

РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА

ПРОГРАМ
БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА
РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ 2014 – 2018 ГОДИНЕ.

Бања Лука, фебруар 2014. године



Деценија акције УН-а

ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ 2014-2018 ГОДИНЕ.



Садржај

1. ПРЕДГОВОР	4
2. СТАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ.....	4
3. ПРЕГЛЕД ТРЕНДОВА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ	6
3.1. КАРАКТЕРИСТИКЕ И ТРЕНДОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ.....	6
3.2. КО ГИНЕ У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ?	7
3.3. ГДЈЕ СЕ ГИНЕ И ПОВРЕЂУЈЕ НА ПУТЕВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ?	8
4. ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА 2014 – 2018. ГОДИНЕ	10
4.1. УВОД	10
4.2. ОЧЕКИВАНИ УЧИНАК	12
ПРОГРАМ	12
4.3. ЗАКЉУЧЦИ	14
УЛАГАЊЕ У БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ЈЕ “ИНВЕСТИЦИЈА”, А НЕ “ТРОШАК”	15
Акциони план 1: Стуб 1 Програма безбједности саобраћаја – Управљање безбједношћу саобраћаја	17
Акциони план 2: Стуб 2 Програм безбједности саобраћаја – Безбједнија путна инфраструктура .	23
Акциони план 3: Стуб 3 Програма безбједности саобраћаја – Безбједна возила	27
Акциони план 4: Стуб 4 Програма безбједности саобраћаја – Безбједно понашање учесника у саобраћају.....	28
Акциони план 5: Стуб 5 Програма безбједности саобраћаја – Збрињавање након саобраћајне незгоде	33

1. Предговор

У протекле двије године у Републици Српској направљени су значајни кораци на изградњи система управљања безбједношћу саобраћаја. Донесен је Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, реализован је пројекат Свјетске банке „Јачање стања и система безбједности саобраћаја у Републици Српској“, формиран нови Савјет за безбједност саобраћаја чији су чланови шест министара из Владе Републике Српске, основана Агенција за безбједност саобраћаја, донесена Стратегија безбједности саобраћаја за период 2013 – 2022.. Да би све ове активности дале резултат и довеле до смањења броја настрадалих на путевима у Републици Српској неопходна је најшира подршка провођењу Програма безбједности саобраћаја, како политичка, тако и финансијска и стручна, као и спремност свих субјеката безбједности саобраћаја на заједничко дјеловање на спровођењу Програма безбједности саобраћаја.

У оквиру пројекта „Јачање стања и система безбједности саобраћаја у Републици Српској“, уз учешће представника свих субјеката безбједности саобраћаја и уз техничку подршку консултантског тима, анализирани су сви сектори безбједности саобраћаја и на основу тог направљени су Стратегија и Програм безбједности саобраћаја за Републику Српску. У склопу овог пројекта Економски институт из Бањалуке је спровео истраживање о губицима које економија Републике Српске трпи због саобраћајних незгода.

2. Стање безбједности саобраћаја на путевима у Републици Српској

У Републици Српској сваке године у саобраћајним незгодама погине око 150 особа, а преко 3200 претрпи повреде, док неки од тих повријеђених остану са трајним инвалидитетом. Повријеђенима је потребно пружити медицинску његу, а многи од њих остају привремено или стално неспособни за рад након доживљене саобраћајне незгоде. Истраживање које је провео Економски институт из Бањалуке показало је да Република Српска губи око 172 милиона КМ годишње на трошкове лијечења, губитак продуктивности, административне и материјалне трошкове узроковане саобраћајним незгодама. Ово је огроман губитак који премашује 2% годишњег бруто друштвеног производа (БДП) Републике Српске и он несумњиво омета њен привредни развој.



Слика 1. Саобраћајне незгоде

Република Српска ефективно губи око 172 милиона КМ годишње због тога што не смањује број погинулих и повријеђених у саобраћају. Ако би се трошкови везани за саобраћајне незгоде смањили само за 10%, то би значило “уштеду” од 17 милиона КМ. То је износ који би у буџету Републике Српске могао бити претворен у инвестицију која би помогла њеном привредном и друштвеном развоју.

Само у протеклих 5 година 802 лица су погинула, а преко 16000 је повријеђено на путевима у Републици Српској. Република Српска је због саобраћајних незгода изгубила око 858 милиона конвертибилних марака – новац који је могао бити много боље искориштен за помоћ општем развоју да је био инвестиран у инфраструктуру, здравство, образовање или у било коју другу област гдје је потребан у Републици Српској.

Табела 1. Основни статистички подаци за Републику Српску у периоду 2003 – 2007. године

Година	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.
Саобраћајне незгоде	10.202	10.755	10.396	10.066	10.933
Настрадали					
Погинули	202	173	164	208	192
Тешко повријеђени	875	762	674	702	826
Лакше повријеђени	2.340	2.300	2.146	2.275	2.734
Возила	226.002	227.649	238.339	252.095	278.339
Процијењени губици (милиона КМ) Базирано на 5 % БДП	94	106	119	135	152

Табела 2. Основни статистички подаци за Републику Српску у периоду 2008 – 2012. године

Година	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	Укупно за 5 година
Саобраћајне незгоде	10.590	10.076	9.732	9.378	8.441	48.217
Настрадали						
Погинули	180	180	139	163	140	802
Тешко повријеђени	869	781	691	702	651	3.694
Лакше повријеђени	2.770	2.656	2.276	2.517	2.169	12.388
Возила	276.885	274.827	294.862	300.278	318.697	-
Процијењени губици (милиона КМ) Базирано на 5 % БДП	176	170	172	174	166 ¹	858

¹ Губици за 2012. годину процијењени су коришћењем методологије Економског института.

3. Преглед трендова саобраћајних незгода у Републици Српској

Укупан број евидентираних саобраћајних незгода <table><tr><th>Година</th><th>Укупан број незгода</th></tr><tr><td>2003</td><td>10202</td></tr><tr><td>2004</td><td>10755</td></tr><tr><td>2005</td><td>10396</td></tr><tr><td>2006</td><td>10066</td></tr><tr><td>2007</td><td>10933</td></tr><tr><td>2008</td><td>10590</td></tr><tr><td>2009</td><td>10076</td></tr><tr><td>2010</td><td>9732</td></tr><tr><td>2011</td><td>9380</td></tr><tr><td>2012</td><td>8441</td></tr></table>	Година	Укупан број незгода	2003	10202	2004	10755	2005	10396	2006	10066	2007	10933	2008	10590	2009	10076	2010	9732	2011	9380	2012	8441	100.571 саобраћајних незгода је евидентирала саобраћајна полиција у протеклих 10 година
Година	Укупан број незгода																						
2003	10202																						
2004	10755																						
2005	10396																						
2006	10066																						
2007	10933																						
2008	10590																						
2009	10076																						
2010	9732																						
2011	9380																						
2012	8441																						
График 1. Саобраћајне незгоде (СН)																							
Укупан број тешко повријеђених лица <table><tr><th>Година</th><th>Укупан број тешко повријеђених лица</th></tr><tr><td>2003</td><td>873</td></tr><tr><td>2004</td><td>762</td></tr><tr><td>2005</td><td>674</td></tr><tr><td>2006</td><td>702</td></tr><tr><td>2007</td><td>826</td></tr><tr><td>2008</td><td>869</td></tr><tr><td>2009</td><td>781</td></tr><tr><td>2010</td><td>691</td></tr><tr><td>2011</td><td>710</td></tr><tr><td>2012</td><td>651</td></tr></table>	Година	Укупан број тешко повријеђених лица	2003	873	2004	762	2005	674	2006	702	2007	826	2008	869	2009	781	2010	691	2011	710	2012	651	7.539 лица је тешко повријеђено у саобраћајним незгодама у протеклих 10 година
Година	Укупан број тешко повријеђених лица																						
2003	873																						
2004	762																						
2005	674																						
2006	702																						
2007	826																						
2008	869																						
2009	781																						
2010	691																						
2011	710																						
2012	651																						
График 2. Тешко повријеђена лица																							
Укупан број погинулих лица <table><tr><th>Година</th><th>Укупан број погинулих лица</th></tr><tr><td>2003</td><td>202</td></tr><tr><td>2004</td><td>173</td></tr><tr><td>2005</td><td>164</td></tr><tr><td>2006</td><td>208</td></tr><tr><td>2007</td><td>192</td></tr><tr><td>2008</td><td>180</td></tr><tr><td>2009</td><td>180</td></tr><tr><td>2010</td><td>139</td></tr><tr><td>2011</td><td>162</td></tr><tr><td>2012</td><td>140</td></tr></table>	Година	Укупан број погинулих лица	2003	202	2004	173	2005	164	2006	208	2007	192	2008	180	2009	180	2010	139	2011	162	2012	140	1.740 лица је погинуло у саобраћајним незгодама у протеклих 10 година
Година	Укупан број погинулих лица																						
2003	202																						
2004	173																						
2005	164																						
2006	208																						
2007	192																						
2008	180																						
2009	180																						
2010	139																						
2011	162																						
2012	140																						
График 3. Погинула лица																							

3.1. Карактеристике и трендови саобраћајних незгода у Републици Српској

Табела 3. Број евидентираних погинулих и повријеђених лица од 2002. до 2012. год.

Година	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Погинула лица	202	173	164	208	192	180	180	139	163	140
Тешко повријеђена лица	875	762	674	702	826	869	781	691	702	651
Лакше повријеђена лица	2340	2300	2146	2275	2734	2770	2656	2276	2517	2169
Укупно настрадалих	3417	3235	2984	3185	3752	3819	3617	3106	3382	2960

Извор: МУП Републике Српске

Када је у питању број саобраћајних незгода, може се рећи да још увијек није успостављен опадајући тренд, већ да је присутан осцилирајући тренд укупног броја саобраћајних незгода. Ово је карактеристично за земље које немају стабилне и снажне заштитне системе у безбједности саобраћаја. Зато је неопходно стратешки унапређивати капацитет и интегритет појединаца и институција који реализују мјере и активности у циљу смањивања страдања у саобраћају.

3.2. Ко гине у саобраћајним незгодама у Републици Српској?



График 4. Промјене броја погинулих према категоријама учешћа у саобраћају

Међу погинулим у СН у 2012. години највише је возача (48 или 24%), на другом мјесту су пјешаци (укупно погинуло 29% пјешака или 21%), а затим путници у возилу (29 путника, односно 21%). У току 2012. године смањен је број погинулих возача, путника у возилу и мотоциклиста, а повећан број погинулих пјешака.

