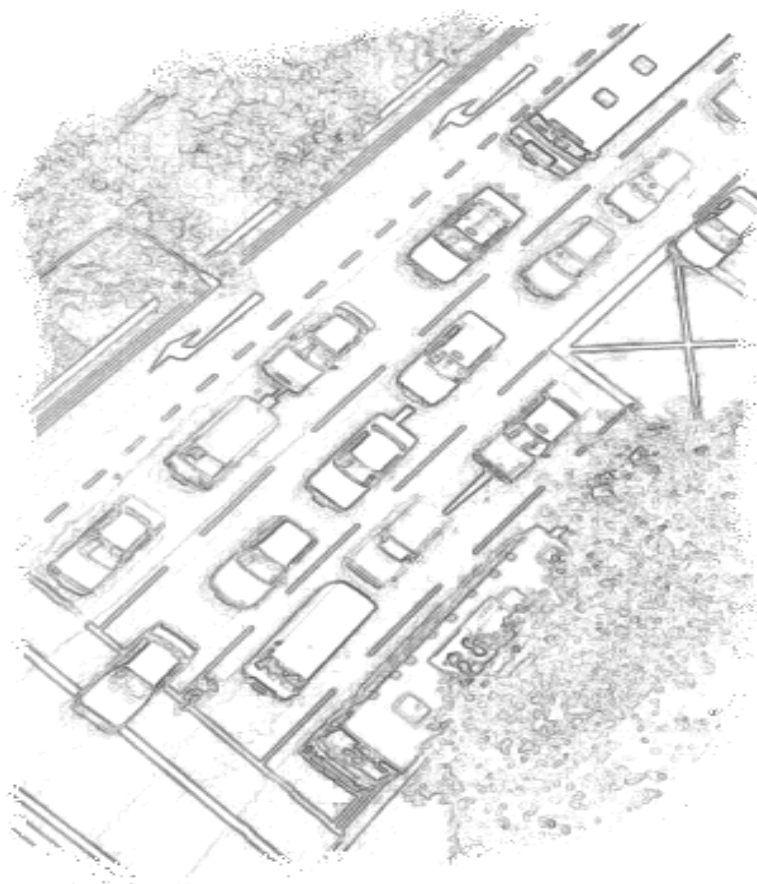


НАЦРТ

# СТРАТЕГИЈА

## БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА ДОБОЈА

### 2019 - 2028



Добој, јули 2021. године



## ПРЕДГОВОР

Тешка економска ситуација присутна је и у Граду Добоју, као и у цијелој Републици Српској, али упркос овој чињеници град Добој успијева да одржи статус развијеног града у Републици Српској и доживи благи напредак у готово свим областима и сфера друштва, чиме се намеће као лидер у регији.

Стратешко дјеловање у безбједности саобраћаја представља највиши ниво дјеловања и са постојањем стратегије у безбједности саобраћаја у једном друштву, односно локалној заједници, може се сматрати да то друштво, самим тим, има високу свијест о значају безбједности саобраћаја.

Подаци који говоре о броју и последицама саобраћајних незгода само додатно потврђују значај постојања стратешких докумената безбједности саобраћаја на свим хијерархијским нивоима.

На територији Града Добоја у периоду од 2009. до 2018.године, догодило се укупно 5.375 саобраћајних незгодана. У овим саобраћајним незгодама у последњих десет година погинуло је 114 лица, 517 лица је задобило тешке тјелесне повреде, док је лакше повријеђено 1.012 лица. У овом периоду десиле су се укупно 3.732 саобраћајне незгоде са материјалном штетом. Ово је изузетно велики проценат страдалих у саобраћају. Град Добој на основу ових незгода генерисао је трошкове њиховим узроковањем и последицама у укупном износу од 123.680.071,00 КМ.

Заједно са кључним субјектима безбједности саобраћаја на локалном нивоу, сматрам да је настали број саобраћајних незгода са таквим последицама неприхватљив, што захтева хитно предузимање одређених мјера, односно унапређење услова у којима се одвија саобраћај.

Савијет и Комисија за безбједност саобраћаја Града Добоја, иницирао је израду Стратегије безбједности саобраћаја града Добоја за период од 2019. до 2028. Све мјере и активности које ћемо предузимати у наредном периоду биће саставни дио искрене и одлучне намјере да се постигне циљ, што је у складу са одлуком Генералне скупштине УН-а, којом је проглашена "Деценија акције за безбједност саобраћаја на путевима 2010-2020" и Стратегијом безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2013-2020, са основним циљем - стабилизација и смањење броја жртава на путевима, односно смањење броја погинулих у саобраћајним незгодама за 50 % до 2020. У оквиру ове Стратегије, свјесно ћемо предузети озбиљне мјере да у наредних 10 година слиједимо одлучни циљ Генералне скупштине УН и Народне Скупштине Републике Српске.

Многи ће рећи да је, у нашим условима, овај план преамбициозан, али вјерујемо да ћемо истрајати у својим намејрама и становништву Града Добоја омогућити много безбједније, урбаније и сигурније учешће у саобраћају.

Намјеравамо да посебну пажњу посветимо безбједном кретању и путовању дјете у и из школе изградњом одговарајућих стаза и тротоара, уз обавезно каналисање пешачких токова наших најмлађих учесника као и осветљењем прилаза школама. Такође, велика пажња биће посвећена безбједнијем учешћу у саобраћају старих лица и лица са посебним потребама, као и инвалидним лицима.

С обзиром на то да цјелом дужином Града Добоја пролази магистрални пут М-I-105 и укршта се са магистралним путем М-I-110, који већим дијелом пролази кроз насељена мјеста гдје има доста

пјешака, дјеце и пољопривредних машина, залагаћемо се у сарадњи са субјектима безбједности саобраћаја на републичком и локалном нивоу и за ригорозну примену Закона о безбједности саобраћаја, а посебно ограничења брзине кретања возила.

Донијели смо одлуку да се у градској зони формира више зона смиреног саобраћаја са промовисањем савремених видова мобилности грађана у којим се приоритет даје рањивим учесницима у саобраћају (пјешацима, бициклистима, мотоциклистима, дјеци и сл). Само тако можемо допријенети да се саобраћај у Граду Добоју одвија безбједно и на задовољство свих грађана.

Пружила нам се шанса да допринесемо да се у наредном периоду на подручју Града Добоја подигне безбједност саобраћаја на значајно виши ниво, за добробит свих грађана и због тога позивам све појединце и институције које учествују у решавању овог проблема, као и све грађане Града Добоја да искористимо ову шансу.

**ГРАДОНАЧЕЛНИК ГРАДА ДОБОЈА**

---

**Борис ЈЕРИНИЋ**

## САДРЖАЈ

1. УВОД.....	- 4 -
1.1. Зашто Стратегија безбједности саобраћаја Града Добоја за период од 2019. до 2028. године ? .....	- 5 -
2. ПОСТОЈЕЋЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ И ТРЕНДОВИ У СМISЛУ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА НА ПУТЕВИМА НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА ДОБОЈА ЗА ПЕРИОД 2009. ГОДИНА – 2018. ГОДИНА.....	- 10 -
2.1. Стање индикатора безбједности саобраћаја на територији Града Добоја.....	- 20 -
2.2. Кључни проблеми безбједности саобраћаја у Добоју .....	- 21 -
3. ПРАВНИ, ПЛАНСКИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР .....	- 22 -
3.1. Начела стратегије безбједности саобраћаја.....	- 23 -
3.2. Визија и циљеви .....	- 23 -
3.3. Циљеви .....	- 23 -
3.3.1. Квалитативни циљеви.....	- 26 -
4. КЉУЧНИ СУБЈЕКТИ УКЉУЧЕНИ У СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА И ЊИХОВЕ ОДГОВОРНОСТИ.....	- 28 -
4.1. Хоризонтална и вертикална координација између субјеката система безбједности саобраћаја.....	- 29 -
5. ПРЕДЛОЖЕНЕ АКТИВНОСТИ ЗА СТУБОВЕ ОД 1-5 .....	- 31 -
5.1. Организација и спровођење безбједности на путевима .....	- 31 -
5.2. Безбједнији путеви и кретање .....	- 33 -
5.3. Безбједнија возила.....	- 35 -
5.3.1. Стање возног парка .....	- 35 -
5.3.2. Краткорочне мере за повећање безбједности возила.....	- 36 -
5.3.3. Дугорочне мере за повећање безбједности возила .....	- 37 -
5.4. Безбједнији учесници у саобраћају .....	- 37 -
5.5. Активности након саобраћајне незгоде .....	- 43 -
6. ПРОЦЕЊЕНИ ГОДИШЊИ БУЏЕТ ЗА НАРЕДНИХ 10 ГОДИНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ.....	- 45 -
7. ПРАЋЕЊЕ И ПРОЦЕНЕ .....	- 46 -
8. ЛИТЕРАТУРА.....	- 47 -
ПРИЛОЗИ .....	- 0 -
Списак графика и слика.....	- 81 -
Списак табела .....	- 82 -

## 1. УВОД

Територија града Добоја простире се на укупној површини од 813,90 квадратних километара (km<sup>2</sup>), где је површина самог града на укупно 2 % од укупне површине и простире се на 16,20 km<sup>2</sup>. Добој се налази у средишњем појасу Републике Српске, а окружен је подрегионима Крњином (334,09 km<sup>2</sup>), Требавом (202,02 km<sup>2</sup>), Озреном (193,28 km<sup>2</sup>) и Вучјаком (68,31 km<sup>2</sup>). Град Добој лежи на три реке: Босна, Спреча и Усора. Оваквим положајем Добој је вјечно био и остао раскрсница друмског и жељезничког саобраћаја. О томе свједочи и податак да је још давне 1864. године кроз овај град, од Брода према Сарајеву, изграђен први макадамски пут. Почетак градње жељезничких пруга у БиХ везан је за 17. април 1869. године. Добој је познат и као велики жељезнички чвор.

Специфичан географски положај Добоја одувјек је утицао на смјер и ритам његовог развоја. Добој се налази на надморској висини од 146 м, док на ширем географском простору преовладавају низије у ријчним долинама, брежуљкасто-брдовити терени и ниске планине до 1000 м надморске висине.

Добој има повољан саобраћајни положај, јер се у њему укрштају важни путеви према Сарајеву и Бања Луци (М-І-105), путеви према Тузли (М-І-110), као и путеви према Београду и Новом Саду. Осим наведених магистралних путева, подручјем општине Добој пролази и значајан дио регионалних путева као што су: Р-І-3103 Добој - Модрича, и њихов одвојак за правац Зелиње, Р-І-2102 Добој - Прњавор, Р-І-2102 Прњавор - Јелах, Р-ІІ-3502 Добој - Дервента као и пут од посебног значаја Р- ІІ-3503 Добој - Петрово. Стање на овим путевима у поседњих неколико година значајно је поправљено, мада има још увек лоших и неасфалтираних путних дионица. Посебно је потребно истаћи да у датом појасу Добоја гравитира «обилазница» око Града или такозвани путни појас М-І-105, где је на дионици пута Руданка-Добој према последње транспарентним подацима ЈП Путеви РС ПГДС<sub>2015</sub> = 13.553 [воз/дан], на дионици Добој –Граница РС-ФБиХ (Каруше) ПГДС<sub>2015</sub> = 14.323 [воз/дан]. Такође на дионици Добој (Пољице)-Граница РС-ФБиХ, изјмерен је ПГДС<sub>2015</sub> = 7.783 [воз/дан]

Удаљеност Добоја од већих центара износи респективно од Бања Луке 105 km, од Београда 240 km, од Сарајева 150 km, од Загреба 260 km и од Сплита 315 km.

Град Добој се граничи са општинама Добој Исток, Добој Југ, Усора и Маглај, (на југу), Дервента, Модрича, Вукосавље (на сјеверу), Петрово и Грачаница (на истоку) и Прњавор и Теслић (на западу).

Дужина путне мреже чини око 650 km локалних и регионалних путева, као и 60 km магистралних путева, који преко Добоја воде према сјеверном, источном и западном дјелу Републике Српске, односно према Броду, Бања Луци, Модричи и Брчком, а према југу ка Федерацији БиХ. Железницом је Добој повезан са Загребом и Београдом, као и са Јадранским морем преко Сарајева до Плоча. У Добоју је смјештено сједиште Жељезнице Републике Српске и Корпорације за жељезнички саобраћај БиХ.

На подручју Града Добоја живи око 60.000 становника, од чега сам град има око 40.000 становника. Град Добој има 78 мјесних заједница, односно 28.000 домаћинстава. Поред града Добоја већа насељена места су: Осјечани, Липац, Придјел, Бољанић и др. У

последњих пет година повећане су миграције становништва према земљама Европске Уније, што је у просјеку са миграцијама из градова Републике Српске, тако да претходно наведене податке о броју становника треба узети са резервом.

Градску саобраћајну мрежу у општини чини 60 улица, што чини 34,6 km дужине уличне мреже. Локалном путном мрежом на подручју града Добоја обухваћено је 29 путних праваца, категорисаних путева, укупне дужине 240,35 km, од тога је 136,35 km асфалтирано, док је 104 km без асфалтне подлоге. Поред локалних категорисаних путева, постоје и локални некатегорисани путеви, чија се укупна дужина процењује на око 200 km.

