештава возаче о називу насеља кроз које пут пролази а што се понекад тумачи као довољно обавјештење о ограничењу брзине. Правилник о саобраћајној сигнализацији није предвидио посебан знак који ће возаче обавјештавати о дионицама на које се односи ово опште ограничење, а управљачи путева на многим дионицама нису извршили замјену или постављање нових ограничења.

---

<sup>19</sup> Прилог 7. Графикон 1. 2. и 3.

<sup>20</sup> Прилог 7. Табела 1. и 2.

<sup>21</sup> Прилог 8. Табела 1.

Непостављање саобраћајне сигнализације за ограничења брзине доводи и до различитих пракси приликом контроле саобраћаја. Интервјуима и увидом у рад саобраћајне полиције на терену, ревизија се увјерила да се ове одредбе закона на магистралним и регионалним путевима различито примјењују. Дио полицијских службеника опште ограничење брзине за насеља примјењује на основу сигнализације са називима насељених мјеста, док други у случају непостојања саобраћајног знака ограничења брзине примјењују опште ограничење за ову категорију путева.

### **Велики број дионица не посједује пројекте саобраћајне сигнализације.**

Посебан проблем представља недостатак пројектне документације, односно пројекта саобраћајне сигнализације. На узорку од 10 дионица магистралних и регионалних путева, ревизија је утврдила да за већи дио њих не постоје пројекти саобраћајне сигнализације. Увидом на терену утврђено да на дионицама које имају пројекте саобраћајне сигнализације стање на терену не одговара оном у пројектима, било да је ријеч о недостатку саобраћајних знакова или да они нису у складу са пројектом. На двије трећине ових дионица ЈП Путеви РС су изводили обимније радове на рехабилитацији путне мреже, за шта је утрошено више од 25 милиона КМ. Поменуте рехабилитације биле су фокусиране на асфалтирање коловоза, а пројекти, елаборати или предмјер и предрачун сигнализације углавном се ослањао на постојеће стање, без анализа и образложења ограничења брзине на појединим дионицама.

Недостатак пројектне документације магистралних и регионалних путева потврђен је и приликом израда студија за рехабилитацију појединих дионица, али и приликом израде постојећих РСА и РСИ, у којима се, поред тога, истиче и неусклађеност и неадекватност појединих ограничења брзине на посматраним дионицама. На упитност адекватности постојећих ограничења упућују и изјаве одговорних особа из ЈП Путеви РС током интервјуа са ревизорима.

Овај проблем је најизраженији на дионицама магистралних и регионалних путева који пролазе кроз насеља, гдје је најчешћа пракса да се надлежности над одржавањем споразумом дијеле између ЈП Путеви РС и локалних заједница. Углавном ЈП Путеви РС настављају да одржавају хоризонталну инфраструктуру, док локалне заједнице преузимају обавезу да одржавају вертикалну сигнализацију. У условима непостојања пројекта саобраћајне сигнализације и слабе комуникације и сарадње између ових институција, најчешће недостаје сигнализација или постоје нелогичности у постављању и обилежавању исте.

Промјене постојећих ограничења на магистралним и регионалним путевима врше се углавном појединачно, најчешће на основу дописа саобраћајне полиције или захтјева локалне самоуправе, школе или грађана. На овај начин измјене се врше несистематски, са веома различитим праксама на различитим дионицама, и већина ових измјена односи се на зоне у близини школа. Неке од ових измјена дешавају се чак и без контактирања ЈП Путеви РС, већ их предузећа задужена за одржавање путева постављају на захтјев саобраћајне полиције. ЈП Путеви РС су крајем 2012. године покренули активности за уједначавање ових пракси на дионицама са истим или сличним карактеристикама у зонама школа, али исте се још увијек не примјењују.

### **Промјена ограничења брзине у складу са условима на путевима се ријетко примјењује.**

Једна од значајнијих промјена постојећих ограничења јесте она сезонска, када се постојећа ограничења смањују током годишњих доба када се догађају веће падавине које могу утицати на безбједност саобраћаја. Међутим, наведена привремена сигнализација није наведена у пројектима саобраћајне сигнализације, нити се ова пракса примјењује константно и цјеловито на цијелој путној мрежи. Увидом у доступну документацију дионица из узорка, најчешћа је пракса да се ова

сигнализација поставља на захтјев ПС за БС, без урађених анализа и елабората о стварној потреби и локацијама на којима постојећа ограничења треба да се смање.

На путевима којима управљају локалне самоуправе обухваћене овом студијом, ограничења су углавном мијењана у зонама школа, као резултат усклађивања са законским одредбама. Осим тога, на градским улицама углавном се примјењује опште ограничење у насељима а пракса снижавања ограничења брзине и успостављање подручја смиреног саобраћаја није идентификована.

Као што је ревизија утврдила у ранијем извјештају, у последњих неколико година асфалтирано је најмање 930 километара постојећих макадамских путева, и то у великој већини случајева без пројектне документације.<sup>22</sup> Поред тога, рађене су и санације постојећих асфалтних путева, које су углавном подразумијевале радове на подлози пута и нису биле праћене изградом пројеката саобраћајне сигнализације и постављањем исте. Увидом у стање на терену, ревизија се увјерила да се на локалним путевима веома ријетко постављају ограничења брзине. С обзиром на недостатак пројектованих брзина није било могуће утврдити усклађеност ограничења на терену са пројектованим, али су уочене неусклађености ограничења на локалним путевима са ограничењима на путевима вишег ранга на које се прикључују. Тако нпр. имамо случај да су ограничења брзине на магистралним путевима нижа него на локалним путевима који се прикључују на њих. У прилог неопходности постављања или преиспитивања ограничења брзине на локалним путевима говори и податак да је неприлагођена брзина, као један од најчешћих фактора настанка саобраћајних незгода, присутна у више од 50% случајева свих саобраћајних незгода са погинулим и тешко повријеђеним лицима на узорку локалних путева, као и да је најчешћи узрок саобраћајних незгода са погинулим и тешко повријеђеним лицима на локалним путевима слијетање возила.<sup>23</sup>

### 3.2.3 Примјена мјера за смиривање саобраћаја

**Управљачи путева у посматраном периоду су веома ријетко користили мјере за смиривање саобраћаја, а још рјеђе су те мјере примјењиване на основу показатеља о саобраћајним незгодама.**

Најчешћа пракса управљача путева у погледу смиривања саобраћаја је постављање умјетних избочина или вибрационих трака, и то у већини случајева у зонама школа у урбаним срединама. Такође, постављање успоривача је углавном слиједило након захтјева мјесних заједница, заједница етажних власника или неких других удружења грађана, неријетко без егзактних показатеља о карактеристикама саобраћаја на наведеним саобраћајницама. На магистралним и регионалним путевима, осим обиљежавања зона школа саобраћајном сигнализацијом није било других интервенција у смислу смиривања саобраћаја.

Иако су у последње вријеме учестали захтјеви стручне јавности и грађана за изградњом кружних раскрсница као доказане мјере за смиривање и повећање безбједности саобраћаја, ова мјера се није значајније користила. У посматраном периоду изграђено је неколико кружних раскрсница, како на локалним тако и на републичким путевима. Увидом у документацију о изградњи истих и интервјуима са одговорним лицима управљача путева, ревизија се увјерила да су кружне раскрснице више грађене као мјера за смањивање саобраћајних гужви и повећање протока саобраћаја него што је анализиран њихов допринос смањењу ризика за безбједност саобраћаја.

Поред наведених, анализирајући праксе других земаља, евидентно је да постоје многобројне мјере за смиривање саобраћаја које су доказане у пракси, али управљачи путева те мјере слабо или никако не користе.

---

<sup>22</sup> Извјештај РУ 003-11 "Управљање изградњом и реконструкцијом локалне путне мреже"

<sup>23</sup> Прилог 9. Графикон 1

Мјере као што су постављање фиксних радарских система или контроле дионица захтијевају значајна улагања, али су истовремено и мјере које веома брзо враћају уложени новац, како од наплате казни за прекорачења брзине тако и дјеловањем на смањење броја и последица саобраћајних незгода. Локалне заједнице су показале изузетан интерес за инвестирање у постављање ових система, али постојећи начин расподеле јавних прихода од новчаних казни их не стимулише да инвестирају у ову област.

Јефтине мјере за смиривање саобраћаја, као што су оптичке црте, звучне траке, бојење дијелова цесте, краћа сужења цесте и слично, иако предвиђене Правилником о постављању посебних објеката на путевима ради смањења брзине кретања возила, у посматраном периоду уопште нису коришћене.

ЈП Путеви РС су током 2012. године набавили и инсталирали превентивне показиваче брзине, чија је функција да упозоре возаче на њихову брзину кретања и постојећа ограничења. Ова активност представља једну од ријетких пракси упозоравања возача на проблем брзина, али се ревизија није увјерила да су локације за постављање превентивних показивача брзине резултат анализа саобраћајних незгода и потенцијалних ризика на путевима, као ни да је њиховом постављању претходила анализа приоритета локација. Период њихове активности је био кратак за оцјену доприноса смањењу брзине на одабраним локацијама и то тек треба да буде предмет анализа.

## 4 ЗАКЉУЧЦИ

Влада РС и институције јавног сектора су се стратешким и планским документима определијиле за изградњу стабилног заштитног система у коме ће све институције спроводити оптималне мјере у циљу сталног смањивања броја саобраћајних незгода, а посебно броја повријеђених и погинулих лица. Дефинисани су циљеви који се желе постићи, као и правци дјеловања надлежних институција којима би се остварила највећа побољшања у области безбједности саобраћаја. Као кључне области рада, са највећим потенцијалом утицаја на безбједност саобраћаја, идентификоване су управљање брзинама, смањивање вожње под утицајем алкохола и опојних дрога и идентификација и управљање опасним мјестима на путевима.