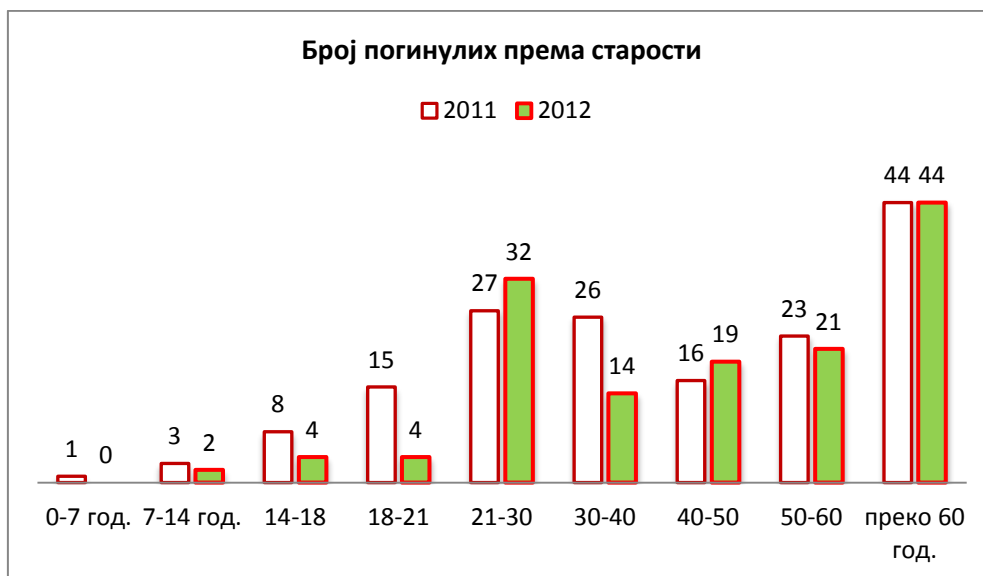


График 5. Структура погинулих према старосној групи

У саобраћајним незгодама најчешће гину лица старија од 60 година, па би у наредном периоду посебну пажњу требало посветити овој категорији учесника у саобраћају.

3.3. Гдје се гине и повређује на путевима у Републици Српској?

Табела 4. Саобраћајне незгоде и настрадали према Центрима јавне безбједности за 2012. годину

р.б.		Бањалука	Бијељина	Добој	Источно Сарајево	Требиње	укупно
1.	Број саобраћајних незгода	4790	1312	1091	865	383	8441
1.а.	са погинулим лицима	58	28	28	12	4	130
1.б.	са тешко повријеђеним лицима	259	67	112	53	47	538
1.в.	са лакше повријеђеним лицима	705	245	217	103	44	1314
1.г.	само са материјалном штетом	3768	972	734	697	288	6459
2	Настрадало лица	1518	513	522	274	133	2960
2.а.	погинули	62	31	30	13	4	140
2.б.	тешко повријеђени	314	80	134	66	57	651
2.в.	лакше повријеђени	1142	402	358	195	72	2169

Извор: МУП Републике Српске

Број и тежина саобраћајних незгода се значајно разликују по Центрима јавне безбједности Републике Српске (Табела 4.). На простору Центра јавне безбједности Бањалука дешава се највећи број саобраћајних незгода (око 57% свих саобраћајних незгода у Републици Српској), погинулих око 44% и тешко повређених 48%. Међутим, најтеже саобраћајне незгоде догађају се у Добоју (2,7 погинулих на 100 СН) и у Бијељини (2,4 погинула на 100 СН), у односу на Требиње (1,0 погинула на 100 СН) и Бањалуку (1,3 погинула на 100 СН).

Табела 5. Категорија пута и мјеста на којем се догађају незгоде, Република Српска, у периоду 2011 – 2012. године

		Број		Проценат	
	Врста пута	2011.	2012.	2011.	2012.
1	Аутопут	9	38	0,1	0,45
2	Пут резервисан за саобраћај моторних возила	125	29	1,3	0,34
3	Магистрални пут	3552	3054	37,9	36,19
4	Регионални пут	1060	927	11,3	10,98
5	Локални пут	1196	929	12,8	11,01
6	Улице у насељу	2995	2865	31,9	33,94
7	Некатегорисани пут	441	599	4,7	7,09
Укупно		9378	8441	100,0	100,0

Највећи број саобраћајних незгода се догађа на магистралним путевима (36 %) и улицама у насељима (34 %), што се види из табеле 5. На магистралним путевима се догађају теже саобраћајне незгоде. Константно се повећава и број саобраћајних незгода на некатегорисаним путевима тако да је њихово учешће у укупном броју саобраћајних незгода у 2012. години (7,09 %) двоструко веће у односу на 2011. годину (4,7 %).

Табела 6. Погинули и повређени по Центрима јавне безбједности Републике Српске, поређење, 2011. и 2012. година

	Бања Лука	Бијељина	Добој	Источно Сарајево	Требиње	Укупно
1 Број погинулих						
a 2011.	78	24	35	20	6	163
b 2012.	62	31	30	13	4	140
<i>Разлика</i>	-16	7	-5	-7	-2	-23
Промјена у односу на 2011. (%)	-20%	29%	-14%	-35%	-33%	-14%
2 Тешко повријеђени						
a 2011.	288	113	196	62	43	702
b 2012.	314	80	134	66	57	651
<i>Разлика</i>	26	-33	-62	4	14	-51
Промјена у односу на 2011. (%)	9%	-29%	-32%	6%	33%	-7%

Извор: МУП Републике Српске

У току 2012. број погинулих повећан је једино у Бијељини (+29%), док је у свим осталим Центрима јавне безбједности смањен број погинулих. Истовремено број тешко повријеђених смањен је у Бијељини и Добоју, док је у осталим Центрима јавне безбједности повећан. Требало би посебно испитати узроке оваквих разлика.

4. ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА 2014 – 2018. ГОДИНЕ

4.1. Увод

Растући проблем саобраћајних незгода и људских жртава учинио је да Република Српска препозна безбједност саобраћаја као један од кључних државних проблема и да га уврсти као компоненту пројекта за путеве у Републици Српској, који је финансиран путем кредита Свјетске банке. Овај програм безбједности је један од резултата пројекта за безбједност саобраћаја који је спроведен у Републици Српској у периоду од октобра 2011. до јуна 2012. године.

Република Српска је још увијек у раној фази развоја безбједности саобраћаја на путевима, а основне могућности, активности и средства још увијек нису доступни кључним субјектима нити постојећем систему у Републици Српској. Кључни субјекти у систему безбједности саобраћаја у Републици Српској су Министарство саобраћаја и веза, Министарство унутрашњих послова, Министарство просвјете и културе, Министарство здравља и социјалне заштите, Агенција за безбједност саобраћаја, Завод за образовање одраслих, Републичка управа за инспекцијске послове, јавна предузећа којима су повјерена управљање путном мрежом, органи јединица локалне самоуправе, Ауто-мото савез Републике Српске. Прије него што се кључни систем и знање поставе на своје мјесто биће потребно уложити знатне напоре у јачање капацитета, праксе и активности за успостављање ефикасног рада у области безбједности саобраћаја.

Због свега тога, овај програм безбједности фокусиран је на прве године, првенствено на изградњу институција, унапређење знања и капацитета, те на примјену побољшаних пракси и система с циљем могућности примјене ефикаснијег рада на унапређењу безбједности саобраћаја на путевима. Ограничени доступни подаци показују да су међународно присутни фактори ризика, као што су ниска стопа кориштења сигурносног појаса, прекорачење ограничења брзине, вожња у пијаном стању и неадекватна заштита за пјешаке, једнако присутни фактори ризика у Републици Српској као и прекомјерна заступљеност младих (између 20-24 године старости) у укупном броју погинулих и повријеђених. Зато се овај програм безбједности фокусира на изградњу институција како би се развили домаћи капацитети, те на тренутне кључне факторе ризика само зато да се одржи континуитет активности. У наредном периоду, кад се успостави унапријеђен систем података о саобраћајним незгодама и кад заживе други системи подршке безбједности, фокус програма безбједности може по потреби да се преусмјери на додатне локалне факторе ризика и на препознате групе учесника у саобраћају високог ризика, а који би били базирани на детаљнијим анализама података.

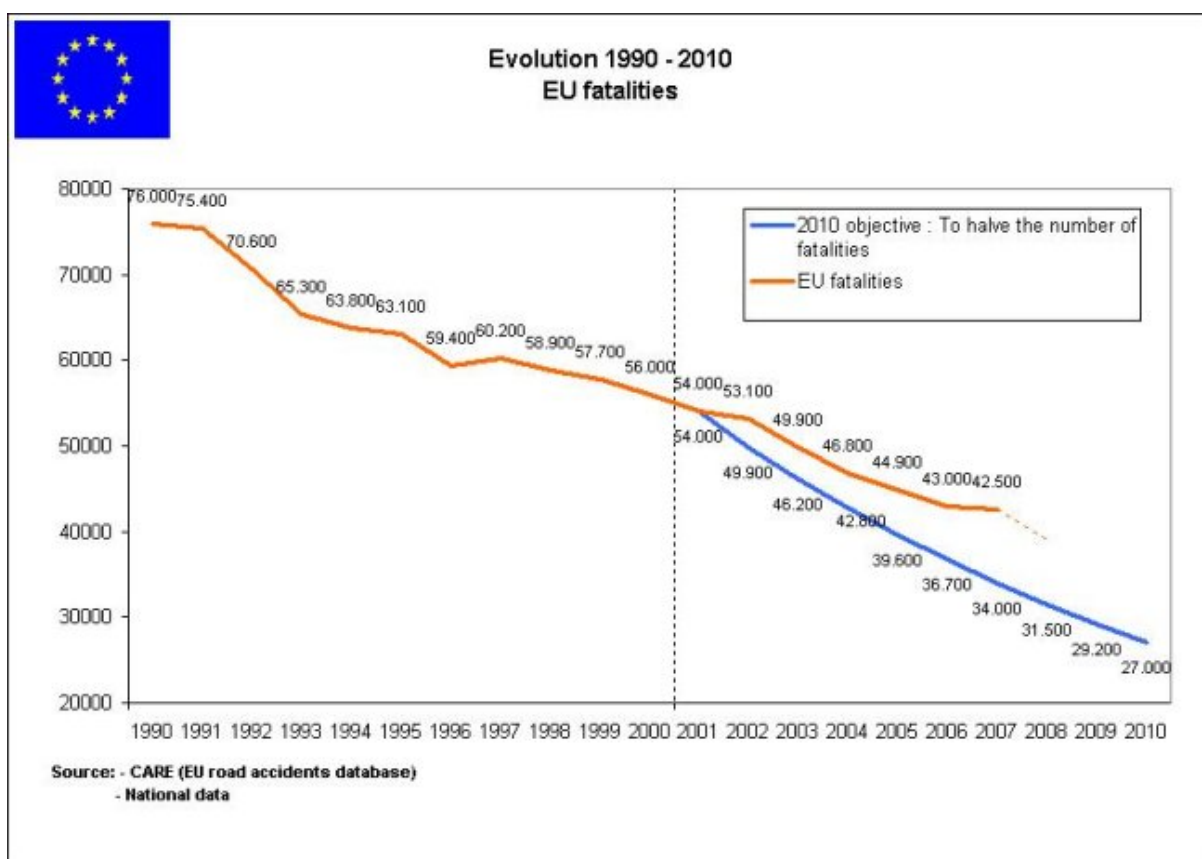
Програм безбједности саобраћаја ће:

1. спровести иницијативе подршке циљевима Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске;
2. ојачати активности у области безбједности саобраћаја у кључним институцијама за безбједност саобраћаја у Републици Српској;
3. ојачати способност ових институција да побољшају безбједност саобраћаја кроз смањење броја и врста саобраћајних незгода које најчешће завршавају смртним случајем или повредама у Републици Српској;
4. се фокусирати на познате факторе високог ризика:
 - Употреба безбједносног појаса
 - Брза вожња

- Вожња у пијаном стању
- Безбједност пјешака.

Програм безбједности саобраћаја ће бити спроведен кроз партнерски приступ, којим ће се дати могућност различитим министарствима и одјељењима да раде заједно са заинтересованим странама из приватног и цивилног сектора. Агенција за безбједност саобраћаја (АБС) ће пратити и вршити координацију рада релевантних субјеката у оквиру њихових надлежности на републичком и локалном нивоу. Они ће такође сарађивати на припреми одговарајућег законског оквира за подзаконске акте и правилнике који ће охрабрити јединице локалне самоуправе да управљају, координишу и промовишу активности везане за безбједност саобраћаја у оквиру својих надлежности.

Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске (АБС) и Савјет за безбједност саобраћаја (СБС) ће бити надлежни за укупну координацију, праћење и подршку примјени програма безбједности саобраћаја на путевима у Републици Српској. Савјети за безбједност саобраћаја јединица локалне самоуправе (Локални СБС) надгледаће развој и примјену релевантних програма за безбједност саобраћаја на путевима на локалном нивоу.



Слика 2. Европска унија је показала да је могуће остварити значајна смањења у броју погинулих, уколико влада жели да предузме адекватне акције

Као што се може видјети на слици 2. сусједне земље из Европске уније су доказале да је могуће из године у годину постепено смањивати број људских жртава, наравно ако власти стимулишу и координишу ефикасне и одлучне мјере и под условом да су одговарајуће инвестиције усмјерене у област безбједности саобраћаја. Чињеница да Република Српска није једина земља која се сусреће са проблемима безбједности саобраћаја може да јој буде од користи, јер су многе друге земље већ разрадиле и провјериле средства и интервентне

активности и идентификовале најуспјешније системе за сузбијање овог проблема. Може се бирати између многих успјешно примијењених система и одабрати оне који највише одговарају условима у Републици Српској, њеној тренутној фази друштвеног и економској развоја. Оно што је очигледно из искуства европских земаља је то да је постављање високих циљева итекако корисно². Чак и у случају да ти циљеви нису достигнути, они остају у средишту пажње зарад будућег дјеловања и, уопштено, воде ка много бољим резултатима у смањењу броја људских жртава, него што би био случај да није било никаквих циљева.

4.2. Очекивани учинак

Програм безбједности саобраћаја се заснива на пет стубова и то:

Стуб 1: Постојање добро устројених механизма и административних структура у Републици Српској, које су способне за управљање безбједношћу саобраћаја, координацију и праћење, како у републичком, тако и у међународном контексту.

Стуб 2: Пuteви и путне мреже који су безбједнији и који “опраштају” грешке актера саобраћајних незгода.

Стуб 3: Све категорије возила задовољавају безбједносне стандарде за возила, док су донесени правилници и успостављени механизми адекватне контроле тако да само технички исправна возила могу да се крећу по јавним путевима.

Стуб 4: Сви учесници у саобраћају свјесни су обавеза које проистичу из Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима, као и главних фактора ризика, те знају како да избегну или сведу на минимум могућност смртог исхода или повреде у саобраћајној незгоди.

Стуб 5: Хитне службе након саобраћајне незгоде дјелују правовремено и ефикасне су у смањењу тежине повреда и могућности њиховог лошег исхода, уз унапређење система физикалне рехабилитације.

Напомена: Преглед стубова Програма безбједности саобраћаја за период 2014 – 2018. (акциони планови по стубовима и детаљи су дати у Додатку А).

Стуб 1 Програма безбједности саобраћаја: Управљање безбједношћу саобраћаја

Безбједност саобраћаја на путевима је проблем за више сектора, те стога тражи један вишедимензионални управљачки систем и адекватна техничка и финансијска средства која омогућавају одговорним институцијама да израђују и примјењују адекватне стратегије, политике и планове, те да координишу рад различитих актера у систему безбједности саобраћаја на свим нивоима. Такође, изискује и успостављање одговарајућих система за подршку безбједности уз помоћ којих ће проблем бити у потпуности схваћен, што ће довести до предузимања акција које ће коначно смањити број људских жртава. Основни приоритети ће бити јачање Агенције за безбједност саобраћаја (АБС), при Министарству саобраћаја и веза, те ефикаснији Савјет за безбједност саобраћаја. Други основни задатак биће побољшање система података о саобраћајним незгодама како би се унаприједила постојећа полицијска база података о саобраћајним незгодама и децентрализовале активности из области безбједности саобраћаја на локалне нивое. Биће покренута додатна истраживања о безбједности саобраћаја у академским институцијама Републике Српске, а примјена програма безбједности би требало да буде строго праћена и оцјењивана да би се постигли стратешки циљеви.

² Oecd/ITF , *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach.* 2006

Стуб 2 Програма безбједности саобраћаја: Инфраструктура

Инфраструктура има кључну улогу у безбједности саобраћаја. Добро пројектовани путеви помажу људима да их користе на безбједан начин што умањује ризик од саобраћајне незгоде. Кад се незгода већ деси, путна инфраструктура осмишљена на начин да заштити учеснике у саобраћају може некад сачувати живот. Инфраструктура која наглашава смиривање саобраћаја, која брине о потребама рањивих учесника у саобраћају (возачи мотоцикла, пјешаци, дјеца, лица са инвалидитетом) је веома важна.

У овом стубу, Програм безбједности саобраћаја се фокусира на пројектантска рјешења којима се кроз тзв. мјере „смиривања саобраћаја“ и управљање брзинама, посебно у зонама са великим бројем рањивих учесника у саобраћају – школе и насељена мјеста, те села дуж главних путних праваца. На путној мрежи ће бити спроведени програми унапређења по питању опасних мјеста и дионица пута. Препоруке наведене у Директиви ЕУ 2008/96 о управљању путном инфраструктуром ће се примијенити кроз успостављање Ревизије пројеката на јавним путевима и Провјеру стања јавних путева са аспекта безбједности саобраћаја на аутопутевима, путевима резервисаним за моторна возила, магистралним, регионалним и локалним путевима. Саобраћајни и грађевински инжењери биће обучени и овлашћени за обављање ових активности. Нагласак ће бити на томе да ревизије постану саставни дио свих будућих путних и инфраструктурних пројеката, док би се провјере стања вршиле на постојећим путевима ради откривања недостатака који утичу на безбједност саобраћаја.

Стуб 3 Програма безбједности саобраћаја: Безбједна возила

Унапређења система заштите од незгода и безбједносних система на возилу доказано смањују број смртних случајева или тешких повреда у саобраћају. У скорој прошлости је дошло до знатних побољшања која се односе на безбједност возила кад су у питању путници, али и могућност да се избјегне незгода. Повећањем броја возила са безбједносним системима који задовољавају високе стандарде, како возног парка неке фирме, тако и приватних возила, знатно ће се смањити ризик за све учеснике у саобраћају.

Биће редовно објављивани извјештаји Европског програма процјене нових возила (NCAP). Побољшаће се начин рада и процедуре које се примјењују приликом техничког прегледа возила, а квалитет техничких прегледа ће бити систематски провјераван и унапређиван кроз један шири програм теренских техничких прегледа возила.

Стуб 4 Програма безбједности саобраћаја: Безбједно понашање учесника у саобраћају

Сви учесници у саобраћају дијеле одговорност да одговорно и безбједно користе друмски саобраћај, те одговорност према другим учесницима. Да би се промијенило понашање учесника у саобраћају и да би се заштитили рањиви корисници у саобраћају, морају бити боље информисани, а мора се промијенити и њихов став. Учесници у саобраћају морају знати који су то главни фактори ризика који могу да доведу до саобраћајне незгоде и људских жртава па да у складу с тим промијене своје понашање.

У овом стубу, Програм безбједности саобраћаја се бави главним факторима ризика, препознатим на основу ограничених доступних података и на основу запажања и испитивања тима који је радио на пројекту јачања стања и система безбједности саобраћаја у Републици Српској. Ти фактори су: ниска стопа кориштења појаса, неприлагођена брзина, вожња у пијаном стању и неадекватни услови за пјешаке. Програмом безбједности

саобраћаја ће бити обухваћена и јавна едукација о безбједности саобраћаја путем медија, у школама и на универзитетима, колегијална обука и примјена других стратегија. Едукативне кампање ће бити повезане са полицијским активностима на спровођењу закона како би њихов утицај био највећи могући.

