



Април 2021.

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА ТРЕБИЊА

2021.-2030.

„НКР Consulting“ д. о. о. Бања Лука

Април 2021.

НАЗИВ ДОКУМЕНТА: СТРАТЕГИЈА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА ТРЕБИЊА 2021.-2030.

БРОЈ ПРОТОКОЛА: 217/21

ИНВЕСТИТОР: ГРАД ТРЕБИЊЕ;
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА
Агенција за безбједност саобраћаја

НОСИЛАЦ ИЗРАДЕ: "НКР Consulting" д.о.о. Бања Лука

УЧЕСНИЦИ У ИЗРАДИ:
Др Ненад Рушкић, дипл. инж. саоб.
Мр Драган Гатарић, дипл. инж. саоб.
Мастер Александар Ђукић, дипл. инж. саоб.
Дарко Чворић, дипл. инж. саоб.
Зоран Средић, дипл. инж. саоб.
Бранко Алексић, дипл. инж. саоб.
Бојан Сарић, дипл. инж. саоб.
Славиша Гачић, дипл. инж. саоб.
Недељко Радановић, дипл. инж. грађ.
Стефан Јанковић, дипл. инж. саоб.

"НКР Consulting" д.о.о.

ДИРЕКТОР

Слободанка Старчевић, дипл. инж. грађ.

САДРЖАЈ:**Предговор**

1. УВОД	4
1.1. Општи подаци о Граду Требињу.....	6
1.2. Становништво.....	6
1.3. Запосленост.....	7
1.4. Саобраћај и моторизација.....	7
2. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У ПЕРИОДУ ОД 2016. ДО 2020. ГОДИНЕ	9
3. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	19
4. ПРАВНИ, ПЛАНСКИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР	22
4.1. Визија и циљеви.....	22
4.2. Квалитативни циљеви.....	24
4.3. Начела стратегије безбједности саобраћаја.....	25
5. КЉУЧНИ СУБЈЕКТИ УКЉУЧЕНИ У СПРОВОЂЕЊЕ	26
6. КЉУЧНИ ПРАВЦИ И АКТИВНОСТИ ДЈЕЛОВАЊА	27
6.1. Организација и спровођење безбједности на путевима.....	27
6.1.1. Активности у оквиру стуба 1 - Управљање безбједношћу саобраћаја.....	28
6.1.2. Активности у оквиру стуба 2. - Безбједнији путеви и кретање.....	29
6.1.3. Активности у оквиру стуба 3. - Безбједнија возила.....	31
6.1.4. Активности у оквиру стуба 4. - Безбједнији учесници у саобраћају.....	34
6.1.5. Активности у оквиру стуба 5. -Активности након саобраћајне незгоде.....	35
7. ПРОЦЈЕЊЕНИ ГОДИШЊИ БУЏЕТ ЗА НАРЕДНИХ 10	36
8. ПРАЂЕЊЕ И ПРОЦЈЕНЕ	36

Поштовани суграђани,

Посебно ми је задовољство и част што могу да Вам представим прву Стратегију безбједности саобраћаја на путевима града Требиња за период од 2021. до 2030. године.

Требиње, један од најљепших градова у Републици Српској, град сунца и платана, град туризма, бизниса и спорта, препознатљив је по потенцијалу за развој у свим областима друштвеног дјеловања. Због тог потенцијала, природних богатстава међу којима се истиче ријека Требишњица, град Требиње данас представља један од значајних туристичких градова у Ентитету.

Посматрајући безбједност у саобраћају, не смијемо изгубити из вида да су се од 2016. до 2020. године у Требињу догодиле 1.160 саобраћајне незгоде, а да је смртно страдало 11 лица.

Ова „црна статистика“ која је још више поражавајућа када узмемо у обзир да је у 2017. години смртно страдало једно лице, а у 2018. четири указује на потребу да по питању безбједности саобраћаја морамо што прије предузети одређене активности, уз учешће свих субјеката у систему: локалне самоуправе, институција, организација, јавног и приватног сектора, удружења која раде на територији града и свих грађана.


Безбједност је основа за живот и рад људи у нашем граду, због тога она представља предуслов сваке активности коју као локална самоуправа реализујемо.

Стратегија безбједности саобраћаја на путевима града Требиња, која је усаглашена са Стратегијом безбједности саобраћаја Републике Српске, представља први и најважнији документ који треба да нам помогне да безбједност саобраћаја подигнемо на виши ниво.

У складу са законским обавезама, али прије свега у складу са нашом моралном обавезом и жељом да смањимо број и посљедице саобраћајних незгода на путевима, у безбједности саобраћаја поставили смо амбициозне циљеве.

Увјерен сам да ће Стратегија која је пред Вама, омогућити да ове циљеве достигнемо заједничким напорима и сарадњом. У то име желим нам успешан рад!

Градonaчелник Града Требиња, Мирко Ђурић



1. УВОД

Република Српска као ентитет у саставу БиХ препознала је европске вриједности, односно значај безбједности друмског саобраћаја и започела је са спровођењем мјера које су биле усмјерене на смањење броја и посљедица саобраћајних незгода, а као резултат наведеног је и усвајање Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период 2013. до 2022. године, односно развој стратегија безбједности саобраћаја на локалном нивоу.

Такође, уколико БиХ у наредном периоду жели да се прикључи ЕУ, неопходно је прихватити директиве и смјернице које обавезују земље чланице на повећање безбједности друмског саобраћаја.

За град Требиње је сигурно позитивно то што су прије свега Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске препознала потенцијал овог града за даљи развој саобраћаја, али и актуелне проблеме у саобраћају са којима се град Требиње суочава.

За грађане града Требиња свакако је од изузетне је важности усвајање стратегије безбједности саобраћаја са аспекта смањења броја жртава саобраћајних незгода, односно самих трошкова настанка саобраћајних незгода, а узимајући у обзир географски положај, као и инфраструктурни потенцијал, од изузетне важности је усвајање стратегије у циљу повећања иностраних инвестиција и развоја комплетне привреде.

Град Требиње полако постаје центар туризма, нарочито због свог повољног географског положаја, који је првенствено условљен положајем мреже магистралних и регионалних путева не само за Републику Српску, као ентитет, већ и за БиХ у цјелини, врло битно мјесто са аспекта путничког, робног и транзитног саобраћаја. Да је то тако сви грађани су свакодневни свјedoци великог протока људи и робе. Само ради схватања суштине проблема треба напоменути да је у 2016. години просјечни годишњи дневни саобраћај (ПГДС) на дионици магистралног пута М6 Требиње 1 – Требиње 2 износио је 8 718 воз/дан. Такође битни правци за само одвијање саобраћаја су дионице магистралног пута М 20 Алексина међа – Требиње 1 (ПГДС у 2016. години био 3 788 воз/дан) и Требиње - Билећа (ПГДС у 2016. год. био 2 493 воз/дан), као и дионица регионалног пута Р 429 Алексина међа – Граница РС Ситница (ПГДС у 2016. год. био 1 119 воз/дан).¹ Неопходно је напоменути да је ове бројке свакако потребно увећати првенствено због недостатка аутоматских бројача саобраћаја на одређеним дионицама и године издавања последње Публикације, као и због наглог развоја туризма у граду Требињу.

Гледано у бројкама, у РС Требиње у 2018. години регистровано је 11.031 возних јединица², што за постојећу инфраструктуру представља страховит притисак, а самим тим и на нормално одвијање градског саобраћаја.

У граду Требињу сматрају да је овако стање саобраћаја, које је сплетом околности наметнуто као једном од центара туризма Републике Српске, у најмању руку забрињавајуће, те да оволика енормна концентрација првенствено путничког, а затим и теретног саобраћаја, битно утиче и на укупно стање безбједности саобраћаја у граду на Требишњици.

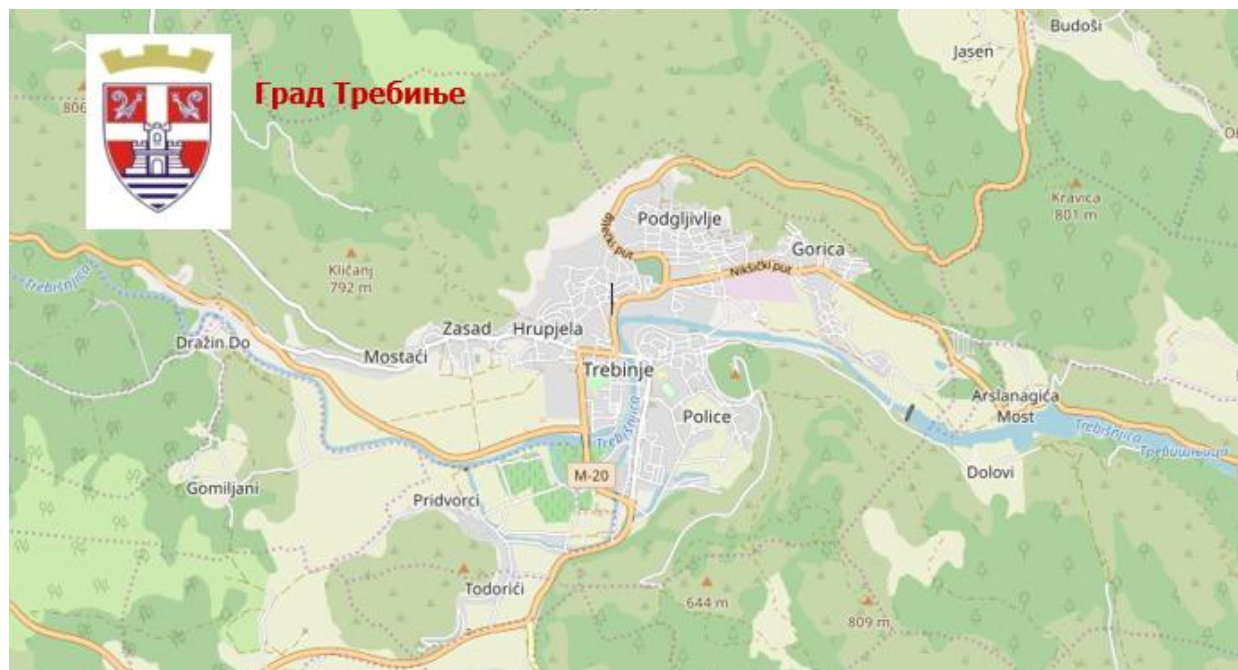
¹ БРОЈАЊЕ ВОЗИЛА НА МРЕЖИ ПУТЕВА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ – 2016. ГОДИНА (последња објављена публикација).

