UDK:

БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА – ПРОФИЛ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ У СКЛАДУ СА ПОДАЦИМА ПРИКУПЉЕНИМ ЗА ГЛОБАЛНИ ИЗВЈЕШТАЈ О СТАЊУ БЕЗБЈЕДНОСТИ НА ПУТЕВИМА СЗО

ROAD SAFETY - PROFILE OF THE REPUBLIC OF SRPSKA IN ACCORDANCE WITH THE DATA COLLECTED FOR GLOBAL REPORT ON ROAD SAFETY WHO

Резиме: У септембру 2015. године Генерална скупштина Уједињених нација усвојила је Циљеве одрживог развоја међу којима и Циљ 3.6. о смањењу броја смрти и повреда изазваних саобраћајним незгодама за половину 2020. године. Циљ рада је анализа активности које је Република Српска остварила у достизању овог циља и побољшању безбједности саобраћаја спровођењем препорука Глобалног плана Декаде акције за безбједност на путевима 2011-2020. Спроведене активности су анализиране кроз призму података и резултата прикупљених у сврху припреме Глобалног извјештаја Свјетске Здравствене Организације о стању безбједности на путевима 2009, 2013 и 2015. Резултати овог рада указују да је у Републици Српској постигнут одређени напредак у евиденцији података, креирању и имплементацији законске регулативе и различитих превентивних активности. Крајњи циљ рада јесте сагледавање мјера за унапређење постојећег стања у оквиру кључних стубова система безбједности саобраћаја и потреба за бољом мултисекторском сарадњом на њиховом спровођењу.

Кључне речи: безбједност саобраћаја, законска регулатива, превентивне активности

Abstract: In September 2015 the United Nations General Assembly adopted the Goals of sustainable development, among which Goal 3.6. to reduce the number of deaths and injuries caused by traffic accidents in half of 2020. The aim of the paper is to analyze the activities that the Republic of Srpska has achieved in achieving this goal and improving the safety of transport by implementing the recommendations of the Global Decade Action Plan for Road Safety 2011-2020. Conducted activities were analyzed through the prism of data and results collected in order to prepare the Global World Health Organization report on the road safety 2009, 2013 and 2015. The results of this paper indicate that certain progress has been made in the Republic of Srpska in the record of data, the creation and implementation of legislation and various preventive activities. The ultimate goal of this paper is to review the measures for improvement of the current situation in the context of the key pillars of the system of road safety and the need for better multi-sectoral cooperation in their implementation.

Keywords: road safety, legislation, preventive programs, preventive activities

1. УВОД

Повреде у друмском саобраћају, у свијету, сваке године однесу више од 1.2 милиона живота и имају велики утицај на здравље људи и развој. Већина ових смртних случајева је у слабо развијеним и средње развијеним земљама, гдје је брз економски развој пратила моторизација а уз то и повреде на путевима (WHO, 2015). Оне су главни узрок смрти младих људи између 15 и 29 година, и коштају владе држава отприлике 3% бруто домаћег производа (БДП), док Републику Српску саобраћајне незгоде коштају 2.07% БДП-а. Упркос овом масовном и у великој мјери спречљивом људском и економском губитку, акција за борбу против овог глобалног изазова није била довољна.

Према подацима прикупљеним за Глобални извјештај о стању безбједности на путевима СЗО (у даљем тексту: Глобални извјештај) приказано је да су ниско и средње развијене земље највише погођене, са дупло више погинулих и повријеђених (90% погинулих у саобраћају у свијету), за разлику од високо развијених земаља, иако се у њима налази само 54% укупног броја возила регистрованих у свијету (WHO, 2009:12). Рањиви учесници у саобраћају - пјешаци, бициклисти и мотоциклисти, чине половину ових смртних случајева.

Глобални извештај такође описује напредак влада у спровођењу мјера за које је познато да су ефикасне, као што је побољшање законодавства о безбједности на путевима, управљање брзинама око школа, усклађивање прикупљања података о смртним случајевима у саобраћају и успостављање минималних стандарда о безбједности возила. Ови позитивни ефекти су се одвијали као последица Декаде акције за безбједност саобраћаја 2011-2020 (у даљем тексту: Декада акције), глобалног оквира који води акцију на нивоу земље у низу области релевантних за безбједност на путевима. Поред Декаде акције, међународна пажња на хитност безбједности саобраћаја на путевима се недавно повећала усвајањем Програма за одрживи развој до 2030. године (WHO,2015).