У периоду 2004. – 2008. године асфалтирано је око 90 km локалних путева (што је и последњи званични податак), чиме је знатно модернизована локална путна мрежа. Највећи резултат, што се тиче изградње путне мреже, постигнут је у изградњи и модернизацији локалних некатегорисаних путева. На подручју града постоји јавни градски превоз, док на ширем подручју општине превоз се врши јавним приградским аутобуским превозом. Осим наведеног јавног превоза у граду превоз врши и такси служба.

Већина насеља је смештена поред магистралних и регионалних путева, а сва насеља су углавном спојена са центром града приступачним путевима за употребу моторних возила.

Привредну структуру града Добоја чини укупно 428 предузећа где највећи удио имају приватна предузећа - 344, затим акционарска друштва - 63 и остала предузећа 21. Што се тиче структуре запослености по врстама субјеката, највећи број радника и даље је запослен у јавном сектору (државне институције) - 4.412, потом акционарска друштва 3.637, приватна предузећа - 3.079, те предузетници 3.016 радника. Укупна запосленост на подручју града Добоја према подацима фонда ПИО износи 14.144 радника. Незапосленост је у константном порасту и према званичним подацима је порасла са 8.205 лица у 2002. години на преко 10.000 лица у 2010. години. Обзиром да је у последњих 5 година повећан број одласка становништва из Града Добоја према земљама Европске Уније, осјетно је се број незапосленог становништва смањило.

### **1.1. Зашто Стратегија безбједности саобраћаја Града Добоја за период од 2019. до 2028. године ?**

Безбједност друмског саобраћаја недвосмислено је постала дио глобалне политике свих земаља, а посебно земаља Европске Уније. Република Српска као ентитет у саставу БиХ препознала је европске вриједности, односно значај безбједности друмског саобраћаја и започела је са провођењем мјера које су биле усмијерене на смањење броја и последица саобраћајних незгода, а као резултат наведеног је и усвајање Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период од 2019. до 2028., односно развој стратегија безбједности саобраћаја на локалном нивоу.

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

За грађане Града Добоја 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 је важности усвајање стратегије у циљу повећања ино-инвестиција, омогућавања приступа ИПА фондовима ЕУ и другим међународним фондовима, односно развоја комплетне привреде.

Такође, за усвајање Стратегије безбједности саобраћаја Града Добоја за период од 2019. до 2028. године врло битно је истаћи и истраживање које је спровео "Економски институт" АД, Бања Лука везано за истраживање губитака привреде Републике Српске насталих као последица саобраћајних незгода. Према наведеном истраживању, највећи је трошак саобраћајних незгода са погинулим лицима, тако да он у 2018.години износи 4.964.944 КМ, а укупан трошак у 2018.години саобраћајних незгода (ПЛ, ТТП, ЛТП и МШ)) износи 9.551.498 КМ. Овим је показано, да трошак погинулих лица у 2018.години прелази преко 50% укупног трошка саобраћајних незгода. Поређења ради, буџет града Добоја за 2018. годину износио је 37.700.000,00 КМ, односно трошкови саобраћајних незгода на подручју Града Добоја за исту годину потенцијално су износили 25,34 % буџета Града Добоја. Наравно, сви трошкови саобраћајних незгода нису били на терет буџета Града Добоја, али је алармантан податак колико коштају саобраћајне незгоде настале на подручју Града Добоја.

У табели 1. приказани су друштвено економски трошкови саобраћајних незгода по годинама у складу са подацима из истраживања које је спровео "Економски институт" АД, Бања Лука.

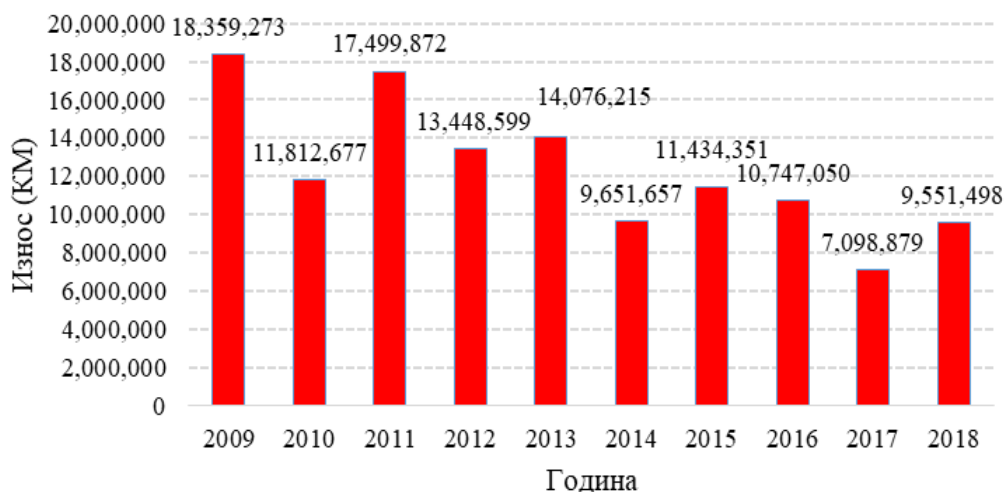
**Табела 1. Друштвено економски трошкови саобраћајних незгода за период од 2009. до 2018. године**

Година	СН са ПЛ (у КМ)	СН са ТТП (у КМ)	СН са ЛТП (у КМ)	СН са МШ (у КМ)	УКУПНО (У КМ)
<b>2009.</b>	11.791.742	4.467.761	721.636	1.378.134	<b>18.359.273</b>
<b>2010.</b>	5.585.562	4.334.395	622.100	1.270.620	<b>11.812.677</b>
<b>2011.</b>	10.550.506	5.067.908	584.774	1.296.684	<b>17.499.872</b>
<b>2012.</b>	8.688.652	3.134.101	547.448	1.078.398	<b>13.448.599</b>
<b>2013.</b>	8.688.652	3.600.882	590.995	1.195.686	<b>14.076.215</b>
<b>2014.</b>	4.964.944	3.000.735	584.774	1.101.204	<b>9.651.657</b>
<b>2015.</b>	6.826.798	2.867.369	609.658	1.130.562	<b>11.434.351</b>
<b>2016.</b>	6.206.180	2.800.686	608.658	1.130.562	<b>10.747.050</b>
<b>2017.</b>	2.482.472	2.800.686	665.647	1.150.074	<b>7.098.879</b>
<b>2018.</b>	4.964.944	2.400.588	759.962	1.427.004	<b>9.551.498</b>
<b>УКУПНО (У КМ)</b>	<b>70.750.452</b>	<b>34.475.111</b>	<b>6.295.652</b>	<b>12.158.856</b>	<b>123.680.071</b>

На основу података из табеле јасно је уочљиво да су трошкови саобраћајних незгода за десетогодишњи период од 2009. до 2018. године износили **123.680.071** КМ, односно 3,28 буџета Града Добоја предвиђеног за 2018. годину.

Преглед укупних трошкова саобраћајних незгода приказан је графички (график 1.).

### Укупан годишњи трошак саобраћајних незгода у КМ



**График 1. Преглед укупних трошкова саобраћајних незгода- тренутно стање**

У табели 2. приказани су укупни трошкови саобраћајних незгода за период 2009. до 2018. године са пројекцијом трошкова за период 2019. до 2028. године, према линеарној функционалној зависности.

**Табела 2. Укупни трошкови саобраћајних незгода за период 2009. година – 2018. година са пројекцијом трошкова за период 2019. година - 2028. година.**

Година	Укупно (у КМ)
2009.	18.359.273
2010.	11.812.677
2011.	17.499.872
2012.	13.448.599
2013.	14.076.215
2014.	9.651.657
2015.	11.434.351
2016.	10.747.050
2017.	7.098.879
2018.	9.551.498
2019.	8.787.378
2020.	8.084.388
2021.	7.437.637
2022.	6.842.626
2023.	6.295.216
2024.	5.791.599
2025.	5.328.271
2026.	4.902.009
2027.	4.509.848
2028.	4.149.060



Трошкови саобраћајних незгода за период 2009. до 2018. године са пројекцијом трошкова за период 2019. до 2028. године приказани су графички (график 2.)



**График 2. Трошкови саобраћајних незгода за период 2009. до 2018. године са пројекцијом трошкова за период 2019. до 2028. године у складу са дефинисаним циљевима**

У табели 3. приказана је предвиђена укупна уштеда у периоду 2019. до 2028. године у односу на почетну 2018. годину. Укупна уштеда износи **33.386.948,00** КМ и представља **1,13** предвиђених буџета за 2018. годину. Стратегијом безбједности саобраћаја Града Добоја за период 2019. година – 2028. година предвиђено је смањење трошкова саобраћајних незгода сваке године за 8 % у односу на претходну годину.

**Табела 3. Уштеда у односу на почетну 2018. годину**

Година	Пројекција трошкова СН	Уштеда (у КМ) у односу на почетну 2018. годину = 9.551.498 КМ)	Уштеда у % у односу на претходну годину (почетна година 2018. г. = 9.551.498 КМ)
2019.	8.787.378	764.120	8
2020.	8.084.388	1.467.110	8
2021.	7.437.637	2.113.861	8
2022.	6.842.626	2.708.872	8
2023.	6.295.216	3.256.282	8
2024.	5.791.599	3.759.899	8
2025.	5.328.271	4.223.227	8
2026.	4.902.009	4.649.489	8
2027.	4.509.848	5.041.650	8
2028.	4.149.060	5.402.438	8
<b>Укупно:</b>	<b>62.128.032</b>	<b>33.386.948</b>	

Стратегија безбједности саобраћаја Града Добоја за период 2019. година – 2028. година у наредном периоду ће за све нас представљати начин понашања на значајно вишем нивоу, односно представљаће културу наше локалне заједнице. У периоду од 2009. године до 2018. године трошкови саобраћајних незгода су у релативно сталном паду. Да би се наставио овај тренд Стратегија са јасним правилима понашања, акционим плановима за повећање безбједности у саобраћају на свим нивоима, је неопходна нашој локалној заједници. У супротном, наша локална заједница лако би се могла вратити у период 2009. године, када су последице и трошкови саобраћајних незгода били изузетно високи и износили **18.359.273,00** КМ годишње.

Планирани трошкови за период 2019. година – 2028. година у складу са Стратегијом безбједности саобраћаја Града Добоја износили би **62.128.032,00** КМ или **33.386.948,00** КМ мање у односу на реперну 2018. годину, уколико би се износ за 2018. годину од **9.551.498,00** КМ пројектовао за наредних 10 година, укупно **95.514.980,00** КМ. Без Стратегије безбједности саобраћаја Града Добоја трошкови саобраћајних незгода могли би износити **183.592.730,00** КМ.

Пројекција трошкова саобраћајних незгода за период 2019. година – 2028. година приказана је графички (график 3.)

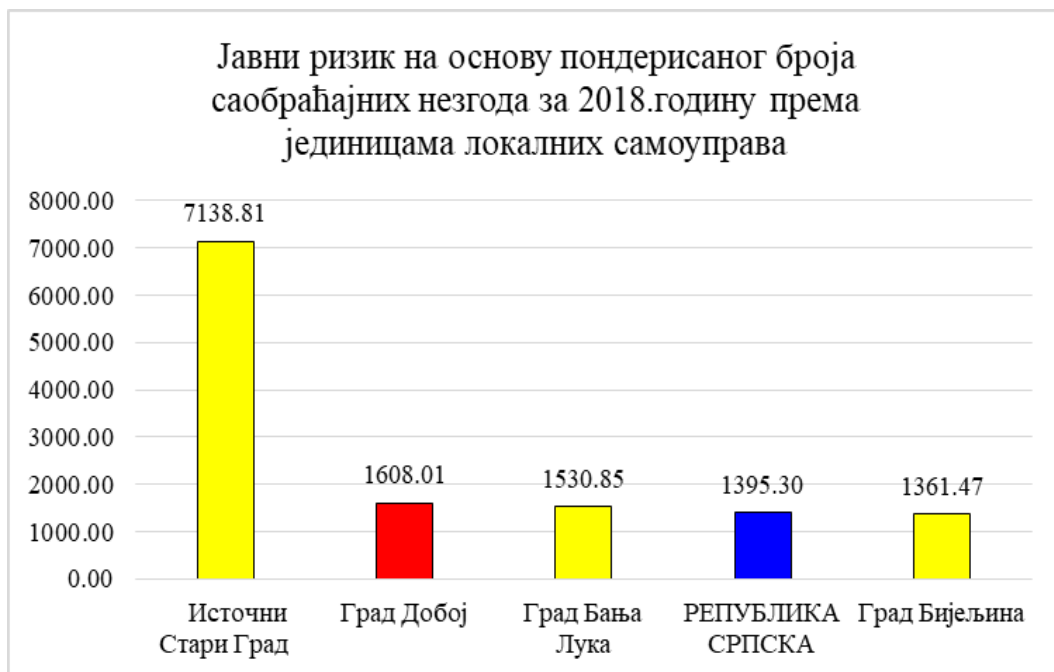


**График 3. Пројекција трошкова саобраћајних незгода са донешеном стратегијом за период 2019. година – 2028. година**

Дакле, питање Стратегије безбједности саобраћаја је питање економских уштеда, а доследним спровођењем ове Стратегије, грађани Добоја би значајно смањили укупне друштвено-економске трошкове саобраћајних незгода и обезбедили уштеду од **33.386.948,00** КМ!