² ИЗВОД ИЗ ЕВИДЕНЦИЈЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА И ДОКУМЕНАТА ЗА РЕГИСТРАЦИЈУ, Агенција за идентификациона документа, евиденцију и размјену података БиХ.

Као закључак ове сложене ситуације на подручју града Требиња поменућемо још и да је "Економски институт" АД, Бања Лука радио истраживање везано за губитак привреде Републике Српске насталих као посљедица саобраћајних незгода. Наиме, према наведеном истраживању, трошак једне саобраћајне незгоде са погинулим износи 520.950,00 КМ, трошак једне саобраћајне незгоде са тешко повријеђеним лицима износи 20.776,00 КМ, трошак једне саобраћајне незгоде са лакшим тјелесним повредама износи 693,00 КМ.

Поређења ради, укупан број саобраћајних незгода које су се догодиле на подручју града Требиња у 2018.години, а које су за последицу имале неки од горе наведена три исхода коштало би град Требиње око 2.561.662,00 КМ (у коначну суму нису урачунате незгоде са материјалном штетом). Поређења ради, буџет града Требиња за 2018. годину износио је нешто више од 27.000.000,00 КМ, односно трошкови саобраћајних незгода на подручју града потенцијално су износили цца 10% градског буџета.

Овај се податак свакако не може нити смије занемарити. У том смислу од изузетне је важности за град Требиње, за његов развој и напредак, доношење Стратегије о безбједности саобраћаја на подручју града као кровног документа, на коме ће се у будућности даље базирати све активности града како би се овај битан сегмент друштвеног дјеловања довео на опште прихватљив ниво.



Слика 1. Преглед подручја града Требиња са постојећом путном мрежом

1.1. ОПШТИ ПОДАЦИ О ГРАДУ ТРЕБИЊУ

Град Требиње налази се на самом југу Херцеговине у најјужнијем дијелу Републике Српске и Босне и Херцеговине. Требиње је смјештено испод планине Леотар, на ободу Требињског поља, у долини некада највеће европске ријеке понорнице Требишњице, која протиче кроз град.

Од мора је удаљено око 27 км путем до Дубровника, или око 38 км путем до Херцег Новог. За Требиње се каже да је „град сунца и платана“, а један је од најљепших градова. Економски је и културни центар регије Источне Херцеговине.

Требиње се налази на 42° 42' 32" сјеверне географске ширине, а на 18° 19' 18" источне географске дужине и на 275 м надморске висине. Од Јадранског мора је удаљено око 19 км. Магистралном и регионалном путном мрежом је спојен са Дубровником (27 км), Љубињем (55 км), Мостаром (110 км), Билећом (30 км), те Никшићем (70 км) и Херцег Новим (38 км).



Слика 2. Географски положај града Требиња

1.2. СТАНОВНИШТВО

Према попису становништва из 2013. године у Требињу живи 29.198 становника, те је по величини највећи град у Источној Херцеговини.

Што се тиче националног састава становништва, далеко најбројнији су Срби 27.276 (93,42%), затим Бошњаци 995 (3,4 %), остали 632 (3,4 %).

Околна мјеста су ријетко насељена. Посебно су ријетко насељене области Поповог поља, Бобана, Љубомира и Зубаца. Ово је последица напуштања села од стране млађих људи у вријеме индустријализације. Преко 3/4 становништва живи у граду.

Уочи 1993. године, Требиње је напустио највећи дио муслиманског и хрватског становништва. Ипак, број становника Требиња се после рата знатно увећао јер се у њему населило, према процјенама, нешто више од 7.000 српских избјеглица. Највећим дијелом су дошли из Сарајева и Мостара, те оближњег Дубровника и села која се простиру између ратом обухваћеног подручја Требиња и Дубровника.

1.3. ЗАПОСЛЕНОСТ

Према подацима из требињске филијале Завода за запошљавање РС до 30. септембра, на евиденцији требињске филијале било 1.812 незапослених те је у односу на исти период прошле године 606 мање активних тражилаца посла. За девет мјесеци ове године са евиденције бироа избрисано је 813 лица, а највише запослених је у области трговине, услужних дјелатности и нискоградње.

Највећи број незапослених је у категорији од 30 до 45 година.

1.4. САОБРАЋАЈ И МОТОРИЗАЦИЈА

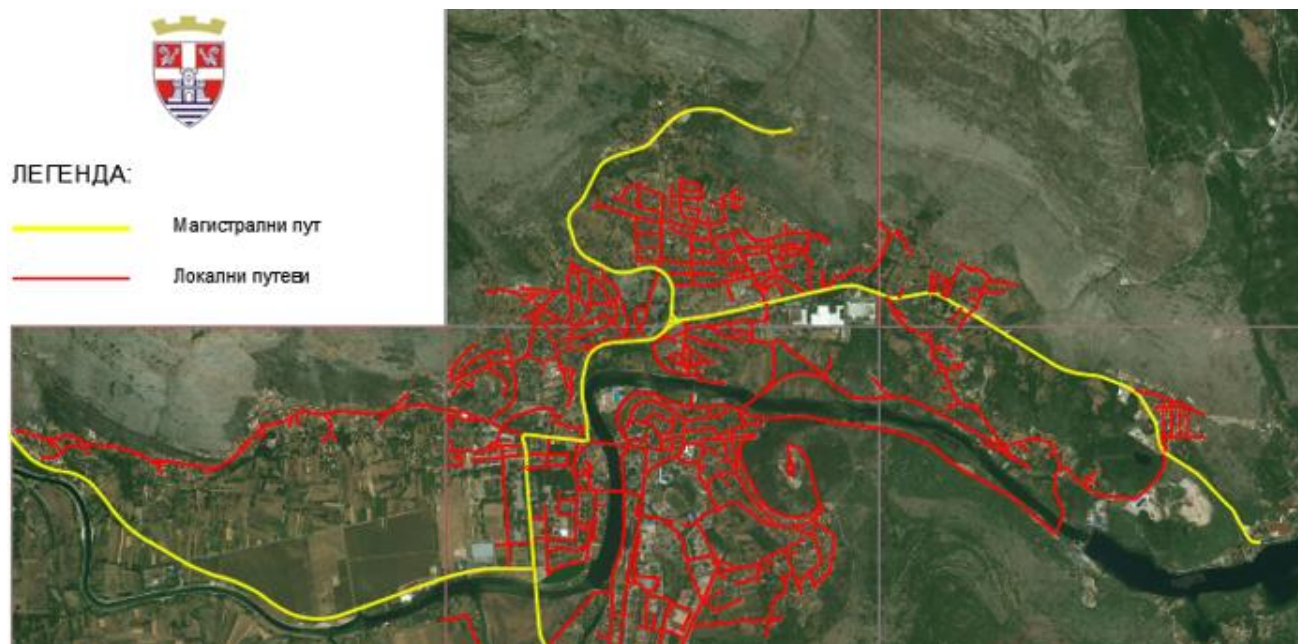
Према изводу из евиденције моторних возила и докумената за регистрацију агенције за индентификациона документа, евиденцију и размјену података Републике Српске требињским улицама свакодневно саобраћа нешто више од 11.000 аутомобила.

На хиљаду становника Требиње броји 330 возила, што овај град сврстава у водеће градове према броју аутомобила у Републици Српској. Када број регистрованих возила подијелимо са бројем домаћинства долазимо до закључка да у Требињу по домаћинству имамо једно возило.

Што се тиче путне инфраструктуре, кроз подручје града пролазе магистрални путеви М6 и М20 у дужини од цца 14 км, остало су градске улице и локални путеви. Укупна дужина улица и локалних путева на територији града је цца 75,00 км.