У периоду од 2010. до 2013. године у 79 земаља забиљежено је смањење броја смртно страдалих у саобраћајним незгодама, што говори да су побољшања могућа и да је неопходно предузимати даље акције како би што више живота било спашено. С тим у вези, као подршку активностима Декаде, у септембру 2015. године Генерална скупштина Уједињених нација је у оквиру Програма одрживог развоја усвојила и циљ 3.6. да се до 2020. године број смрти и повреда изазваних саобраћајним незгодама смањи за половину (A/RES/70/1. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development: 16).

Циљ овог рада јесте сагледавање мјера за унапређење постојећег стања у оквиру кључних стубова система безбједности саобраћаја и потреба за бољом мултисекторском сарадњом на њиховом спровођењу, те анализа напретка који је Република Српска остварила у смањењу броја погинулих и повријеђених лица у саобраћајним незгодама.

2. МЕТОДОЛОГИЈА

Методологија прикупљања података за извјештаје Свјетске здравствене организације (СЗО), а који су увртени у Глобални извјештај о стању безбједности саобраћаја на путевима, укључивала је ангажовање стручњака различитих сектора у систему безбједност саобраћаја у свакој од земаља чланица (министарство саобраћаја, министарство здравља и социјалне заштите, министарство унутрашњих послова и др.) уз координацију координатора за прикупљање података (у даљем тексту: координатор) именованих од стране надлежних институција.

Напредак Републике Српске на пољу безбједности саобраћаја на путевима анализиран је поређењем података прикупљених за Глобални извјештај Свјетске здравствене организације ,а који су касније увртени у завршне извјештаје Свјетске здравствене организације (СЗО). Прикупљени подаци су увртени у сљедеће извјештаје: Глобални извјештај о стању безбједности саобраћаја на путевима 2009 (*Global status report on road safety 2009: time for action*), Глобални извјештај о стању безбједности саобраћаја на путевима 2013 (*Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*), Глобални извјештај о стању безбједности саобраћаја на путевима 2015 (*Global status report on road safety 2015*), који представљају званичне инструменте за праћење напретка спровођења активности у оквиру Декаде акције за безбједност саобраћаја на путевима 2011-2020. Подаци су прикупљени од сваке земље. Стручњаци из различитих сектора у свакој земљи попуњавали су универзални упитник са информацијама и постојећим званичним подацима. Након тога, група идентификованих стручњака која је попуњавала упитник тада се састала да би постигла консензус о финалном сету података који најбоље представљају ситуацију на путевима у својим земљама у том тренутку, након чега је исти прослијеђен СЗО на валидацију.

Тим сачињен од стране СЗО извршио је опсежну претрагу on-line законских база података и одговарајућих веб страница институција које се у земљи баве безбједношћу саобраћаја везано за за документе о безбједности на путевима. Поред тога, од координатора затражено је да доставе законе који се односе на кључне ризике (брзина, вожња под утицајем алкохола, вожња под утицајем дрога, коришћење заштитних кацига, употреба безбједносних појасева, употреба дјечијих аутосједалица и мобилних телефона) у безбиједности саобраћаја.

Приликом прикупљања података за Републику Српску које је координисао представник Министарства здравља и социјалне заштите у Влади Републике Српске, који је био и координатор, учествовали су и представници, Министарства унутрашњих послова у Влади Републике Српске, Министарства саобраћаја и веза у Влади Републике Српске, Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске , Ауто-мото савеза Републике Српске, Завода за образовање одраслих Републике Српске, док су подаци формирани уз поштовање претходно наведене методологије прикупљања података СЗО.