Рањиви учесници у саобраћају су: дјеца, пјешаци, мотоциклисти, бициклисти, старија лица, те лица са инвалидитетом. Код ове групе учесника у саобраћају (посебно пјешаци), врло је висок број смртних случајева или повреда на путевима Републике Српске и то због врло високог ризика са којим су суочени, јер их путни систем не штити. На примјер, дјеца на путу до школе често морају да прелазе пут са густим саобраћајем, без пјешачког острва, док пјешаци често морају да ходају уз пут, јер не постоји стаза предвиђена за њих, а брзина возила је често превелика приликом проласка кроз насељена мјеста или села уз главне путне правце. То је неприхватљиво и такво стање мора да се промијени путем адекватних инфраструктурних измјена.

Овај стуб Програма безбједности саобраћаја фокусираће се и на ризике са којима се суочавају рањиви учесници у саобраћају. У цијелој Републици Српској биће успостављене безбједне зоне око школа, безбједни прелази и мјере за смањење брзине које ће бити примјењене у зонама гдје се очекује велики број пјешака. Посебна пажња ће бити посвећена путницима у ауто и коришћењу заштитних средстава, а постојеће методе обуке и тестирања будућих возача ће бити постепено унапријеђене.

Стуб 5 Програма безбједности саобраћаја: Њега након незгоде

Непостојање јединственог броја за позив хитним службама и некоординисано дјеловање хитних служби резултира тиме да се у неким случајевима касни са пружањем хитне помоћи жртвама у критичном стању. Сваких десет минута закашњења у извлачењу тешко повријеђене особе из слупаног возила смањује шансе те особе да преживи за 10 %. У тим случајевима може се десити да људи изгубе живот, јер нису добили адекватну прву помоћ на мјесту незгоде, због неодговарајућег извлачења из оштећеног возила, спорог превоза у болницу или другу здравствену установу.

Главни принцип раног збрињавања је да се омогући стабилизација повријеђене особе током златног сата (тј. први сат након повреде). Зато ће приоритет у Републици Српској бити да се повећа способност професионалних возача, који су често на путу, да пруже прву помоћ. Повећање способности професионалних возача који су често на путевима да пруже прву помоћ, или оних који реагују први – саобраћајна полиција или локални добровољци – могу знатно смањити вријеме потребно да се особи повријеђеној у саобраћају пружи прва помоћ. Врло је битна иницијатива да се одржава заједничка обука за хитну помоћ, полицију и екипе за спашавање да би се смањило вријеме потребно за извлачење повријеђених особа. Министарству здравља и социјалне заштите Републике Српске ће бити пружена помоћ у развијању и јачању хитних медицинских служби које ће подразумевати: прву помоћ, хитни санитетски превоз, унапређење болничких капацитета у збрињавању трауматизма, побољшање механизма за управљање цјелокупним системом хитне помоћи и унапређење интеграције информационих система различитих сектора. Унапређење физикалне рехабилитације жртава саобраћајних незгода ће, такође, бити укључено у овај програм безбједности.

4.3. Закључци

Предложени Програм безбједности саобраћаја је заснован на детаљним процјенама сваког сектора које су дали међународни стручњаци у сарадњи и након дискусија са домаћим

стручњацима како би се идентификовале најхитније потребе Републике Српске. Програм безбједности саобраћаја је збир пет појединачних акционих планова, по један за сваки стуб из УН-овог предложеног приступа питању безбједности саобраћаја. Такође, треба нагласити да је овај програм безбједности у складу са препорукама Свјетске здравствене организације (СЗО), Свјетске банке и УН-а везаним за дјеловање по питању акција у области безбједности саобраћаја.

Додатак А представља акционе планове за сваки стуб појединачно, а додатак Б представља један број индикатора дјеловања безбједности саобраћаја које домаћи стручњаци могу користити за праћење и процјену напретка током примјене програма безбједности да би се увјерили да је у свакој области постигнут адекватан напредак.

Улагања потребна за спровођење предложеног Програма безбједности саобраћаја мања су од 2,75 % од укупних губитака који ће настати током тог периода, ако Република Српска не предузме неопходне мјере и не позабави се проблемом безбједности саобраћаја на путевима. Треба имати на уму да **недјеловање није опција**, јер ће изостанак одговарајуће реакције довести до тога да се ови губици наставе и у будућности.

Треба нагласити да ће реализација Програма зависити од расположивих финансијских средстава за провођење предложених активности. У том смислу сви субјекти који су наведени као носиоци активности или су укључени у њихово провођење ће бити у обавези да изврше процјену финансијских средстава потребних за провођење тих активности и да у своје буџетске захтјеве уграде те ставке. По усвајању буџета сви субјекти који су носиоци активности ће сачинити информацију о активностима за чију реализацију су им одобрена средства, а обједињена информација ће бити достављена Савјету за безбједност саобраћаја Републике Српске и Влади Републике Српске.

Улагање у безбједност саобраћаја је “инвестиција”, а НЕ “трошак”

Додатак А
Акциони планови
по стубовима Програма
безбједности саобраћаја

Акциони план 1: Стуб 1 Програма безбједности саобраћаја – Управљање безбједношћу саобраћаја

Приоритетне области	Акције	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир				
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
1.1. Изградња капацитета	1.1.1. Обука професионалног и другог особља за управљање безбједношћу саобраћаја кроз семинаре, курсеве и друге програме за унапређење знања.	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС	СБС Локални СБС Партнери	Х	Х	Х	Х	Х
	1.1.2. Успоставити везе са организацијама за безбједност саобраћаја у другим земљама ради размјене искустава и програма.	АБС	МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС Локални СБС Образовне установе Партнери	Х	Х	Х	Х	Х
1.2. Управљачке и координационе структуре	1.2.1. Ојачати све субјекте безбједности саобраћаја.	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС Управљачи путева ЈЛС	МФ	Х	Х	Х	Х	Х
	1.2.2. Успоставити радне групе за инфраструктуру,	СБС АБС		Х	Х			

	безбједност возила, едукацију учесника у саобраћају, информисање и кампање, за праћење релевантних система података и за праћење рада хитне службе.							
1.3. Финансирање и додјела средстава	1.3.1. Редовно информисање доносиоца одлука о социо-економским показатељима саобраћајних незгода.	АБС СБС Локални СБС		Х	Х	Х	Х	Х
	1.3.2. Осигурати да захтјеви за годишњи буџет свих републичких и локалних органа обухвате и одређена средства за јачање активности у области безбједности саобраћаја у склопу њихових надлежности.	МФ АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева		Х	Х	Х	Х	Х
	1.3.3. Прописи којима би се успоставио одржив механизам финансирања за активности у области безбједности саобраћаја.	МФ АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС		Х	Х	Х	Х	Х
1.4. Систем података	1.4.1. Унаприједити постојеће базе података од значаја за безбједност саобраћаја.	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО	МФ	Х	Х	Х	Х	Х

		АМС ЈЛС Управљачи путева						
	1.4.2. Успоставити и унапређивати базу података од значаја за безбједност саобраћаја, која ће бити доступна заинтересованим странама.	АБС	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева	Х	Х	Х	Х	Х
1.5. Истраживање	1.5.1. У складу са потребама и могућностима планирати истраживања у области безбједности саобраћаја.	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК ЗОО АМС ЈЛС Управљач и путева		Х	Х	Х	Х	Х
	1.5.2.Организовање конференција и стручних семинара о безбједности саобраћаја на којима би се објавили и размијенили резултати истраживања.	АБС	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева	Х	Х	Х	Х	Х
1.6. Прописи	1.6.1. Побољшати прописе о безбједности саобраћаја.	АБС МУП		Х	Х	Х	Х	Х

		МЗСЗ МСВ МПК МФ ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева						
	1.6.2. Побољшати остале прописе који утичу на безбједност саобраћаја.	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева		Х	Х	Х	Х	Х
1.7. Стратегије и програми безбједности саобраћаја	1.7.1. Приједлог програма безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период 2019 – 2022. године.	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева					Х	Х
	1.7.2. Јединице локалне самоуправе треба да сачине и усвоје локалне стратегије и програме безбједности	ЈЛС	АБС СБС МУП МЗСЗ	Х	Х	Х		

	саобраћаја на путевима као подршка републичкој стратегији и програму безбједности саобраћаја.		МСВ АМС Локални СБС					
	1.7.3. У оквиру годишњих планова планирати активности и буџет за реализацију програма безбједности саобраћаја.	АБС МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева		Х	Х	Х	Х	Х
1.8. Праћење и оцена	1.8. Провести годишње и вишегодишње (након 5 година) оцењивање реализације програма безбједности саобраћаја Републике Српске.	АБС	СБС МУП МЗСЗ МСВ АМС Локални СБС	Х	Х	Х	Х	Х
1.9. Координација/ партнерство	1.9.1. Успоставити хоризонталну и вертикалну координацију и механизме сарадње између кључних субјеката.	АБС	МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ ЗОО АМС ЈЛС Управљачи путева	Х	Х	Х	Х	Х
	1.9.2. Сарађивати са партнерима/релевантим институцијама на регионалном и међународном нивоу (нпр.	АБС	МУП МЗСЗ МСВ МПК МФ	Х	Х	Х	Х	Х

	SEETO, ЕУ, GRSP, СЗО и UNRSC).		300 АМС ЈЛС Управљачи путева					
--	--------------------------------	--	---------------------------------------	--	--	--	--	--

Акциони план 2: Стуб 2 Програм безбједности саобраћаја – Безбједнија путна инфраструктура

Приоритетне области	Акције	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир				
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
2.1. Организација	2.1.1. Успоставити одјељење за безбједност саобраћаја при ЈП „Путеви Републике Српске“ и ЈП „Аутопутеви Републике Српске“.	ЈП „Путеви Републике Српске“ и ЈП „Аутопутеви Републике Српске“		X	X			
	2.1.2. Унаприједити координацију субјеката ради управљања безбједношћу саобраћаја на јавним путевима.	ЈП „Путеви Републике Српске“ и ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС	МСВ	X	X	X	X	X
	2.1.3. Институционално јачати ЈЛС и обезбиједити обуке из безбједности путева.	ЈЛС		X	X	X	X	X
2.2. Закони и правилници	2.2.1. Побољшати прописе о јавним путевима Републике Српске.	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС	МСВ АБС	X	X	X	X	X
	2.2.2. Појачати контролу примјене прописа о јавним путевима.	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Инспекцијски органи Надлежни органи ЈЛС		X	X	X	X	X