Налази ревизије показују да су активности надлежних институција у протеклом периоду дале одређене резултате, првенствено у погледу смањења броја саобраћајних незгода. Међутим, постављени стратешки циљеви нису достигнути, и то првенствено због неефикасности институција у дефинисаним приоритетним областима рада. Брзина и вожња под утицајем алкохола као фактори који доприносе настанку и тежини посљедица саобраћајних незгода у сталном су порасту, док су активности на идентификацији, обиљежавању и отклањању опасних мјеста на путевима још увијек на нивоу недовољном за значајнија унапређења безбједности саобраћаја на путевима у РС.

### **4.1. Контроле саобраћајне полиције усмјерене на брзину и вожњу под дејством алкохола и других опијата нису ефикасне и њиховим провођењем не остварују се очекивани ефекти.**

У посматраном периоду број контрола и регистрованих прекршаја има опадајући тренд. Такође, саобраћајна полиција није усмјерена на контроле брзине и вожње под дејством алкохола и других опијата у мјери која би била у складу са њиховим потенцијалом за побољшања. Осим тога, саобраћајна полиција контроле још увијек базира на традиционалним методама физичких контрола на терену, што представља скуп и неефикасан начин контрола, који захтијева велике људске ресурсе са ограниченим резултатима. Контроле возача на присуство алкохола не проводе се стално, што значајно смањује шансе за откривање и санкционисање прекршилаца.

Бројна истраживања су утврдила да број и учесталост контрола на путевима одређују објективне шансе откривања и санкционисања прекршилаца. Такође, потврђено је да се максималан ефекат остварује када је полицијска принуда усмјерена на саобраћајне прекршаје који имају доказану везу са безбједношћу саобраћаја на путевима, нарочито у вријеме и на мјестима гдје су саобраћајне незгоде учестале.

Постојећи начин контрола брзине и вожње под дејством алкохола не обезбјеђује велики обухват, а проценат санкционисаних возача у односу на ниво манифестовања прекорачења брзине и вожње под дејством алкохола је изузетно низак. Контроле се ријетко проводе на мјестима гдје су саобраћајне незгоде учестале и нису тешке за избјегавање, па самим тим није тешко закључити да је и њихов утицај на понашање возача минималан.

### **4.2. Постојећи начин финансирања саобраћајне полиције не омогућава формирање додатних финансијских средства за опремање и модернизацију, а алокација ресурса по РС за БС није заснована на објективним критеријумима.**

Организација и начин функционисања саобраћајне полиције подразумијева да се највећи дио финансијских ресурса у форми буџетских средства усмјерава за



финансирање плата и накнада запослених. Улагања у набавку опреме и других материјалних ресурса и модернизацију контрола су ограничена и минимална.

Постојећи начин финансирања саобраћајне полиције ограничио је могућности обезбјеђења додатних финансијских средстава за финансирање набавке опреме и модернизацију контрола. Праксе појединих држава Европске Уније и окружења показују да се додатна финансијска средства за финансирање опремања саобраћајне полиције обезбјеђују у потпуности или дијелом од наплаћених новчаних казни за прекршаје безбједности саобраћаја.

Постојећи ресурси саобраћајне полиције, иако ограничени и недовољни, се распоређују по ПС за БС без претходно утврђених критеријума расподеле. Постојећи ресурси нису равномјерно распоређени по ПС за БС и расподела није уважила постојеће стање и потребе ПС за БС. Недовољни и неравномјерно алоцирани ресурси за посљедицу имају неједнаке могућности за провођење контрола саобраћаја на путевима.

#### **4.3. Постојеће базе података не представљају довољну и поуздану основу за анализе и идентификацију простора за побољшање безбједности саобраћаја на путевима.**

Непотпуност база података о саобраћајним незгодама, нарочито у погледу локација саобраћајних незгода и њиховом потпуном обухвату, за посљедицу има немогућност мапирања ризика и предузимање мјера за отклањање фактора ризика на путевима.

Недостатак база података о другим обиљежјима безбједности саобраћаја и немогућност укрштања база података (нпр. базе прекршилаца са базама саобраћајних незгода, база података о контролама саобраћајне полиције са базама података о регистрованим брзинама, итд.) представља значајно ограничење за ефикасно планирање и реализацију активности свих институција у систему безбједности саобраћаја, као и за оцјену ефикасности и ефективности проведених активности.

#### **4.4. Координација активности и размјена информација између институција у систему безбједности саобраћаја на путевима није на нивоу потребном за ефикасно функционисање система.**

Размјена података и информација између институција није развијена и многи битни подаци о показатељима безбједности саобраћаја нису доступни свим заинтересованим институцијама у систему безбједности саобраћаја. Оснивање Агенције је требало ријешити овај проблем, али у Агенцији нису успостављени пуни капацитети за обраду, анализу и дистрибуцију података о свим значајним обиљежјима безбједности саобраћаја. Потпуни и тачни подаци о саобраћајним незгодама, као и други показатељи безбједности саобраћаја, представљају важан предуслов за активности унапређења безбједности саобраћаја на путевима и њихов недостатак или непоузданост представља озбиљан ограничавајући фактор за дјеловање свих институција у систему. Поред тога, недостатак координације активности институција у систему значајно ограничава ефекте предузетих мјера.

#### **4.5. Управљачи путева не чине довољно у оквиру својих надлежности на повећању безбједности путне мреже у РС.**

Управљачи путева проводе врло скромне активности на идентификацији, обиљежавању и отклањању опасних мјеста на путевима и других недостатака путне мреже, иако им је то законска обавеза. Посљедице неактивности управљача путева у унапређењу путева са аспекта безбједности саобраћаја су приказане у налазима ревизије, а то су груписање великог броја саобраћајних незгода на одређеним микролокацијама, као и велики трошкови тих незгода и посљедица по лица. Примјери држава које редовно врше идентификацију и санацију опасних мјеста по правилу показују да су трошкови санације опасних мјеста значајно мањи од потенцијалних користи и уштеда.

Поред тога, управљачи путева не проводе значајније пројекте реконструкције путне мреже, већ углавном проводе знатно једноставније пројекте рехабилитације путне мреже. На тај начин се троше значајни јавни ресурси без постизања значајнијих ефеката у модернизацији саобраћајница и унапређењу безбједности саобраћаја. Иако пројекти рехабилитације коштају мање од реконструкција путне мреже, користи од њих су мале, поготово у смислу повећања безбједности саобраћаја. У погледу квалитета и безбједности саобраћајница, управљачи путева рехабилитацијама не отклањају ризике као што су линијска насеља, небезбједне кривине и непрегледности на путу, небезбједне и нелегалне прикључке и слично.

Такође, рехабилитације не подразумевају примјену мјера за смиривање саобраћаја, а свака њихова накнадна примјена значајно поскупљује радове, било да је ријеч о изради нових пројеката или извођењу накнадних радова на већ рехабилитованим дионицама.

Слаба посвећеност управљача путева унапређењу безбједности саобраћаја резултирала је и врло малом заступљеношћу мјера за смиривање саобраћаја и упозоравања возача на ризике на путевима. Иако постоје бројни примјери јефтиних и једноставних мјера које не ремете проток и одвијање саобраћаја, њихова заступљеност на путевима у РС је изузетно мала.

#### **4.6. Управљачи путева нису успоставили cjеловит систем за провјеру и контролу адекватности постојећих ограничења брзине на путевима, као ни систем за праћење регистрованих брзина на путевима.**

Непостојање пројеката саобраћајне сигнализације, базе података и система провјера пројектованих брзина, неусклађеност ограничења брзина између различитих категорија пута и услова на путевима, као и непостојање саобраћајне сигнализације о ограничењима брзине на појединим локацијама често за посљедицу имају немогућност вршења контроле брзине на појединим локацијама, збуњеност возача и непоштовање саобраћајних прописа о дозвољеној брзини кретања возила.

## 5 ПРЕПОРУКЕ

Унапређење безбједности саобраћаја, очување живота и здравља људи, безбједнији и ефикаснији промет лица и роба је од великог значаја за сваку државу и њену економију. Влада РС и њена министарства имају наглашену улогу, надлежности и одговорности да обезбиједи све потребне формално-правне, финансијске, материјалне и друге услове за ефикасан и ефективан рад институција у систему безбједности саобраћаја. Реализацијом стратешких и других циљева и опредјељења, спровођењем потребних мјера и активности јача се систем безбједности саобраћаја и подиже општи ниво стања безбједности саобраћаја на путевима.

Након проведене студије, ревизија нуди препоруке чијом је имплементацијом могуће постићи значајна унапређења ефикасности рада институција у систему, као и унапређењу стања безбједности саобраћаја на путевима у РС. Обзиром на различите улоге и надлежности у систему, препоруке су дизајниране посебно за Владу РС, МУП – саобраћајну полицију те управљаче путева као кључне институције система.

### 5.1. Препоруке за Владу РС

**Влада РС има важну улогу у погледу безбједности саобраћаја на путевима. Влада РС путем политика и стратегија дефинише основна стратешка опредјељења и стратешке циљеве који се желе постићи њиховом имплементацијом. Такође, има важну улогу као регулатор, јер предлаже законске и креира и усваја подзаконске прописе, предлаже и имплементира буџет и на тај начин утврђује ресурсе за рад институција и истовремено располаже институционалним механизмима надзора.**

**Влади РС се препоручује да, у сарадњи са другим надлежним институцијама, предузме одређене мјере и активности чијом реализацијом би се унаприједио систем управљања безбједношћу саобраћаја.**

- Израдити Акциони план за реализацију Стратегије и њиме утврдити конкретне активности, носиоце активности, динамику реализације, резултате које је потребно остварити и циљеве који ће се остварити тим резултатима. Акционим планом регулисати начин извјештавања и периодично разматрање реализације Стратегије и Акционог плана и по потреби његово прилагођавање актуелним условима и околностима.
- Агенцију за безбједност саобраћаја успоставити у пуном капацитету како би била у могућности да извршава повјерене јој функције. Агенција примарно треба да успостави управљање базама података и дистрибуцију података и информација институцијама у систему безбједности саобраћаја. Дјеловање Агенције треба да је у функцији стварања предуслова за ефикасније и ефективније дјеловање других институција у систему безбједности саобраћаја.
- Размотрити алтернативне могућности за успостављање додатних извора финансирања безбједности саобраћаја на путевима у РС. Влада РС треба да размотри могућности за измјену прописа који регулишу буџетски систем и буџет како би се створили услови и претпоставке да се дио јавних прихода од новчаних казни усмјерава за финансирање безбједности саобраћаја. Тиме би се успоставио стабилан и самоодржив систем финансирања који би омогућио да они који стварају ризике на путевима финансирају мјере и активности за унапређење безбједности саобраћаја.