Слика 3., 4. и 5. Лоше стање путне инфраструктуре

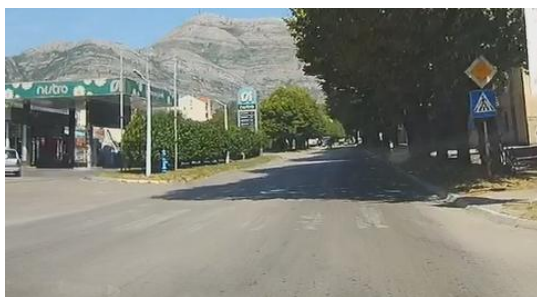


Слика 6. Карта локалних и магистралних путева на територији града Требиња

Стање саобраћајне сигнализације

Увидом у постојеће стање саобраћајне сигнализације и опреме пута констатовано је да је постојећа вертикална саобраћајна сигнализације у лошем стању и да на већини путне мреже иста недостаје, те да као таква не може да врши функцију за коју је намјењена и да стање исте није задовољавајуће. Већи проценат постојеће саобраћајне сигнализације је у лошем стању те је неопходно уклањање и замјена.

Хоризонтална саобраћајна сигнализација на уличној мрежи и мрежи локалних путева дјелимично је израђена и слабо видљива, неадекватна или је нема уопште. На сликама 7. и 8. приказано је стање саобраћајне сигнализације.



Слика 7. и 8. Стање хоризонталне и вертикалне саобраћајне сигнализације

2. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У ПЕРИОДУ ОД 2016. ДО 2020. ГОДИНЕ

У табели 1. биће приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода са посљедицама, за посљедњих 5 година, односно за период 2016. до 2020. године

Табела 1. Преглед укупног броја саобраћајних незгода са посљедицама за период 2016. до 2020. године

Година	Број СН са ПОГ	Број СН са ТТП	Број СН са ЛТП	Укупно СН са настр.	Број СН са МШ	УКУПНО СН
2016.	2	21	45	68	173	241
2017.	1	22	30	53	165	218
2018.	4	22	30	56	191	247
2019.	2	17	38	57	191	248
2020.	2	18	21	41	165	206

Легенда:

Број СН са ПОГ – број саобраћајних незгода са погинулим лицима

Број СН са ТТП – број саобраћајних незгода са тешким тјелесним повредама по лица

Број СН са ЛТП – број саобраћајних незгода са лакшким тјелесним повредама по лица

Укупно СН са настр. – укупан број настрадалих у саобраћајним незгодама

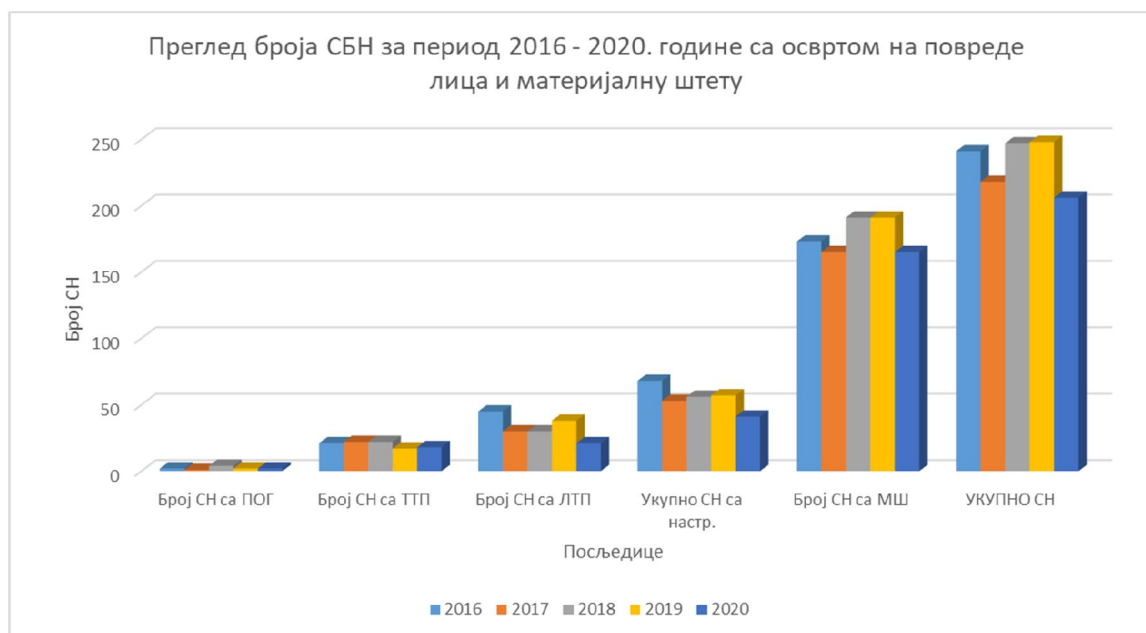
Број СН са МШ – број саобраћајних незгода са материјалном штетом

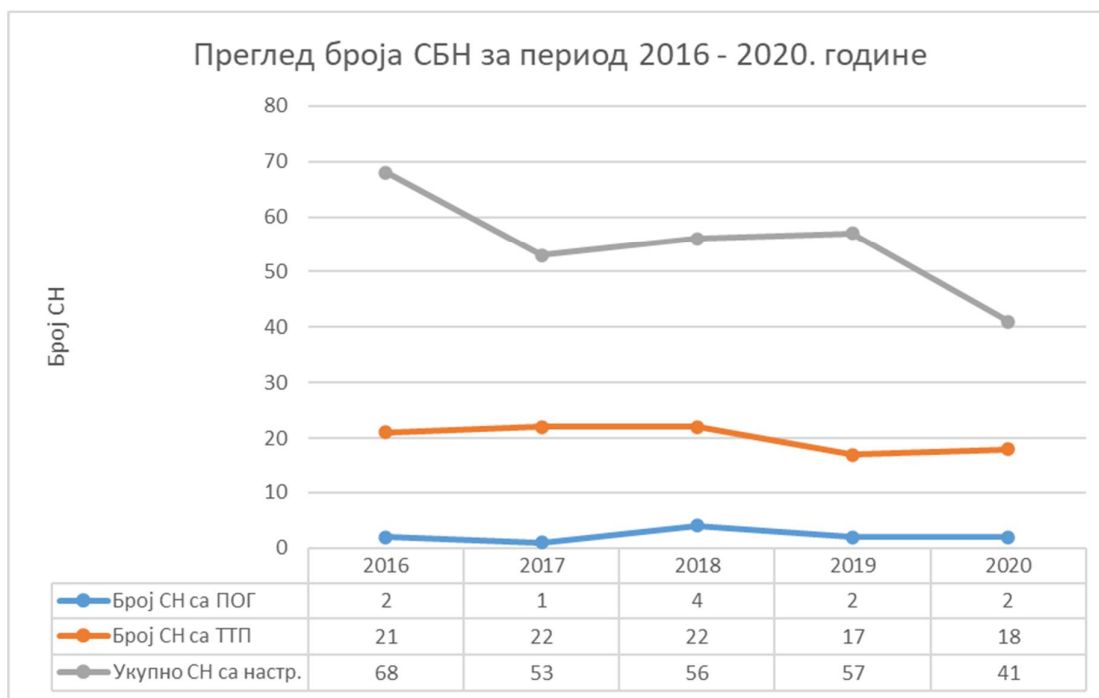
У период у од 01.01.2016. године до 31.12.2020. године на подручју града Требиња у саобраћајним незгодама смртно је страдало 11 лица.



Слике 9, 10. и 11. Фотографије са лица мјеста неких од саобраћајних незгода у Требињу

На графиконима 1. и 2. је приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода са посљедицама и материјалном штетом, за последњих 5 година, односно за период 2016. до 2020. године.





У току 2016. године на подручју града Требиња догодило се 241 саобраћајних незгода. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 68 лица, од чега су 2 лица погинула, 21 лице је задобило теже тјелесне повреде док је 45 лица задобило лакше тјелесне повреде.

У току 2017. године на подручју града Требиња догодило се 218 саобраћајних незгода. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 53 лица, од чега је 1 особа погинула, 22 лица су задобила теже тјелесне повреде док је 30 лица задобило лакше тјелесне повреде.

У току 2018. године на подручју града Требиња догодило се 247 саобраћајних незгода. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 56 лица, од чега су 4 погинула, 22 лица су задобила теже тјелесне повреде док је 30 лица задобило лакше тјелесне повреде.

У току 2019. године на подручју града Требиња догодило се 248 саобраћајних незгода. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 57 лица, од чега су 2 особе погинуле, 17 лица су задобила теже тјелесне повреде док је 38 лица задобило лакше тјелесне повреде.

У току 2020. године на подручју града Требиња догодило се 206 саобраћајних незгода. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 41 лица, од чега су 2 особе погинуле, 18 лица су задобила теже тјелесне повреде док је 21 лица задобило лакше тјелесне повреде.

На графикону 3. Приказан је преглед укупног броја саобраћајних незгода, за последњих 5 година, односно за период 2016. до 2020. године.