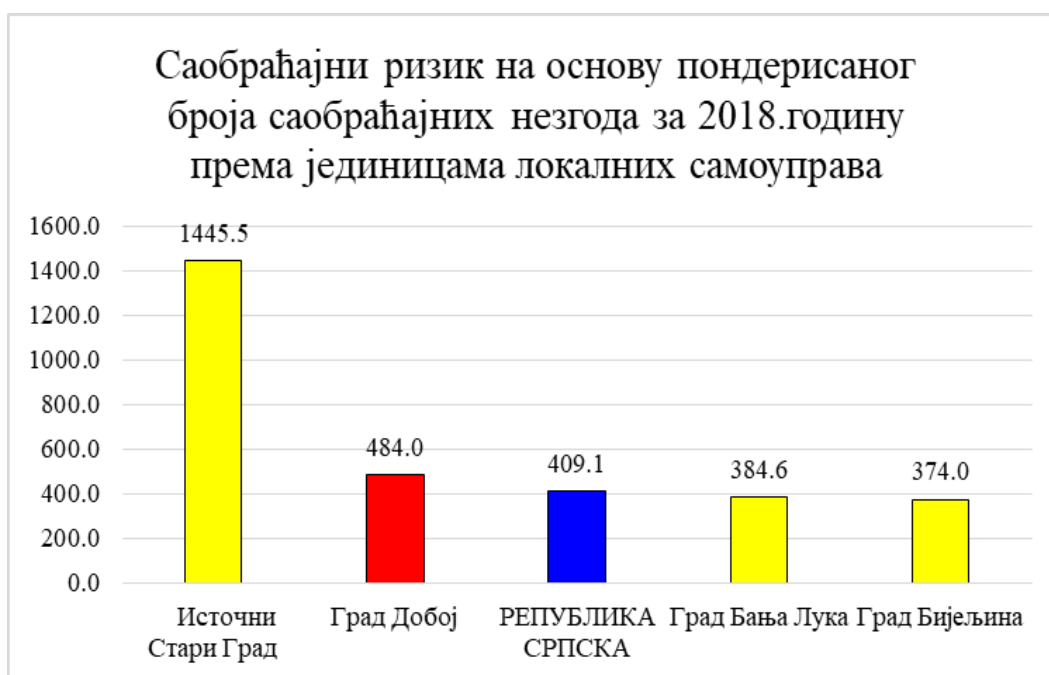
## 2. ПОСТОЈЕЋЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ И ТРЕНДОВИ У СМISЛУ ПОГИНУЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА НА ПУТЕВИМА НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА ДОБОЈА ЗА ПЕРИОД 2009. ГОДИНА – 2018. ГОДИНА

Да би указали на постојеће карактеристике и прогнозирали тренд броја погинулих и повређених лица на територији Града Добоја, веома је битно сагледати стање јавног и саобраћајног ризика у Граду. Град Добој се налази у просечној категорији јавног ризика са тенденцијом повећања, што значи да је у рангу просјечних градова у Републици Српској, ако се анализира јавни ризик (број погинулих/100.000 становника). Због тога је потребно предузети низ значајних корака да би се Град Добој у наредном периоду нашао испод вредности јавног ризика Републике Српске (График 4.).



**График 4. Јавни ризик Града Добоја у односу на друге градове и Републику Српску**

Анализом броја погинулих на 10.000 регистрованих возила добија се вредност саобраћајног ризика. У Граду Добоју у 2018.години, регистровано је укупно 20.003 возила, тако да показатеље саобраћајног ризика је могуће приказати на наредном дијаграму. Град Добој се такође налази у рангу средње вриједности градова у Републици Српској, са трендом повећања саобраћајног ризика према градовима са високим саобраћајним ризиком. Из наведене анализе, општина Источни Стари Град са аспекта саобраћајног и јавног ризика има тренутно водећи негативан тренд у РС-у. Показатељи саобраћајног ризика добијених на основу пондерисаних вриједности сврставају Град Добој у ранг средње ризичних градова, са тенденцијом кретања према јако ризичним. Због тога у наредном периоду овај тренд саобраћајног ризика у Граду Добоју се мора свести испод просјечне вриједности у Републици Српској (График 5.).



**График 5. Саобраћајни ризик Града Добоја у односу на друге градове и Републику Српску**

У табели 4. приказан је преглед укупног броја саобраћајних незгода са последицама, за последњих 10 година, односно за период 2009. година – 2018. година.

**Табела 4. Преглед укупног броја саобраћајних незгода са последицама за период 2009. година – 2018. година**

Година	Погинула лица	Број СН са ПЛ	Тешко повређени	Број СН са ТТП	Лакше повређени	Број СН са ЛТП	Укупно СН са настр. лицима	Број СН са матер. штетом	Укупно СН
2009	25	19	87	67	208	116	202	423	625
2010	9	9	76	65	150	100	174	390	564
2011	17	17	101	76	199	94	187	398	585
2012	14	14	60	47	152	88	149	331	480
2013	14	14	65	54	178	95	163	367	530
2014	10	8	51	45	155	94	147	338	485
2015	13	11	60	43	171	98	152	347	499
2016	11	10	55	42	168	98	150	347	497
2017	7	4	48	42	177	107	153	353	506
2018	11	8	38	36	198	122	166	438	604
Укупно	131	114	641	517	1756	1012	1643	3732	5375

У табели 5. приказано је процентуално учешће саобраћајних незгода са последицама, за последњих 10 година, односно за период 2009. година – 2018. година.

Табела 5. Процентуално учешће саобраћајних незгода са последицама за период 2009. година – 2018. година

Година	Број СН са ПЛ	%	Број СН са ТТП	%	Број СН са ЛТП	%	Број СН са матер. штетом	%	УКУПНО	Σ%
2009	19	3.04%	67	10.72%	116	18.56%	423	67.68%	625	100.00%
2010	9	1.60%	65	11.52%	100	17.73%	390	69.15%	564	100.00%
2011	17	2.91%	76	12.99%	94	16.07%	398	68.03%	585	100.00%
2012	14	2.92%	47	9.79%	88	18.33%	331	68.96%	480	100.00%
2013	14	2.64%	54	10.19%	95	17.92%	367	69.25%	530	100.00%
2014	8	1.65%	45	9.28%	94	19.38%	338	69.69%	485	100.00%
2015	11	2.20%	43	8.62%	98	19.64%	347	69.54%	499	100.00%
2016	10	2.01%	42	8.45%	98	19.72%	347	69.82%	497	100.00%
2017	4	0.79%	42	8.30%	107	21.15%	353	69.76%	506	100.00%
2018	8	1.32%	36	5.96%	122	20.20%	438	72.52%	604	100.00%
<b>УКУПНО:</b>	<b>114</b>	<b>2.12%</b>	<b>517</b>	<b>9.62%</b>	<b>1012</b>	<b>18.83%</b>	<b>3732</b>	<b>69.43%</b>	<b>5375</b>	<b>100.00%</b>

Укупан број саобраћајних незгода за период 2009. година – 2018. година представљен је графички (График 6.)

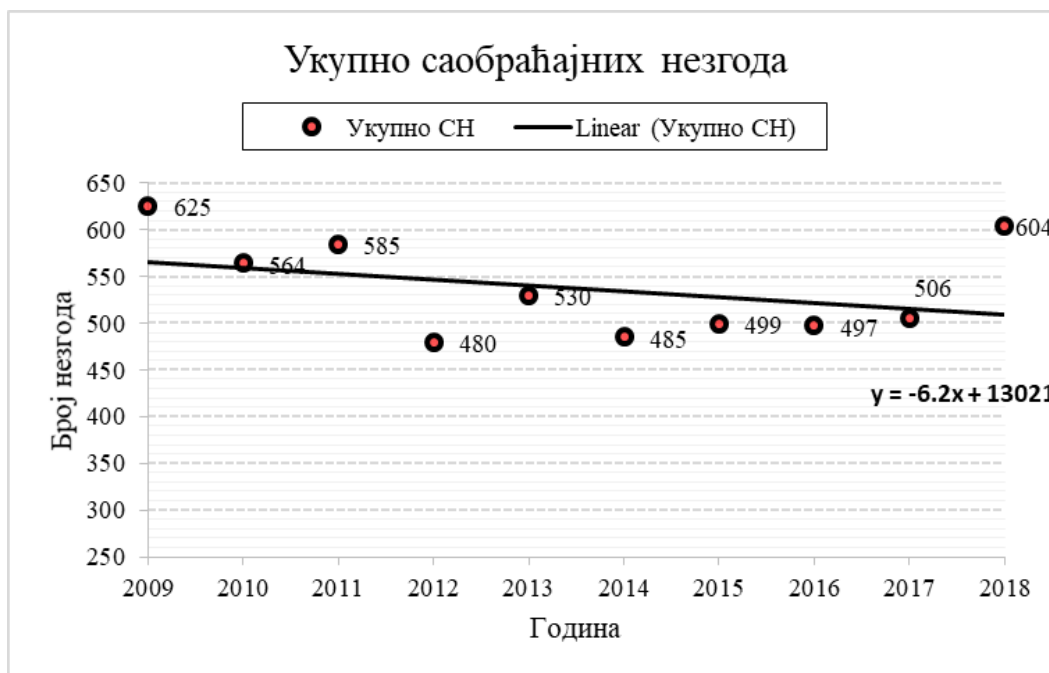


График 6. Графички приказ по годинама укупног броја СН

У почетној години анализе саобраћајних незгода (2009. година) на подручју Града Добоја догодило се 625 саобраћајних незгода, од чега 183 са повређеним лицима и 19 (деветнаест) саобраћајних незгода са погинулим лицима, а у овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повређено) 320 лица, од чега је 25 лица погинуло, 87 лице теже повређено и 208 лица задобило лакше повреде, док се у завршној години анализе саобраћајних незгода (2018. година) на подручју града Добоја догодило 604 саобраћајне незгоде, од чега 158 са повређеним лицима и 8 (осам) саобраћајних незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повређено) 247 лица, од чега су једанаест лица смртно страдала, 38 лица теже повређено и 198 лица задобило лакше повреде.

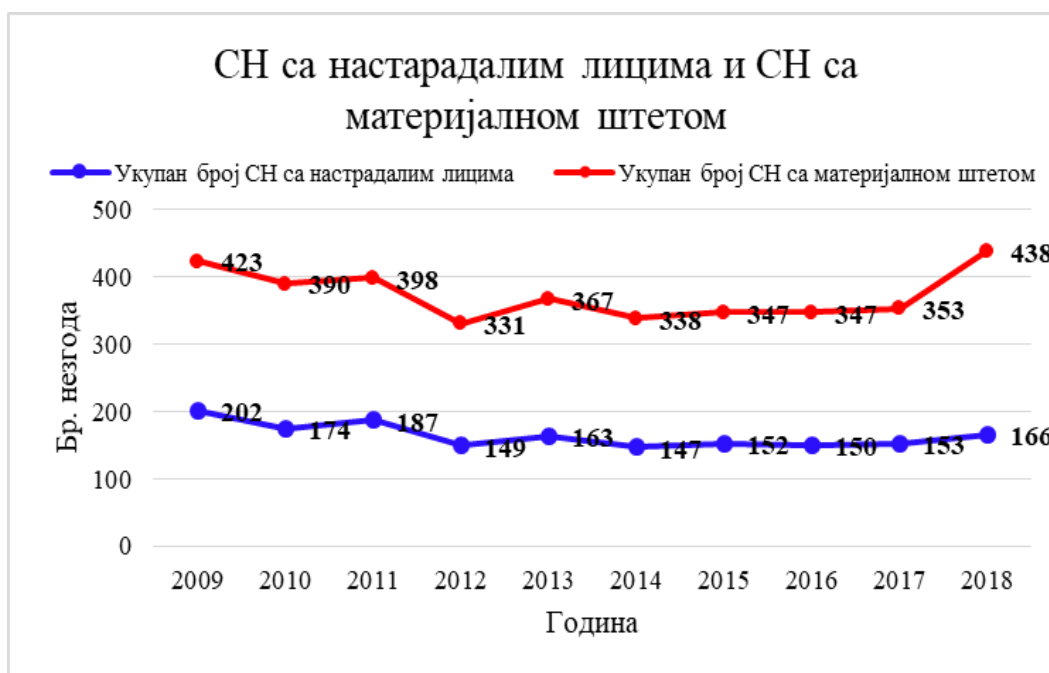
Евидентно је да је број саобраћајних незгода био у периоду 2009. година – 2018. године у благом линеарном паду. Кретао се са 625 СН у 2009. години на 530 СН у 2013. години, а

затим прогресивно растао у периоду од 2014. године до 2018. године, односно за 485 СН у 2014.години до 604 СН у 2018.години, што је процентуално раст за 24,53 % у последњих 5 година. Овим се може закључити да ипак постоји тренд раста броја саобраћајних незгода, поготову у последњих пет година (График 7.).