Слика 1. *Методологија прикупљања података за Глобални извјештај СЗО.*

На слици 1. приказана је методологија прикупљања података за Глобални извјештај о стању безбједности саобраћаја на путевима СЗО. Координатор за прикупљање података, који је именован од стране надлежене институције земље учеснице, обучен је за методологију пројекта. Као представници својих министарстава, од њих је тражено да именују до осам других стручњака за безбједност у саобраћају у својој земљи из различитих сектора (нпр. здравство, полиција, транспорт, невладине организације и/или академија) и да олакшају консензусни састанак ових стручњака у циљу припреме обједињених одговора. Иако је сваки стручњак одговорио на упитник на основу своје експертизе, консензусни састанак вођен од стране координатора, омогућио је расправу о свим одговорима, а група је користила ову дискусију како би се сложила о једном скупу информација које најбоље представљају ситуацију у земљи у то вријеме, а које су касније достављене СЗО.

3. ПРОФИЛ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

3.1. Институционални оквир

Постојање адекватног институционалног оквира у Глобалном извјештају о стању безбједности саобраћаја на путевима СЗО подразумјева постојање водеће Агенције за безбједност саобраћаја и Стратегије за безбједност саобраћаја на путевима.

Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске, као водећа агенција је почела са радом 2011. године, а финансира се из буџета Владе Републике Српске. Народна скупштина Републике Српске на

приједлог Владе Републике Српске је 2013. године донијела Стратегију безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2013-2022 и Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2014-2018 који је усвојен 2014. године. Стратегија безбједности саобраћаја обухвата неке од сљедећих циљева: **смањење брзине, смањење вожње под утицајем алкохола, повећање употребе сигурносних појасева, повећање коришћења дјечијих сједалица, повећање ношења мотоциклистичких кацига.** Такође, у Глобалном извјештају је наведено да Стратегија представља мјерљиве циљеве за смањење броја погинулих и/или тешко повријеђених у саобраћајним незгодама, а који се односе на период 2013-2022 година са смањењем броја истих од 50%. Треба нагласити да Република Српска није дефинисала квантитавне циљеве за индикаторе безбједности саобраћаја (појас, брзина и сл.), него их је квалитативно објаснила. Поред наведених планских докумената важних за област безбједности саобраћаја у Републици Српској, потребно је истаћи и да је Влада Републике Српске, у септембру 2012. године, одлуком усвојила и Политику унапређивања здравља становништва у Републици Српској до 2020. године, којом је између осталог наведено, да ће се унапређивање здравља становништва у Републици Српској у приоритетном правцу контроле заразних и незаразних болести и унапређења здравствене безбједности остваривати и развојем здравог окружења за рад и студирање, промовисањем безбједности на путевима, и активног живљења, развијањем здравог транспорта, едукације и исхране, те промовисањем сигурног физичког и социјалног окружења које штити од повреда и насиља.

Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске задужена је за сљедеће активности: организовање и континуирано усавршавање система безбједности саобраћаја у Републици Српској, подстицање, подршка и координација рада свих субјеката у систему безбједности саобраћаја, а посебно органа управе Републике Српске, јавних предузећа, органа јединица локалне самоуправе, стручних и научноистраживачких организација и институција, невладиних организација и других заинтересованих субјеката, промоција безбједности саобраћаја, развој и унапређење теоретских и практичних знања и понашања повезаних са безбједношћу саобраћаја, припрема нацрта стратешких докумената, оцјена и праћење провођења усвојених стратешких докумената, припрема нацрте подзаконских аката, стандарда и смјерница који се тичу безбједности саобраћаја, коришћење и увезивање база података од значаја за безбједност саобраћаја у Републици Српској, планирање, провођење, контрола и оцјењивање медијских активности – кампања у безбједности саобраћаја, лиценцирање физичких и правних лица, извјештавање Савјета, односно Владе о стању безбједности саобраћаја, идентификованим проблемима у систему безбједности саобраћаја, те проведеним и планираним мјерама за унапређење и побољшање стања безбједности саобраћаја итд.

Такође, потребно је нагласити и да се Агенција финансира из Буџета Републике Српске. Крајем 2015. године, објављен је **Закон о извршењу буџета Републике Српске за 2016. годину**, у којем је дефинисан **Фонда 02 – Фонд прихода по посебним прописима** (члан 3. став 6.). Средства у овом фонду се уплаћују од друштава за осигурање и филијале друштава за осигурање из Федерације БиХ. Ова средства представљају дио превентиве за реализацију појеката унапређења безбједности саобраћаја којасе користе по програму који одобрава Влада Републике Српске а у складу са динамиком прилива средстава.

