

2) за потраживање разлике између уговорене цијене путовања и цијене путовања снижене сразмјерно неизвршењу или непотпуном извршењу услуга обухваћених планом и програмом екскурзије.

Члан 5.

(1) Банковну гаранцију организатору туристичког путовања као организатору екскурзије издаје банка као гарант.

(2) Гаранцију банке за случајеве из члана 2. став 2. овог правилника, плативу без приговора на први позив, прибавља организатор туристичког путовања, а за рачун васпитно-образовне установе са којом је закључен уговор о екскурзији, односно у корист ученика, ђака и студената у чије име је закључен уговор о екскурзији или у име лица које сноси трошкове или има потраживања из члана 2, а у вези са чл. 3. и 4. овог правилника.

Члан 6.

(1) У случају из члана 2. став 2. овог правилника гаранција се активира на захтјев корисника гаранције, а на основу приложених доказа.

(2) Чињеница инсолвентности, платне немогућности и стечаја организатора туристичког путовања у случају из члана 2. став 2. т. а) и б) овог правилника доказује се рјешењем надлежног суда о отварању стечајног поступка, потврдом финансијске институције о инсолвентности, односно записником или другим актом надлежног инспектора или другом вјеродостојном исправом надлежног органа, којом се констатује привремена великвидност, односно платна немогућност измирења уговорних обавеза од стране организатора туристичког путовања.

(3) Чињеница настанка штете у случају из члана 2. став 2. тачка в) овог правилника доказује се на основу правоснажне и извршне судске пресуде или одлуке арбитражног суда, као и другог судског или вансудског поравнања, односно на основу одлуке којом је окончан вансудски потрошачки спор.

Члан 7.

Организатор туристичког путовања обезбјеђује гаранцију током трајања екскурзије.

Члан 8.

Банковна гаранција може се активирати и у случају брисања организатора туристичког путовања из Регистра туризма у случајевима прописаним Законом о туризму, односно у случајевима престанка или одузимања лиценце организатору туристичког путовања, ако је потраживање корисника гаранције настало за вријеме важења лиценце организатора туристичког путовања.

Члан 9.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Српске".

Број: 14-01-09-2-2467/14

15. октобра 2014. године

Бања Лука

Министар,

Маида Ибришагић Хрстић, с.р.

1511

На основу члана 32. став 2. и члана 128. став 1. тачка г) Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", број 63/11) и члана 69. ст. 1. и 2. Закона о републичкој управи ("Службени гласник Републике Српске", бр. 118/08, 11/09, 74/10, 86/10, 24/12 и 121/12), министар саобраћаја и веза д о н о с и

ПРАВИЛНИК

О ИДЕНТИФИКАЦИЈИ ОПАСНОГ МЈЕСТА, НАЧИНУ И КРИТЕРИЈУМИМА ЗА УТВРЂИВАЊЕ ПРИОРИТЕТА ОТКЛАЊАЊА ОПАСНИХ МЈЕСТА И НАЧИНУ ОТКЛАЊАЊА ОПАСНИХ МЈЕСТА

Члан 1.

Овим правилником прописују се дефиниције, услови и обавезе о идентификацији опасних мјеста, поступак

идентификације опасних мјеста, одређивање приоритета и начина отклањања, те вредновање предложених мјера отклањања опасних мјеста.

Члан 2.

Поједини појмови употребљени у овом правилнику имају сљедеће значење:

1) опасно мјесто је мјесто на јавном путу ван насеља у дужини до 300 метара или мјесто на јавном путу у насељу у дужини до 100 метара, на којој се у току три узастопне године догодило најмање шест саобраћајних незгода са посљедицама по живот и здравље људи или четири саобраћајне незгоде истих карактеристика са посљедицама по живот и здравље људи,

2) опасан одсјек је дио пута ван насеља дужине до 1500 метара у континуитету, на којем је утврђено постојање најмање два опасна мјеста, а мјери се од првог опасног мјеста и износи највише 1500 метара,

3) опасна дионица је дио пута ван насеља дужине преко 1500 метара у континуитету на којој је утврђено постојање најмање једног опасног мјеста по километру пута,

4) управљање опасним мјестима на јавном путу (у даљем тексту: УОМ) је процедура утврђивања мјеста израито повећане угрожености у саобраћају, дефинисања, спровођења и праћења ефеката мјера у циљу смањивања ризика на овим мјестима,

5) управљач пута је јавно предузеће, концесионар, друго правно лице, надлежни орган јединице локалне самоуправе који је у складу са посебним законом надлежан за управљање путем,

6) утврђивање броја саобраћајних незгода је поступак којим се броје све саобраћајне незгоде са повријеђеним и погинулим лицима.

Члан 3.

(1) Праћење безбједности саобраћаја спроводи се за све јавне путеве.

(2) Управљач пута дужан је непрекидно пратити безбједност саобраћаја на путевима којим управља.