Узроци Саобраћајних незгода на подручју града Требиња за период од 2016. до 2020. године:

Неприлагођена и непрописна брзина	286
Остало:	
Непрописно претицање	
Непоштовање превенства пролаза	
Непрописно мимоилажење	
Непрописно обилажење	874
Радње возилом у саобраћају	
Растојање	
Грешке бициклиста	
Техничка неисправност возила	

Табела 2. Преглед учешћа саобраћајних незгода чији је узрок неприлагођена брзина у односу да цјелокупан број саобраћајних незгода

На Графикону 4. је приказан преглед удјела саобраћајних незгода чији је узрок неприлагођена брзина од укупног броја саобраћајних незгода према узроцима настанка саобраћајних незгода на подручју града Требиња за посматрани период од пет година.



Дакле, више од једне четвртине саобраћајних незгода које су се догодиле на територији града Требиња десиле су се усљед неприлагођене брзине кретања.

Анализирајући саобраћајне незгоде по категоријама пута и мјестима настанка (табела број 3), можемо закључити да се највише саобраћајних незгода у посматраном периоду 2016. до 2020. године догодило на магистралном путу (512), улицама у насељу (510), регионалним путевима (38), локалним путевима (26), док су на некатегорисаним путевима забиљежена само четири саобраћајне незгоде. У наредном периоду потребно је ангажовање раднике полиције у насељеним мјестима, на магистралним путним правцима и улицама у насељу гдје и најчешће долази до саобраћајних незгода.

Табела 3. Преглед саобраћајних незгода у односу на категорију пута

Година:	Категорија пута				
	Магистрални путеви	Регионални путеви	Локални путеви	Градске улице	Некатегорисани путеви
2016.	142	5	5	89	0
2017.	86	3	1	103	0
2018.	83	10	6	101	1
2019.	85	8	10	103	2
2020.	116	12	4	114	1
Укупно:	512	38	26	510	4

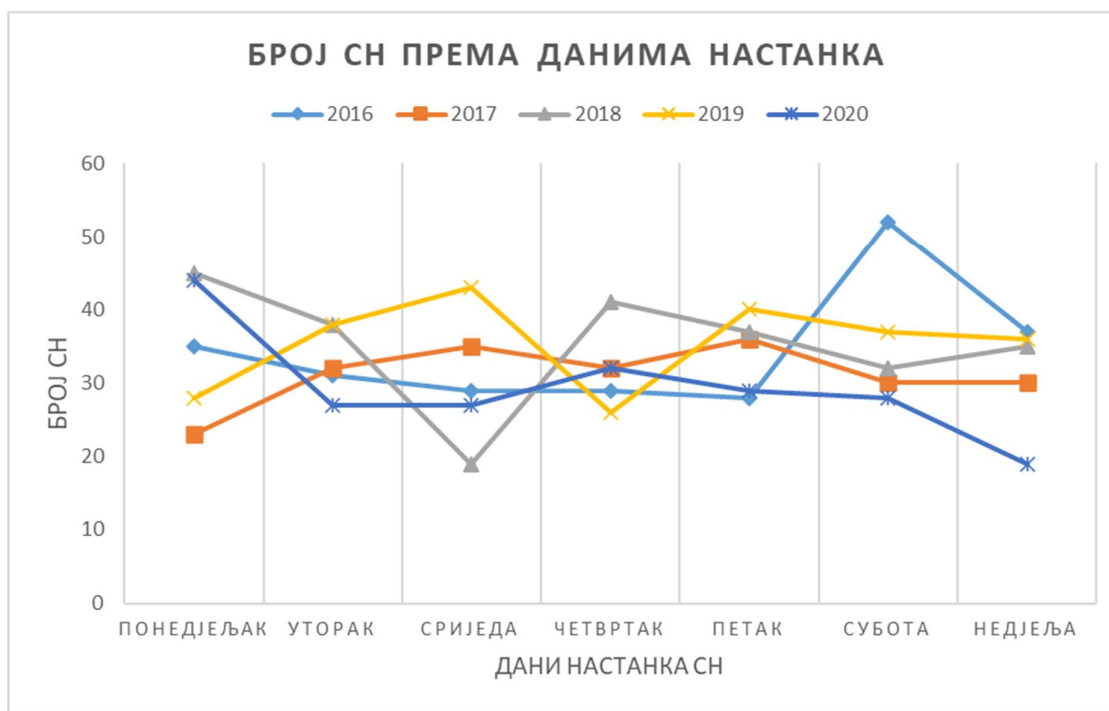
На графикону 5. приказан је преглед укупног броја саобраћајних незгода, за последњих 5 година, у односу на категорију пута.



Табела 4. Преглед саобраћајних незгода по данима

Број саобраћајних незгода по данима							
Дан:	Понедељак	Уторак	Сриједа	Четвртак	Петак	Субота	Недеља
Година:							
2016	35	31	29	29	28	52	37
2017	23	32	35	32	36	30	30
2018	45	38	19	41	37	32	35
2019	28	38	43	26	40	37	36
2020	44	27	27	32	29	28	19
Укупно:	175	166	153	160	170	179	157

На графикону 6. Приказан је преглед дневне расподеле саобраћајних незгода, за период од 2016. до 2020. године.



Табела 5. Преглед саобраћајних незгода по часу настанка

Број СН према часу настанка												
Час:	00-02	02-04	04-06	06-08	08-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24
Година:												
2016.	5	10	3	12	12	32	37	42	33	20	17	18
2017.	8	9	2	11	18	23	29	30	27	26	25	10
2018.	7	6	4	10	19	34	34	36	34	30	19	14
2019.	12	5	4	10	20	29	29	40	25	30	25	19
2020.	7	1	2	7	15	26	20	29	27	30	27	15
Укупно:	39	31	15	50	84	144	149	177	146	136	113	76

2.1. ОПИС АКТИВНОСТИ КОЈЕ СУ СПРОВОЂЕНЕ У ПРЕТХОДНИХ ДЕСЕТ ГОДИНА ОД СТРАНЕ СУБЈЕКТА ЗА БС (МУП, ГРАД ТРЕБИЊЕ, АГЕНЦИЈА ЗА БС:

- Унапређење саобраћајне инфраструктуре и контрола учесника у саобраћају;
- Појачане контроле брзине, посебно након набавке нових уређаја за контролу брзине кретања возила;
- Превентивне активности усмјерене ка свим учесницима са посебним акцентом на безбједност дјете (дан без аутомобила, разне представе за најмлађе, семинари о безбједности саобраћаја итд.);
- Укључивање надлежних локалних тијела и стручних организација којима је дјелокруг рада везан за безбједност саобраћаја и рјешавање проблема везаних за безбједност друмског саобраћаја.

3. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

На основу истраживања које је спровео Економски институт у склопу рада „Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској“ („Свероад“ пројектни тим) примјеном бруто аутпут методе (метода људског капитала) израчунати су социјално-економски губици који настају као посљедица саобраћајних незгода у Републици Српској. Примјеном ове методе израчунавају се сљедећи трошкови: трошкови администрације, здравственог збрињавања жртава, штета на имовини, изгубљена продуктивност погинулих и повријеђених, као и надокнада за претрпљену физичку и душевну бол и патњу.

На основу овог истраживања дошло се до сљедећих трошкова за свако лице настрадало у саобраћајним незгодама у РС.

Табела 6. Приказ насталих губитака за сваку жртву саобраћајне незгоде према степену озбиљности у РС³.

Посљедице	Трошкови
Погинули	520.950,00 КМ
Тежа повријеђена лица	20.766,00 КМ
Лакше повријеђена лица	693,00 КМ

На основу ових података извршен је прорачун губитака за сваку жртву саобраћајних незгода према степену озбиљности у граду Требињу.

³ Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској, Економски институт АД Бања Лука

Табела број 7. Приказ насталих губитака за сваку жртву саобраћајне незгоде у граду Требињу

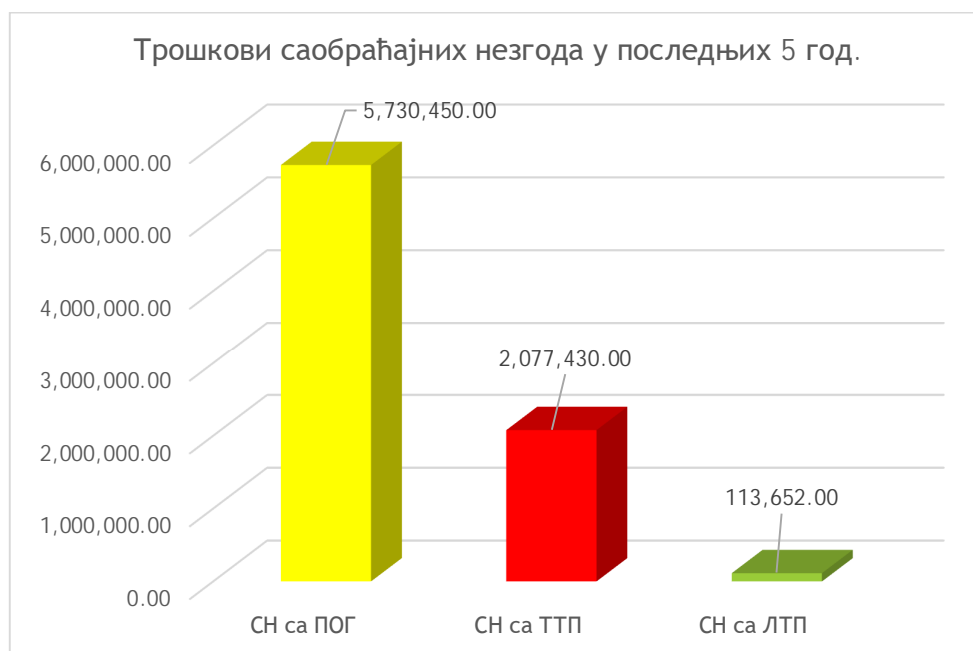
Број погинулих у СН					
Година	2016	2017	2018	2019	2020
Број	2	1	4	2	2
Трошкови	1.041.900,00	520.950,00	2.083.800,00	1.041.900,00	1.041.900,00
УКУПНО (2016. до 2020. год.)					5.730.450,00