**График 7. Графички приказ тренда смањења броја саобраћајних незгода у периоду 2009. година – 2018. година**

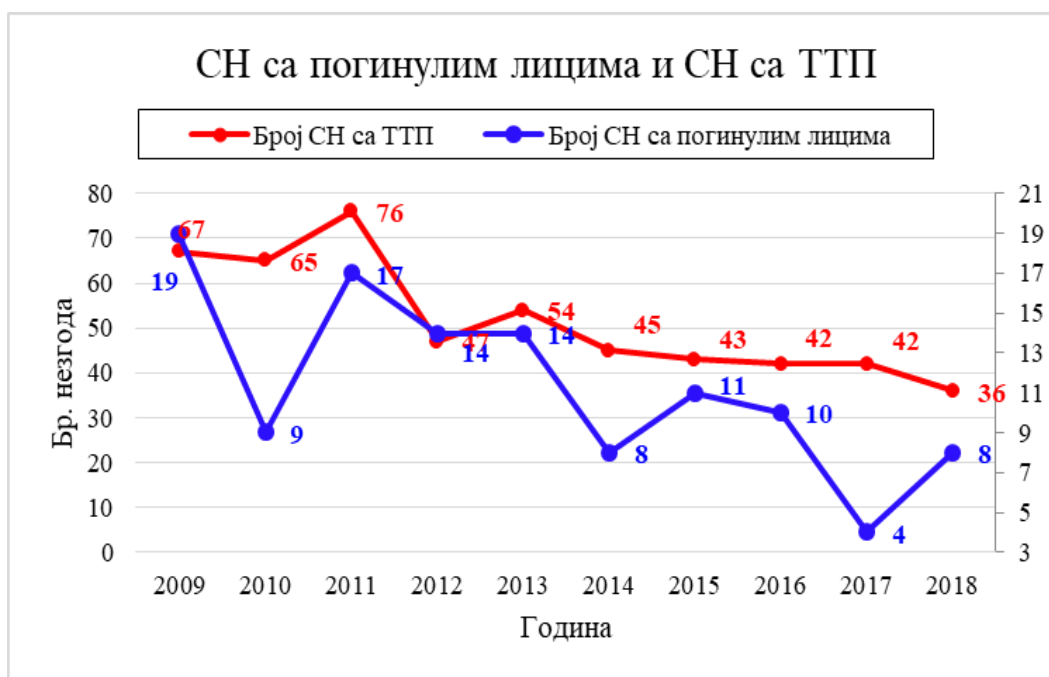
Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим лицима и саобраћајних незгода са материјалном штетом за период 2009. година – 2018. година представљен је графички (График 8.)



**График 8. Графички приказ укупног броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима и саобраћајних незгода са материјалном штетом за период 2009. година – 2018. година**

Евидентно је да се број саобраћајних незгода са настрадалим лицима у периоду 2009. година – 2018. година благо смањује са 202 у 2009. години на 166 у 2018. години, односно за 36 саобраћајних незгода или процентуално за 17,82 %, а број саобраћајних незгода са материјалном штетом се благо повећава са 423 у 2009. години на 438 у 2018. години, односно за 15 саобраћајних незгода или процентуално за 3,42 % (График 8.). Ипак, ово нагло повећање приметано је само у 2018.години.

Преглед броја саобраћајних незгода са погинулим лицима и саобраћајних незгода са тешким тјелесним повредама за период 2009. година – 2018. година такође је графички приказан (график 9.)



**График 9. Преглед броја саобраћајних незгода са погинулим лицима и саобраћајних незгода са тешким телесним повредама за период 2009. година – 2018. година**

Број саобраћајних незгода са тешко повређеним лицима постепено је опадао у периоду 2009. година – 2018. година и посматрајући полазну и завршну годину анализе укупан број саобраћајних незгода је скоро дупло смањен, и то са смањењем за 31 саобраћајну незгоду са ТТП (у 2012. години број саобраћајних незгода са тешко повређеним лицима бељежи значајни пад – 47 СН), док је број саобраћајних незгода са погинулим лицима такође смањен са 19 (деветнаест) у 2009. години на 8 (осам) у 2018. години, односно за 11 саобраћајних незгода или процентуално за 57,89 % (График 9.).

На следећем графичком приказу (График 10.) представљен је преглед погинулих, тешко и лако повређених лица у периоду 2009. година – 2018. година.



**График 10. Графички приказ по годинама броја погинулих, тешко и лако повређених лица у периоду 2009. година – 2018. година**

У прилогу 1. графички су представљене саобраћајне незгоде са погинулим, тешко и лако повређеним лицима и саобраћајне незгоде са материјалном штетом за период 2009. година – 2018. година.

У прилогу 2. графички је представљен број погинулих, тешко и лако повређених лица и укупан број саобраћајних незгода са материјалном штетом за период 2009. година – 2018. година.

У табели 6. приказани су узроци настанка саобраћајних незгода за период 2014. година – 2018. година.

**Табела 6. Преглед узрока настанка саобраћајних незгода за период 2014. година – 2018. година**

Година	Неприлагођен а брзина	Непоштом претпостављање	Непошт. претп. провајера	Непоштом мимолетско задржавање	Ране возило у саобраћају	Непоштом обилазнице	Растојање	Број свескала у СИ војне у моменту СИ била под дејством	Умор возача као додатни узорак	Грешка непачка	Грешка бипинксиста	Техничка неисправност возила	Фактор пут	Остали узроци	Σ
2014	165	12	82	16	107	2	21	74	0	10	0	2	2	39	532
2015	155	20	55	15	114	3	61	65	0	3	0	1	0	33	525
2016	139	13	75	11	116	4	56	70	0	1	0	1	1	31	518
2017	120	10	57	2	117	3	77	74	0	2	0	4	2	51	519
2018	101	17	79	8	120	6	130	65	0	0	0	3	17	4	550
УКУПНО:	680	72	348	52	574	18	345	348	0	16	0	11	22	158	2644

У табели 7. приказани су узроци настанка саобраћајних незгода за период 2014. година – 2018. година изражени у процентима.

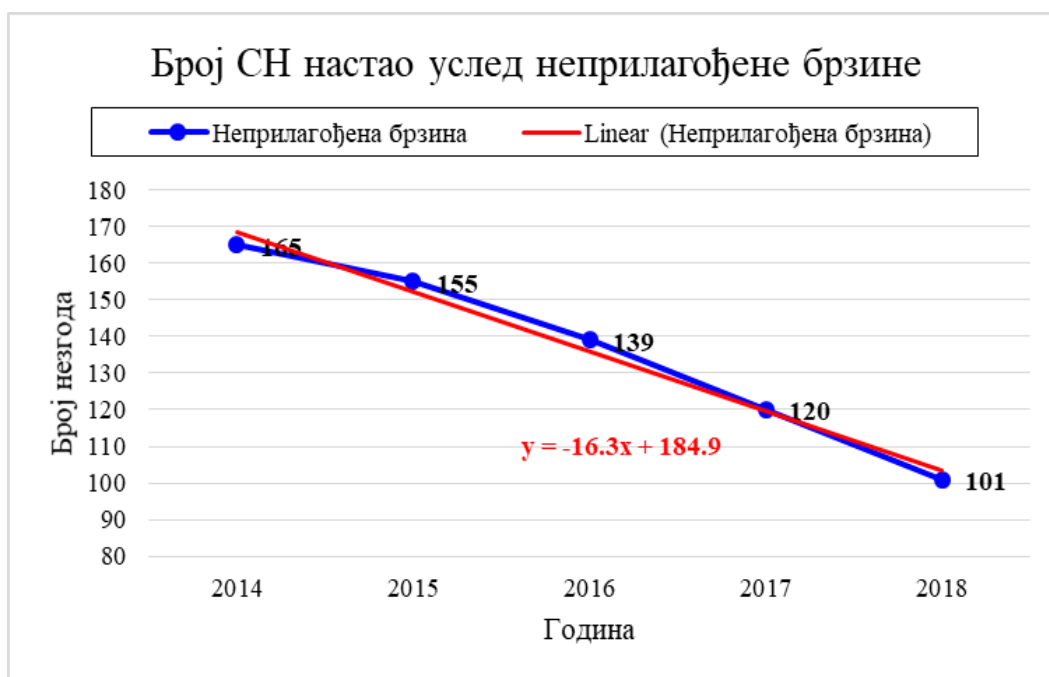


**Табела 7. Преглед узрока настанка саобраћајних незгода за период 2014. година – 2018. година изражени у процентима**

Година	Неприлагођена брзина	Непоштовано првенство	Непошт. првен. пролаза	Непоштовано мимолазење	Радње возилом у саобраћају	Непоштовано обилажење	Одстојање	Алкохол и опојна средства	Умор возача као додатни узрок	Грешка пешака	Грешка бициклиста	Техничка неисправност возила	Фактор пут	Остали узроци	$\Sigma$
2014.	31.02%	2.26%	15.41%	3.01%	20.11%	0.38%	3.95%	13.91%	0.00%	1.88%	0.00%	0.38%	0.38%	7.33%	100.00%
2015.	29.52%	3.81%	10.48%	2.86%	21.71%	0.57%	11.62%	12.38%	0.00%	0.57%	0.00%	0.19%	0.00%	6.29%	100.00%
2016.	26.83%	2.51%	14.48%	2.12%	22.39%	0.77%	10.81%	13.51%	0.00%	0.19%	0.00%	0.19%	0.19%	5.98%	100.00%
2017.	23.12%	1.93%	10.98%	0.39%	22.54%	0.58%	14.84%	14.26%	0.00%	0.39%	0.00%	0.77%	0.39%	9.83%	100.00%
2018.	18.36%	3.09%	14.36%	1.45%	21.82%	1.09%	23.64%	11.82%	0.00%	0.00%	0.00%	0.55%	3.09%	0.73%	100.00%
УКУПНО:	25.72%	2.72%	13.16%	1.97%	21.71%	0.68%	13.05%	13.16%	0.00%	0.61%	0.00%	0.42%	0.83%	5.98%	100.00%

На основу података из табеле 7. уочљиво је да је неприлагођена брзина кретања у просјеку први узрок настанка саобраћајних незгода у 25,72 %. Као други узрок настанка саобраћајних незгода идентификовано је радње возилом у саобраћају 21,71 %, а трећи узрок непоштовање првенства пролаза и алкохол и опојна средства у износу од по 13,16 % случајева. Треба напоменути да одстојање представља узрок од 13,05 % свих узрока настанка незгода.

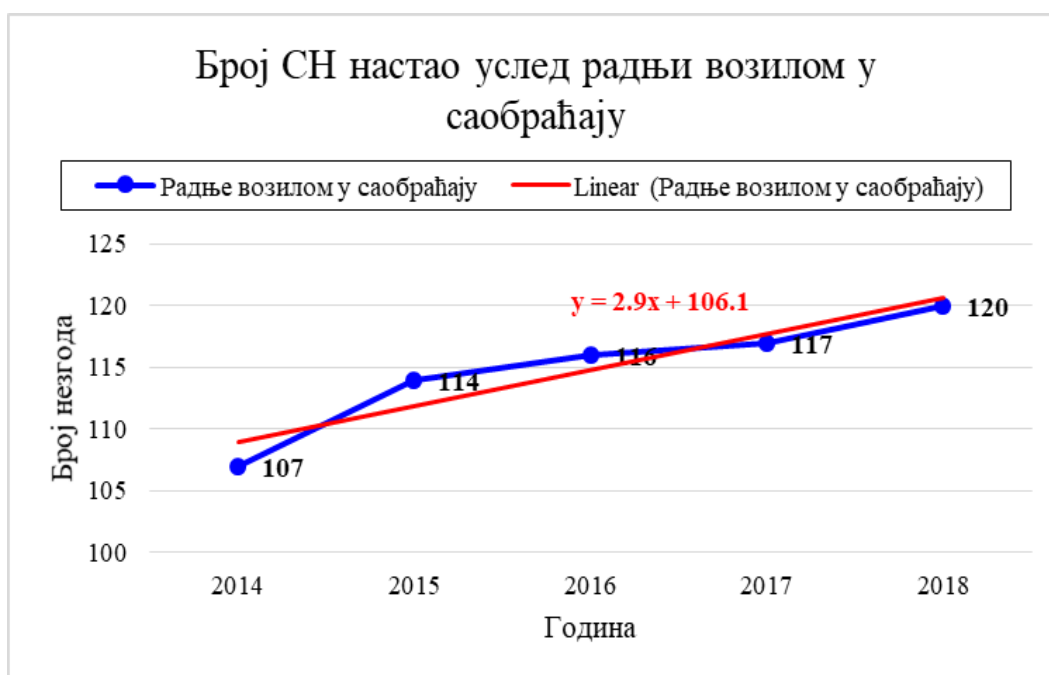
Преглед саобраћајних незгода насталих због неприлагођене брзине приказан је графички (График 11.)



**График 11. Графички приказ саобраћајних незгода насталих због неприлагођене брзине за период 2014. година – 2018. година**

Као што је већ речено, неприлагођена брзина је узрок настанка саобраћајних незгода у 25,72 % случајева. Посматрајући по годинама, овај узрок настанка саобраћајних незгода прати тренд пада са 31,02 % у 2014. години на 18,36 % у 2018. години (График 11.).