У Глобалном извјештају о стању безбједности на путевима (WHO 2009), Република Српска је била међу земљама које нису имале водећу агенцију за координацију безбједности саобраћаја, да би се ово стање касније промјенило оснивањем Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске, што је Републику Српску сврстало у многобројне земље чланице, код којих овакво тијело постоји. Агенција је републичка управна организација са својством правног лица које је у саставу Министарства саобраћаја и веза, са сједиштем у Бањој Луци и управља системом безбједности саобраћаја и обавља координацију међу свим субјектима безбједности саобраћаја на националном и локалном нивоу.

3.2. Безбједнији путеви и кретање

Безбједност путева у Глобалном извјештају подразумјева континуирано вршење процјена са аспекта безбједности саобраћаја као саставног дијела планирања путне инфраструктуре, као и обављање редовних провјера и процјена безбједности већ постојеће путне инфраструктуре (Road safety audit-RSA and Road safety inspection-RSI), док се безбједније кретање огледа у постојању политика које промовишу пјешачење и вожњу бицикла, инвестирања у јавни превоз као и политике раздвајања

учесника у саобраћају (траке за мотоциклисте, бициклистичке стазе и сл.), ради заштите рањивих учесника у саобраћају.

У профилу Републике Српске, а ускладу са прикупљеним подацима за Глобални извјештај 2013 и 2015, наведено је да се провјере и ревизије безбједности саобраћаја (RSI и RSA) врше, те да се исте примјењују у пракси. Законом о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске дефинисана је ревизија пројеката на јавним путевима и провјера стања јавних путева са аспекта безбједности саобраћаја (RSA и RSI) која је обавезна за све јавне путеве („Службени гласник Републике Српске“ бр. 63/11). У јулу 2012. године ступио је на снагу Правилник о ревизији и провјери, условима и начину лиценцирања за правна и физичка лица, а којима лиценцу издаје Агенција за безбједност саобраћаја на основу испуњавања одређених услова који су дефинисани Правилником („Службени гласник Републике Српске“ бр. 72/12). У октобру 2014. године ступио је на снагу и Правилник о идентификацији опасног мјеста, начину и критеријума за утврђивање приоритета отклањања опасних мјеста и начину отклањања опасних мјеста („Службени гласник Републике Српске“ бр. 94/14).

Такође, наведено је да не постоје политике које промовишу пјешачење и/или вожњу бицикла као алтернативе путовања аутомобилом, али да постоје субнационалне политике и да на путевима на којима су присутни пјешаци и бициклисти, стандарди у пројектовању обезбјеђују: управљање брзинама у сврху система безбједности, сигурни прелази за пјешаке и бициклисте као и одвојеност пјешака и бициклиста (рањивих учесника у саобраћају) од аутомобилског саобраћаја. Наведено је и да не постоје националне политике и стимулисано инвестирање у јавни превоз како би се повећао проценат урбаног становништва које има прикладан приступ јавном превозу.

3.3. Безбједнија возила

Према подацима о стандардима за возила у профилу Републике Српске за 2015. годину, Република Српска попут већине других земаља не примјењује минимум захтјевани УН безбједносни стандард за нова возила (UNECE WP 29), који се односи на тестирање чеоног и бочног судара, електронске контроле стабилности као и побољшање безбједности пјешака. Стандарди који се односе на тестирање чеоног судара, а на основу података прикупљених за Глобални извјештај за 2015. годину, говоре да се примјењују у само 49 земаља (27%), електронска контрола стабилности у 46 земаља (25%) а 44 земље, односно 24%, примјењивале су стандарде који се односе на заштиту пјешака и то су углавном високо развијене земље европског региона. Битно је напоменути да се у Републици Српској из пакета WP 29 реализује хомологација и сертификација возила.