2.3. Смјернице и приручници	2.3.1. Унаприједити смјернице и приручнике.	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС	МСВ	X	X	X	X	X
	2.3.2. Примјењивати принципе “безбједног пута”.	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС		X	X	X	X	X
	2.3.3. Направити приручник за управљање црним тачкама.	МСВ АБС	ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“	X	X			
	2.3.4. Направити приручник за смиривање саобраћаја за Републику Српску.	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС	МСВ АБС	X	X			
2.4. Планирана и постојећа путна мрежа	2.4.1. Процјене безбједности саобраћаја вршити на свим новим путевима.	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС		X	X	X	X	X

	2.4.2. Разрадити програм за годишњу примјену неопходних мјера за побољшање идентификованих опасних мјеста	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС		X	X	X	X	X
	2.4.3. Обавити провјеру безбједности саобраћаја на свим постојећим путевима	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС	АБС	X	X	X	X	X
	2.4.4. Мапирање ризика и рангирање примарне мреже	ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ Надлежни органи ЈЛС	МСВ АБС	X	X	X	X	X
2.5. Обука	2.5.1. Успоставити обуке из РСА и РСИ, као и обуке за обнову знања.	АБС	МСВ ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈЛС	X	X	X	X	X
	2.5.2. Организовати радионице и семинаре ради консултација, израде и представљања побољшаних смјерница за инжењеринг безбједности у саобраћају.	АБС	МСВ ЈП „Путеви Републике Српске“, ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ ЈЛС	X	X	X	X	X

	2.5.3. Развити и увести процес издавања увјерења за ревизоре пројеката и провјериваче стања на јавним путевима, као и систем контроле квалитета да би се осигурао потребни стандард.	АБС	МСВ ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ ЈЛС	Х	Х	х	Х	Х
2.7. Истраживања	2.7.1. Иницирати истраживање локација са прекомјерним бројем незгода узрокованих прекорачењем брзине и са прекомјерном појавом прекорачења брзине да би се евентуално пронашла инжењерска рјешења за овакве локације.	АБС АМС РС	МСВ МУП ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ ЈЛС	Х	Х	х	Х	Х
	2.7.2. Иницирати детаљно истраживање о групама саобраћајних незгода у којима су страдали пјешаци да би се одредиле инжењерске мјере које би могле спријечити такве смртне исходе или повреде.	АБС	МСВ МУП ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈЛС	Х	Х	Х	Х	Х

Акциони план 3: Стуб 3 Програма безбједности саобраћаја – Безбједна возила

Приоритетне области	Акције	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир				
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
3.1. Прописи	3.1.1. Унаприједити прописе о возилима	МСВ	ИДДЕЕА Осигуравајућа друштва	X	X	X	X	X
	3.1.2. Појачати контроле примјене прописа о возилима	МСВ	ИДДЕЕА Осигуравајућа друштва	X	X	X	X	X
3.2. Програм процјене нових возила (NCAP)	3.2.1. Информације за потрошаче о EURO NCAP тестовима	АБС	МСВ ЈЛС	X	X	X	X	X
	3.2.2. Произвођачи и дистрибутери треба да укључе резултате из NCAP-а у своје рекламно оглашавање.	АБС	МСВ ЈЛС	X	X	X	X	X
	3.2.3. Редовно обавјештавање о активностима EURO NCAP-а.	АБС	МСВ ЈЛС	X	X	X	X	X
3.3. Фискалне мјере	3.3.1. Подстицање увоза безбједнијих и еколошки прихватљивијих возила.	МСВ	МФ АБС Произвођачи Дистрибутери	X	X	X	X	X
3.4. Истраживања	3.4.1. Истраживања о безбједности возила	МСВ АМС РС АБС		X	X	X	X	X
3.5. Промоција	3.5.1. Промоција значаја одржавања возила и значај исправности возила	МСВ АМС РС АБС		X	X	X	X	X

Акциони план 4: Стуб 4 Програма безбједности саобраћаја – Безбједно понашање учесника у саобраћају

Приоритетне области	Акције	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир				
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
4.1. Анализа фактора ризика у области безбједности саобраћаја на путевима	4.1.1. Обавити дефинисање и истраживање фактори ризика безбједности учесника у саобраћају.	АБС	МСВ МПК ЗОО ЈЛС АМС РС	Х	Х	Х	Х	Х
	4.1.2. Консултације са релевантним институцијама да би се утврдиле мјере за потенцијално поправљање стања.	АБС	МСВ МПК ЗОО ЈЛС АМС	Х	Х	Х	Х	Х
4.2. Оспособљавање кандидата за возача и полагање возачког испита	4.2.1. Утврђивање у којој мјери су кроз извођење теоретске наставе заступљени садржаји и материјали који се односе на безбједност саобраћаја на путевима и саобраћајну културу.	ЗОО		Х	Х	Х	Х	Х
	4.2.2. Обезбјеђивање и дистрибуција садржаја који би били кориштени приликом извођења теоретске наставе, а који би допринијели подизању нивоа свијести о безбједности саобраћаја на путевима и саобраћајној култури.	ЗОО		Х	Х	Х	Х	Х
4.3. Стручно усавршавање свих учесника, оспособљавања и полагања возачких испита	4.3.1. Анализа приоритетних области и тема за стручно оспособљавање учесника оспособљавања кандидата за возача и полагање возачких	ЗОО		Х	Х	Х	Х	Х

	испита.							
	4.3.2. Организовање стручног усавршавања за предаваче теоретске наставе и испитиваче из прописа безбједности саобраћаја и испитиваче из управљања моторним возилом.	300		X	X	X	X	X
	4.3.3. Унапређење методологије рада на стручним усавршавањима, организовање усавршавања за мање групе и рад кроз радионице.	300		X	X	X	X	X
4.4. Унапређење професионализма испитивача и њиховог статуса/знања	4.4.1. Анализа стручног рада испитивача у комисијама.	300	МПК	X	X	X	X	X
	4.4.2. Организовање усавршавања са циљем подизања квалитета испитивача.	300		X	X	X	X	X
	4.4.3. Организовање стручних усавршавања са циљем уједначавања критеријума испитивања.	300		X	X	X	X	X
4.5. Прилагођавање прописа у складу са Директивом ЕУ 2006/126/ЕЦ	4.5.1. Иницирање измјена законских и подзаконских прописа на нивоу БиХ у сврху прилагођавања са Директивом ЕУ 2006/126/ЕЦ	300	МПК	X	X			
	4.5.2. Учешће у раду радних група за иницирање измјена законских и подзаконских прописа	300	МПК	X	X			
4.6. Унапређење система надзора над радом ауто школа и испитних комисија	4.6.1. Остваривање сарадње и комуникације свих субјеката надлежних за контролу рада ауто школа.	300	МУП Инспекторат РС	X	X	X	X	X
	4.6.2. Остварење редовне комуникације и извјештавања	300	МУП Инспекторат РС	X	X	X	X	X

	између кључних субјеката надзора о уоченим недостацима.							
	4.6.3. Изградња система контроле рада испитних комисија који подразумјева учешће и сарадњу предсједника комисија и чланова стручног тијела за контролу и надзор над спровођењем полагања возачких испита.	300		X	X	X	X	X
4.7. Обезбјеђивање примјене савремених информатичких средстава у обуци и полагању возачких испита	4.7.1. Омогућити кандидатима да путем савремених информатичких средстава изврше додатне припреме за полагање возачког испита	300		X	X			
	4.7.2. Омогућити полагање возачког испита на рачунарима	300		X	X			
4.8. Управљање брзином	4.8.1. Преиспитивање казних одредби да би се осигурала примјена закона ради постизања ефектног управљања брзином.	АБС	МСВ МУП ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ СБС	X	X			
	4.8.2. Унапређење метода контроле брзине од стране саобраћајне полиције	МУП		X	X	X	X	X
	4.8.3. Пратити резултате анонимним мјерењем брзина на путној мрежи да би се утврдила дјелотворност интервентних активности.	АМС РС АБС	МСВ МУП СБС ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви	X	X	X	X	X

			Републике Српске“ ЈЛС Локални СБС					
	4.8.4. Кампање за повећање поштовања ограничења брзине, које ће подићи свијест грађана и утицати на промјену понашања и ставова.	АБС АМС РС	МСВ МУП СБС ЈП „Путеви Републике Српске“ ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ ЈЛС Локални СБС	Х	Х	Х	Х	Х
4.9. Вожња под утицајем алкохола и опојних средстава	4.9.1. Полиција треба да спроводи интегрисану примјену прописа.	МУП		Х	Х	Х	Х	Х
	4.9.2. Објављивати статистичке податаке о учесталости вожње у пијаном стању и просљеђивање истих медијима.	МУП	АБС МСВ СБС Локални СБС	Х	Х	Х	Х	Х
	4.9.3. Кампање које ће подићи свијест грађана и њихову подршку примјени законских одредби у саобраћају које се односе на алкохол.	АБС	МУП МСВ Општински СБС АМС РС	Х	Х	Х	Х	Х
4.10. Сигурносни појасеви и опрема	4.10.1. Кључни субјекти властитим примјером промовишу употребу сигурносних појасева.	Сви		Х	Х	Х	Х	Х
	4.10.2. Кампања на тему користи од појасева и кацага, те рад полиције као подршка тој кампањи.	АБС	МУП МСВ СБС АМС ЈЛС Локални СБС	Х	Х	Х	Х	Х

4.11. Кампање за подршку мјерама	4.11.2. Јавне маркетиншке кампање за добијање подршке јавности за активности везане за унапређење безбједности саобраћаја.	АБС	МСВ МУП СБС АМС ЈЛС Локални СБС	Х	Х	Х	Х	Х
----------------------------------	--	-----	--	---	---	---	---	---

Акциони план 5: Стуб 5 Програма безбједности саобраћаја – Збрињавање након саобраћајне незгоде