- Успоставити активнију и квалитетнију комуникацију и координацију надлежних институција у систему безбједности саобраћаја и координацију у провођењу заједничких активности на плану безбједности саобраћаја. Влада РС посредством Савјета и Агенције треба да иницира заједничке активности институција у систему безбједности саобраћаја, ради синергијског дјеловања на смањењу и спречавању саобраћајних незгода и њихових посљедица.
- У постојећем институционалном оквиру успоставити систем евалуације и контроле активности програма и пројеката институција у системи безбједности саобраћаја у циљу повећања њихове ефикасности и ефективности.
- Усвојити недостајуће подзаконске прописе на основу ЗОБС-а и обезбиједити њихову досљедну примјену од стране институција у систему безбједности саобраћаја на путевима у РС. На тај начин ће се комплетирати нормативне основе безбједности саобраћаја.

## 5.2. Препоруке за МУП – саобраћајну полицију

**Саобраћајна полиција има кључну улогу у контролисању саобраћаја, као и евидентирању и санкционисању почињених прекршаја из ЗОБС-а. Саобраћајној полицији се препоручује да постојеће ресурсе, знање и информације о саобраћајним незгодама, у сарадњи са другим институцијама система, искористи у функцији остварења постављених циљева, који ће резултирати смањењем водећих узрока тешких саобраћајних незгода.**

- Успоставити јединствен систем планирања и провођења контрола усмјерен на отклањање главних узрока саобраћајних незгода. У поступку планирања утврдити јасне и мјерљиве оперативне циљеве, базиране на праћењу индикатора и фактора ризика настанка саобраћајних незгода. Планирање и провођење контрола вршити на основу свеобухватних анализа саобраћајних незгода.
- Извршити анализу постојеће организације и начина провођења контрола, у смислу идентификовања могућих побољшања у провођењу контрола, могућности за уштеде и модернизације вршења контрола, нарочито контрола поштовања ограничења брзине и вожње под дејством алкохола.
- Успоставити јединствен интерни систем за стално праћење и евалуацију проведених контрола, резултата контрола, ангажованих ресурса и изречених казнених мјера, у циљу повећања ефикасности и ефективности контрола и одређивања приоритета.
- Успоставити објективне критеријуме за алокацију људских, материјалних и финансијских ресурса између ПС за БС. Алокацију ресурса проводити у складу са успостављеним критеријумима, уважавајући постојеће стање, потребе и специфичности простора на коме дјелују ПС за БС. На тај начин створити претпоставке за ефикасно и ефективно функционисање саобраћајне полиције.

## 5.3. Препоруке за управљаче путева

**Квалитетни путеви, пратећа саобраћајна сигнализација и опрема пута су основни услови за безбједно и ефикасно одвијање саобраћаја. Управљачи путева су дужни да, у складу са својим законским обавезама, обезбиједе услове за несметано, ефикасно и безбједно одвијање саобраћаја. Управљачима путева се препоручује да, у сарадњи са другим институцијама у систему безбједности саобраћаја, предузму одређене мјере и активности чијом реализацијом би се повећао ниво безбједности саобраћаја на путевима.**

- Интензивирати активности на идентификацији, обиљежавању и отклањању опасних мјеста и побољшању других елемената безбједности саобраћаја на путевима. Активности планирати и проводити на основу доступних података, информација и показатеља и проведених анализа а у складу са утврђеним приоритетима и расположивим ресурсима, засноване на објективним подацима, анализама, приоритетима и контроли ефикасности проведених мјера.
- Успоставити систем праћења и управљања брзинама, као и редовне провјере пројектованих и постојећих ограничења брзина на путевима. Провјере пројектованих и постојећих ограничења брзина укључити у редовне активности провјере стања путне мреже.
- Обезбиједити услове за израду недостајуће пројектне документације, нарочито пројекта саобраћајне сигнализације, и њихово усклађивање са условима на путевима, као и доступност наведене документације другим институцијама у систему безбједности саобраћаја. Обезбиједити да се саобраћајна сигнализација усклади са пројектном документацијом.
- Унаприједити примјену мјера за смиривање саобраћаја и упозоравања возача на потенцијалне ризике на путевима, уважавајући захтјеве за брзо и ефикасно одвијање и проток саобраћаја.

Вођа ревизорског тима  
мр Бојан Драгишић

Руководилац сектора ревизије учинка  
др Милован Бојић

## 6 ПРИЛОЗИ

### Прилог бр. 1

#### Листа референци – попис аката

##### Регулатива

1. Стратегија безбједности саобраћаја на путевима РС (2009-2013)
2. Стратегија безбједности саобраћаја на путевима у РС (2013-2022), приједлог
3. Програм безбједности саобраћаја на путевима РС (2009-2013)
4. Акциони план безбједности саобраћаја на путевима у РС (2013-2022), приједлог
5. Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини - СГБиХ бр. 6/06 - 417 , 75/06-6580, 44/07-5270, 84/09-014 и 48/10-10
6. Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске - СГРС бр. 63/11-1
7. Закон о овлашћењима Ауто-мото савеза Републике Српске - СГРС бр. 1/09-18
8. Закон о јавним путевима (Пречишћени текст) СГРС бр. 16/10-10
9. Закон о инспекцијама у Републици Српској - СГРС бр. 113/05-1
10. Закон о осигурању од одговорности за моторна возила - СГРС бр. 12/09
11. Правилник о саобраћају у зимским условима - СГБиХ бр. 13/07-1074 (*прописан на основу ЗОБС БИХ*)
12. Правилник о облику и садржају обрасца европског извјештаја о саобраћајној незгоди – СГБиХ бр. 13/07-1104
13. Правилник о техничким прегледима возила - СГБиХ бр. 13/07-1108, 72/07-7539, 74/08-54, 3/09-12, 26/09-27 и 29/11-4
14. Правилник о вођењу евиденције о јавним путевима и објектима на њима - СГБиХ бр. 13/07-1208
15. Правилник о основним условима које јавни путеви, њихови елементи и објекти на њима морају испуњавати са аспекта безбједности саобраћаја - СГБиХ бр. 13/07-1238
16. Правилник о здравственим условима које мора испуњавати возач моторног возила – СГБиХ бр. 13/07-1585
17. Правилник о начину и условима организовања испита за возача моторних возила - СГБиХ бр. 46/12-19
18. Правилник о оспособљавању за возача моторних возила - СГБиХ бр. 46/12-75
19. Правилник о саобраћајним знаковима и сигнализацији на путевима, начину обилежавача радова и препрека на путу и знаковима које учесницима у саобраћају даје овлаштено лице - СГБиХ бр. 16/07-1993 и 61/07-6811
20. Правилник о постављању посебних објеката на путу ради смањења брзине кретања возила - СГБиХ бр. 17/07-2394
21. Одлука о образовању Савета за безбедност саобраћаја Републике Српске - СГРС бр. 39/02-1
22. Рјешење о именовању чланова и секретара Савјета за безбједност саобраћаја РС - СГРС бр. 18/08
23. Рјешење о именовању чланова Савјета за безбједност саобраћаја РС, мај 2012. године
24. Одлука о усвајању Стратегије безбједности саобраћаја на путевима РС (Службени гласник РС 117/08)

25. Одлука о условима за почетак рада Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске - СГРС бр. 88/11-7
26. Правилник о начину обављања послова контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима СГРС бр. 122/11-2
27. Правилник о метролошким условима за мјерила брзине возила у саобраћају (СГ РС бр. 63/12)
28. Правилник о броју чланова, начину именовања предсједника, дјелокругу и начину рада Савјета за безбједност саобраћаја СГРС бр. 35/12-38
29. Уредба о зимском одржавању магистралних и регионалних путева СГРС бр. 17/92
30. Одлука о условима које мора испуњавати предузеће за одржавање и заштиту путева за обављање одржавања и заштите магистралних и регионалних путева - СГРС бр. 2/02-44
31. Одлука о оснивању Јавног предузећа "Путеви Републике Српске" - СГРС бр. 10/04-2
32. Правилник о одржавању јавних путева и објеката - СГРС бр. 23/05-20
33. Одлука о оснивању Јавног предузећа "Аутопутеви Републике Српске" - СГРС бр. 111/06-1, 5/09-3 и 132/11-1
34. Уредба о мјерилима за разврставање јавних путева СГРС бр. 53/12-51
35. Правилник о превентивним техничким прегледима моторних и прикључних возила - СГРС бр. 23/00-576
36. Правилник о обрасцима налога за упућивање возила на ванредни технички преглед, налога за упућивање возача на ванредни здравствени преглед и образац потврде и искључење возила из саобраћаја СГРС бр. 101/09-24