Број регистрованих возила у Републици Српској се из године у годину повећава, тако да је у 2007. години износио 267 716 од чега је аутомобила било 85% (уврштено у Глобални извјештај за 2009. годину), у 2010. години је износио 294 862 од чега је аутомобила било 85% (уврштено у Глобални извјештај за 2013. годину), а у прикупљеним подацима за 2013. годину је износио 330 270 од чега је аутомобила било 82% (уврштено у Глобални извјештај за 2015. годину).

3.4. Безбједнији учесници у саобраћају

Када су у питању безбједнији учесници у саобраћају, у Глобалном извјештају приказани су неки од сљедећих елемената а то су: постојање и имплементација законске регулативе која се односи на ограничење брзине саобраћаја, употребу алкохола у току вожње, коришћење заштитних кацига за возаче мотоцикла, употребе безбједносних појасева и дјечијих аутосједалица, употребу мобилних телефона током вожње и на вожњу под утицајем психоактивних супстанци.

Од свих земаља се тражило да, према њиховом мишљењу, оцијене колико је ефикасно спровођење мјера контроле брзине у својој земљи на скали од 0 до 10, гдје 0 значи да нема ефекта, а 10 да је изузетно ефикасно.

Што се тиче контроле брзине, према прикупљеним подацима за извјештај, наведено је да су системи који се користе за контролу брзине мануелни (захтјева руковање службеника за контролу) и аутоматски (фиксне камере и мобилне камере), те да је подједнако коришћење мануелне и аутоматске контроле брзине. Просјечна оцјена стручњака који су учествовали у прикупљању информација за Глоблани извјештај у Републици Српској, везано за спровођење регулативе која се

односи на контролу брзине, у прикупљеним подацима, за 2009. износи 5, за 2013. 6 и за 2015. годину износи 6.

У дијелу који се односи на контролу вожње под утицајем алкохола, а према прикупљеним подацима, наведено је да је Законом о основама безбједности саобраћаја на путевима Босне и Херцеговине (у даљем тексту: Закон) забрањено управљање возилом под утицајем алкохола, те да се користе алкометри за мјерење количине алкохола у крви возача. Просјечна оцјена стручњака који су учествовали у прикупљању информација за Глобални извјештај у Републици Српској, везано за спровођење регулативе која се односи на вожњу под утицајем алкохола, у прикупљеним подацима, за 2009. износи 5, за 2013. износи такође 6 као и за 2015. годину. Такође, наведено је да се возачима који су погинули у саобраћајним незгодама као и возачима са повредама без смртног исхода, а који су укључени у саобраћајну незгоду са смртним исходом, провјерава концентрација алкохола у крви. Проценат броја смртних случајева у саобраћајним незгодама на путевима који се могу приписати алкохолу у 2009. години је износио 6.7%, у 2013. години 5.2%, док је у 2015. години износио 15%.

Закон који захтјева употребу мотоциклистичких кацига има 94% (169) земаља учесница, али само њих 70 има одговарајућу законску регулативу која експлицитно наводи да кацигу морају носити сви корисници мотоцикла, и возачи и путници, на свим путевима, и да ова опрема мора бити правилно коришћена (WHO 2015). Такође, Закон није предвиђао да кацига мора бити причвршћена на глави возача све до посљедње измјене и допуне Закона који је ступио на снагу у фебруару 2017. године. Просјечна оцјена стручњака који су учествовали у прикупљању информација за Глобални извјештај у Републици Српској на скали од 1 до 10 (1 – лоше, 10 –одлично), везано за спровођење регулативе која се односи на употребу мотоциклистичких кацига, а према прикупљеним подацима, износила је за 2009. годину 4, за 2013. годину 5, те за 2015. годину 6.

Када је у питању употреба безбједносних појасева на предњим и задњим сједиштима, према подацима за Глобални извјештај за 2009., 2013. и 2015. годину наведено је да у Републици Српској постоји Закон који предвиђа употребу појаса на предњим и задњим сједиштима. Проценат употребе безбједносних појасева у Републици Српској, према подацима за Глобални извјештај за 2013. годину, на предњим сједиштима је 20%, а на задњим сједиштима 5% (SweRoad), док је за 2015. годину на предњим сједиштима 52%, а на задњим 5%. Из овога можемо видјети да је проценат употребе појаса на предњим сједиштима из године у годину растао. У Глобалном извјештају за 2015. годину једна од земаља у којој постоји најбоља имплементација овог закона, који се односи на употребу безбједносних појасева, јесте Француска у којој 99% корисника предњих и 87% корисника задњих сједишта користи безбједносне појасеве. Просјечна оцјена стручњака који су учествовали у прикупљању информација за Глобални извјештај у Републици Српској на скали од 1 до 10 (1 – лоше, 10 –одлично), везано за спровођење регулативе која се односи на употребу безбједносних појасева, а према прикупљеним подацима, износила је за 2009. годину 7, за 2013. годину 5, те за 2015. годину 5.