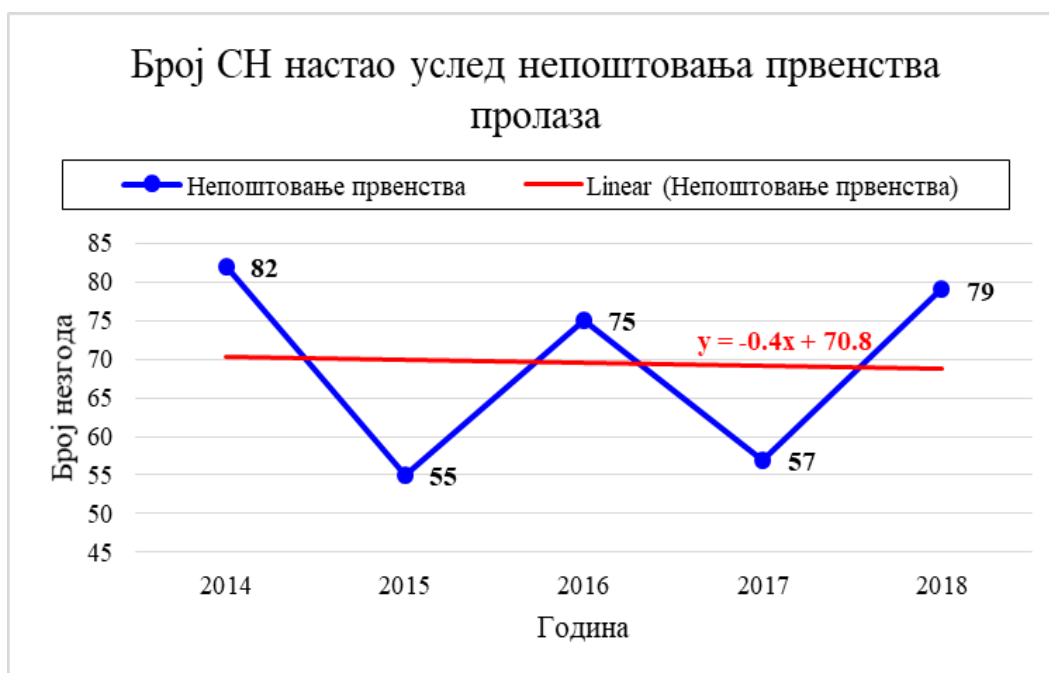
Други узрок настанка саобраћајних незгода је радње возилом у саобраћају и преглед саобраћајних незгода насталих због радње возилом у саобраћају за период 2014. година – 2018. година приказан је графички (График 12.)



**График 12. Преглед саобраћајних незгода насталих због радњи возилом у саобраћају за период 2014. година – 2018. година**

Овај узрок настанка саобраћајних незгода је у тренду благог раста са 20,11 % у 2014. години на 22,54 % у 2017. години (График 12).

Трећи узрок настанка саобраћајних незгода су непоштовање првенства пролаза и алкохол и опојна средства и преглед саобраћајних незгода насталих због радњи возила у саобраћају за период 2014. година – 2018. година приказан је графички (График 13. и 13.а)



**График 13. Преглед саобраћајних незгода насталих услед непоштовања првенства пролаза за период 2014. година – 2018. година**

Непоштовање првенства пролаза као узрок настанка саобраћајних незгода прати тренд благог смањења са 15,41 % у 2014. години на 14,36 % у 2018. години (График 13.).



**График 13.а. Преглед саобраћајних незгода насталих услед СН учесника који су у моменту незгоде били под дејством алкохола за период 2014. година – 2018. година**

Посебна статистичка специфичност је што у периоду 2014. – 2018. година **није било СН** са умором возача као додатним узроком и грешака бициклиста. Ови показатељи се прихватају са резервом и у домену су могуће статистичке грешке.

Преглед саобраћајних незгода насталих због осталих узрока за период 2014. година – 2018. година приказан је у прилогу 3.

У табели 8. Приказане су саобраћајне незгоде по категорији пута.

**Табела 8. Саобраћајне незгоде по категорији пута (МАГ пут = магистрални пут, РЕГ пут = регионални пут, ЛОК пут = локални пут, УЛ = улице у насељу, НЕК пут = некатегорисани пут)**

Година	Ауто пут	%	МАГ пут	%	РЕГ пут	%	ЛОК пут	%	УЛ	%	НЕК пут	%	Укупно	Σ %
2014.	0	0.00%	176	36.29%	100	20.62%	57	11.75%	129	26.60%	23	4.74%	485	100%
2015.	0	0.00%	179	35.87%	107	21.44%	47	9.42%	123	24.65%	43	8.62%	499	100%
2016.	10	2.01%	177	35.54%	93	18.67%	62	12.45%	123	24.70%	33	6.63%	498	100%
2017.	21	4.15%	168	33.20%	83	16.40%	57	11.26%	128	25.30%	49	9.68%	506	100%
2018.	41	6.79%	202	33.44%	91	15.07%	68	11.26%	164	27.15%	38	6.29%	604	100%

Према подацима из табеле 8. највећи број саобраћајних незгода евидентиран је на магистралним путевима (у просеку 34,87 %) и улицама (у просеку 25,68 %) односно на локалним путевима (у просеку 11,23 %).

Саобраћајне незгоде по категорији пута приказане су графички (График 14.)

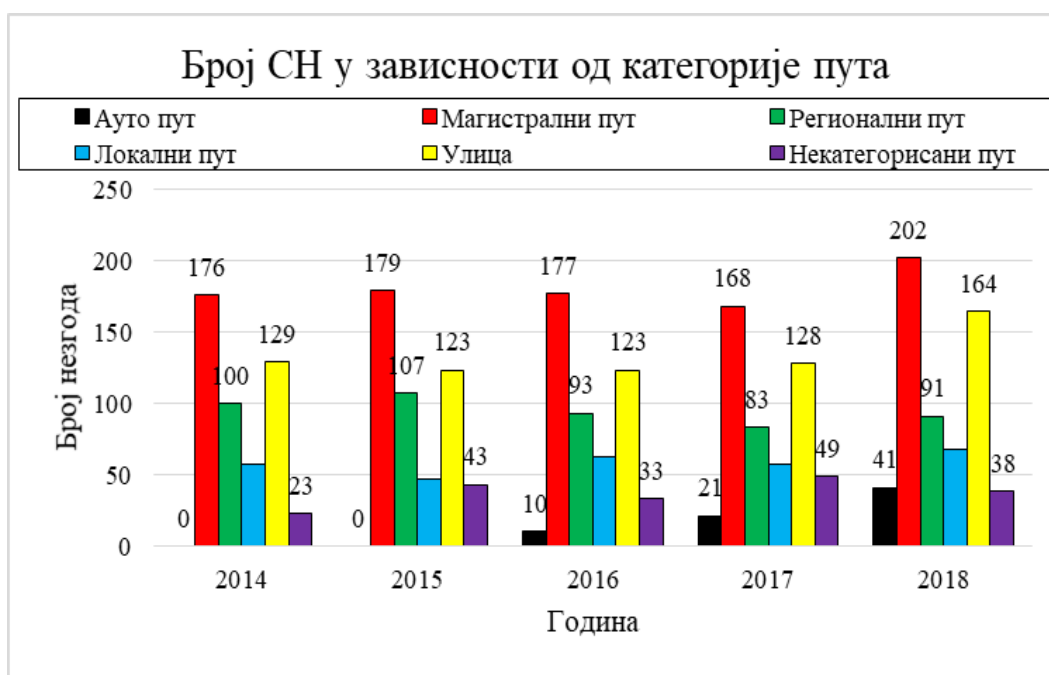


График 14. Саобраћајне незгоде по категорији пута

У табели 9. приказане су саобраћајне незгоде у зависности од тога да ли су се догодиле у насељеном или ненасељеном месту, односно на раскрсници.

Табела 9. Преглед саобраћајних незгода насталих у насељеном, ненасељеном месту, односно раскрсници

Година	Насељено место	%	Ненасељено место	%	Раскрсница	%	Укупно	Σ %
2014	307	52.57%	178	30.48%	99	16.95%	584	100%
2015	304	53.33%	195	34.21%	71	12.46%	570	100%
2016	306	53.13%	191	33.16%	79	13.72%	576	100%
2017	326	55.82%	180	30.82%	78	13.36%	584	100%
2018	369	51.39%	235	32.73%	114	15.88%	718	100%

Највећи број саобраћајних незгода евидентиран је у насељеним местима (у просеку 53,19 % саобраћајних незгода).

Да би се извршило мапирање ризика и утврдили нивои ризика на магистралним путевима потребно је приказати просторну расподелу настанка саобраћајних незгода. У оквиру ове анализе биће коришћени и подаци за саобраћајне незгоде са учесницима различитих старосних доби и подаци о саобраћајним незгодама функционално зависних од стања коловоза за период 2014. година – 2018. година (приказани у прилогу 4 и 5). С обзиром на то да мрежу магистралних путева чине путеви М-І-105 (Из правца Сарајева према Шамцу) и М-І-110 (од Добоја према Тузли) могло би се извршити мапирање ризика, односно одредити зоне ризика. Мапирање би се радило на пет степени ризика и то (Извор: Слободна процена аутора):

- ✓ *Веома низак ниво ризика* (0 – 2 погинула лица и лица са тешким тјелесним повредама у периоду анализе)

- ✓ *Низак ниво ризика* (2,01 – 4 погинулих лица и лица са тешким тјелесним повредама у периоду анализе)
- ✓ *Средњи ниво ризика* (4,01 – 6 погинулих лица и лица са тешким тјелесним повредама у периоду анализе)
- ✓ *Висок ниво ризика* (6,01 – 8 погинулих лица и лица са тешким тјелесним повредама у периоду анализе)
- ✓ *Веома висок ниво ризика* (8,01 – 10 погинулих лица и лица са тешким тјелесним повредама у периоду анализе)

Старосна структура учесника у саобраћајним незгодама у којима су погинула или тешко повређена лица за период 2014. година – 2018. година биће приказана у Прилогу бр. 7.

Временска расподела, по данима у седмици, саобраћајних незгода са погинулим и тешко повређеним лицима за период 2014. година – 2018. година биће приказана у Прилогу бр. 8.

Часовна расподела саобраћајних незгода са погинулим и тешко повређеним лицима за период 2014. година – 2009. година биће приказана у Прилогу бр. 9.

У прилогу бр. 10 приказани су друштвено економски трошкови саобраћајних незгода по годинама у складу са подацима из истраживања које је спровео "Економски институт" АД, Бања Лука везано за губитке привреде Републике Српске настале као последица саобраћајних незгода.

## 2.1. Стање индикатора безбједности саобраћаја на територији Града Добоја

Обсежном анализом добијеном на основу праћења индикатора о безбедности саобраћаја у Републици Српској спроведеног од стране Агенције за безбједност саобраћаја РС могу се издвојити следећи индикатори на територији Града Добоја:

- ✓ Проценат возача у саобраћајном току под утицајем алкохола у тјоку дана **1,46%** (што проценом индикатора представља **врло високу вредност ИБС>0,35%**);
- ✓ Проценат употребе мобилних телефона у вожњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тона **3,3%** (што проценом индикатора представља **ниску вредност  $3\% \leq \text{ИБС} \leq 4\%$** );
- ✓ Проценат прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тона **17,9%** (што проценом индикатора представља **високу вредност  $15\% \leq \text{ИБС} \leq 20\%$** );
- ✓ Проценат прекорачења ограничења брзине путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тона **41,2%** (што проценом индикатора представља **врло високу вредност ИБС>20%**);
- ✓ Проценат употребе сигурносног појаса возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тона **79,5%** (што проценом индикатора представља **ниску вредност  $70\% \leq \text{ИБС} \leq 80\%$** );

- ✓ Проценат употребе дневних светала код возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тона **97,8%** (што проценом индикатора представља **средњу вредност  $97\% \leq \text{ИБС} \leq 98\%$** );
- ✓ Проценат употребе заштитних система деце до 3 године старости **94,4%** (што проценом индикатора представља **високу вредност  $90\% \leq \text{ИБС} \leq 95\%$** );
- ✓ Проценат употребе заштитних каца код мотоциклиста и мопедиста **90,0%** (што проценом индикатора представља **гранично високу вредност  $90\% \leq \text{ИБС} \leq 95\%$** );
- ✓ Проценат употребе сигурносног појаса путника на задњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5 тона **32,5%** (што проценом индикатора представља **врло ниску вредност  $\text{ИБС} < 70\%$** );
- ✓ Проценат употребе сигурносног појаса сувозача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тоне **83,8%** (што проценом индикатора представља **средњу вредност  $80\% \leq \text{ИБС} \leq 90\%$** );

Анализом добијених индикатора, Град Добој се сврстава у средњи ранг оцењених Полицијских управа на територији Републике Српске и као такав се налази у позицији могућег деловања са циљем побољшања уочених индикатора.

## 2.2. Кључни проблеми безбједности саобраћаја у Добоју

- ✓ неприлагођена брзина кретања у просеку је први узрок настанка саобраћајних незгода са удјелом од 25,72 %;
- ✓ Највише узрочника СН су лица од 20 до 50 година у саобраћају
- ✓ Највећи број СН се догађа на сувом коловозу
- ✓ Највећи број СН је у периоду од 12h до 16 h
- ✓ Највећи број СН догодио се четвртком и петком
- ✓ Највећи број учесника СН су лица од 21 до 30 година
- ✓ Највећи број саобраћајних незгода евидентиран је на магистралним путевима (у просеку 34,87 %) и улицама (у просеку 25,68 %) односно на локалним путевима (у просеку 11,23 %) и тако редом.

### 3. ПРАВНИ, ПЛАНСКИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР

Законом о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, бр.63/11), а у циљу подстицања превентивних и других активности у области безбједности саобраћаја, остваривања координације и сарадње укључених субјеката, дефинисано је да су јединице локалне самоуправе дужне формирати своја саветодавна тела за безбедност саобраћаја. **Задатак савета за БС** је дефинисан Законом о БС на путевима Републике Српске (2011. године). Савет за БС би требало да на једном месту окупи кључне људе из кључних институција чији би циљ требало да буде заједнички рад на уочавању проблема, дефинисања предлога мера, праћењу спроведених мјера и праћењу ефеката спроведених мјера.