(3) Министарство унутрашњих послова (у даљем тексту: МУП) дужно је да у складу са посебним прописима обезбједи податке о саобраћајним незгодама који су неопходни за праћење и анализу безбједности саобраћаја из става 1. овог члана.

(4) МУП, управљачи пута и друге заинтересоване стране дужни су да континуирано раде на унапређењу квалитета и доступности базе података о саобраћајним незгодама.

Члан 4.

(1) Приликом спровођења процеса УОМ на јавном путу потребно је спровести процедуру кроз сљедеће фазе:

1) идентификација и рангирање опасних мјеста,

2) анализа опасних мјеста и приједлог мјера и

3) имплементација и праћење мјера на отклањању опасних мјеста.

(2) Поједностављени алгоритам процеса УОМ на путној мрежи налази се у Прилогу овог правилника и чини његов саставни дио.

Члан 5.

Управљач пута дужан је да, у складу са одредбама овог правилника, користећи податке о просјечном годишњем дневном саобраћају и податке о саобраћајним незгодама, једном годишње изврши идентификацију опасних мјеста на јавним путевима којим управља.

Члан 6.

(1) Након идентификације опасних мјеста приступа се изради карата опасних мјеста помоћу познатих алата.

(2) Употребом алата из става 1. овог члана и на основу података о локацији саобраћајних незгода на путној мрежи приступа се изради карата густине саобраћајних незгода.

(3) У карти опасних мјеста могуће је укључити све доступне податке као што су проток, географске карактеристике терена, зграде у насељу, као и друге податке који описују локације опасног мјеста.

Члан 7.

Одређивање приоритета опасног мјеста на јавном путу врши се на основу сљедећих показатеља:

1) коефицијента жестине саобраћајних незгода ($K_{ж}$), који се одређује на основу израза:

$$K_{ж} = 1 \cdot ЛТП + 13 \cdot ТТП + 99 \cdot ПОГ$$

при томе је:

ЛТП - број лица која су претрпјела лакше тјелесне повреде у пријављеним саобраћајним незгодама,

ТТП - број лица која су претрпјела теже тјелесне повреде у пријављеним саобраћајним незгодама,

ПОГ - број лица која су претрпјела повреде које су проузроковале смрт у року од 30 дана,

2) коефицијента потенцијалне опасности (K_o), који се одређује на основу израза:

$$K_o = \frac{БСН}{365 \cdot ПГДС \cdot 10^{-6}}$$

при томе је:

БСН - број саобраћајних незгода са лакше и теже повријеђеним и погинулим лицима,

ПГДС - просјечни годишњи дневни саобраћај.

Члан 8.

Ранг-листа приоритета формира се на основу вриједности коефицијента приоритета, који се рачуна по обрасцу:

$$K = 0,8 \cdot K_{ж} + 0,2 \cdot K_o$$

Члан 9.

(1) Управљач пута дужан је приликом сачињавања плана санације опасних мјеста прво санирати опасна мјеста са највишим коефицијентом приоритета.

(2) Управљач пута дужан је да годишње изврши стручну анализу за најмање 20% опасних мјеста са највећим коефицијентом приоритета.

Члан 10.

При анализи безбједности саобраћаја узимају се у обзир сљедећи показатељи:

1) број саобраћајних незгода по датуму (по годинама, мјесецима и дану у седмици),

2) подаци о путу, као што су врста подручја, категорија пута, тип укрштања, укључујући и сигнализацију, број саобраћајних трака, врста коловоза, видљивост, максимално дозвољена брзина кретања, бочне сметње,

3) подаци о саобраћајним незгодама са лакше и теже повријеђеним и погинулим лицима, те подаци о броју лакше и теже повријеђених и погинулих лица,

4) карактеристике саобраћајних незгода (врста и тип незгоде, врста судара),

5) стање спољних фактора у тренутку настанка саобраћајних незгода (временске прилике, површина коловоза и стање у саобраћају у тренутку саобраћајне незгоде),

6) стање временских прилика у тренутку настанка саобраћајних незгода (дио дана и сат настанка саобраћајне незгоде),

7) учесници у саобраћајним незгодама (категија, пол и старост учесника у саобраћајним незгодама, присуство алкохола и других опојних средстава у крви учесника у саобраћајним незгодама) и

8) остали доступни подаци неопходни за анализу безбједности саобраћаја.

Члан 11.

Теренски преглед опасних мјеста садржи сљедеће поступке:

1) преглед локације и провјеру карте опасног мјеста (саобраћајне незгоде потребно је лоцирати у простору и прибавити додатне податке који детаљније описују опасно мјесто),

2) провјера локације саобраћајне незгоде и прибављање детаљних података о саобраћајним незгодама путем увида у увиђајну документацију у складу са посебним прописима (записник о увиђају, скица или цртеж лица мјеста и фото-документација),

3) провјера стања пута и коловоза, преглед ситуације, уређења саобраћаја, регулисање саобраћаја и

4) остали познати поступци.