#### **Извјештаји и информације**

1. Извјештај о броју саобраћајних несрећа за 2010. и 2011. (БиХАМК)
2. Информација о броју регистрованих возила у БиХ за 2010. и 2011. (БиХАМК)
3. Информација о броју активних и издатих возачких дозвола у БиХ у 2011. години (БиХАМК)
4. Извјештај о раду и финансијском пословању АМС РС за 2011. годину (АМС РС)
5. Извјештај о раду МУП-а РС за 2011. годину (МУП РС)
6. Информација о стању безбједности саобраћаја у РС за 2011. годину (МУП РС)
7. Информација о стању безбједности саобраћаја у Републици Српској за 2011. годину са прогнозом стања и приједлогом мјера и активности за 2012. годину (МУП РС, Јединица за послове безбједности саобраћаја)
8. Информација о стању безбједности саобраћаја у РС за 2012. годину (МУП РС)
9. Анализа саобраћајних незгода са смртно страдалим и тешко повријеђеним лицима за 2011. годину (МУП РС, Јединица за послове безбједности саобраћаја)
10. Анализа стања безбједности саобраћаја у Републици Српској за 2010. годину (МУП РС, Јединица за послове безбједности саобраћаја)
11. Извјештај о активностима РС за праћење и обраду прекршаја евидентираних радарским системима (МУП РС, Јединица за послове безбједности саобраћаја)
12. Аналитички извјештај о стању у области саобраћаја на подручју путне мреже ЦЈБ Бања Лука 2000-2008 (МУП РС, Јединица за послове безбједности саобраћаја)
13. Информација о пројекту "Унапређење управљања и стања безбједности саобраћаја на путевима у РС" (Министарство саобраћаја и веза РС)
14. Информација о стању у области техничких прегледа возила и примјени јединственог информационог система РС (Министарство саобраћаја и веза РС)

15. Информација о документу "Деценија акције за безбједност саобраћаја 2011-2020" (Министарство саобраћаја и веза РС)
16. Глобални план – Деценија акције за безбједност на путевима 2011-2020 (Свјетска здравствена организација)
17. Ажурирани план рада за 2009. годину (Министарство саобраћаја и веза РС, Ресор за друмски саобраћај и путеве)
18. Агенција за безбједност саобраћаја - улога, значај, очекивања резултати (Агенција за безбједност саобраћаја РС)
19. Индикатори спремности (Агенција за безбједност саобраћаја РС)
20. Извјештај о издвојеним и утрошеним средствима за превентиву 2007-2011 (Агенција за безбједност саобраћаја РС)
21. План по ребалансу буџета за 2012. годину (МУП РС, Управа за материјално-финансијске и имовинске послове)
22. Показатељи стања у локалним заједницама везаним за унапређење безбједности саобраћаја (Агенција за безбједност саобраћаја РС)
23. Информација о раду републичке инспекције у области саобраћаја и веза у 2010. години (РУИП, Саобраћајна инспекција)
24. Информација о раду Саобраћајне инспекције за 2011. годину (РУИП, Саобраћајна инспекција)
25. Извјештај са 2. сједнице Савјета за безбједност саобраћаја Града Бања Лука (Административна служба Града Бања Лука, Одсјек за саобраћај)
26. Бројање саобраћаја на мрежи путева у РС – 2009. година, април 2012. (ЈП "ПУТЕВИ РС")
27. Бројање саобраћаја на мрежи путева у РС – 2010. година, децембар 2012. (ЈП "ПУТЕВИ РС")
28. План одржавања, заштите, реконструкције и изградње магистралних и регионалних путева у РС за 2011. годину (ЈП "ПУТЕВИ РС")
29. План одржавања, заштите, реконструкције и изградње магистралних и регионалних путева у РС за 2012. годину (ЈП "ПУТЕВИ РС")
30. Саобраћај и везе – Статистички билтен број 5, 2012 ( Републички завод за статистику РС)
31. Final Report on Improvement of Road Safety Management and Conditions in the Republic of Srpska (SweRoad, јун 2012.)

### **Истраживања**

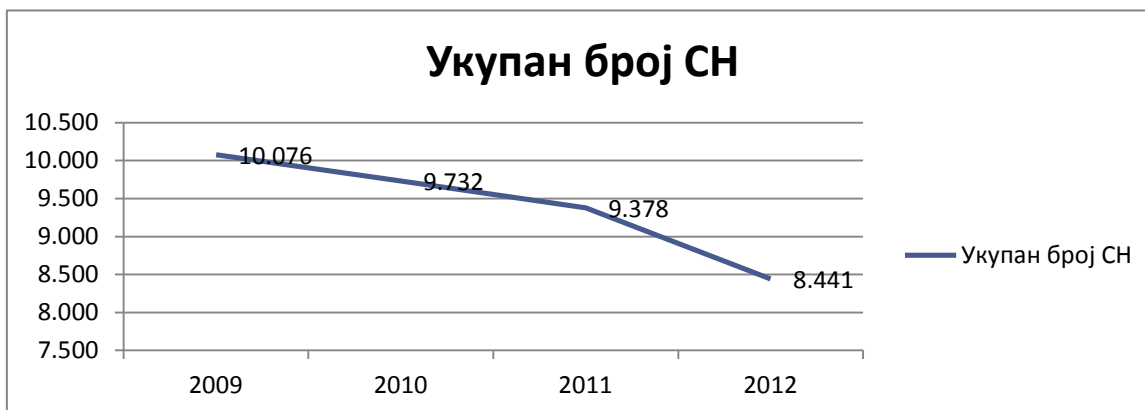
1. Трошкови саобраћајних незгода у РС (Економски институт Бања Лука, април 2012.)
2. Ревизија безбједности пута у функцији унапређења безбједности саобраћаја (vozi.org - портал о саобраћају и транспорту/ ауторски радови)
3. Network Safety Management (NSM) – Управљање путном мрежом са аспекта безбједности саобраћаја (vozi.org - портал о саобраћају и транспорту/ ауторски радови)
4. Black Spot Management (BSM) – Програм управљања црним тачкама (vozi.org - портал о саобраћају и транспорту/ ауторски радови)
5. Извјештај Д3.8: Показатељи перформанси безбједности на путевима – приручник, (SafetyNet)
6. Најбоља пракса безбједности на путевима - Приручник за мјере на националном нивоу, Европска комисија, (Луксембург: Канцеларија за публикације Европске уније, 2010.)
7. Методологија и идентификације и санације опасних мјеста на путној мрежи Републике Српске, децембар 2008. године (Савјет за безбједност саобраћаја РС)



8. Улога локалне заједнице у безбједности саобраћаја – Зборник радова (VI стручни семинар, Дивчибаре, 12-14. мај 2011.)
9. Презентације са семинара "Стратегија безбједности саобраћаја на путевима у РС", Бања Лука, јун 2012.
10. Улога локалне заједнице у безбједности саобраћаја – Зборник радова (Стручни семинар, Бања Лука, 3-4. децембар 2012.)
11. "Смрт на точковима": како учинити путеве безбједним у Европи и централној Азији – Извршни сажетак (Извјештај Свјетске банке, Вашингтон, новембар 2009.)

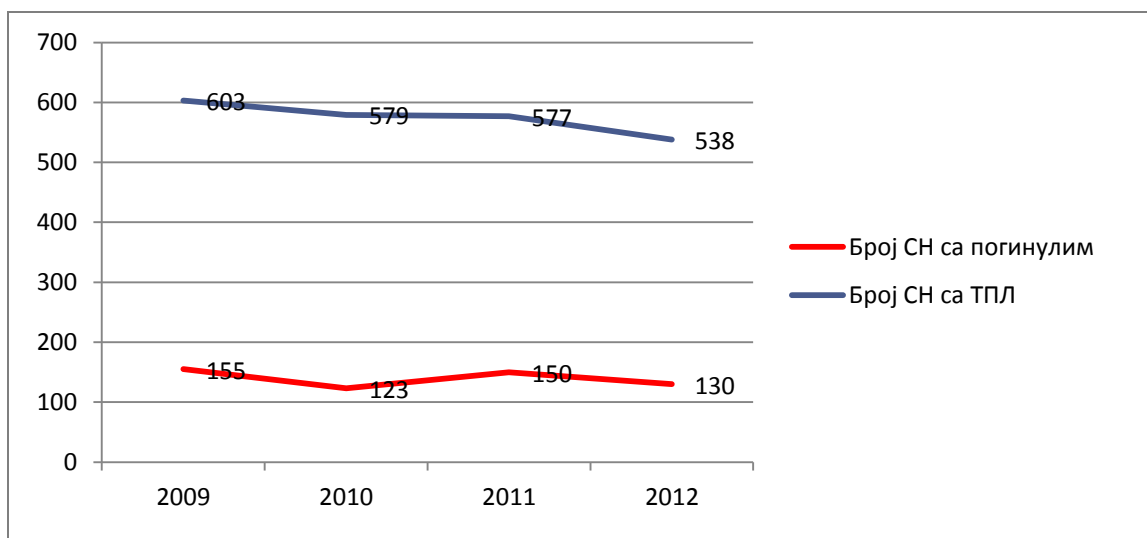
**Прилог бр. 2**

Графикон 1. Показатељи саобраћајних незгода 2009 – 2012.