Савјет за БС треба да садржи чланове представнике сљедећих субјеката:

- ✓ саобраћајна полиција (начелник, командир, заменик...),
- ✓ представник Хитне помоћи/Дома здравља,
- ✓ представник одјељења за стамбено-комуналне послове,
- ✓ представник аутошкола,
- ✓ представник предшколских и школских установа,
- ✓ представник средњих школа,
- ✓ представник ауто-мото друштава,
- ✓ представник ватрогасних друштава,
- ✓ представник удружења грађана и
- ✓ остали...

Предједник Савјета за БС треба да буде политички утицајна особа (начелник општине, замејник начелника, председник скупштине јединице локалне самоуправе), који је спреман одвојити време за сједнице Савјета, уважити и реализовати закључке са сједнице Савјета, уважити предлог осталих чланова Савјета и чврсто се залагати за активности које доприносе унапређењу БС на нивоу ЈЛС.

Посебно је потребно навести *Члан 11. ЗоБС-а*:

(1) Задаци Савјета су:

- разматрање питања из области БС,
- предлагање мера за унапређење БС,
- давање мишљења на стратешке документе,
- иницирање доношења и учествовање у изради законских и других аката,
- давање мишљења на програме, планове рада и извјештаје Агенције и

– остваривање и подстицање координације и сарадње између републичких органа управе и других тјела у БС.

(2) Саветодавна тела за БС јединица локалне самоуправе задатке из става 1. овог члана обављају на свом подручју.

### 3.1. Начела стратегије безбједности саобраћаја

- ✓ *тежња за највишим стандардима* (политика безбедности друмског саобраћаја води се са циљем да стави грађане у фокус активности, да их охрабрује да сами преузму одговорности за себе и остале учеснике у саобраћају, као и да се ствара свест о једнакости свих учесника у саобраћају);
- ✓ *свеобухватни приступ безбедности друмског саобраћаја* (о будућој политици безбедности 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 подељена одговорност* (најважније начело деловања је питање управљања у складу са начелом пропорционалности. У подручју безбједности саобраћаја посматра се концепт подељене одговорности, а нужно је показати и развијати заједништво и конкретне акције на нивоу управљачке структуре како у ЕУ, тако и у регионалним и локалним телима власти, односно Граду Добоју);

### 3.2. Визија и циљеви

#### **ВИЗИЈА**

*" Саобраћај који омогућава квалитетан начин живота, без погинулих лица са знатно смањеним бројем повређених лица и са минималним могућим трошковима саобраћајних незгода према угледу на развијене градове Европске Уније приближне величине Града Добоја ".*

### 3.3. Циљеви

На територији Града Добоја у периоду 2009. година – 2018. године погинула су 114 лица, односно 11,4 лица на годишњем нивоу. За потребе ове анализе усвојена је вриједност од тачно 11,4 погинула лица на годишњем нивоу. Узимајући у обзир податак да на територији Града Добоја са окружењем које покрива ПС за БС живи око 60.000 становника, а да се број погинулих посматра у односу на 100.000 становника, према овим подацима на 100.000 становника погинуло би тачно 19 лица.

Осим полазних елемената у виду амбиције, мисије и визије, дефинисани су и циљеви који би требало да омогуће изградњу одрживог и дјелотворног система управљања безбједношћу саобраћаја до 2028. године, тако да, у погледу посљедица саобраћајних незгода:

- ✓ Број погинулих у СН свести са 8 лица у 2018. години на 4 лица већ у 2024. и тренд наставити до 2028.године;
- ✓ Нема погинуле деце од 2028. године;



- ✓ Број тешко повређене дјеце у 2028. буде за 50% мањи, у односу на број деце која су тешко повређена 2018. године;
- ✓ Број погинулих у 2028. буде за 50% мањи, у односу на број погинулих у 2018. години;
- ✓ Број тешко повређених лица у 2028. години, буде за 50% мањи, у односу на број лица која су тешко повређена током 2018. године;
- ✓ Укупни годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2028. години буду за 50% мањи, у односу на 2018. годину.

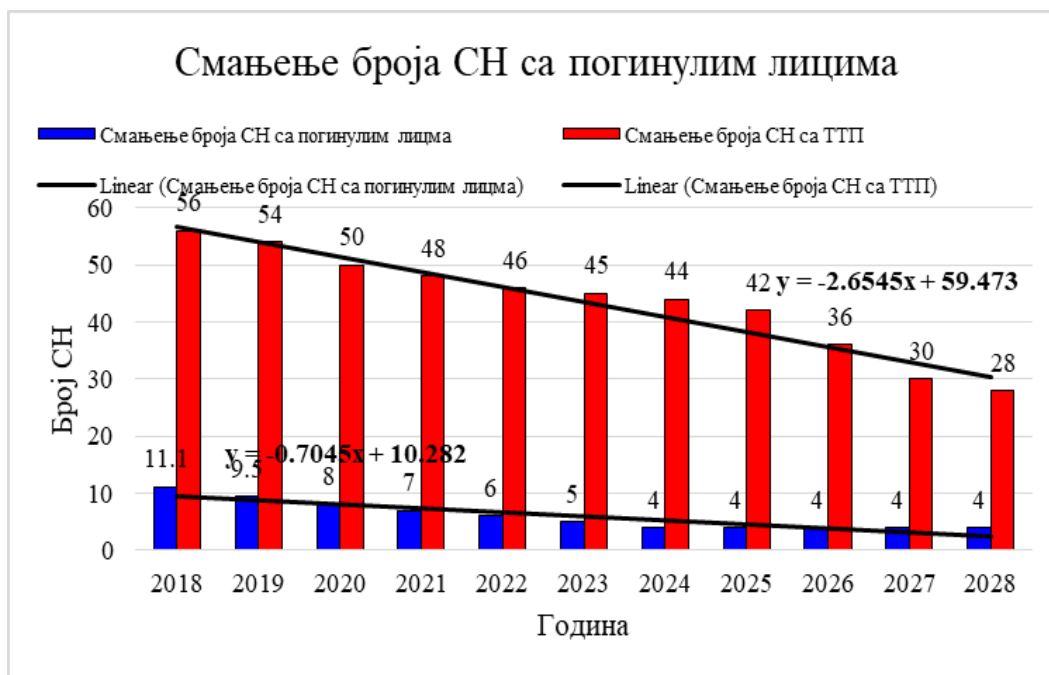


График 15. Смањење броја СН са погинулим и СН са тешким телесним повредама

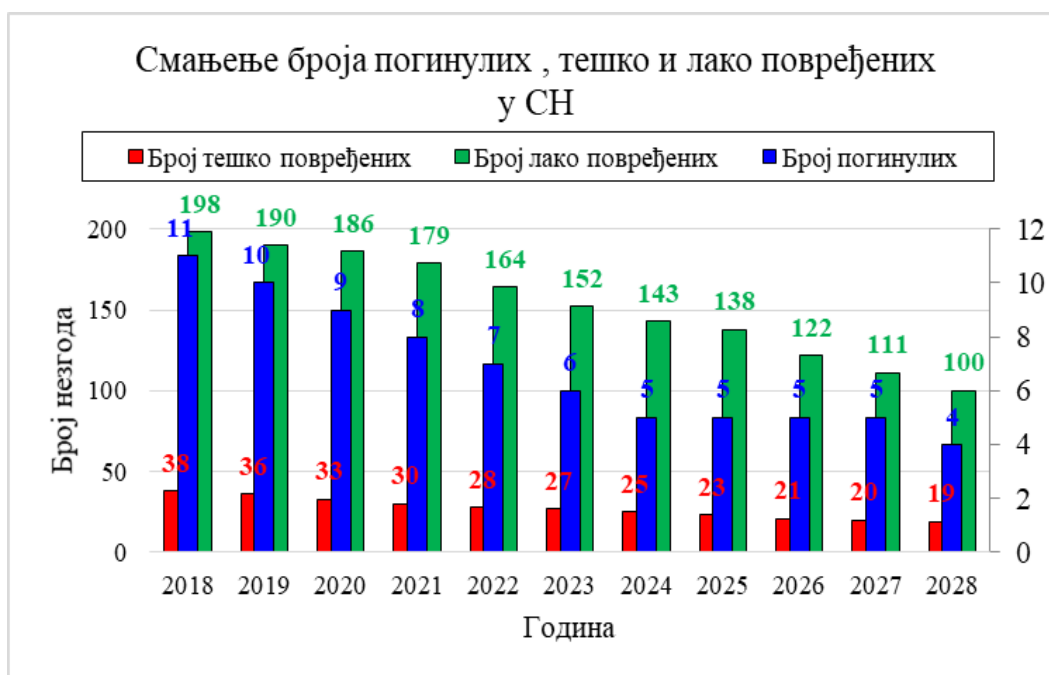


График 16. Смањење броја погинулих, тешко и лако повређених лица у СН

У периоду од 2019. до 2028. године, реализоваће се мере и активности различитих субјеката којима ће се унаприједити систем безбједности саобраћаја кроз слиједјеће индикаторе перформанси безбједности саобраћаја, односно повећаће се употреба система заштите и то:

- ✓ употреба сигурносног појаса од стране возача аутомобила са 79,5 % на 95 % (у просеку годишње за 1,55%),
- ✓ употреба сигурносног појаса од стране сувозача у аутомобилу са 83,8 % на 95 % (у просеку годишње за 1,12%),
- ✓ употреба сигурносног појаса од стране путника на задњем сједишту аутомобила са 32,5 % на 95 % (у просеку годишње за 6,25%),
- ✓ употреба кацига од стране мотоциклиста са 90 % на 95 % (у просеку годишње за 0,5%),
- ✓ употреба мобилних телефона у вожњи возача од стране возача путничких аутомобила и доставних возила са 3,3 % на 0,5 % (у просеку годишње за мање од 0,3%),
- ✓ употреба сигурносних дечијих сједишта за децу до 3 године са 94,4 % на 99% (у просеку годишње за 0,45%),

Побољшаће се поштовање ограничења брзине на проласцима путева кроз Град Добој и на улицама у граду и то:

- ✓ смањиће се проценат возила која прекорачују ограничење брзине, на проласку пута М-І-105 и М-І-110 са 41,2 % на 10 %(у просеку годишње за 3,12%),
- ✓ смањиће се проценат возила која прекорачују дозвољену брзину за више од 10 km/h, на проласку пута М-І-105 и М-І-110 са 17,9 % на 10 %,
- ✓ смањиће се удио возача који возе под утицајем алкохола са 1,46 % на 0,5 % (у просеку годишње за 0,1%),
- ✓ смањиће се удио возача без положеног возачког испита (без права учешћа у саобраћају) међу свим возачима у саобраћају, са 4,00 % на 2,00 %

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

- ✓ учешће возача под утицајем алкохола међу погинулим, лако и тешко повређеним возачима и материјалном штетом ће се смањити са 11,81 % на 6,00 % (у просеку годишње за 0,6%);
- ✓ учешће возача без положеног возачког испита (без права учешћа у саобраћају) међу свим возачима који су учествовали у саобраћајним незгодама ће се смањити са 2,00 % на 1,00 %;
- ✓ смањиће се пондерисани број повређених у саобраћају са 139 (35 са ТТП и 104 са ЛТП) добијених анализом јавног и саобраћајног ризика у 2018.години на 70 годишње;

- ✓ **смањиће се укупни друштвено економски трошкови СН у Граду Добоју са 9.551.498,00 КМ/годишње на испод 5.000.000,00 КМ/годишње.**

### 3.3.1. Квалитативни циљеви

Квалитативни циљеви треба да постигну даље смањење најтежих посљедица саобраћајних незгода, односно броја погинулих тешко и лако повређених лица, те даље заустављање раста укупног броја саобраћајних незгода. Уопштено посматрајући, на територији Града Добоја неопходно 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 меру 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, неопходно је свести на **најнижи ниво**. Праћење и усмеравање казнене политике у циљу повећања саобраћајне дисциплине и одговорности возача према поштовању саобраћајних прописа и ширењу саобраћајне културе, посебна је мјера која ће допринјети 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 безбједности саобраћаја у граду, тако да се успоставе снажне и стабилне институције безбједности саобраћаја,
- ✓ успоставити мрежу партнера, добру сарадњу и усаглашавање рада институција безбједности саобраћаја у граду, уз главну координирајућу улогу градског (општинског) Савјета за безбједност саобраћаја, (одржавати периодичне састанке посвећене безбедности саобраћаја), као и Комисије за безбедност саобраћаја,
- ✓ 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 и ускладити локалне нормативне акте у области саобраћаја и успоставити процес њиховог сталног унапређивања,
- ✓ унапређивати свијест о потреби генералног побољшања законодавства и примјене закона,
- ✓ унапређивати свијест о значају проблема безбједности саобраћаја и о могућности унапређења безбједности саобраћаја кроз мере и активности у граду,

- ✓ подржати најважније партнере да припреме своје стратешке документе о безбједности саобраћаја (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 Добоју, управљати истом на Саобраћајном факултету у Добоју, припремити квалитетну базу података у Дому здравља Добој и Општој болници Св. апостол Лука, као и предузећу за одржавање путева,
- ✓ успоставити процес периодичног снимања и праћења најважнијих индикатора безбједности саобраћаја у општини (употреба система заштите, вожња под утицајем алкохола, прекорачење брзине и слично),
- ✓ унапредити процес евидентирања повређених у саобраћајним незгодама и њиховог збрињавања и лечења,
- ✓ побољшати хитну медицинску службу, лечење и рехабилитацију повређених у саобраћајним незгодама.