Број учесника у СН са тешким тјелесним повредама					
Година	2016	2017	2018	2019	2020
Број	21	22	22	17	18
Трошкови	436.296,00	457.072,00	457.072,00	353.022,00	373.968,00
УКУПНО: (2016. до 2020. год.)					2.077.430,00

Број учесника у СН са лаким тјелесним повредама					
Година	2016	2017	2018	2019	2020
Број	45	30	30	38	21
Трошков и	31.185,00	20.790,00	20.790,00	26.334,00	14.553,00
УКУПНО:					113.652,00

На основу претходне три табеле долази се до износа укупних трошкова саобраћајних незгода у граду Требињу и тај износ је 7.921.532,00 КМ. Имајући у виду да је анализом обухваћено 5 година, слиједи да је годишњи губитак око 1.584.306,40 КМ те су овакви губици у људским ресурсима и финансијским средствима неприхватљиви за овај град.

На графикону 7. Приказан је преглед новчаних губитака узрокованим саобраћајним незгодама на територији града Требиња, за период од 2016. до 2020. године.



4. ПРАВНИ, ПЛАНСКИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР

4.1. ВИЗИЈА И ЦИЉЕВИ

Визија

Саобраћај који омогућава квалитетан живот и одвијање осталих функција у граду, са што мање стреса и застоја, без погинулих и тешко повријеђених у саобраћају.

За реализацију визије Стратегије важно је да сваки грађанин и сваки субјект у друштвеном систему живи и ради са мишљу о безбједности саобраћаја. Ако се сваки субјект у друштвеном систему буде понашао у складу са циљем да сви буду безбједни, тада ће визија бити достигнута.

Циљеви

У претходном дијелу стратегије је наведено да је поред праћења постојећег стања, неопходно дефинисати жељено стање и утврдити мјере и активности како би се постојеће стање довело, односно приближило жељеном стању.

Још почетком овог вијека у Европској унији је промовисан концепт подјелене одговорности у безбједности саобраћаја, који подразумјева одговорност различитих субјеката који су утицали на настанак саобраћајне незгоде, односно који су својим дјеловањем и активностима могли довести - утицати на смањење ризика саобраћајне незгоде или смањење посљедице саобраћајне незгоде. Поред тога што Град Требиње има велика и значајна овлашћења и надлежности над територијом града, ипак нема овлашћења и надлежност над свим сегментима саобраћаја, те ће се кроз Програм безбједности друмског саобраћаја и документе који ће произаћи на основу њега, морати веома снажно дјеловати како би се обезбједила сарадња и координација многобројних субјеката из области безбједности саобраћаја, а све у складу са опште прихваћеним концептом за који се и ми залажемо: **"Мисли глобално, ради локално."**

Стратегија безбједности друмског саобраћаја треба да представља важан стратешки документ којим ће се обезбједити како политички прихватљив, тако, с друге стране веома стручан и стручно усмјераван утицај на компоненте саобраћајног система.

Жељено стање које се жели постићи овом Стратегијом се дефинише коначним циљем, а активности и мјере којима се постојеће стање приближава жељеном стању је дефинисано оперативним циљевима или индикаторима безбједности саобраћаја.

Коначан циљ који се жели постићи је изградња одрживог и дјелотворног система управљања безбједношћу саобраћаја који ће омогућити:

 **КОНТИНУИРАНО СМАЊЕЊЕ БРОЈА ПОГИНУЛИХ ЗА 50% ДО 2030.године**

Да би се дошло до коначног циља, неопходно је унапређивати компоненте саобраћајног система, што ће резултирати постизањем оперативних циљева, односно побољшањем индикатора безбједности саобраћаја, те се очекује да се до 2030. године повећа употреба система заштите, и то:

- ✓ употреба сигурносног појаса од стране возача аутомобила на 90 %,
- ✓ употреба сигурносног појаса од стране сувозача у аутомобилу на 90 %,
- ✓ употреба сигурносног појаса од стране путника на задњем сједишту аутомобила на 65 %,
- ✓ употреба кацига од стране мотоциклиста на 95 %,
- ✓ употреба сигурносних дечијих сједишта на 95 %,

Побољшаће се поштовање ограничења брзине на проласцима путева кроз град и на улицама, и то:

- ✓ смањиће се проценат возила која прекорачују дозвољену брзину, на 20 %,
- ✓ смањиће се проценат прекорачења дозвољене брзине за више од 10 км/х, на проласку пута М6 и М20 на 10 %,
- ✓ смањиће се удио возача који возе под утицајем алкохола на ниво испод 0.8% возача у саобраћајном току,
- ✓ смањиће се употреба мобилног телефона од стране возача на 1,5% возача у саобраћајном току.

Мјерење индикатора у складу са методологијом мјерења индикатора безбједности саобраћаја у Републици Српској коју је усвојила Влада Републике Српске.

На основу оваквог унапређења перформанси система безбједности саобраћаја, оствариће се коначни резултати, и то:

- ✓ смањиће се укупни друштвено економски трошкови СН у Требињу за 30 %, а према пондерисаном броју саобраћајних незгода израчунатом по следећој формули:

$$\text{ПБСН} = 1 * \text{ЛТП} + 13 * \text{ТТП} + 99 * \text{ПОГ}$$

Гдје је:

ПБСН-Пондерисани број саобраћајних незгода;

ЛТП-Лаке тјелесне повреде;

ТТП-Тешке тјелесне повреде;

ПОГ-Погинули

4.2. КВАЛИТАТИВНИ ЦИЉЕВИ

Квалитативни циљеви треба да постигну даље смањење најтежих посљедица саобраћајних незгода, односно броја погинулих тешко и лако повријеђених лица, те даље заустављање раста укупног броја саобраћајних незгода. Посматрајући глобално, важно је повећати саобраћајну културу становништва, створити предуслове за боље познавање и поштовање саобраћајних прописа те повећати друштвену свијест о проблемима страдања у саобраћају. Оспособљавање у познавању саобраћајних прописа за сигурно учешће у саобраћају већ у најранијем дјечијем узрасту има једну од најважнијих улога у остваривању главног квантитативног циља. Увођење саобраћајног образовања у све образовне установе, почевши од дјечјих вртића, као мјеру која ће дугорочно утицати на понашање најмлађе и адолесцентске групе учесника у саобраћају, а самим тим и директно на безбједност саобраћаја, потребно је иницирати и имплементирати путем стратегије безбједности саобраћаја. Све врсте саобраћајне недисциплине, посебно међу младима, потребно је свести на најнижи ниво. Праћење и усмјеравање казнене политике у циљу повећања саобраћајне дисциплине и одговорности возача према поштовању саобраћајних прописа и ширењу саобраћајне културе, посебна је мјера која ће допринијети остварењу циља.

Главни квалитативни циљеви су:

- спровести препоруку Свјетске здравствене организације (WHO) о превенцији повреда у друмском саобраћају
- јачати капацитет и интегритет појединаца и институција БС (безбједности саобраћаја) у граду, тако да се успоставе снажне и стабилне институције безбједности саобраћаја,
- успоставити мрежу партнера, добру сарадњу и усаглашавање рада институција БС у граду, уз главну координирајућу улогу градског Савјета за БС, (одржавати мјесечне састанке посвећене БС),
- формирати Форум за безбједност саобраћаја који ће се одржавати најмање два пута годишње на нивоу града. Форум ће сачињавати сви важни субјекти везани за безбједност саобраћаја (чланови Савјета за безбједност саобраћаја, инспекције, просторни планери, представници: стамбено-комуналне дјелатности, ауто-мото савеза, вртића и основних школа, ауто-школа, техничких прегледа, превозника, здравственог сектора, ватрогасаца и невладиног сектора). Форумом ће предсједавати Градоначелник града Требиња,
- достићи стабилан опадајући тренд у броју саобраћајних незгода и тренд опадања друштвено-економских трошкова од саобраћајних незгода,
- увести захтјеве безбједности саобраћаја у процес урбанистичког планирања и израде регулационих планова,
- урадити локалне нормативне акте у области саобраћаја и успоставити процес њиховог сталног унапрјеђивања,
- унапрјеђивати свијест о потреби генералног побољшања законодавства и примјене закона,
- унапрјеђивати свијест о значају проблема БС и о могућности унапрјеђења БС кроз мјере и активности у граду,
- подржати најважније partnere да припреме своје стратешке документе о БС (политике, стратегије, акциони планови и сл.), у складу са овом стратегијом и да их активно спроводе,
- припремити квалитетну базу података о саобраћајним незгодама у граду,
- успоставити процес периодичног снимања и праћења најважнијих индикатора безбједности саобраћаја у граду (употреба система заштите, вожња под утицајем алкохола, прекорачење брзине и слично),

- унапрједити процес евидентирања повријеђених у саобраћајним незгодама и њиховог збрињавања и лијечења,
- побољшати хитну медицинску службу, лијечење и рехабилитацију повријеђених у саобраћајним незгодама.