Извор: МУП РС

Графикон 2. Показатељи незгода са погинулим и тешко повријеђеним лицима



Извор: МУП РС

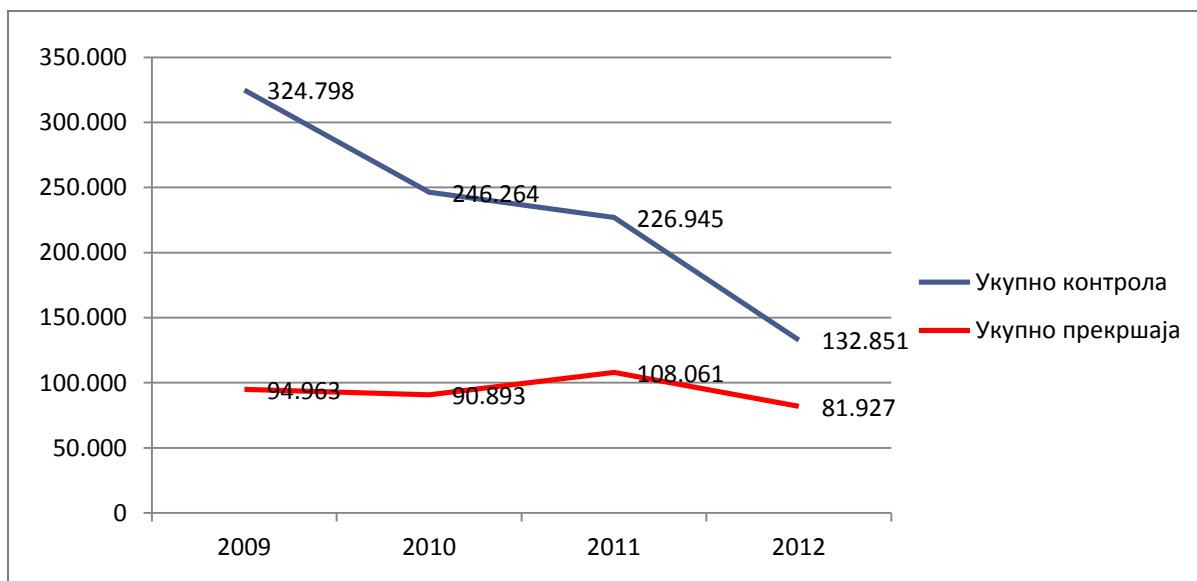
Графикон 3. Удио брзине и алкохола у узроцима СН



Извор: МУП РС

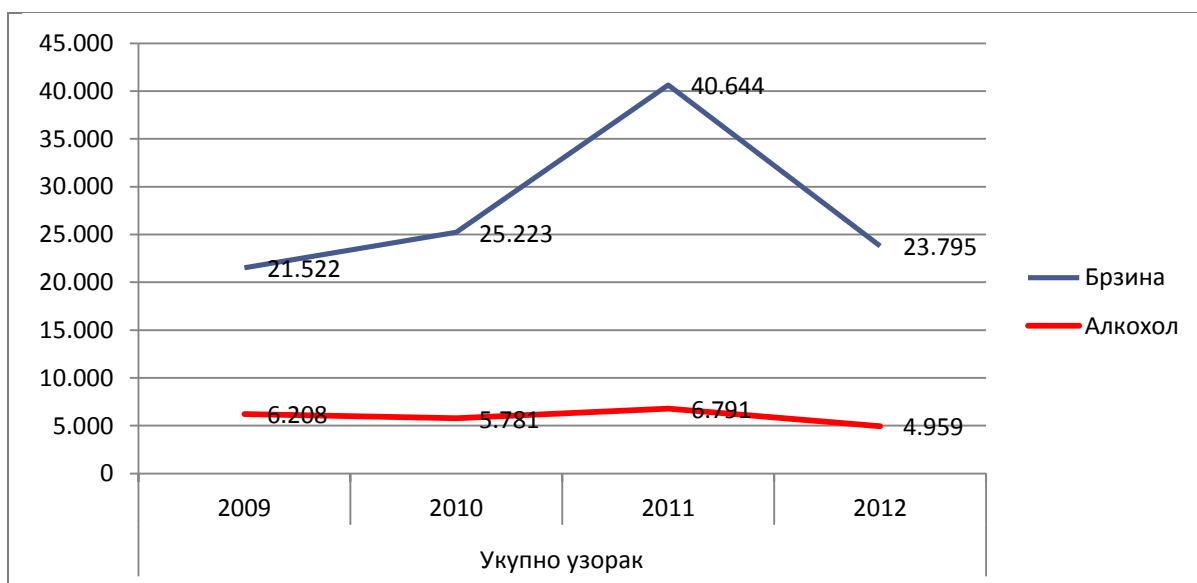
**Прилог бр. 3**

Графикон 1. *Преглед броја проведених контрола и санкционисаних прекршаја*



Извор: ПС за БС (узорак)

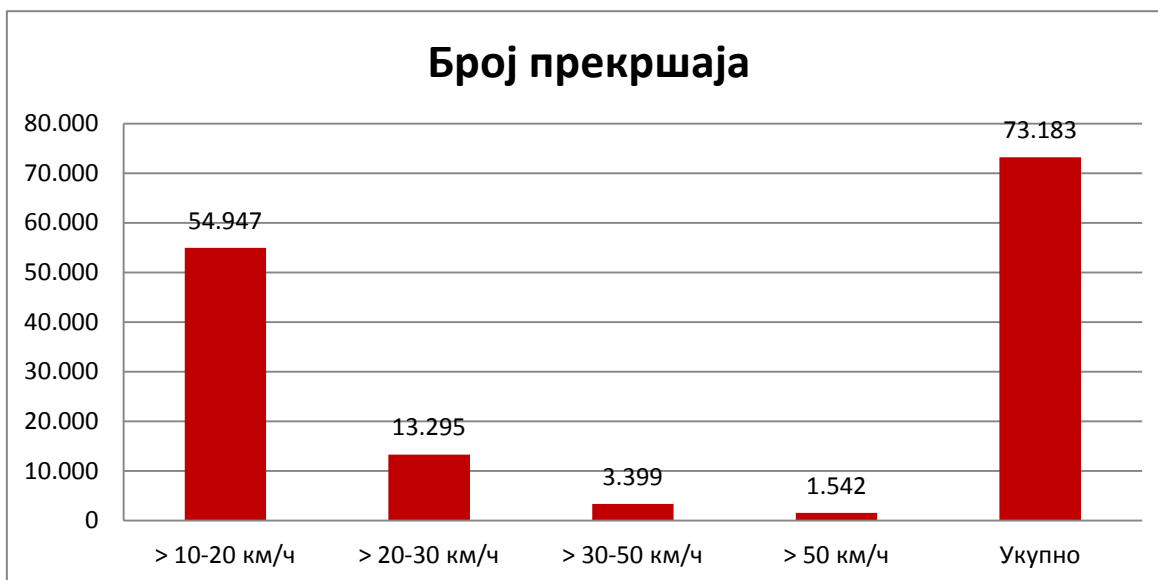
Графикон 2. *Број прекршаја 2009 - 2012 (брзина и алкохол)*



Извор: ПС за БС (узорак)

**Прилог бр. 4**

Графикон 1. Прекршаји евидентирани стационарним радаром РЕДФЛЕКС фирме МРГ; Локација: Бањалучко поље - источни транзит, ограничење 60 км/ч



Извор: МРГ Бањалука

Табела 1. Мјесечни преглед броја извршених контрола и санкционисаних прекршаја

Пс за БС	Пут	Укупно локација	Укупно контрола	Укупно санкције	Опасна мјеста	Контрола	%	Санкције	%
Бања Лука	M4	5	25	60	Рамићи	15	58,67	37	61,33
	M16.1	6	41	122	Друговићи	2	4,10	7	6,01
Приједор	M4	8	45	120	Орловци	2	3,73	2	1,95
	M14	5	15	38	Рудице	7	50,00	19	51,33
Добој	M17	4	64	211	Добој	23	35,94	86	40,76
	R474a	1	4	14	Станари	4	100,00	14	100,00
Бијељина	M18	5	40	134	Равно Поље	17	42,50	64	47,76
	M14.1	2	31	74	Чађавица Доња	0	0,00	0	0,00
Источно Сарајево	M5	3	20	66	Љубогошта	2	8,47	4	5,56
	M19	2	30	84	Мокро	0	0,00	0	0,00
<b>Укупно</b>		<b>41</b>	<b>314</b>	<b>923</b>		<b>71</b>	<b>22,64</b>	<b>234</b>	<b>25,32</b>

Извор: ПС за БС (узорак)

Табела 2. Мјесечна структура прекршаја (прекорачења) – септембар 2012.

ПС за БС	> 10-20 км/ч	> 20-30 км/ч	> 30-50 км/ч	> 50км/ч	Укупно
Бања Лука	118	52	12	0	182
Приједор	88	50	19	1	157
Добој	143	78	4	0	225
Бијељина	161	41	5	1	208
И. Сарајево	103	37	9	1	150
<b>Укупно</b>	<b>613</b>	<b>258</b>	<b>48</b>	<b>3</b>	<b>923</b>

Извор: ПС за БС (узорак)

Табела 3. Преглед брзина евидентираних превентивним показивачима брзине

ДПВ	до 50 км/ч	51-60 км/ч	61-80 км/ч	80+ км/ч
3962	696	1145	1814	308
100%	17,6	28,9	45,8	7,8