Приоритетне области	Акције	Одговорне организације за спровођење активности		Временски оквир				
		Носиоци активности	Укључени субјекти	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
5.1. Управљање збрињавањем повријеђених након саобраћајне незгоде	5.1.1. Успоставити јединствен телефонски број за хитне случајеве на нивоу републике да би хитне службе могле брже одреаговати.	МЗСЗ МУП МСВ	АБС АМС ЈЛС Локални СБС		Х			
	5.1.2. Успоставити радну групу састављену од професионалног особља везаног за рад хитних медицинских служби, у циљу побољшања услуге ових служби.	МЗСЗ	АБС МУП	Х				
	5.1.3. Припремити и спроводити програм едукације за тимова хитне медицинске помоћи у Републици Српској.	МЗСЗ АБС	Удружење специјалиста хитне медицинске помоћи Комора доктора медицине Центар за едукацију Службе хитне медицинске помоћи Бања Лука	Х	Х	Х	Х	Х
	5.1.4. Унаприједити систем надзора над повредама, у циљу квалитетније евиденције жртава саобраћајних незгода.	МЗСЗ МУП	АБС		Х	Х		
	5.1.5. Организовати континуирану медицинску едукацију за здравствено особље на локалном нивоу и	МЗСЗ	МПК Медицински	Х	Х	Х	Х	Х

	понављати те курсеве на годишњем нивоу.		факултети ЈЛС Локални СБС Комора доктора медицине Удружење медицинских сестара и техничара РС					
5.2. Обука и праћење	5.2.1. Побољшати систем прехоспиталног збрињавања повријеђених у саобраћајним несрећама, организацијом заједничке обуке за ватрогасне бригаде, полицијског особља, цивилне заштите и особља хитне помоћи ради бржег и квалитетнијег извлачења жртава са мјеста незгоде.	МЗСЗ МУП	АМС АБС ЈЛС Локални СБС		Х	Х	Х	
	5.2.2. Обука из прве помоћи за саобраћајну полицију, представнике установа које учествују у збрињавању повријеђених у саобраћајним несрећама из локалних заједница, дуж главних путних праваца.	МЗСЗ МУП	АМС АБС ЈЛС Локални СБС	Х	Х	Х	Х	Х
	5.2.3. Припремити и надлежним установама дистрибуисати стандардне оперативне процедуре за збрињавање повријеђених након саобраћајне незгоде.	МЗСЗ МУП	АБС ЈЛС Локални СБС	Х	Х			
	5.2.4. У систему надзора над повредама, успоставити систем мониторинга и евалуације, са показатељима базираним на времену потребном да хитне службе дођу до мјеста саобраћајне незгоде, времену потребном за извлачење повријеђене особе и времену превоз до болнице. У складу са системом надзора припремати и објављивати годишње извјештаје у вези са наведеним.	АБС МЗСЗ	МУП ЈЛС Локални СБС	Х	Х	Х	Х	Х
	5.2.5. Припремити анализу стања возила и опрема коју посједују домови здравља за потребе хитне медицинске службе, те припремити приједлоге о унапређењу истих.	МЗСЗ	АБС		Х			

5.3. Комуникација	5.3.1. Унаприједити комуникацију између хитне медицинске службе, полиције, ватрогасне бригаде и ауто – мото савеза.	МЗСЗ МУП АМС	ЈЛС Локални СБС АБС		Х	Х		
	5.3.2. У складу са анализом припремити приједлоге побољшања услуга хитне медицинске помоћи повријеђеним у саобраћајној незгоди, као о приједлоге за унапређење опреме и људских ресурса.	МЗСЗ	ЈЛС Локални СБС АБС			Х		
	5.3.3. Припремити анализу и приједлоге за унапређење система физикале рехабилитације за жртве саобраћајних незгода.	МЗСЗ	ЈЛС Локални СБС АБС Удружење физијатара Републике Српске			Х		
5.4. Болнички третман повријеђених у саобраћајној незгоди	5.4.1. Унаприједити систем болничког збрињавања трауматских повреда у складу са одговарајућим клиничким протоколима усвојеним у болницама у Републици Српској.	МЗСЗ	Удружење ортопеда и трауматолога Републике Српске		Х			
	5.4.2. Развој и спровођење програма додатне и континуиране едукације здравственог особља за основно трауматско збрињавање.	МЗСЗ	ЈЛС Локални СБС АБС Комора доктора медицине Републике Српске	Х	Х	Х	Х	Х
	5.4.3. Припремити и спроводити пилот-пројекте о унапређењу система хитне медицинске помоћи, у складу са локалним потребама.	АБС	МЗСЗ ЈЛС Локални СБС			Х	Х	Х

Додатак Б
Индикатори дјеловања

Област приоритетног дјеловања	Мјере засноване на незгодама	Прелазне мјере	Процесне мјере	Методe праћења ефикасности
Мјере за успостављање безбједних система и управљања (стуб 1)				
1.1. Побољшана координација и праћење	• Смањен број саобраћајних незгода са настрадалим; • Смањен број тешких саобраћајних незгода; • Смањен број саобраћајних незгода.	• Сви кључни субјекти имају приступ подацима о незгодама; • Кључни субјекти спроводе интервентне активности из програма безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске; • Независно праћење ефикасности; • Приватни сектори и невладине организације су активни чланови Савјета за безбједност саобраћаја Републике Српске; • Сва кључна Министарства имају представнике у Републичком савјету за безбједност саобраћаја.	• Успостављање одјељења за безбједност саобраћаја у Министарству саобраћаја и веза и управљачима путева; • Успостављање система финансирања и одговорности у Министарству саобраћаја и веза и управљачима путева.	• Статистички подаци о незгодама; • Годишњи извјештаји о стању безбједности саобраћаја.
1.2. Унапређење система управљања подацима о саобраћајним незгодама	• Већа искориштеност података о саобраћајним незгодама од стране владиног и приватног сектора за планирање и примјену мјера за безбједност саобраћаја; • Успостављена унапређена централна база	• Смањење броја незгода, које су биле циљна група, на основу доступних статистичких података о саобраћајним незгодама; • Истраживања која могу да утврде колико су дјелотворне интервентне активности из базе података.	• Број предузетих активности (на основу статистичких података) од стране субјеката на смањењу броја доминантних врста саобраћајних незгода; • Број субјеката који приступају бази података о незгодама и користе податке из ње.	• Статистички подаци о саобраћајним незгодама; • Истраживања корисника базе података.

	података о саобраћајним незгодама, са много тачнијим статистичким подацима и повећаном анализом.			
1.3. Унапређење ефикасности рада полиције	• Смањење одређених врста незгода, које су биле циљна група у процесу анализе података; • Смањење броја незгода са смртним исходом и тешких повреда на локацијама идентификованим као локације високог ризика; • Смањење опасног понашања, које је било узрок незгодама.	• Број и проценат возача са количином алкохола у крви изнад дозвољене; • Проценат возача који прекорачују брзину за 10 km/h изнад дозвољене брзине; • Проценат возача који користе појасеве; • Проценат путника у возилу који користе појасеве.	• Ниво повезаности примјене прописа и оглашавања истих; • Број сати проведених у полицијској патроли; • Проценат средстава додијељених полицији за спровођење активности на повећању безбједности саобраћаја; • Рад саобраћајне полиције, директан контакт – интеракција са јавношћу; • Проценат возача који изјављују да се обим провјере брзине повећао; • Проценат возача који изјављују да се повећао обим алко-тестова (методом случајног узорка).	• Статистички подаци о саобраћајним незгодама и људским жртвама, циљних група и локација; • Периодична испитивања брзине; • Периодична испитивања понашања; • Полицијске статистике о прекршајима и казнама; • Статистички подаци о незгодама за циљне групе, које подлијежу мјерама рада полиције.
1.4. Учинити законе ефективнијима	• Смањен број смртних случајева и повреда узрокованих неупотребом појаса;	• Повећати кориштење појасева; • Смањити просјечну брзину; • Смањити број незгода узрокованих вожњом у пијаном стању; • Побољшани стандарди за	Измјене закона у сљедећим ставкама: • Појасеви; • Дозвољена количина алкохола у крви; • Прекорачење дозвољене	• Полицијске статистике о саобраћајним незгодама; • Годишњи извјештаји ИДЕЕА-а; • Статистике о раду саобраћајне полиције;

	• Смањен број смртних случајева и повреда узрокованих прекомјерном брзином; • Смањен број смртних случајева и повреда узрокованих вожњом у алкохолисаном стању; • Смањен број смртних случајева и повреда узрокованих агресивном вожњом; • Смањен број смртних случајева и повреда узрокованих неисправним возилима; • Смањен број смртних случајева и повреда у случају комерцијалних возила; • Смањен број смртних случајева и повреда у случају возача почетника.	безбједност возила; • Сви возачи комерцијалних возила морају имати преко 21 годину и најмање 2 године возачког искуства.	брзине; • Агресивна вожња; • Стандарди за возила; • Тестирање возача; • Возачке дозволе за возаче комерцијалних возила.	• Полицијске статистике о кривичном гоњењу због угрожавања безбједности саобраћаја).
1.5. Унапређено истраживање о	• Локална	• База података о саобраћајним	• Одредити могуће	• Истраживачке

безбједности саобраћаја	истраживања доступна особама које доносе одлуке; • Ефикасност разних познатих контрамјера; • Оцјена и документовање интервентних активности; • Вредновање незгода и људских жртава по тежини треба да буде периодично ажурирано за Републику Српску; • Искусно локално особље које ради на истраживању да буде доступно као ресурс за помоћ осмишљавања много ефикаснијих интервентних акција у области безбједности саобраћаја.	незгодама да буде доступна академској заједници и истраживачима; • Интервентне активности у оквиру програма безбједности треба одвојено пратити и оцјењивати; • Доступни извјештаји о истраживању на тему локална безбједност саобраћаја.	универзитете/академике који могу спровести истраживање о безбједности саобраћаја; • Успоставити буџет за истраживање; • Развити програме истраживања и приоритетне области.	публикације у техничким часописима; • Презентовање радова на конференцијама о безбједности; • Извјештаји о универзитетском истраживању на тему проблема у безбједности саобраћаја; • Студенстски истраживачки пројекти о безбједности саобраћаја; • Пост-дипломске дисертације на тему безбједности саобраћаја.
1.6. Мобилизација приватног сектора	• Смањење броја незгода комерцијалних возила са фаталним и тешким повредама; • Смањење броја	• Власници и возачи возног парка приватне транспортне фирме активно раде на промоцији безбједност и унутар своје фирме; • Приватни сектор је активно укључен у рад Савјета за	• Број организација из приватног сектора које су потписале Повељу о безбједности саобраћаја; • Представници из приватног сектора и Привредне коморе су	• Полицијске статистике о саобраћајним незгодама; • Извјештаји фирми о активностима на промоцији безбједности саобраћаја унутар фирме.