#### **4. КЉУЧНИ СУБЈЕКТИ УКЉУЧЕНИ У СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА И ЊИХОВЕ ОДГОВОРНОСТИ**

На основу позитивних показатеља о оправданости стратегије безбједности саобраћаја, Градоначелник града Добоја именовao је радну групу за израду и имплементацију стратегије безбједности саобраћаја Града Добоја за период 2019. година – 2028. година коју чине чланови Савета и Комисије за безбједност саобраћаја, начелници одељења за привреду и стамбено комуналне послове, као и стручњаке са Саобраћајног факултета.

Чланови радне групе имају улогу стручног тима и за свој рад одговарају Градоначелнику Града Добоја.

Радна група ће након имплементације стратегије безбједности саобраћаја Града Добоја имати и следеће задатке:

- ✓ припрема предлог Програма безбједности саобраћаја Града Добоја за период од 2019-2028, који прати ову Стратегију;
- ✓ организује периодичне тематске састанке о кључним циљевима Стратегије безбједности саобраћаја на подручју Града Добоја;
- ✓ обавештава Савјет за безбједност саобраћаја о реализованим и планираним периодичним активностима које су у оквиру Стратегије безбједности саобраћаја Града Добоја;
- ✓ припрема и предлаже финансијски план утрошка средстава за реализацију Стратегије по годинама;
- ✓ припрема и објављује годишњи извештаје о реализацији Стратегије безбједности и предлаже мере за побољшање;
- ✓ у сарадњи са свим субјектима безбједности саобраћаја на локалном нивоу обавештава ширу јавност о планираним активностима и постигнутим резултатима;
- ✓ Припрема и доставља годишњи Извештај о стању безбједности саобраћаја на подручју Града Добоја Скуптини Града и Агенцији за безбједност саобраћаја Републике Српске;

Осим Радне групе за израду и имплементацију Стратегије у коју су укључени чланови Савјета и начелници општинских одељења, као и стручњаци са Саобраћајног факултета, кључни субјекти на реализацији Стратегије су:

- ✓ ПС1, ПС2 и ПСЗБС Добој ,
- ✓ Саобраћајни факултет,
- ✓ Предузеће за одржавање путева,
- ✓ Дом здравља,
- ✓ Жељезнице РС,

- ✓ Средњошколски центар,
- ✓ Основне школе са подручја града,
- ✓ АМД Добој,
- ✓ Технички прегледи,
- ✓ Аутошколе,
- ✓ Ватрогасна јединица,
- ✓ Осигуравајућа друштва,
- ✓ Таксисти,
- ✓ Требава експрес,
- ✓ Боснаекспрес и
- ✓ Месне заједнице,

#### **4.1. Хоризонтална и вертикална координација између субјеката система безбједности саобраћаја**

Безбједност саобраћаја је мултисекторски систем отвореног карактера који функционише на принципу међусобне сарадње, подјеле одговорности и подршке свих укључених субјеката. Да би овај механизам могао да исправно функционише и доприноси смањењу броја саобраћајних незгода на путевима, потребно је развити квалитетан систем координације међу субјектима система. У том смислу, неопходно је имати једног субјекта у улози кључног координатора свих субјеката система безбједности саобраћаја. На тај начин, не доприноси се централизацији система безбједности саобраћаја, него бржем протоку информација за унапређење безбједности саобраћаја, што је у директоној спреси са бржом и ефикаснијом реализацијом активности на унапређењу безбједности саобраћаја.

Поред републичких субјеката система безбједности саобраћаја као што су надлежна министарства и Агенција за безбједност саобраћаја, као водећа агенција за управљање системом безбједности саобраћаја, закон је предвидио локалне субјекте безбједности саобраћаја, као најзначајне факторе унапређења безбједности на путевима (Члан 2. став 2. Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске). Наиме, на локаланом нивоу најзначајни субјекти система безбједности саобраћаја су:

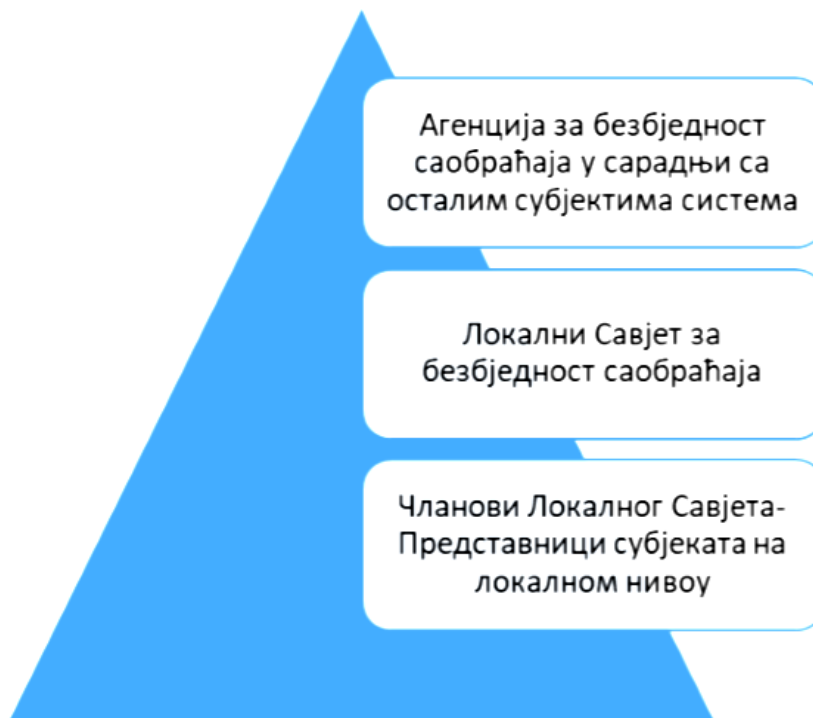
- ✓ Јединица локалне самоуправе;
- ✓ Саобраћајна полиција (начелник, командир, заменик, ...);
- ✓ Хитна помоћ/Дом здравља;
- ✓ Аутошколе;
- ✓ Предшколске и школске установе;
- ✓ Средње школе;
- ✓ Аутомото друштва;
- ✓ Ватрогасна друштва;
- ✓ Невладине организације;
- ✓ И други.

Вертикална координација између републичких и локалних тела за безбједност саобраћаја је веома сложена (Слика бр. 1.). Разлог томе јесте дистрибуција информација са

републичког ка локалном нивоу. Највише се проблема јавља када је упитању реализација превентивних активности на унапређењу безбједности саобраћаја. Укљученост јединица локалних самоуправа у ове активности је веома мала из разлога што не постоји довољан ниво разумљивања код доносиоца одлука на нивоу јединице локалне самоуправе. Талас иницијатива са републичког нивоа завршавају се код представника и/или председника локалног Савета за безбједност саобраћаја. Заједно са проблемом неразумјевања важности ових иницијатива и активности, јавља се и проблем финансирања ових активности. Коначан резултат ових ограничења јесте низак ниво укључености јединица локалних самоуправа као најзначајних субјекта система безбједности на путевима.

Највећи проблем који се појављује у оба типа координације јесте недостатак разумљивања за решавање проблема безбједности саобраћаја, примену успјешних пракси (искустава других земаља која су довела до изванредних резултата). Ови проблеми се јављају искључиво тамо где недостају стручњаци, наука и искуство. Институционалним развојем и јачањем капацитета запошљава се знатан број људи који свакодневно раде послове безбједности саобраћаја и "пуно радно време" су посвећени унапређењу безбједности саобраћаја. Тако се јача ниво професионализма у важним институцијама, у јединицама локалне самоуправе, односно унапређују ставови о безбједности саобраћаја у најширој јавности. Ово ће допринети бољој посвећености, бољем коришћењу постојећих капацитета, јачању капацитета и интегритета институција и појединаца, повећавању волности плаћања безбједности саобраћаја итд.

Сарадња свих субјеката система је од суштинске важности за развијање вишедисциплинарне професије безбједности саобраћаја и унапређење безбједности саобраћаја. Укљученост и сарадња надлежних лица за послове саобраћаја у јединицама локалне самоуправе, полиције, ватрогасних служби, хитних служби, представника аутошкола, предшколских и школских установа, и других субјеката система безбједности саобраћаја је знак позитивне воље и свести оне јединице локалне самоуправе, која се хоће суочити са проблемом страдања њених грађана на путевима.



**Слика бр. 1. Приказ вертикалне координације субјекта система безбедности саобраћаја у Републици Српској**

## 5. ПРЕДЛОЖЕНЕ АКТИВНОСТИ ЗА СТУБОВЕ ОД 1-5

### 5.1. Организација и спровођење безбједности на путевима

Успостављање структуре са јасном подјелом задатака и постојање тијела које врши координацију спровођења планираних активности, те усвајање стратегије са акционим планом реализације, представљају основу за системски приступ решавању проблема безбједности саобраћаја. Овај модел може да се успостави и изгради врло слично на различитим нивоима (ниво државе, ентитета, регије, града, општине...). Када је у питању ниво Града Добоја, може се јасно уочити постојање основних претпоставки за системско управљање безбједношћу саобраћаја, међу којим се издваја постојање координационог тела за активности у безбједности саобраћаја оличеном у Савјету за безбједност саобраћаја.

Недостају усвојена локална стратегија унапређења безбједности саобраћаја усклађена са Стратегијом безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2013-2022 и квалитетан и уравнотежен акциони план, који је усклађен са Програмом безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2019-2022, као и дефинисан и сталан извор финансирања који ће омогућити реализацију планираних мера. Неопходно је кроз све активности радити на јачању институција за управљање безбједношћу саобраћаја, а на нивоу града потребно је јачати укупне капацитете тијела које је у потпуности намењено унапређењу безбједности саобраћаја (Савет и Комисија за безбједност саобраћаја). Битна активност се односи пијре свега на редовно анализирање стања безбједности саобраћаја и препознавање кључних проблема и дефинисање потенцијалних мјера за њиховим отклањањем. У овај процес неопходно је укључити научно истраживачке институције (Саобраћајни факултет Универзитета у Источном Сарајеву), полицију и јединице локалне самоуправе. Такође, потребно је што прије покренути припрему акционих и извршних планова и у све фазе припреме и доношења укључити битне и релевантне факторе који на било који начин могу допријенети унапређењу безбједности саобраћаја.

Конкретне активности које је потребно реализовати да би се постигли дефинисани циљеви до 2028. године у оквиру „Организације и спровођења безбједности на путевима“ су:

#### Активност 1:

- ✓ промовисање одговорности за безбједност на путевима међу локалним органима надлежним за путеве, пројектантима, урбанистима, свим институцијама и заинтересованим појединцима са подручја локалне заједнице оснивањем Савета за безбједност саобраћаја Града Добоја који би чинили представници свих институција са подручја локалне заједнице;
- ✓ успостављање сарадње са надлежном Агенцијом за безбједност саобраћаја и надлежним министарствима;
- ✓ подстицање оснивања радних група за координацију и реализацију активности из Стратегије и Програма безбједности саобраћаја;



**Активност 2:**

- ✓ утврђивање кратких, средњих и дугорочних инвестиционих приоритета;
- ✓ унапређење система за прикупљање података и израда сопствене базе података која ће послужити као основа за праћење напретка у смањењу броја смртно страдалих и повређених у саобраћају;
- ✓ идентификација реализованих пројеката и успешних пракси из окружења и Европске уније који су примењиви на простору Града Добоја;

**Активност 3:**

- ✓ идентификација области у којима се може постићи напредак и побољшање те уградња наведених области у акционе планове са праћењем постигнутих ефеката;
- ✓ идентификација опасних места на локалној путној мрежи са предлогом мера за унапређење;

**Активност 4:**

- ✓ подстицање пријмене 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 расподелу ресурса за програме безбједности;
- ✓ усмеравање 10 % улагања у инфраструктуру на финансирање безбједности на путевима;

**Активност 5:**

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

**Активност 6:**

- ✓ Едукације запослених у јединици локалне самоуправе;

- ✓ Едукације запослених у осталим субјектима безбједности саобраћаја на локалном нивоу;
- ✓ Истраживања која се односе на индикаторе безбједности саобраћаја и ставове учесника у саобраћају;

## 5.2. Безбједнији путеви и кретање

Циљ је подизање опште безбједности и квалитета путне мреже за добробит свих учесника у саобраћају, а посебно најугроженијих (пјешака, бициклиста и мотоциклиста), што ће бити постигнуто кроз увођење периодичне анализе стања елемената саобраћајне инфраструктуре и циљано побољшање безбједности приликом планирања, пројектовања, изградње и експлоатације путева. Подстицање надлежних органа (власти) да разматрају безбједност 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 ресорних министарстава и органа надлежних за путеве да поставе циљеве како би "елиминисали путеве високог ризика до 2028. године";
- ✓ Подстицање органа надлежних за путеве да 10-15 % од буџета намењених изградњи и реконструкцији путне мреже издвоје за програме посвећене безбједнијој инфраструктури путева;
- ✓ успостављање правне одговорности органа надлежних за путеве за унапређење безбједности саобраћаја на путевима који су под њиховом надлежношћу кроз спровођење фискално-одговорних мера и редовно годишње извештавање о безбједности, трендовима и извршеним поправкама;
- ✓ именовање 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:

Промосивање потреба свих учесника у саобраћају, као дјела 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 захтевима тржишта, географским и демографским условима;
- ✓ укључивање процене безбједности као дјела свих донесених одлука у вези са планирањем и развојем;

- ✓ успостављање ефикасног приступа и развој процедура за контролу како би се спречила небезбедна дешавања;

### **Активност 3:**

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

- ✓ одржавају и побољшају постојећу путну инфраструктуру;
- ✓ 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;
- ✓ индентификују опасна места (црне тачке) или деонице где се јављају незгоде у великом броју или незгоде са тежим последицама и предузму корективне мере у складу са тим;
- ✓ врши провере безбједности постојеће инфраструктуре путева (РСИ) и примењују ефикасне техничке и друге мере 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;
- ✓ осигурају безбједност радне зоне;

### **Активност 4:**

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

- ✓ приликом изградње нове инфраструктуре узму у обзир све видове транспорта, поставе доњу границу безбједности за нови дизајн и инвестиције у друмском саобраћају које би осигурале да безбједносне потребе свих учесника у саобраћају буду укључене у спецификацију нових пројеката;
- ✓ користе независне процене 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 (РСА и РСИА);

### **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 разумљевање и примјене принципа пројектовања безбједне инфраструктуре;
- ✓ промовисање обуке 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;
- ✓ промовисање показних пројеката за процену иновација за унапређење безбједности, посебно најугроженијих учесника у саобраћају.