Када је у питању постојање адекватне законске регулативе која се односи на безбједносну опрему за дјецу у возилу у оквиру Глобалног извјештаја узета су два битна елемента: Закон који предвиђа употребу безбједносне опреме за дјецу у возилу на бази узраста, висине или тежине дјетета као и ограничења у погледу узраста, висине или тежине дјеце за сједење на предњим сједиштима. Само 53 земље, међу којима и Република Српска, у Глобалном извјештају за 2015. годину, имају законску регулативу која задовољава оба критеријума, што покрива 17% свјетске популације. У нашој земљи просјечна оцјена стручњака који су учествовали у прикупљању информација за Глобални извјештај у Републици Српској на скали од 1 до 10 (1 – лоше, 10 –одлично), везано за спровођење овог закона у 2015. години била је 5, у 2013. са 6 те у 2009. години са 3. У Републици Српској проценат употребе дјечијих ауто сједалица према Глобалном извјештају за 2015. годину износио је 24%.

У профилу Републике Српске, у свим извјештајима (подацима прикупљеним за извјештаје СЗО), истакнуто је да постоји законска регулатива која се односи на сва претходно наведена ризична понашања у саобраћају, док је оцјена њене имплементације дата у Табели 1.

Табела 1. *Оцјена примјене законске регулативе у Републици Српској у складу са подацима прикупљеним за Глобални извјештај о стању безбједности на путевима СЗО 2009-2015. године*

Законска регулатива	**Примјена законске регулативе -** просјечна оцјена стручњака који су учествовали у прикупљању информација за Глобални извјештај у Републици Српској на скали од 1 до 10 (1 – лоше, 10 –одлично)-

	успјешност спровођења према подацима прикупљеним за Глобални извјештај о стању безбједности на путевима СЗО		
	2009.	2013.	2015.
Контрола брзине	5	6	6
Вожња под утицајем алкохола	5	6	6
Употреба кацига	4	5	6
Употреба безбједносних појасева	7	5	5
Безбједносна опрема за дјецу у возилу	3	6	5

Резултати показују да је највећи успјех у имплементацији законске регулативе у Републици Српској постигнут код употребе безбједносне опреме за дјецу у возилу (аутосједалице и подметачи као и поштовање законских прописа за употребу истих) и употребе мотоциклистичких кацига. Агенција за безбједност саобраћаја је у фази реализације пројекта „Методологија за мјерење и праћење индикатора безбједности саобраћаја у Републици Српској и њихов значај за стратешко управљање безбједношћу саобраћаја“ која дефинише методологију мјерења индикатора безбједности саобраћаја што представља хуман начин праћења стања безбједности возила.

3.5. Активности након саобраћајне незгоде

Активности након саобраћајне незгоде огледају се у постојању адекватног реаговања послије исте и треба да обухватају сљедеће: систем за регистрацију хитних догађаја, систем у хитним службама за праћење повријеђивања, постојање универзалног телефонског броја за активацију надлежних служби, превоза повријеђених у здравствене установе као и постојању обученог кадра за хитно збрињавање повријеђених и сл.