Извор: ЈП Путеви РС

Графикон 2. Дневна структура прекорачених брзина



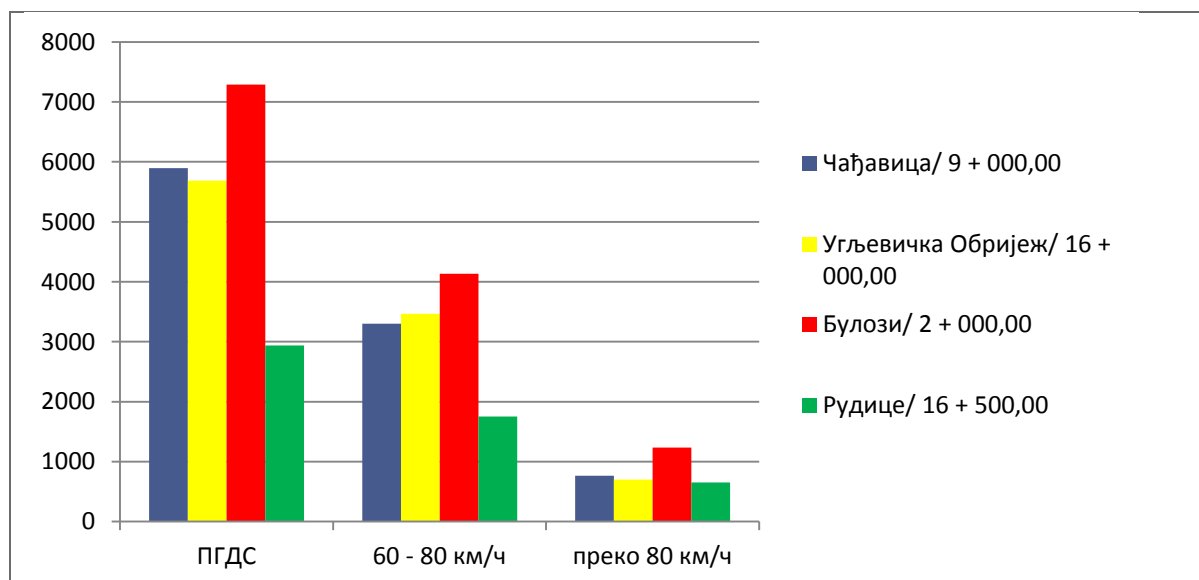
Извор: ЈП Путеви РС

Табела 4. Преглед броја прекорачења брзина по аутоматским бројачима саобраћаја

2008 - 2010			Укупно	Брзина (км/ч)			%	%
Регион	дионица	стационажа	ПГДС	60 - 80	преко 80	Огр	60 - 80	преко 80
Бијељина	М-14.1/ Вршани- Бијељина	Чађавица/ 9 + 000,00	5897	3300	767	50	55,96	13,00
Бијељина	М-18/ Бијељина- Угљевичка Обријеж	Угљевичка Обријеж/ 16 + 000,00	5687	3467	700	50	60,95	12,31
Источно Сарајево	М-5/ Лапишница- Љубогошта	Булози/ 2 + 000,00	7286	4133	1233	60	56,73	16,93
Приједор	М-14/ Отока- Нови Град	Рудице/ 16 + 500,00	2939	1750	650	50	59,54	22,12

Извор: ЈП Путеви РС

Графикон 3. Брзине евидентиране аутоматским бројачима саобраћаја



Извор: ЈП Путеви РС

**Прилог бр. 5**

Табела 1. Број контрола у 2012. години (мјерење индикатора – алкохол)

Датум	Контролисано	Присуство алкохола	%	Дан у седмици
19.01.2012.	1258	163	13	четвртак
27.06.2012.	1321	498	38	сриједа
15.10.2012.	1618	269	17	понедељак
Укупно	4197	930	22	

Извор: МУП РС

Табела 2. Преглед броја мјесечних контрола и санкционисаних прекршаја (алкохол) септембар 2012.

Пс за БС	Број контрола	Санкционисано возача	Број локација
<b>Бања Лука</b>	15	26	7
<b>Приједор</b>	14	27	6
<b>Добој</b>	0	0	0
<b>Бијељина</b>	9	14	6
<b>Источно Сарајево</b>	5	5	3
<b>Укупно</b>	<b>43</b>	<b>72</b>	<b>22</b>

Извор: ПС за БС (узорак)

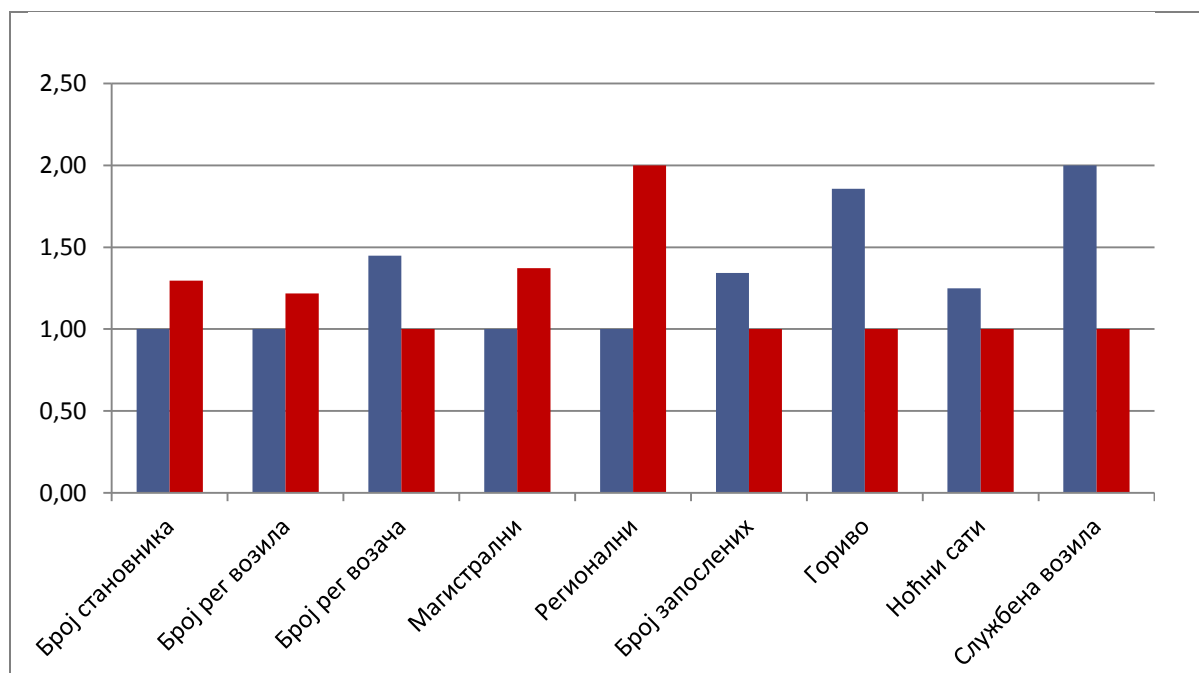
**Прилог бр. 6**

Табела 1. Упоредни преглед расположивих ресурса и карактеристика ПС за БС из узорка

2009 - 2012	Бањалука	Бијељина	Приједор	Добој	И.Сарајево
Број становника	250.000	150.000	194.400	80.000	50.000
Број рег возила	129.540	31.394	38.204	27.700	14.830
Број рег возача	127.253	79.987	55.200	38.864	29.542
Број сектора	8	5	4	4	5
дужински	4	4	3	3	4
просторни	4	1	1	1	1
Магистрални (км)	125	140	192	65	130
Регионални (км)	65	30	60	164	80
Број запослених	96	51	38	41	44
Гориво	4.950	3.443	1.855	2.625	1.800
Ноћни сати	1.920	1.100	881	954	Без ограничења
Службена возила	11	6	3	4	6

Извор: ПС за БС (узорак)