Члан 12.

Подаци о стању путева обухватају:

1) техничке елементе путева с циљем уочавања техничких елементи пута који би могли довести до саобраћајних незгода,

2) стање коловоза, укључујући податке о вриједности коефицијента трења, хоризонталним и вертикалним карактеристикама коловозне површине,

3) саобраћајне податке, који подразумијевају податке о обиму саобраћаја прикупљене или прорачунате вриједности просјечног годишњег дневног саобраћаја у посљедње три године на посматраној дионици,

4) податке о квалитету вертикалне и хоризонталне сигнализације и

5) друге податке о стању путева.

Члан 13.

Приликом отклањања опасних мјеста могуће је предложити сљедеће мјере:

1) уклањање или заштита од бочних сметњи,

2) ограничења брзине, унапређењем и интензивирањем контроле поштовања ограничења брзине,

3) унапређење видљивости у различитим временским и дневним условима,

4) унапређење безбједности инсталацијом опреме за пасивну заштиту пута (заштитне ограде и сл.),

5) унапређење логичке повезаности, видљивости, читљивости и локације саобраћајне сигнализације и ознака на коловозу,

6) заштита од одрона, клизишта и снијежних наноса,

7) реконструкција путне заштитне опреме,

8) обезбјеђење и унапређење заштите раздјелног острва,

9) унапређење укрштања, укључујући путне, односно пружне прелазе,

10) промјена ширине пута додавањем банкна од чврсте подлоге,

11) инсталирање управљања и систем контроле у саобраћају,

12) смањење потенцијалних конфликата са рањивим учесницима у саобраћају,

13) реконструкција пута у складу са важећим стандардима пројектовања,

14) реконструкција или замјена коловозног застора,

15) коришћење интелигентних саобраћајних система (нпр. измјенљиви саобраћајни знакови),

16) унапређење интелигентних саобраћајних система и осталих телематских система за одржавање, хитне службе и сигнализације и

17) друге познате инжењерско-техничке мјере.

Члан 14.

Критеријуми за избор мјера отклањања опасних мјеста бирају се у складу са тим која од мјера даје рјешења сљедећих питања, а то су:

1) техничка изводљивост: може ли одговарајућа мјера бити одговор на проблематику саобраћајних незгода које су биле откривене у процесу анализе, односно има ли техничке могућности за успјех,

2) економска оправданост: да ли је изабрана мјера оправдана што се тиче трошкова, односно доноси ли користи у односу на њене трошкове,

3) могућности: да ли се може одређена мјера приуштити с обзиром на предвиђена средства и, ако је одговор не, да ли се може дјелотворно употријебити неко јефтиније рјешење,

4) практичност: може ли одређена мјера бити дјелотворна и без превише уложеног труда,

5) компатибилност: да ли су мјере компатибилне и упоредиве с осталим стратегијама безбједности саобраћаја на истој или другој сличној локацији.

Члан 15.

(1) Вредновање и избор предложених мјера спроводи се кроз три нивоа:

1) вредновање економске оправданости улагања,

2) поређење предложених мјера на основу критеријума за избор мјера и

3) избор мјера.

(2) Економско вредновање утврђује се кроз три корака:

1) одређивање трошкова и добити,

2) новчано вредновање трошкова и добити и

3) дисконтовање трошкова и добити на данашње вријеме.

Члан 16.

(1) Управљач пута дужан је да у складу са годишњим планом обавља стручне анализе опасних мјеста, стручне анализе високоризичних дионица путева, припреми појединачне пројекте за санирање опасних мјеста и опасних дионица и предузима друге мјере у циљу унапређења безбједности саобраћаја на идентификованим опасним мјестима и опасним дионицама.

(2) Управљач пута поставља саобраћајну сигнализацију у циљу обавјештења корисника пута о опасним мјестима, односно опасним дионицама пута у року од три мјесеца од идентификације опасних мјеста, односно опасних дионица на путевима.

(3) Управљач пута постављену саобраћајну сигнализацију из става 2. овог члана уклања после реализације пројекта унапређења безбједности саобраћаја, односно после престанка потребе.

(4) Управљач пута дужан је најмање једном годишње подносити извјештај МУП и Министарству саобраћаја и веза о стању идентификованих опасних мјеста и предузетим мјерама санације опасних мјеста.

(5) Извјештај из става 4. овог члана садржи информације о идентификованим опасним мјестима, листи приоритета санације опасних мјеста, о извршеним стручним анализама опасних мјеста и примјеним мјерама за санацију опасних мјеста.

Члан 17.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Српске".

Број: 13.01/345-2147/14
15. октобра 2014. године
Бања Лука

Министар,
Недељко Чубриловић, с.р.

ПРИЛОГ