	погинулих и повријеђених у саобраћајним незгодама комерцијалних возила; • Смањен број саобраћајних незгода возила која су у власништву мањих приватних транспортних фирми гдје су власници уједно и возачи.	безбједност саобраћаја и користи његове пословне и маркетиншке вјештине за промовисање безбједности.	чланови Савјета за безбједност саобраћаја; • Удружења из приватног сектора (нпр. осигуравајуће куће, мање транспортне фирме гдје су власници уједно и возачи итд.) у партнерском односу баве се питањима безбједности саобраћаја.	
1.7. Мобилизација невладиних организација и локалних заједница	• Смањење броја фаталних и тешких повреда; • Смањење броја смртних случајева и тешких повреда у насељеним областима гдје су јединице локалне самоуправе одговориле на захтјев „насеља-област ниских брзина”.	• Невладине организације и групе из локалних заједница активно раде на промовисању безбједности саобраћаја међу својим члановима; • Чланови утичу на своје пријатеље, породицу и сараднике у вези са питањима безбједност и саобраћаја (нпр. кориштење појаса, вожња у пијаном стању итд.).	• Идентификовање кључних невладиних организација и група из локалне заједнице; • Најбитније невладине организације позвати у чланство Савјета за безбједност саобраћаја; • Дистрибуција материјала о безбједности саобраћаја ка удружењима унутар локалне заједнице.	• Полицијске статистике о саобраћајним незгодама; • Портали невладиних организација, годишњи извјештаји невладиних организација итд.

Област приоритетног дјеловања	Мјере засноване на незгодама	Прелазне мјере	Процесне мјере	Методe праћења ефикасности
Мјере за развој безбједнијих путева и путног појаса (стуб 2)				
2.1. Побољшани капацитети инфраструктуре и стазе за пјешаке	• Смањење броја и процента саобраћајних незгода у које су укључени пјешаци; • Смањење броја и процента пјешака са фаталним и тешким повредама на различитим категоријама путева; • Смањење броја и процента саобраћајних незгода са пјешацима на разним типовима раскрсница.	• Количина изграђених објеката за пјешаке; • Укупна дужина изграђених пјешачких стаза (км); • Број пјешачких прелаза у нивоу; • Број примјењених мјера за смањење брзине у некој области.	• Износ новчаних средстава која се годишње утросе на побољшање саобраћајне инфраструктуре за пјешаке; • Број осмишљених мјера за пјешачке црне тачке; • Број особља управљача пута који ради на мјерама безбједности за пјешаке.	• Годишњи полицијски извјештај о саобраћајним незгодама; • Извјештаји локалних савјета за безбједност саобраћаја.
2.2. Превенција саобраћајних незгода помоћу ревизија пројеката и провјере стања јавних путева (РСА и РСИ)	• Број незгода на путевима који су прошли ревизију и провјеру стања; • Смањење броја тешких повреда на путевима који су прошли ревизију; • Стопа саобраћаних незгода и повреда на путевима који су прошли ревизију је мања него на	• Број ревизија пројеката и провјера стања јавних путева од стране управљача пута; • Мање недостатака пронађено у ревизији пројеката јер су пројектанти постали свјеснији проблема безбједности саобраћаја.	• Износ новчаних средстава који се годишње потроши на процедуре РСА и РСИ; • Дужина путева који су прошли ревизију пројеката годишње; • Број курсева за процедуре РСА и РСИ; • Број обучених инжењера кроз курсеве за процедуре РСА и РСИ.	• Годишњи полицијски извјештај о саобраћајним незгодама; • Извјештаји одјељења за безбједност саобраћаја у Министарству саобраћаја и веза и управљачима путева; • Годишњи извјештај управљача путева.

	сличним постојећим путевима.			
2.3. Смањење броја саобраћајних незгода на опасним мјестима	• Смањење броја и процента саобраћајних незгода на опасним мјестима на различитим категоријама путева; • Смањење броја и процента тешких и повреда са смртним исходом на раскрсницама третираним као црне тачке.	• Број идентификованих црних тачака на путној мрежи; • Број санираних црних тачака; • Број путних праваца на које су примијењени акциони планови; • Број области на које су примијењени акциони планови.	• Износ новчаних средстава који се годишње потроши на програме смањења саобраћајних незгода; • Број инжењера обучен на курсевима за смањење броја незгода; • број радних дана особља управљача пута на санацији опасних локација.	• Годишње полицијске статистике о саобраћајним незгодама; • Годишњи извјештај управљача путева; • Годишњи извјештај о РСА и РСИ.
2.4. Смањење учесталости и посљедица слијетања са пута	• Смањење броја слијетања са пута на јавним путевима; • Смањење броја смртних и тешких повреда које су посљедица слијетања са пута на јавним путевима.	• Доследна примјена унапређених Смјерница за пројектовање нових путева; • Накнадна уградња елемената пасивне безбједности пута на црним тачкама на постојећим путевима.	• Одржан одређен број курсева за инжењеринг безбједности саобраћаја за особље управљача пута, надзорне органе и извођаче радова на путу; • Један број инжењера обучен у току курсева о пројектним принципима за безбједан саобраћај.	• Годишње полицијске статистике о саобраћајним незгодама; • Годишњи извјештај управљача путева; • Годишњи извјештај о РСА и РСИ.
2.5. Унапређење безбједности на мјестима гдје се врше радови на путу	• Смањење броја и процента незгода на мјестима гдје су у току радови на путу на различитим категоријама пута; • Смањење броја и	• Управљач пута преиспитује/одобрава мјере зона за радове обезбјеђујући досљеднији квалитет; • Управљач пута је упознат са проблемима безбједности у зонама радова на путу;	• Одржан одређен број курсева обуке по питању зона радова на путу за особље управљача пута, надзорне органе и извођаче радова на путу; • Један број инжењера	• Годишње полицијске статистике о саобраћајним незгодама; • Годишњи извјештај управљача путева

	процента смртних и тешких повреда на мјестима гдје су у току радови на путу.	• Инспекцијски органи ће појачати надзор над означавањем зоне извођења радова на путу.	обучен кроз курсеве.	
--	--	--	----------------------	--

Област приоритетног дјеловања	Мјере засноване на незгодама	Прелазне мјере	Процесне мјере	Методe праћења ефикасности
Мјере за безбједнија возила (стуб 3)				
3.1. Учинити безбједнијим превоз комерцијалним возилима	• Смањење броја саобраћајних незгода у које су укључена комерцијална возила; • Смањење броја погинулих лица у саобраћајним незгодама у које су укључена комерцијална возила; • Статистике о саобраћајним незгодама у којима су путници смртно страдали или претрпјели тешке повреде.	• Критеријуми при техничким прегледима комерцијалних возила • Повећање броја ванредних контрола техничке исправности комерцијалних возила на путу • Повећање броја инспекцијских надзора техничке опремљености комерцијалних возила	• Фирме из приватног сектора потписују Повељу о безбједности; • Услов за постављање „Speed Governors“ (уређај за контролу брзине кретања).	• Годишњи извјештаји Министарства саобраћаја и веза и Инспектората Републике Српске; • Годишње полицијске статистике о саобраћајним незгодама; • Резултати недостатака откривених током годишњих и теренских техничких прегледа возила.
3.2. Побољшање стандарда за возила и њихове безбједности	• Смањење броја погинулих и тешко повријеђених као резултат техничке неисправности возила; • Стопа погинулих и тешко повријеђених на 100.000 путника и возача; • Проценат пријављених	• Побољшан систем заштите од удара код аутомобила; • Проценат камиона и аутобуса опремљен са „Speed Governors“; • Проценат камиона/приколица са уграђеним заштитним елементима од подлијетања ради спречавања подлијетања других учесника у саобраћају; • Проценат возила са уграђеним звучним упозорењем за кориштење појаса.	• Увођење правилника NCAP; • Компаније за превоз робе и путника користе систем праћења возила да би контролисали своје возаче; • Компаније за превоз робе и путника потписују Повељу о безбједности; • Примјена прописа везаних за стандарде о техничкој исправности возила;	• Годишњи извјештаји Министарства саобраћаја и веза и Инспектората Републике Српске; • Годишње полицијске статистике о саобраћајним незгодама; • Статистике о саобраћајним незгодама које се односе на смртне случајеве и тешке повреде путника; • Резултати недостатака

	саобраћајних незгода подлијетања под теретно возило са фаталним посљедицама или тешким повредама;			откривених током годишњих и теренских техничких прегледа возила.
3.3. Искоришћавање нових технологија за побољшање безбједности у саобраћају	• Смањење броја и процента смртних случајева и тешких повреда као резултат коришћења нових технологија.	• Усклађивање са ЕСЕ и УН стандардима; • Проценат комерцијалних возила са уграђеном “црном кутијом”; • Проценат комерцијалних возила које диспечери могу пратити.	• Захтјев да се у комерцијална возила уграде „Speed Governors“, тахографи и „црна кутија”; • Компаније за превоз робе и путника користе систем праћења возила да би контролисали своје возаче; • Компаније за превоз робе и путника потписују Повељу о безбједности саобраћаја.	• Годишњи извјештаји Министарства саобраћаја и веза и Инспектората Републике Српске; • Годишње полицијске статистике о саобраћајним незгодама.