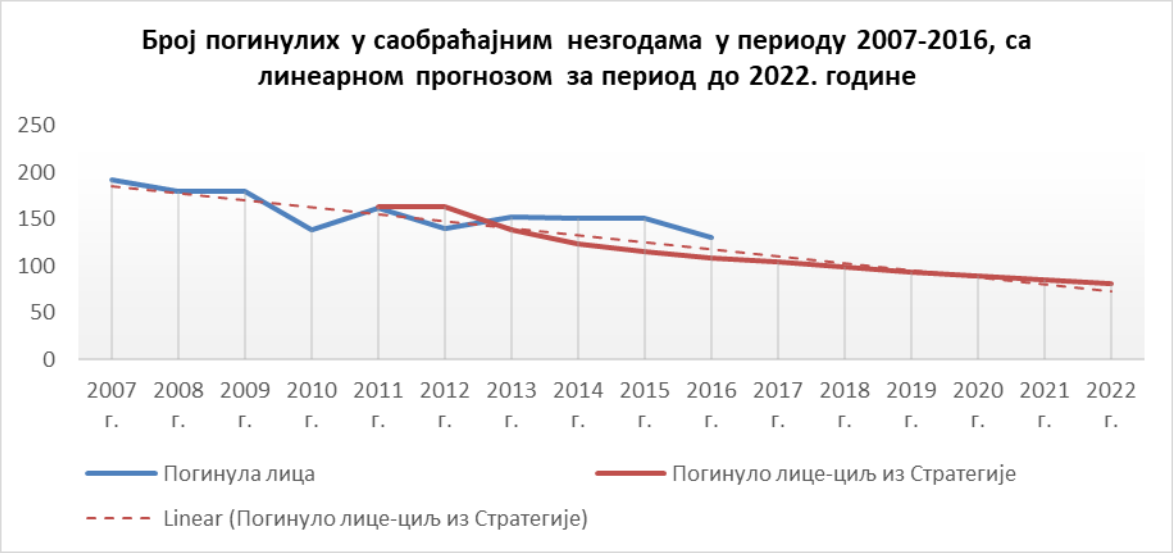
У Републици Српској постоји адекватан систем за регистрацију настрадалих у саобраћајним незгодама и адекватне службе за збрињавање и превоз повријеђених у саобраћајним незгодама. Када је у питању постојање адекватног збрињавања повријеђених од стране хитних служби, оно је у Републици Српској добро развијено о чему говоре у прилог подаци да се готово више од 75% повријеђених транспортује специјализованим возилима хитне помоћи те да на терену и у здравственим установама постоје адекватно обучени доктори медицине и медицински техничари за збрињавање повријеђених у саобраћајним незгодама (WHO 2013).

Такође, у Републици Српској постоји универзални телефонски број хитне помоћи, али постоје и додатни бројеви који покривају одређене дијелове за активацију надлежних служби (полиција, ватрогасци, ауто-мото савез).

3.6. Подаци о смртности у саобраћајним незгодама

Број погинулих у саобраћајним незгодама у Републици Српској, а на основу прикупљених података који су уврштени у Глобални извјештај СЗО 2009, 2013 и 2015, у 2007. години је износио 192 (уврштено у извјештај за 2009. годину), у 2010. години је износио 139 (уврштено у извјештај за 2013. годину), док је у 2013. години износио 153 (уврштено у извјештај за 2015. годину). Према наведеном, можемо видјети да се тренд погинулих у саобраћајним незгодама смањио у односу на 2007. годину (подаци који су прикпљани за Глобални извјештај 2009) и да је и даље у опадању (слика 2.), те да Република Српска на пољу безбједности саобраћаја и водећа Агенција у сарадњи са осталим субјектима безбједности саобраћаја напредује по том питању. Такође, важно је напоменути да у Републици Српској смртни случај у саобраћајној незгоди подразумјева умрлог усљед повреда задобијених у незгоди у року од 30 дана након саобраћајне незгоде, док се у неким земљама овај појам другачије дефинише. У циљу компарабилности података између земаља, СЗО је на основу података виталне статистике за сваку земљу извршила процјену броја умрлих и стопу смртности који су уврштени у Глобални извјештај 2013. Број процјењених смртних случајева у поменутом извјештају који је објављен 2015. године износио је 676, односно 17.7 погинулих на 100 000 становника, што је знатно више од свјетског и европског просјека.

На слици бр 2. приказани су подаци о броју погинулих лица у Републици Српској у периоду од 2007-2016 година, са линеарном прогнозом за период до 2022. године (према циљу из Стратегије безбједности саобраћаја Републике Српске).