Графикон 1. Однос расположивих ресурса ПС за БС Бијељина - Приједор

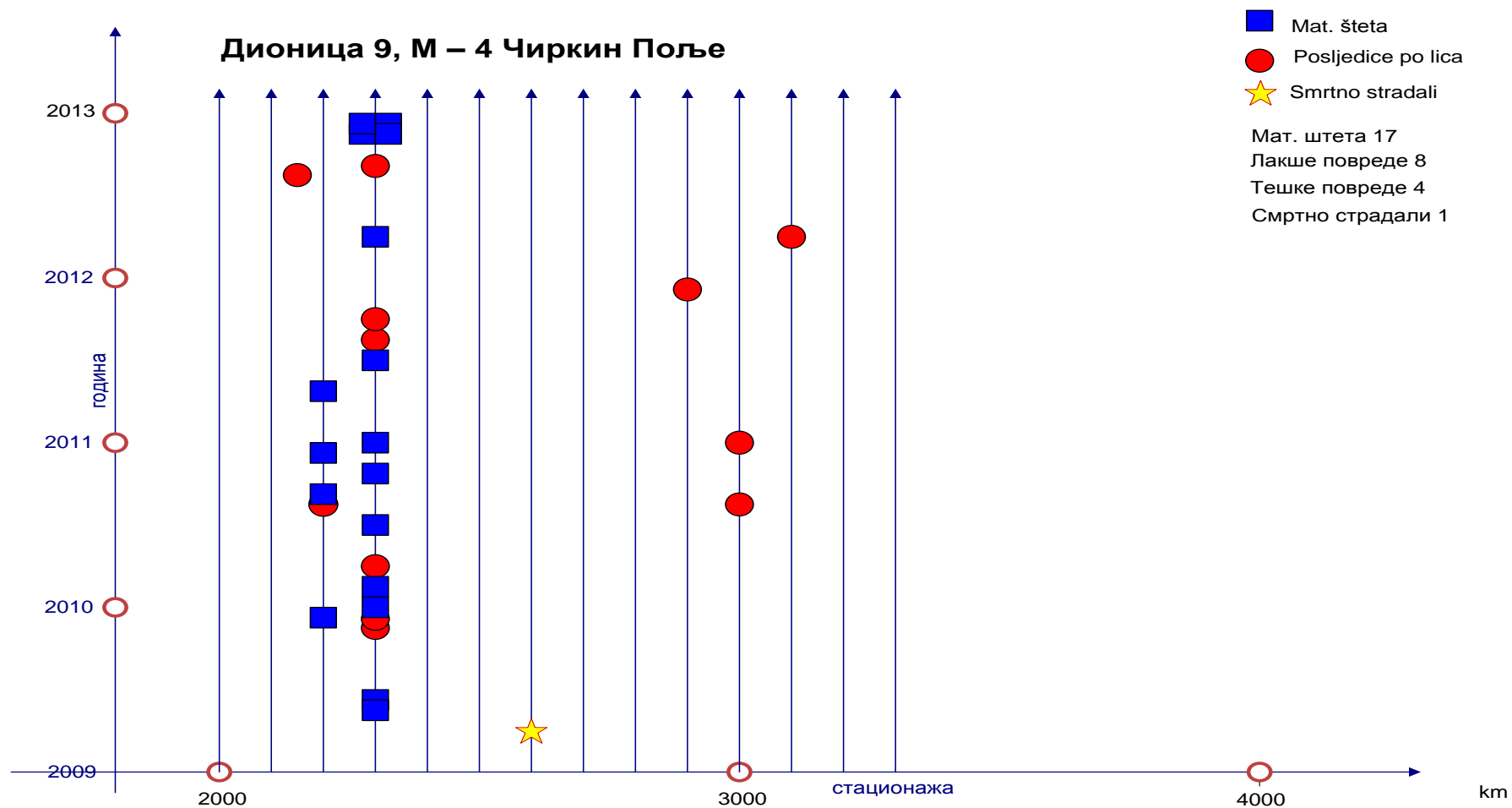


Извор: ПС за БС Приједор и Бијељина

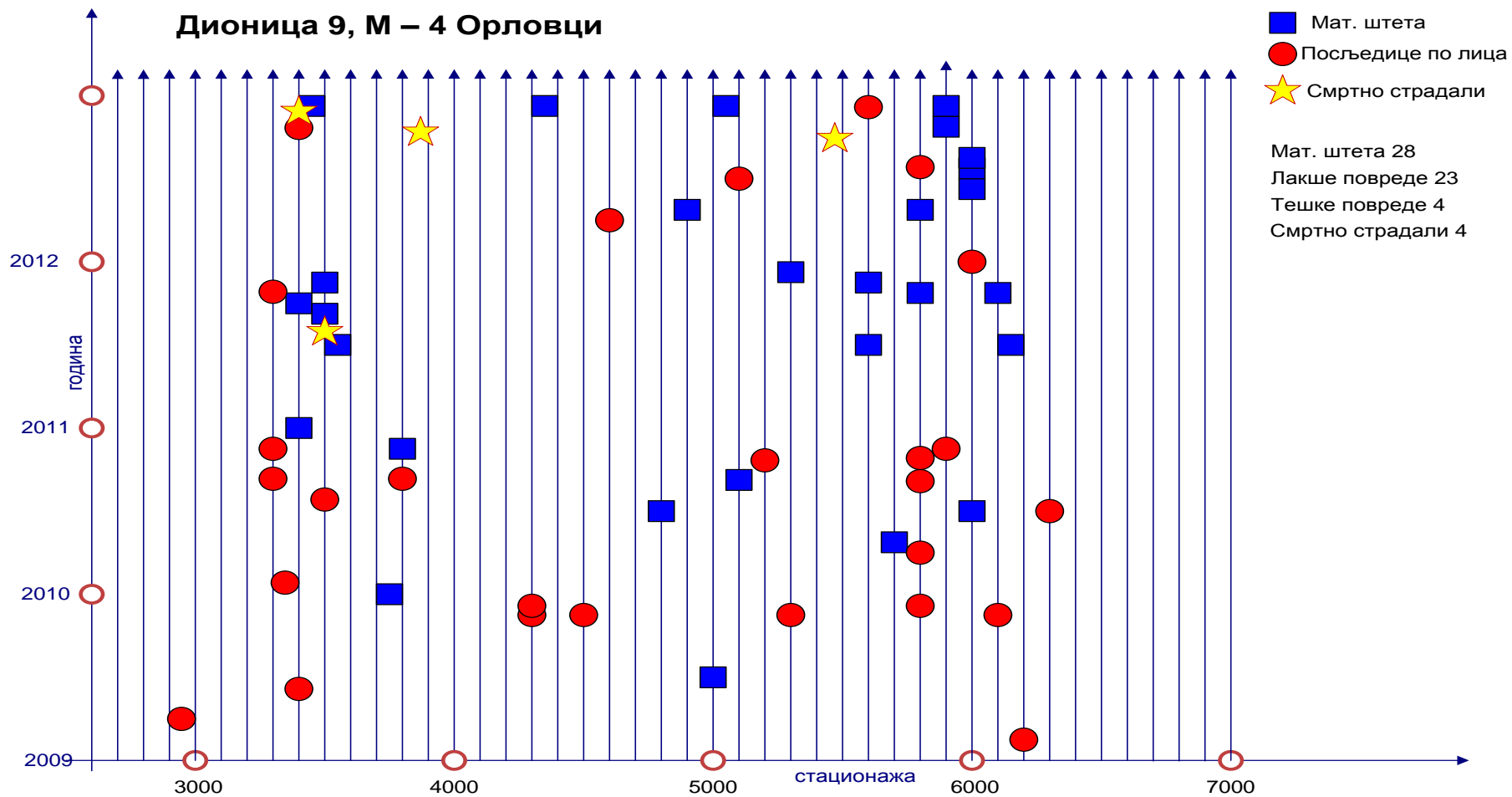


Прилог бр. 7

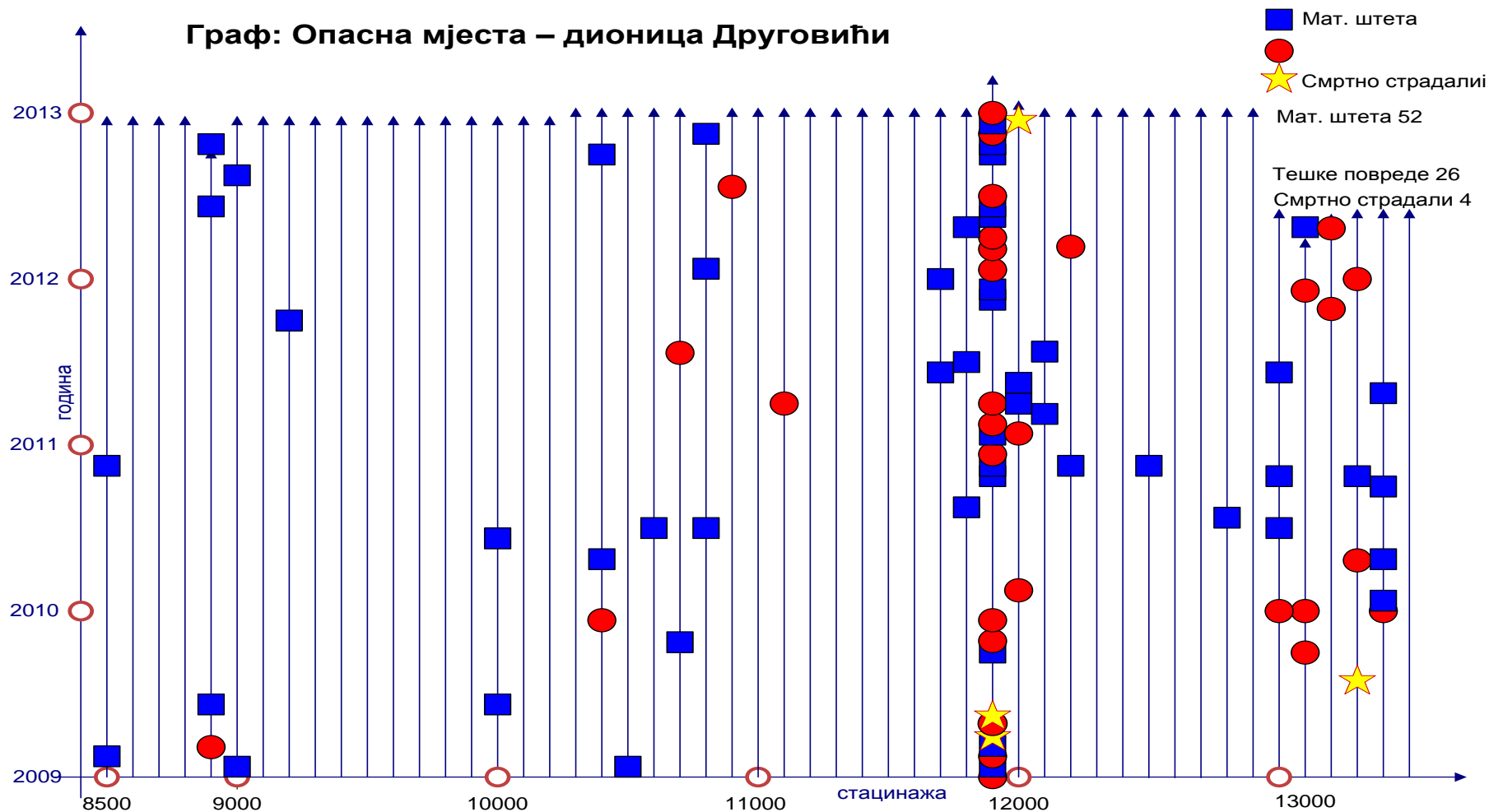
Графикон 1. Саобраћајне незгоде – Чиркин Поље 2009 - 2012



Графикон 2. Саобраћајне незгоде – Орловци 2009 - 2012



Графикон 3. Саобраћајне незгоде – Друговићи 2009 - 2012



Табела 1. Саобраћајне незгоде и посљедице по лица (опасна мјеста – узорак)

Врста пута/ стационажа	дионица 438		дионица 9		
	М16.1 11+900	М16.1 13+300	М4 2+300	М4 3+300	М4 5+800
2009 - 2012	Друговићи	Друговићи	Чиркин Поље	Орловци	Орловци
Укупан број незгода	38	13	20	15	17
Незгоде са погинулим	3	1	1	2	0
Незгоде са теже повријеђеним	9	2	3	3	0
Незгоде са лакше повријеђеним	8	5	3	4	8
Незгоде само са материјалном штетом	18	5	13	6	9
<b>Настрадали</b>					
Погинули	3	1	1	2	0
Теже повријеђени	20	2	4	4	0
Лакше повријеђени	24	10	7	11	16

Извор: МУП РС

Табела 2. Трошкови саобраћајних незгода (опасна мјеста – узорак)