4.3. НАЧЕЛА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

- тежња за највишим стандардима (политика безбједности друмског саобраћаја треба да стави грађане у фокус активности, да их охрабрује да и сами преузму одговорности за себе и остале учеснике у саобраћају, као и да се ствара свијест о једнакости свих учесника у саобраћају)
- свеобухватни приступ безбједности друмског саобраћаја (о будућој политици безбједности саобраћаја треба да воде рачуна и остале гране политике, а безбједност друмског саобраћаја уско је повезана са политиком енергетике, околине, запошљавања, образовања, младих, јавног здравља, правосуђа, осигурања итд.)
- пропорционалност и подијељена одговорност (Најважније начело дјеловања је питање управљања у складу са начелом пропорционалности. У подручју безбједности саобраћаја посматра се концепт подијељене одговорности, а нужно је показати и развијати заједништво и конкретне акције на нивоу управљачке структуре како то чине у ЕУ, тако и у регионалним и локалним тијелима власти, односно граду Требињу).

5. КЉУЧНИ СУБЈЕКТИ УКЉУЧЕНИ У СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА И ЊИХОВЕ ОДГОВОРНОСТИ

Да би дошло до реализација активности из Стратегије, неопходно је укључивање свих субјеката безбједности саобраћаја дефинисаних кроз Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске.

Поред Савјета за безбједност саобраћаја неопходно је укључивање свих заинтересованих правних и физичких лица који дјелују на територији града Требиња, те у том смислу се могу издвојити сљедећи субјекти:

- Градска управа града Требиња;
- Савјет за безбједност саобраћаја града Требиња;
- ПУ Требиње;
- ЈЗУ Дом здравља Требиње;
- Ауто мото друштво „Херцеговина“ Требиње;
- Ватрогасна јединица;
- Црвени крст града Требиња;
- Дјечији вртићи;
- Мјесне заједнице;
- Основне и средња школе на подручју града Требиња;
- Аутошколе које активно дјелују на подручју града Требиња.

Савјет за безбједност саобраћаја ће након имплементације стратегије безбједности саобраћаја града Требиња имати задатке да:

- да приједлог финансијског плана за сваку годину трајања стратегије безбједности саобраћаја града Требиња,
- анализира извјештаје о извршавању стратегије безбједности и предлаже мјере за побољшање,
- у сарадњи са МУП-ом обавјештава ширу јавност о планираним активностима и постигнутим резултатима.

6. КЉУЧНИ ПРАВЦИ И АКТИВНОСТИ ДЈЕЛОВАЊА

6.1. ОРГАНИЗАЦИЈА И СПРОВОЂЕЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ НА ПУТЕВИМА

Успостављање структуре са јасном подјелом задатака и постојање тијела које врши координацију спровођења планираних активности, као и усвајање стратегије и програма безбједности саобраћаја, представљају основу за организован приступ рјешавању проблема безбједности друмског саобраћаја на територији града Требиња. Као савјетодавно тијело формиран је Савјет за безбједност саобраћаја, и представља основну контуру структуре, а истовремено и координационо тијело међу раније дефинисаним кључним субјектима.

Главни правци дјеловања дефинишу се кроз опште прихваћене стубове безбједности саобраћаја и огледају се у сљедећем:

<p>Стуб 1: Управљање безбједношћу саобраћаја</p> <ul style="list-style-type: none"> - Управљање безбједношћу, - Локални прописи који се односе на безбједност саобраћаја, - Финансирање безбједности саобраћаја, - Подаци о незгодама и посљедицама, - Програм безбједности саобраћаја, - Индикатори дјеловања и праћење. 	
<p>Стуб 2: Безбједнији путеви и кретања</p> <ul style="list-style-type: none"> - Планирање и пројектовање безбједних путева, - Превентивне активности на постојећим путевима (провјере безбједности), - Активности на смањењу броја опасних мјеста и слично. 	
<p>Стуб 3: Безбједнија возила</p> <ul style="list-style-type: none"> - Технички прегледи возила, - Возила за превоз роба и путника на нивоу града Требиња. 	

<p>Стуб 4: Безбједнији учесници у саобраћају</p> <ul style="list-style-type: none"> - Саобраћајно образовање и васпитање дјецe, - Оспособљавање кандидата за возаче и полагање возачких испита, - Кампање јавног информисања, - Активности саобраћајне полиције. 	
<p>Стуб 5: Збрињавање након незгоде</p> <ul style="list-style-type: none"> - Служба медицинске хитне помоћи на мјесту саобраћајне незгоде, - Унапређење људских и материјалних ресурс у оквиру носиоца ових активности, - Заједничка обука спасилаца, полиције, ватрогасаца и службе хитне медицинске помоћи, - Лијечење и рехабилитација лица која су повријеђена у саобраћајној незгоди. 	

Конкретне активности које је потребно на адекватан начин уградити у документ стратегије и кроз реализацију акционих планова плански спроводити су:

6.1.1. АКТИВНОСТИ У ОКВИРУ СТУБА 1 - УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЈЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Активност 1:

- промовисање одговорности за безбједност на путевима међу органима надлежним за путеве, пројектантима и урбанистима;
- стално унапређивање сарадње са Агенцијом за безбједност саобраћаја;
- подстицање оснивања група за координацију;
- развијање основних програма унапређења безбједности саобраћаја.

Активност 2:

- утврђивање дугорочних инвестиционих приоритета;
- успостављање и одржавање система за прикупљање података који ће послужити као основа за праћење напретка у смањењу броја смртно страдалих и повријеђених у саобраћају;
- идентификација реализованих пројеката који су примјетиви на простору града Требиња.

Активност 3:

- одржавање и побољшање постојеће путне инфраструктуре;
- идентификација области у којима се може постићи напредак и побољшање те уградња наведених области у акционе планове са праћењем постигнутих ефеката.

Активност 4:

- подстицање примјене и промовисање већ постојећих и доказаних сазнања о безбједној инфраструктури;
- креирање модела одрживог финансирања заснованог на трошковима и користима доказаних инвестиционих учинака;
- постављање основних годишњих и средњорочних буџетских циљева;
- подстицање успостављања процедура за ефикасну распојелу ресурса за програме безбједности 5 – 10%;
- усмјеравање 10% улагања у инфраструктуру на финансирање безбједности на путевима.

Активност 5:

- подстицање истраживања у циљу безбједнијег кретања на путевима;
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење смртних случајева, повреда и незгода у саобраћају;
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење резултата интервенција које су предузимане у циљу побољшања безбједности саобраћаја;
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење финансијске штете настале услед повреда и страдања у саобраћају;
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење ризика од повреда у саобраћају.

Наведене мјере се уобичајено разврставају у основне правце дјеловања као што су: саобраћајно образовање, инжењерске мјере, мјере за побољшање реаговања након саобраћајних незгода, и сл.

6.1.2. АКТИВНОСТИ У ОКВИРУ СТУБА 2. - БЕЗБЈЕДНИЈИ ПУТЕВИ И КРЕТАЊЕ

Подизање опште безбједности и квалитета путне мреже за добробит свих учесника у саобраћају, а посебно најугроженијих (пјешака, бициклиста и мотоциклиста). Ово ће бити постигнуто кроз увођење процјене инфраструктуре путева и циљано побољшање безбједности приликом планирања, пројектовања, изградње и експлоатације путева. Подстицање надлежних органа (власти) да разматрају сигурност путне инфраструктуре у циљу задовољења потреба свих учесника у саобраћају и различите врсте едукације на тему безбједности у саобраћају.

Активност 1:

Промовисање одговорности за безбједност на путевима међу органима надлежним за путеве, пројектантима и урбанистима кроз:

- Подстицање одјељења у градској управи надлежних за путеве да поставе циљеве како би "елиминисали путеве високог ризика до 2023. године",
- Подстицање одјељења у градској управи надлежних за путеве да 10-15% од буџета намјењених изградњи и реконструкцији путне мреже издвоје за програме посвећене сигурнијој инфраструктури путева;
- успостављање правне одговорности органа надлежних за путеве за унапређење безбједности саобраћаја на путевима који су под њиховом надлежношћу кроз спровођење фискално-одговорних мјера и редовно годишње извјештавање о безбједности, трендовима и извршеним поправкама;
- именоване стручних лица за безбједност на путевима са задатком праћења и побољшања безбједности на путевима;
- промовисање приступа "сигурног система", као и праћење резултата улагања у путну инфраструктуру од стране органа надлежних за путеве, банака за развој и других агенција.