Слика 2. *Број погинулих лица у саобраћајним незгодама у периоду 2007-2016. година*

4. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Резултати анализе овог рада указују да је у Републици Српској постигнут одређени напредак у евиденцији података, креирању и имплементацији законске регулативе и различитих превентивних активности, али да су неопходни додатни напори како би се постигли циљеви Стратегије за безбједност саобраћаја да се смањи број погинулих лица на путевима у Републици Српској за 50% до 2020. године, у односу на број погинулих у 2011. години, те да се смање укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у периоду од 10 година.

Неопходно је покретање и јачање постојећих ресурса и изградња нових капацитета који ће, уз политичку подршку и вођство, користећи системски приступ заснован на пет стубова Деценије акције УН, непрекидно радити у циљу смањивања ризика учешћа у саобраћају, а посебно радити у областима система управљања безбједношћу саобраћаја, безбједнијих путева и кретања, безбједнијих возила, безбједнијих учесника у саобраћају и збрињавања након саобраћајних незгода. Неопходно је и интензивно и континуирано радити на подизању свијести грађана о ризичним понашањима у саобраћају, повећање употребе безбједносних појасева на предњим и задњим сједиштима, као и других система заштите (дјечијих аутосједишта и заштитних кацига), управљање брзинама на урбаним и отвореним улицама и путевима (смњивање процента возила која прекорачују дозвољену брзину), смањивање броја алкохолисаних возача у саобраћају, унапређење безбједности путева итд.

Да би се постигао амбициозни глобални циљ од 50% смањења броја погинулих у току наредне деценије, потребно је да Република Српска смањује број погинулих лица за просјечно 7 % годишње. На тај начин ће бити спашено 586 живота у Републици Српској у наредних десет година. То је реално могуће остварити, ако би Република Српска провела Акциони план заснован на сљедећих 5 стубова Деценије акције УН за безбједност саобраћаја (Стратегија безбједности саобраћаја Републике Српске 2013-2022):

Стуб 1: Управљање безбједношћу саобраћаја

Јачање капацитета институција и појединаца за рад у безбједности саобраћаја на путевима. У овој фази развоја је најважнији правац дјеловања и предуслов је за успјешно спровођење свих осталих активности.

Стуб 2: Безбједнији путеви и кретање

Требало би унаприједити безбједност путне мреже за добробит свих учесника у саобраћају, посебно оних најрањивијих: пјешака, бициклиста и мотоциклиста.

Стуб 3: Безбједнија возила

Побољшати безбједност возила унапређивањем постојећих процедура и усаглашавањем са релевантним свјетским стандардима и механизмима у циљу бржег преузимања нових технологија које утичу на безбједност.

Стуб 4: Безбједнији учесници у саобраћају

Развити свеобухватне програме у циљу постизања бољег понашања учесника у саобраћају.

Стуб 5: Збрињавање након незгоде

Промовисати унапређење здравственог и других система у циљу пружања адекватног ургентног збрињавања и дуготрајније рехабилитације жртава незгода.

5. ЛИТЕРАТУРА

Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске(2017). Извјештај о раду Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске за 2016. годину, Бања Лука

Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, Службени гласник Републике Српске бр.63/11.

Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима Босне и Херцеговине, Службени гласник БиХ бр.8/17.

Марија Марковић, Невенка Ковачевић, Светлана Младеновић Јанковић, Милена Пауновић (2016). Безбедност саобраћаја-профил Републике Србије у Глобалном извјештају о стању безбедности на путевима СЗО.

Одлука Владе Републике Српске,Службени гласник Републике Српске бр. 92/12.

Правилник о ревизији и провјери, условима и начину лиценцирања, Службени гласник Републике Српске бр.72/12.

Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, 2013-2022.

Упитник за стручњаке за I Глобални извјештај о стању безбједности на путевима СЗО.

Упитник за стручњаке за II Глобални извјештај о стању безбједности на путевима СЗО.

Упитник за стручњаке за III Глобални извјештај о стању безбједности на путевима СЗО.

WHO (2015). Global status report on road safety 2015. Geneva.

WHO (2013). Global status report on road safety 2013: Supporting a Decade of Action. Geneva.

WHO (2009). Global status report on road safety: time for action. Geneva.