Трошкови саобраћајних незгода	М16.1 11+900		М4 2+300		
	М16.1 13+300	М4 3+300	М4 5+800	Чиркин Поље	Орловци
2009 - 2012	Друговићи	Друговићи	Орловци	Орловци	Орловци
<b>Трошак незгода</b>	<b>214.154</b>	<b>70.421</b>	<b>95.727</b>	<b>91.696</b>	<b>66.194</b>
са погинулим	42.498	14.166	14.166	28.332	0
са теже повријеђеним	76.140	16.920	25.380	25.380	0
са лакше повријеђеним	36.872	23.045	13.827	18.436	36.872
са материјалном штетом	58.644	16.290	42.354	19.548	29.322
<b>Трошак настрадалих лица</b>	<b>1.995.002</b>	<b>548.656</b>	<b>608.905</b>	<b>1.132.627</b>	<b>11.088</b>
Погинулих	1.562.850	520.950	520.950	1.041.900	0
Теже повријеђених	415.520	20.776	83.104	83.104	0
Лакше повријеђених	16.632	6.930	4.851	7.623	11.088
<b>Укупан трошак саобраћајних незгода</b>	<b>2.209.156</b>	<b>619.077</b>	<b>704.632</b>	<b>1.224.323</b>	<b>77.282</b>

**Прилог бр. 8**

Табела 1. *Пројектна документација и преглед утрошених средстава за рехабилитацију дионица из узорка*

Регија	ПУТ (ДИОНИЦА ПУТА)	Рехабилитација	Пројекат	Утрошено средстава
Бања Лука	M16.1 Клашнице 1-Прњавор	2007	не	2.096.192,05
	M4 Приједор-Ламовита-Шарговац	2007	не	3.564.547,47
Добој	M17 граница РС (Шамац)-Модрича-Шешлије	2007	не	2.765.710,62
	R474a Разбој-Руданка	2010/2011	да	3.264.061,80
Приједор	M14 граница РС (Отока)-Нови Град 1	2007	да	1.760.113,59
	M4 Приједор-Ламовита-Шарговац	2007	не	3.564.547,47
Бијељина	M18 Бијељина-Угљевичка Обријеж-Стари Угљевик	2010/2011	да	8.876.783,58
	M14.1 граница РС (Брчко 2)-Бијељина 5	н/п	н/п	н/п
Источно Сарајево	M5 граница РС (Лапишница)-Љубогошта	н/п	н/п	н/п
	M19 Подроманија-Љубогошта	н/п	н/п	н/п

Извор:ЈП Пuteви РС

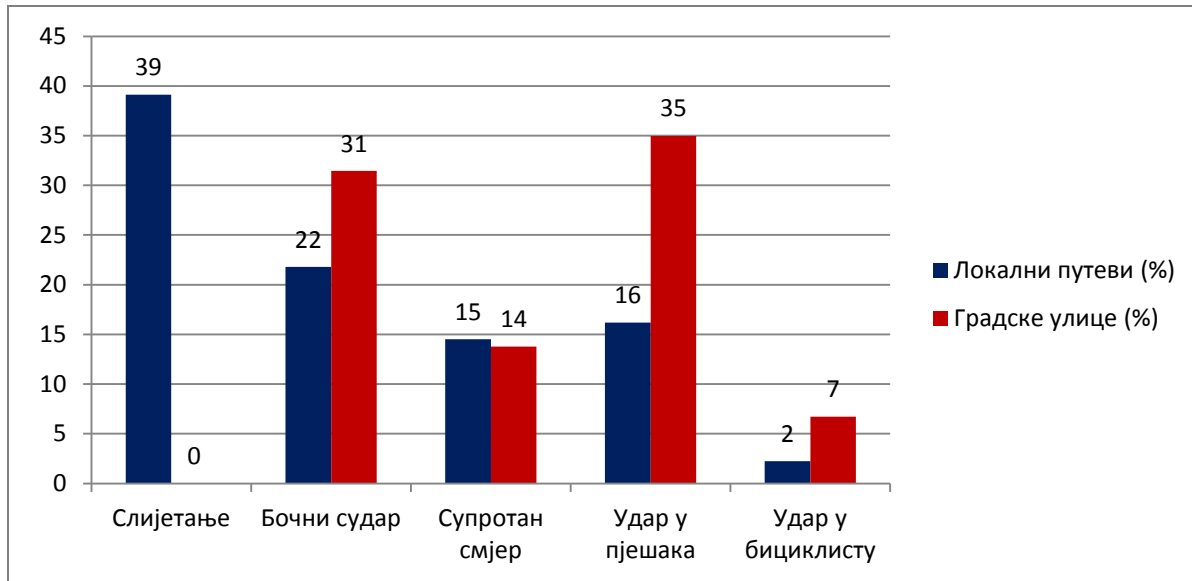
Прилог бр. 9

Табела 1. Узроци и посљедице саобраћајних незгода на локалним путевима и градским улицама за период 01.01.2009–30.06.2012.

Врста пута/ узроци	Бања Лука			Приједор			Бијељина			Добој			Источно Сарајево			Укупно		
	Бр. Сн	Пог.	Тп	Бр. Сн	Пог.	Тп	Бр. Сн	Пог.	Тп	Бр. Сн	Пог.	Тп	Бр. Сн	Пог.	Тп	Бр. Сн	Пог.	Тп
<b>Локални путеви</b>	<b>26</b>	<b>4</b>	<b>23</b>	<b>46</b>	<b>13</b>	<b>34</b>	<b>42</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>51</b>	<b>4</b>	<b>48</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>179</b>	<b>36</b>	<b>146</b>
Слијетање	10	3	7	19	7	13	13	5	8	24	2	22	4	2	2	70	19	52
Бочни судар	6	0	6	10	3	7	13	3	10	8	0	9	2	0	2	39	6	34
Супротан смјер	5	0	6	3	0	3	5	2	3	9	1	8	4	1	3	26	4	23
Удар у пјешака	4	1	3	10	3	7	7	2	5	5	0	5	3	0	3	29	6	23
Удар у бициклисту	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	4	0	4
<b>Градске улице</b>	<b>144</b>	<b>10</b>	<b>137</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>27</b>	<b>65</b>	<b>3</b>	<b>62</b>	<b>30</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>283</b>	<b>17</b>	<b>271</b>
Удар у пјешака	51	4	48	11	0	11	22	1	21	11	1	11	4	0	5	99	6	96
Бочни судар	28	2	26	12	1	11	33	2	31	10	0	10	6	0	1	89	5	79
Супротан смјер	25	2	25	5	1	4	4	0	4	4	0	4	1	0	1	39	3	38
Удар у бициклисту	14	2	12	1	1	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0	19	3	16
<b>Укупно</b>	<b>170</b>	<b>14</b>	<b>160</b>	<b>76</b>	<b>16</b>	<b>61</b>	<b>107</b>	<b>15</b>	<b>92</b>	<b>81</b>	<b>5</b>	<b>78</b>	<b>28</b>	<b>3</b>	<b>26</b>	<b>462</b>	<b>53</b>	<b>417</b>

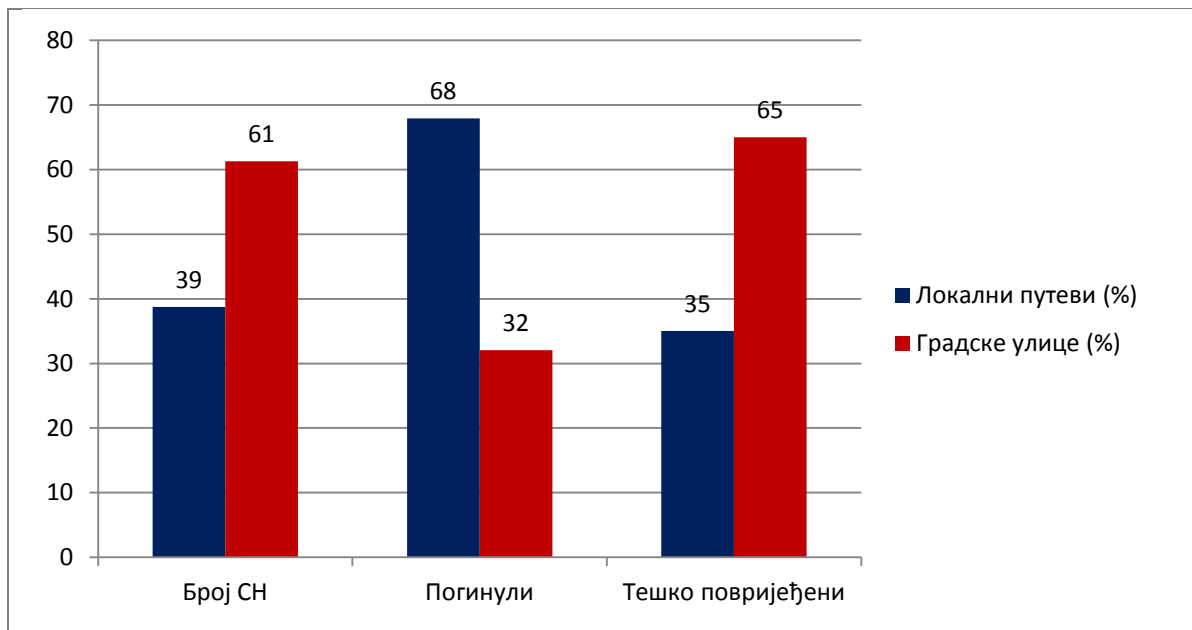
Извор: ПС за БС (узорак)

Графикон 1. Најчешћи узроци СН на локалним путевима и градским улицама



Извор: ПС за БС (узорак)

Графикон 2. Однос броја СН, погинулих и тешко повријеђених лица на локалним путевима и градским улицама



Извор: ПС за БС (узорак)