Активност 2:

Промовисање потреба свих учесника у саобраћају, као дијела одрживог урбаног планирања, организације саобраћаја и управљања потражњом коришћења земљишта, кроз:

- планирање коришћења земљишта како би се на најбољи начин одговорило потребама за безбједним кретањем свих корисника, укључујући приступање потребама и захтјевима тржишта, географским и демографским условима;
- укључивање процјене безбједности саобраћаја као дијела свих донесених одлука у вези са планирањем и развојем саобраћаја;
- успостављање ефикасног приступа и развој процедура за контролу како би се спријечила небезбједна дешавања.

Активност 3:

Промовисање безбједног рада, одржавање и побољшање постојеће инфраструктуре путева захтјевајући од надлежних органа да:

- утврде број и локацију смртних исхода и повреда по врсти корисника путева, као и кључних фактора инфраструктуре који утичу на ризик за сваку групу корисника;
- идентификују потенцијално опасна мјеста (црне тачке) или дионице гдје се јављају незгоде у великом броју или незгоде са тежим посљедицама и предузму корективне мјере у складу са тим;
- врши провјере безбједности постојеће инфраструктуре путева и примјењују ефикасне техничке и друге мјере у циљу побољшања безбједности на путевима,
- преузима водећу улогу у контроли брзине на путевима;
- преузима водећу улогу у управљању брзинама и пројектовању прихватљивих брзина и ефикасности извођења радова на путевима;
- осигурава безбједност радне зоне.

Активност 4:

Промовисање развоја нове, безбједне инфраструктуре која задовољава потребе свих корисника путева стимулацијом надлежних органа да:

- приликом изградње нове инфраструктуре узму у обзир све видове транспорта, поставе доњу границу безбједности за нови дизајн и друмске инвестиције које би осигурале да безбједносне потребе свих учесника у саобраћају буду укључене у спецификацију нових пројеката;
- користе независне процјене безбједности на путевима и врше независне провјере безбједности приликом планирања, пројектовања, изградње, управљања и одржавања новог путног пројекта и да обезбједе да се препоруке ревизије прописно спроводе.

Активност 5:

Подстицање развоја већ постојећих и стицања нових знања о безбједној инфраструктури кроз:

- стварање партнерства са развојним банкама, властима, цивилним друштвом, едукаторима и приватним сектором, како би се осигурало добро разумијевање и примјене принципа пројектовања безбједне инфраструктуре;
- промовисање буке о безбједности у саобраћају на путевима и едукације из области нискобуџетног инжењеринга, ревизије и оцјене безбједности на путевима,
- развој и промовисање стандарда за изградњу безбједних путева у које су укључени и људски фактори и изглед возила.

Активност 6:

Подстицање истраживања у циљу безбједнијег кретања на путевима кроз:

- завршетак и објављивање резултата истраживања пословних модела за сигурнију инфраструктуру путева и висину улагања потребну како би се задовољили задати циљеви;
- промовисање истраживања и укључивање побољшања у инфраструктуру безбједности путне мреже и
- промовисање показних пројеката за процјену иновација за унапређење безбједности, посебно најугроженијих учесника у саобраћају.

6.1.3. АКТИВНОСТИ У ОКВИРУ СТУБА 3. - БЕЗБЈЕДНИЈА ВОЗИЛА

Моторно возило је технички систем који ствара повећану опасност по околину поготово ако се неопрезно користи и недовољно брижљиво одржава. Услјед експлоатације долази до трошења елемената, дијелова и склопова возила, тако да долази до отказивања без претходне најаве. Безбједност возила има три основна аспекта. Прво да својим активним елементима не повећава ризик. Друго да што мање угрожава субјективне способности возача важне за исправно реаговање. Треће да својим пасивним елементима ублажава посљедице када дође до незгоде. Возило утиче на безбједност саобраћаја читавим низом својих конструктивних, производних и експлоатационих параметара. Због тога је карактер тог утицаја врло комплексан. За вријеме увиђања тешко је утврдити да ли је неки лом или квар на возилу настао прије незгоде или је посљедица незгоде. Код тежих оштећења ово је по правилу немогуће утврдити па се због тога мали проценат незгода приписује возилу. Возило је подложно отказивању. Некад и мања грешка на возилу може возачу створити потешкоће у ситуацији која претходи незгоди. Возило на разне начине може утицати индиректно на појаву умора и сл. Кад дође до незгоде од возила много зависи какве ће посљедице претрпјети путници. Због тога се може закључити да је у око 10% незгода присутан неки недостатак на возилу. Задњих година аутомобилска

индустрија је доста учинила на побољшању безбједности возила увођењем вишекружних система за кочење, управљача који се телескопски увлачи у случају незгоде, стабилизације путничке кабине, зауставне снаге ударних зона, ублажавање оштрих ивица унутар кабине и на спољним дијеловима возила, серијске уградње разних сигурносних система и др. Међутим у мање развијеним земљама као што је наша тржиште више захтијева економичне аутомобиле него поуздане и безбједне.

Стање возног парка код нас

У 2018. години у Босни и Херцеговини је укупно регистровано 1.064.130 друмских моторних возила, што у односу на 2017. годину представља повећање од 43.010 возила, односно за 4,21 посто. Број регистрованих возила највише је повећан у Брчко дистрикту за 5, 18 посто.

Од укупног броја регистрованих возила највећи проценат заузимају путничка моторна возила.

"Детаљном анализом података уочили смо да је економска криза, као и увођење нових прописа о увозу путничких моторних возила (укидањем старосне границе приликом увоза возила), тачније увођење прописа о хомологацији возила, у многоме утицало на старосну структуру возног парка у нашој земљи. Према доступним подацима о укупном броју регистрованих возила може се закључити да је просјечна старост моторних возила у нашој земљи 17. година".

По подацима ПС за безбједност саобраћаја Требиње за 2018 годину на ванредни технички преглед упућено је само 14 возила од којих свих 14 није било исправно.

Нека истраживања су показала да се у БиХ креће преко 18 хиљада нерегистрованих возила. Сви ови подаци говоре да се код нас још увијек редовни технички прегледи не обављају савјесно и одговорно. То нам потврђује и податак да је у сусједној Хрватској на првом техничком прегледу враћено 25% возила, иако је просјечна старост њихових возила око 11 година.

Код нас је стиумлисано коришћење старих возила јер сервис и продавнице дијелова могу да одговоре само овим корисницима и то кроз врло јефтине услуге. Са друге стране власници модернијих возила и за најмању ситницу морају да превале пут од 50км да би дијагностификовали квар, урадили сервис или купили резервни дио. Такође све те услуге су веома скупе за наше услове. Све ово горе наведено показује да је наш возни парк у веома лоше стању.

Краткорочне мјере за повећање безбједности возила

Пошто је у БиХ у задње двије године примјетан пад животног стандарда а степен моторизације је достигао задовољавајући ниво не треба очекивати значајно повећање броја возила те је потребно зауставити тренд повећања просјечне старости возила.

Потребно је радити на побољшању безбједности возила бољим коришћењем постојећих ресурса на следећи начин:

- Комбинацијом информативних, пропагандних, контролних и репресивних мјера повећати проценат возача и путника који користе сигурносне појасеве (према истраживањима повећање коришћења појаса за 1% смањује број погинулих за 0,39% и повријеђених за 0,77%);

- Проширење примјене сигурносних појасева(задња сједишта путничких аутомобила, аутобус, теретно возило);
- Сигурносни појасеви нису ефикасни за лица чија је тјелесна маса мања од 35кг па се мора интензивирати кампања за примјену дјечијих сједишта и подметача;
- Спровести кампање за коришћење кацига за мотоциклисте јер кациге према истраживањима у 29% случајева спречавају, а у 67% случајева ублажавају повреде;
- Техничке прегледе треба проводити квалитетније како би се обезбједили они ефекти због којих су ове мјере и уведене;
- Стварању свјести код возача о потреби коришћења исправног возила.
- Радити информативне, пропагандне и контролне кампање о активним елементима возила посебно о оним којима се на редовним техничким прегледима не посвећује велика пажња као што су:
 - пнеуматици од којих зависи пријањање, а самим тим стабилност кретања и ефекат кочења
 - систем ослањања који такође утиче контакт са путем, смањује клизање и обезбјеђује стабилност возила у кривини
 - свјетла за осветљавање пута која на служе за правовремено добијање релевантних информација из спољне средине ноћу и условима слабе видљивости.
- Појачати контролне и репресивне мјере према свим возилима, а посебно старијим од просјека.

Дугорочне мјере за повећање безбједности возила

Пошто се у наредних десет година очекује приближавање или улазак БиХ у ЕУ тако је потребно тежити да се достигну Европски стандарди у погледу безбједности возила за шта ће главни предуслов бити повећање животног стандарда становништва.

За успјешно побољшање безбједности возила потребно је просјечну старост возила смањити испод 10 година и обезбједити да велики проценат возила буде опремљен са најсавременим технологијама активне и пасивне безбједности и да сви грађани буду добро информисани о стандардима које су достигли сви произвођачи возила у области безбједности саобраћаја.

Да би се остварили зацртани циљеви потребно је у наредном периоду активирати велики број институција на државном, ентитетском и локалном нивоу за доношење одговарајућих мјера. За смањење просјечне старости возила потребне су фискалне мјере, а код нас су оне већ скоро исцрпљене јер је царина на возила млађа од 2013. године царина укинута па је у наредном периоду потребно смањити ПДВ и третирати безбједност возила као животне намирнице, опрему за бебе итд.