Област приоритетног дјеловања	Мјере засноване на незгодама	Прелазне мјере	Процесне мјере	Методe праћења ефикасности
Мјере за безбједније учеснике у саобраћају (стуб 4)				
4.1. Повећати знање и свјесност о проблему безбједности да би се смањиле жртве међу пјешацима	• Смањен број и постотак смртних и тешких повреда у саобраћајним незгодама у којима су учествовали пјешаци; • Број евидентираних саобраћајних незгода у којима су учествовали пјешаци и који су резултирали смрћу или примањем у болницу; • Смањен број смртних случајева и повреда међу пјешацима; • Смањен ризик од смртог случаја (Погинули пјешаци / 10,000 возила); • Морталитет пјешака (Погинули пјешаци/ 100,000 становника).	• Смањен број возача који не поштују правило првенства за пјешаке; • Смањен број прелазака улице на неозначеним мјестима.	• Спроведена медијска кампања, у којој су пјешаци циљна група; • Спроведена медијска кампања, у којој су возачи циљна група.	• Годишње полицијске статистике о саобраћајним незгодама; • Периодична испитивања да се процијени дјелотворност јавних кампања у промјени става или знања; • Годишњи извјештај о РСА и РСИ.
4.2. Повећана употреба сигурносних појасева и опреме	Смањен број и проценат: • Незгода у којима страдала особа није користила појас;	• Проценат возача који користе појас; • Проценат путника који не користе појас; • Проценат путника који путују на	• Обим информисања јавности о потреби кориштења појаса; • Односи између примјене и информисања јавности;	• Годишњи извјештај о РСА и РСИ; • Годишње истраживање (урбане, руралне)

	• Погинулих особа које нису користиле појас (посебно за возаче и путнике); • Незгода у којима тешко повријеђена особа није користила појас; • Тешко повријеђених особа које нису користиле појас (посебно за возаче и путнике).	отвореном простору на возилу предвиђеном за терет; • Проценат дјецe у дјечијим сједилицама; • Број прописно причвршћених дјечијих сједилица.	• Уочени број људи који не користе појас.	забачене области) да би се израчунао проценат: Возача и путника који користе појас, одвојено за предња и задња сједишта; Путници на отвореном простору за терет; Дјеца у дјечјим сједиштима.
4.3. Смањење агресивне вожње	• Број и проценат саобраћајних незгода са смртним и тешким повредама гдје је процијењено да је агресивна вожња допринијела саобраћајној незгоди; • Број пријављених смртних случајева и повреда гдје је процијењено да је агресивна вожња један од узрока саобраћајне незгоде.	• Проценат возила која не држе потребан размак (размак мањи од 2 секунде од возила испред); • Проценат прекомјерног претицања (често мијењање траке ради претицања – „слалом“); • Узнемиравање возача који је у возилу испред давањем свјетлосне или звучне сигнализације да би се на њега извршио притисак да убрза или да се склони у страну.	• Број сати кад видео-камере раде; • Број возила која пролазе кроз мјеста за контролу; • Проценат возача са казнама за агресивну вожњу; • Обим и ефекти кампање о безбједности саобраћаја која се односи на агресивну вожњу; • Обим у којем су кампање и примјена координисане и везане.	• Годишњи извјештај о РСА и РСИ; • Годишњи извјештаји о саобраћајним незгодама; • Полицијска евиденција о издатим казнама; • Периодична истраживања полиције везана за поштовање прописа уз помоћ видео камере у возилу.
4.4. Смањити прекомјерно прекорачење брзине	• Број и проценат саобраћајних незгода са	• Возила која прекорачују дозвољену брзину за 10 km/h у насељу и ван насеља;	• Број сати кад видео-камере раде; • Број возила који прође	• Годишњи извјештај о РСА и РСИ; • Статистички подаци о

	фаталним или тешким посљедицама за које је оцијењено да је прекорачење брзине било један од узрока саобраћајне незгоде; • Број и проценат пријављених смртних случајева и тешких повреда гдје је оцијењено да је прекорачење брзине било један од узрока саобраћајне незгоде.	• Испитани возачи који кажу да често прекорачују брзину и више од 10 km/h.	пored камера; • Проценат возача који су добили казну за прекорачење брзине у протеклих шест мјесеци; • Обим и ефекат медијске кампање о безбједности саобраћаја усмјерене на пребрзу вожњу; • Обим у ком су кампање и примјена координисане и везане.	саобраћајним незгодама; • Казне за прекорачење брзине; • Периодична полицијска истраживања за мјерење брзине.
4.5. Осигурати да само компетентни возачи буду у саобраћају	• Смањен број и проценат саобраћајних незгода по групама возача високог ризика; • Број и проценат саобраћајних незгода по возачком искуству; • Смањен број саобраћајних незгода са сљедећим категоријама возача:	• Систем постепеног лиценцирања возача који се примјењује код возача почетника, а који намеће ограничења током пробног периода (пробна возачка дозвола); • Успоставити јасне критерије приликом издавања лиценце за возача комерцијалних возила;	• Доступност побољшаног материјала за обуку возача за сваку врсту возила; • Практични дио обуке на свим категоријама пута у складу с могућностима и Одлукама локалних самоуправа; • Критеријум за најнижу старосну доб/возачко искуство возача комерцијалних возила; • Возачи комерцијалних возила обучавани и тестирани на полунатовареним и	• Годишњи извјештаји о саобраћајним незгодама; • Годишњи извјештаји ЗОО, Министарства саобраћаја и веза и Инспектората Републике Српске.

	млади возачи возачи почетници возачи аутобуса возачи камиона.		натовареним комерцијалним возилима.	
4.6. Побољшање безбједности за младе и неискусне возаче	• Смањење броја и процента смртних и тешких повреда у незгодама у којима су учествовали млади и возачи почетници; • Смањење броја и процента смртних и тешких повреда у саобраћајним незгодама које су проузроковали млади и возачи почетници.	• Систем постепеног лиценцирања возача, који се примјењује код возача почетника, а који намеће ограничења током пробног периода (пробна возачка дозвола).	• Доступност побољшаног материјала за обуку возача почетника; • Практични дио обуке на свим категоријама пута; • Увођење побољшаног теоретског дијела испита; • Увођење прерађеног практичног дијела испита; • Успостављање нових критеријума за прихватљивост возачких дозвола за младе возаче и почетнике.	• Годишњи извјештај о РСА и РСИ; • Годишњи извјештаји о саобраћајним незгодама; • Годишњи извјештаји ЗОО, Министарства саобраћаја и веза и Инспектората Републике Српске.
4.7. Сигурнији возачи комерцијалних возила	• Смањење броја и процента саобраћајних незгода у којима су учествовала комерцијална возила (нпр. минибуси, аутобуси, камиони); • Смањење броја незгода са смртним исходом или тешким повредама узрокованих возачима	• Сви возачи комерцијалних возила старији од 21 годину;	• Доступност побољшаног материјала за обуку возача комерцијалних возила; • Практични дио обуке са пуним возилом на свим категоријама пута; • Увођење прерађеног практичног дијела испита;	• Годишњи извјештај о РСА и РСИ; • Годишње статистике о саобраћајним незгодама;

	комерцијалних возила.			
4.8. Смањење вожње у пијаном стању на путевима Републике Српске	• Број и проценат саобраћајних незгода са смртним исходом и тешким повредама гдје је барем један од возача имао недозвољену количину алкохола у крви; • Погинули возачи, мотоциклисти и бициклисти са недозвољеном количином алкохола у крви; • Особе погинуле или повријеђене у незгодама у којима је барем један возач, мотоциклиста или бициклиста имао недозвољену количину алкохола у крви; • Незгоде у којима има погинулих или повријеђених у доба дана кад је уобичајена већа конзумација алкохола.	• Проценат возача код којих је алко-тест показао недозвољену количину алкохола у крви, који су кривично гоњени; • Широко распрострањено прихватање „одговорног домаћина“ и инициране одабране мјере према возачима; • Јавна перцепција се мијења ка томе да је вожња у пијаном стању друштвено неприхватљива; • Јавност подржава рад полиције на сузбијању вожње у пијаном стању.	• Број алко-тестова у доба кад се алкохол више конзумира; • Број алко-тестова у односу на свеукупне полицијске контакте усмјерене ка праћењу јавности; • Проценат возача који су тестирани на количину алкохола у крви у протеклих шест мјесеци; • Обим и ефекат оглашавања; • Обим у којем су кампање и примјена координисане и везане.	• Годишњи извјештај о РСА и РСИ; • Извјештаји ИДДЕЕА-е • Полицијске статистике о саобраћајним незгодама; • Полицијске статистике о раду полиције на сузбијању овог проблема; • Испитивања за провјеру дјелотворности јавних кампања и за процјену ставова.

4.9. Подизање опште свијести и знања о безбједности саобраћаја	• Смањење броја незгода и жртава у којима учествују дјеца; • Смањење броја незгода и жртава у којима учествују групе највећег ризика; • Постотак од укупног броја погинулих или повријеђених који спадају у циљне групе високог ризика.	• Програм едукација о саобраћају у свим школама са фокусом на вјештине преживљавања; • Дистрибуција одговарајућег материјала на тему безбједности саобраћаја; • Јавне кампање о безбједности базиране на анализи података о саобраћајним незгодама и са циљним групама највишег ризика.	• Едукативни материјал о саобраћају доступан свој дјеци у свим школама у одговарајућем облику за њих; • Предузети одређен број кампања за безбједност за групе високог ризика.	• Годишњи извјештај о РСА и РСИ; • Годишње статистике о саобраћајним незгодама; • Испитивање јавног мњења.
---	---	---	---	--

Област приоритетног дјеловања	Мјере засноване на незгодама	Прелазне мјере	Процесне мјере	Методe праћења ефикасности
Мјере за унапређење служби за збрињавање након незгоде (стуб 5)				
5.1. Унапријеђен рад хитне медицинске помоћи и третмана повријеђених у саобраћајним незгодама	• Вријеме (у минутама) потребно да хитна медицинска помоћ дође до жртве саобраћајне незгоде након примљеног позива; • Вријеме (у минутама) за извлачења жртве са мјеста саобраћајне незгоде; • Вријеме (у минутама) за збрињавање жртве након саобраћајне незгоде; • Проценат повријеђених у саобраћајним незгодама који у болницу бивају превезени колима хитне помоћи или хеликоптером.	• Стално разматрање/ревизија активности свих институција и установа које су дио система спашавања повријеђених; • Број полицајаца и возача комерцијалних возила који су обучени за пружање прве помоћи;	• Скраћено вријеме доласка хитних медицинских и других служби на мјесто саобраћајне незгоде; • Скраћено вријеме за иницијални третман жртве на мјесту саобраћајне незгоде; • Скраћено вријеме превоза повријеђеног до болнице; • Смањен број повреда које резултирају трајним инвалидитетом код повријеђених у саобраћајној незгоди.	• Годишње статистике о саобраћајним незгодама; • Број повријеђених у саобраћајним незгодама, који су умрли у току транспорта до болнице • Број повријеђених у саобраћајним несрећама који су умрли у болници због повреда задобијених у саобраћајној незгоди, до 30 дана од саобраћајне незгоде • Укупно вријеме (у минутама) од мјеста доласка хитне медицинске помоћи на мјесто незгоде, до пружања његе у болничкој установи; • Фокусиране студије о одређеним аспектима предболничке и болничке његе, а које би направили истраживачи са одговарајућим медицинским знањем.