Потребно је подићи минималне стандарде безбједности за увезена возила јер су сада најригорознији стандарди везани за емисију издувних гасова и за буку. Потребно је у прописима хомологације одмах захтјевати обавезан АБС систем и ваздушне јастуке.

Стимулисати привреднике да купују нова и сигурнија привредна возила и аутобусе.

Потребно је и на друге начине стимулирати грађане на куповину безбједних аутомобила смањењем обавеза за регистрацију и омогућавањем повољних кредита, лизинга итд. .

Са друге стране потребно је дестимулисати увоз небезбједних аутомобила.

Потребно је дестимулисати кориштење старих и небезбједних возила и обезбједити да она буду што безбједнија, увођењем редовног техничког прегледа сваких шест мјесеци за возила старија од 15 година. Такође је потребно да од стране МУП-а старија возила буду чешће упућивана на ванредне техничке прегледе.

Техничку исправност возила не може обезбједити само технички преглед већ се она мора обезбједити стручним одржавањем и свакодневном контролом. Одржавање возила зависи од мреже

опремљености и начина рада сервисних радионица. Због тога ће бити потребна подршка града и владе да наша средина добије најмодерније сервисе са дијагностиком, салоне нових и половних аутомобила те продавнице квалитетних дијелова.

Потребно је пружати информације јавности о овој проблематици и акцијама институција како би се повећала свијест о безбједности возила.

Обезбједити услове за објављивање резултата НЦАП (Европски програм за оцењивање сигурности нових аутомобила) у циљу подстицања избора што безбједнијих возила.

6.1.4. АКТИВНОСТИ У ОКВИРУ СТУБА 4. - БЕЗБЈЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Возило, пут и околина се могу унаприједити примјеном нових технологија, наука и достигнућа, али је најтеже утицати на човјека, као доминантног фактора безбједности саобраћаја. Свијест и ставови учесника у саобраћају су примарни фактор безбједности на који треба утицати.

Земље у Свијету које су највише постигле на пољу безбједности саобраћаја одавно су препознале значај адекватне обуке, стицања квалитетног знања и исправних ставова свих учесника у саобраћају. Свјетска искуства указују на висок ефекат који су унапријеђење образовања и ставова имали на повећање нивоа безбједности у саобраћају, што се директно огледа кроз смањење броја саобраћајних незгода и посљедица. У свијету је одавно успостављен систем образовања о саобраћају дјецe предшколског и школског узраста који се наставља квалитетним образовањем кроз аутошколе, све у циљу да млади у будућности постану узорни учесници у саобраћају. Образовање се континуирано спроводи од најранијег дјетињства чиме се подиже ниво колективне свијести о ризицима у саобраћају. Свјетски тренд је реализација кампања безбједности саобраћаја о горућим проблемима, како би се дјеловало и унаприједила свијест и понашање људи о актуелним проблемима. Безбједност саобраћаја је тема о којој се говори у школи, улици, радију, телевизији и тиме је постала дио свакодневице и пажње сваког учесника у саобраћају.

Саобраћај у Требињу је свакодневно додатно оптерећен несавјесним и незаконитим понашањем великог броја учесника. Овакво понашање је постало друштвено прихватљиво и такорећи одобрено, што је основна препрека ка стварању уређеног и безбједног саобраћајног система. Грубим кршењем прописа учесници у саобраћају доводе и себе и друге у ризичне ситуације, а да притом тога нису ни свјесни док не буде прекасно.

Велики број свјетских истраживања указује да је човјек највећим дијелом препознат као узрок саобраћајних незгода са тешко и смртно настрадалима (преко 90% свих саобраћајних незгода). Кампање за безбједност на путевима представљају основни сегмент мјера и активности усмјерених на промовисању безбједног коришћења путева. Утицај на ставове возача путем кампања показао се као један од кључних елемената унапређења безбједности на путевима. Активним и свеобухватним дјеловањем на ставове возача подиже се свијест о ризицима и могућим посљедицама непримјереног понашања. Рекламе, спотови о безбједности саобраћаја који се промовишу путем масовних медија често су најупадљивија компонента кампања. Како би реализоване кампање биле ефективне, морају бити усаглашене са видљивом и јасном подршком власти, локалне заједнице, док је подршка полиције неизоставна. У комбинацији са принудом, кампање за безбједност на путевима ефикасно утичу на унапређење понашања учесника у саобраћају, а самим тим и на смањење броја саобраћајних незгода, посебно оних са најтежим посљедицама.

6.1.5. АКТИВНОСТИ У ОКВИРУ СТУБА 5. –АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Повећање ефикасности активности предузетих после саобраћајне незгоде и побољшање одговора здравствених служби и других система у циљу обезбјеђивања што ефикаснијег хитног збрињавања као и каснијег лијечења и опоравка особа настрадалих у саобраћајним незгодама.

Активност 1:

- развој система предболничке здравствене заштите, који укључује и адекватно изабављање жртве из возила после незгоде;
- изабављање жртве из возила после незгоде.

Активност 2:

- развој болничких система за збрињавање повреда и провјера квалитета његе;

Активност 3:

- обезбјеђивање ране рехабилитације и подршке повријеђенима и члановима породица настрадалих, у саобраћајним незгодама како би се умањиле физичке и психолошке трауме;

Активност 4:

- подстицање увођења адекватних осигуравајућих програма и полиса осигурања за учеснике у саобраћају, ради финансирања услуга рехабилитације повријеђених у саобраћајним незгодама, кроз: увођење обавезне одговорности од стране трећег лица и међународно признавање осигурања (систем зеленог картона);

Активност 5:

- подстицање детаљне истраге о саобраћајној незгоди и примјене дјелотворних правних поступака, који се односи на смртне случајеве и повреде у саобраћајним незгодама, а који самим тим подстичу доношење правих пресуда, поравнања и правде за повријеђене и чланове породица настрадалих.

Активност 6:

- охрабривање и подстицање послодаваца да запошљавају особе са инвалидитетом;

Активност 7:

- подстицање истраживања и улагања у активности које је неопходно спроводити након саобраћајне незгоде.

7. ПРОЦЈЕЊЕНИ ГОДИШЊИ БУЏЕТ ЗА НАРЕДНИХ 10 ГОДИНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА

За финансирање Стратегије безбједности саобраћаја града Требиња за период 2019. до 2029. године планирани су следећи извори:

- буџет града Требиња,
- дио средстава прикупљених од наплате паркирања,
- дио средстава прикупљених од наплаћених казни комуналне полиције везано за саобраћај,
- средства осигуравајућих друштава утврђена посебним споразумом са градом,
- средства стручних организација утврђена посебним споразумом са градом, и
- међународни донатори: ГИЗ, УНДП, УСАИД.

Средства за спровођење Стратегије безбједности саобраћаја града Требиња уплаћиваће се на рачун посебних намјена отворен по налогу Градоначелника Града Требиња, који ће именовати и особу која ће потписивати налоге за извршење.

8. ПРАЋЕЊЕ И ПРОЦЈЕНЕ

Као што је већ наведено у дијелу 4 кључни субјекти укључени у спровођење плана и њихове одговорности су чланови Савјета за безбједност саобраћаја и Форума за безбједност саобраћаја који ће након имплементације стратегије безбједности саобраћаја града Требиња имати задатак да анализирају извјештаје о извршавању стратегије безбједности и предлажу мјере за побољшање, односно да врше праћење и даљу процјену реализације стратегије безбједности саобраћаја, о чему ће у склопу редовних активности а у складу са Програмом рада Савјета за безбједност саобраћаја града Требиња извјештавати градоначелника, а он Скупштину града.

У ТРЕБИЊУ, АПРИЛ 2021. ГОДИНЕ

ПРАВНИ ОСНОВ

Правни основ за доношење ове одлуке садржан је у члану 16 ст.4. Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", број: 63/11) којим је прописано да општина као јединица локалне самоуправе доноси стратегију и програм безбједности саобраћаја на свом подручју у складу са стратегијом и програмом безбједности саобраћаја Републике Српске, те члану 17. и 33. Статута града Требиња ("Службени гласник Републике Српске", број 101/04, 42/05 и 118/05) и члана 16. Закона о Граду Требиње ("Службени гласник Републике Српске", број: 70/12) којим је прописано да Скупштина града у оквиру обављања послова из своје надлежности доноси Одлуке.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

У оквиру процеса имплементације Закона безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске све јединице локалне самоуправе па тако и града Требиња су у обавези да донесу стратегију безбједности саобраћаја за наредни десетогодишњи период. С тим у вези потребно је да Скупштина града усвоји овај стратешки документ у којем су изнесена најзначајнија обиљежја постојећег стања безбједности саобраћаја на подручју града, предвиђање стања и система безбједности саобраћаја као и начини њиховог остваривања, те општи и дугорочни циљеви у области унапређења безбједности саобраћаја на подручју града у периоду од 2021. до 2030. године.

ПРИЈЕДЛОГ

Предлаже се да градска Скупштина прихвати ову одлуку у предложеном тексту.