### 5.3. Безбједнија возила

Моторно возило је технички систем који ствара повећану опасност по околину поготово ако се неопрезно користи и недовољно брижљиво одржава. Услијед 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 последице 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.

#### 5.3.1. Стање возног парка

У трећем тромесечју 2016. године у Републици Српској регистровано је укупно 125.090 возила, што је за 36,7 % више у односу на исти период претходне године. Од укупног броја регистрованих возила 82,3 % односи се на путничке аутомобиле, 10,8 % на теретна, 3,9 % на прикључна возила, а 3,0 % на остале категорије возила. Посматрано по годинама старости возила 6,1 % налази се у категорији старости до 5 година, 47,4 % је у категорији старости од 6-15 година, док 46,5 % регистрованих возила је старије од 15 година. Први пут регистровано је 6.787 возила, односно 0,7 % више у односу на треће тромесечје 2015. године. У регистрована друмска моторна и прикључна возила укључена су сва возила регистрована код органа унутрашњих послова, осим возила Оружаних снага БиХ.

У четвртном тромесечју 2018. године у Републици Српској регистровано је укупно 106.193 возила, што је за 7,8 % више у односу на исти период претходне године. Од укупног броја регистрованих возила, 83,7 % односи се на путничке аутомобиле, 10,4 % на теретна, 4,0 % на прикључна возила, а 1,4 % на остале категорије возила. Посматрано по годинама старости возила, 6,4 % налази се у категорији старости до 5 година, 41,6 % је у категорији старости од 6-15 година, док је 52,0 % регистрованих возила старије од 15 година. Први пут регистровано је 8.036 возила, односно 16,2 % више у односу на четврто тромесечје 2017. године.

У другом тромесечју 2019. године у Републици Српској регистровано је укупно 117.335 возила, што је за 2,4 % више у односу на исти период претходне године, а знатно мање у односу на 2016. годину. Од укупног броја регистрованих возила у другом тромесечју 2019.

године 81,0 % односи се на путничке аутомобиле, 10,0 % на теретна, 4,3 % на прикључна возила, а 1,3% на остале категорије возила. Посматрано по годинама старости возила, 7,0 % налази се у категорији старости до 5 година, 40,3 % је у категорији старости од 6-15 година, док је 52,7 % регистрованих возила старије од 15 година. Први пут регистровано је 10.741 возила, односно 20,8 % више у односу на друго тромесечје 2018. године.

Возни парк Републике Српске се процењује на просечну старост од 16 година.

По расположивим подацима ПС за безбједност саобраћаја Града Добоја за 2011. годину упућено је 377 возила на ванредни технички преглед и од којих је 331 било неисправно, а 46 исправно. Такође је у истом периоду из саобраћаја искључено 295 возило због истека регистрације преко 30 дана. Нека истраживања су показала да се у БиХ креће преко 18 хиљада нерегистрованих возила. Сви ови подаци говоре да се код нас још увек редовни технички прегледи не обављају савесно и одговорно. То нам потврђује и податак да је у суседној Хрватској на првом техничком прегледу враћено 25 % возила, иако је просечна старост њихових возила око 11 година.

Код нас је стимулисано 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 око 50 km 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 лошем стању и да има простора за унапређење.

### 5.3.2. Краткорочне мјере за повећање безбједности возила

Обзиром да на територији Републике Српске, а такође и на нивоу Града Добоја степен моторизације је достигао задовољавајући ниво (око 20.000 регистрованих возила у ПУ Добој), не треба очекивати значајно повећање броја нових возила, али је потребно зауставити тренд повећања просејне старости возила.

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

- ✓ 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 приањање, а самим тим стабилност кретања и ефекат кочења;
  - систем ослањања који такође утиче на контакт са путем, смањује клизање и обезбјеђује стабилност возила у кривини;
  - светла за осветљавање пута која служе за правовремено добијање релевантних информација из спољне средине ноћу и условима слабе видљивости;
- ✓ Техничке прегледе треба проводити квалитетније како би се обезбједили они ефекти због којих су ове мере и уведене.
- ✓ Појачати контролне и репресивне мјере за возила старија од просјека.

### 5.3.3. Дугорочне мјере за повећање безбједности возила

Пошто се у наредних десет година очекује прогресивни процес приближавања Европској Унији, потребно је 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 просечну старост возила смањити испод 10 година и обезбједити да велики проценат возила буде опремљен са најсавременијим технологијама активне и пасивне безбједности и да сви грађани буду добро информисани о стандардима које су достигли сви произвођачи возила у области безбједности;
- ✓ 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 просечне старости возила потребне су фискалне мере, а код нас су оне већ скоро исцрпљене јер је царина на возила само 4 %, па је у наредном периоду потребно смањити ПДВ и третирати безбједност возила као животне намирнице, опрему за бебе и сл.;
- ✓ Стимулисати привреднике да купују нова и сигурнија привредна возила и аутобусе;
- ✓ Потребно је и на друге начине стимулирати грађане на куповину безбједних аутомобила, смањењем дажбина за регистрацију и омогућавањем повољних кредита, лизинга и сл.;
- ✓ Потребно је дестимулисати коришћење старих и небезбедних возила и обезбједити да она буду што безбједнија, увођењем редовног техничког прегледа сваких шест месеци за возила старија од 15 година. Такође је потребно да од стране МУП-а старија возила буду чешће упућивана и на ванредне техничке прегледе;
- ✓ Техничку исправност возила не може обезбједити само технички преглед већ се она мора обезбедити 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 делова;
- ✓ Потребно је пружати информације јавности о овој проблематици и акцијама институција како би се повећала свест о безбједности возила;
- ✓ Обезбједити услове за објављивање резултата „NCAP“ тестова у циљу подстицања избора што безбједних возила;
- ✓ Осигуравајућа друштва требала би да уведу стимулације за власнике нових возила;

### 5.4. Безбједнији учесници у саобраћају

Човек, возило, пут и околина (Проширена Хедонова матрица) се могу унапредити применом нових технологија, наука и достигнућа, али је најтеже утицати на човека, као доминантног фактора безбједности саобраћаја. Свест и ставови учесника у саобраћају су примарни фактор безбедности на који треба утицати. То поткрепљује истраживање ставова учесника у саобраћају у 58 земаља света (пројекат ЕСРА).

Земље у свету које су највише постигле на пољу безбједности саобраћаја одавно су препознале значај адекватне обуке, стицања квалитетног знања и исправних ставова свих учесника у саобраћају. Светска искуства указују на висок ефекат који су унапређење образовања и ставова имали на повећање нивоа безбједности у саобраћају, што се директно огледа кроз смањење броја саобраћајних незгода и последица. У свету је одавно успостављен систем образовања о саобраћају деце 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 дјетинства чиме се подиже ниво колективне свести о ризицима у саобраћају. Светски тренд је реализација кампања безбедности саобраћаја о горућим проблемима, како би се дјеловало на унапређење свијести и понашања људи о актуелним проблемима. Безбедност саобраћаја је тема о којој се говори у школи, улици, радију, телевизији и тиме је постала део свакодневице и пажње сваког учесника у саобраћају.

Саобраћај у Граду Добоју је свакодневно додатно оптерећен несавесним 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 свесни 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% ових саобраћајних незгода). Кампање за безбједност на путевима представљају основни сегмент мјера и активности усмерених 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 свјест о ризицима и могућим последицама 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 последицама.



Слика 2. Модел деловања кампања на ставове учесника у саобраћају [14]

Овај модел приказује начин утицаја кампања на понашање и ставове учесника у саобраћају. Применом овог модела могу се остварити значајни резултати у унапређењу

знања и ставова учесника у саобраћају, а самим тим утицати и на њихово понашање чиме би се и безбједност саобраћаја подигла на виши ниво. Примјена кампања у области безбједности саобраћаја је ефикасна, али само за време трајања и у кратком периоду након завршетка кампање. Како би примјена кампање добила на пуном значају, неопходно је успоставити континуитет и стално присуство свих релевантних субјеката у локалној заједници.

Табела 10. приказује основне проблеме у понашању учесника у саобраћају који су уочени на подручју града Добоја, а такође су приказани и фактори ризика којима ова понашања доприносе.

**Табела 10. Основни проблеми у понашању учесника у саобраћају**

Проблем ПОНАШАЊА учесника у саобраћају		Фактори ризика
<b>ВОЗАЧИ</b>	Високе брзине	Већи број саобраћајних незгода са тешким последицама
	Непрописно паркирање	Ометање пешака Смањена прегледност
	Пролазак кроз црвени сигнал на семафору	Учестали судари у раскрсницама
	Непропуштање пешака	Учестала обарања пешака
	Некоришћење сигурносног појаса	Теже последице саобраћајних незгода
<b>ПЕШАЦИ</b>	Прелазак коловоза ван обиљеженог пешачког прелаза	Учестала обарања пјешака Тешке последице страдалих пешака
	Прелазак коловоза за време црвеног сигнала за пешаке	
<b>МОТОЦИКЛИСТИ</b>	Високе брзине	Већи број саобраћајних незгода са тешким последицама Учестани судари у раскрсницама
	Непрописно претицање	
	Непоштовање сигнала	
	Кретање ненаменским површинама	Обарање пјешака

Такође, потребно је радити на побољшању безбједности учесника у саобраћају 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 повређених за 0,77 %)
- ✓ Проширење примене сигурносних појасева (задња седишта, аутобус, теретно возило)
- ✓ Сигурносни појасеви нису ефикасни за лица чија је телесна маса мања од 35 kg, па се мора интензивирати кампања за примену дечијих седишта и подметача.



- ✓ Спроводити кампање за коришћење kacига за мотоциклисте јер kacиге према истраживањима у 29 % случајева спречавају, а у 67 % случајева ублажавају повреде.
- ✓ Стварању свести код возача о потреби коришћења исправног возила.

Возачи у Добоју учестано **прекорачују ограничења брзине**, нарочито у ноћним условима када је мање саобраћајно оптерећење. Оваква понашања возача су честа слика на прилазима насељеним местима. Високе брзине на овим саобраћајницама и непрописна претицања вишеструко увећавају ризик настанка саобраћајне незгоде.

Возачи који непрописно паркирају своја возила на тротоарима **ометају кретање пјешака**, заклањају прилаз пешачким прелазима и тиме умањују прегледност пешачког прелаза. Возила паркирана на коловозу (са активираним показивачима правца) успоравају саобраћај и иницирају ризична обилажења. Непрописно паркирање у зони раскрснице је врло учестано, иако успорава саобраћај и представља претњу по безбједност возача и пешака. Возила паркирана на тротоарима су уобичајена слика у свим стамбеним блоковима, као и у зонама објеката високе атракције. Паркирана возила како на тротоарским површинама, тако и на улицама изражена су у централном дјелу града Добоја.

Возачи у великој мјери **не поштују права пјешака на пјешачком прелазу** па чак ни дјеце и старијих особа. Честа је појава претицања у зонама обиљеженог пјешачког прелаза као и обилажење возила које се зауставило испред обиљеженог пјешачког прелаза. Овакво понашање је постало свакодневица на улицама, чиме се урушава саобраћајни систем и угрожава безбједност пјешака. Непоштовање права пјешака изражено је у зонама високе атракције. Локације на којима је посебно изражена висока учестаност овог прекршаја су: улица «Цара Душана» (Средњошколски центар и код занатског центра), улица «Немањина» (поред пијаце и Дома здравља). Карактеристично је да улица «Василија Острошког» поред Болнице нема пјешачки прелаз. У истој улици у зони Медицинске школе, постављен је недовољно обезбеђен пјешачки прелаз. Такође, у зони Музичке школе, излаз и зграде води директно на улицу (на пјешачки прелаз) који није довољно безбједан.

Возачи **недовољно користе сигурносни појас** који је управо у условима градске вожње и најефикаснија заштита од тежих последица у саобраћајној незгоди. Овај прекршај чине возачи који су подложни непоштовању прописа у саобраћају, и управо ова група возача чини највећи број прекршаја.

**Пјешаци непрописно прелазе саобраћајнице**, ван пјешачких прелаза, и то је прихваћено као свакодневица. Прелазак ван пјешачких прелаза, "најкраћим" путем је уобичајено понашање пјешака за Град Добој, као и прелаз за време црвеног пјешачког сигнала, а честа појава је задржавање и разговарање на коловозу као и кретање по коловозу на отвореном путу чак и ноћу. Деца пешаци ван насељеног места не носе на себи рефлектујући материјал. Овакво понашање пјешака је добрим дјелом последица непознавања опасности и незнања, као и лоших линија кретања које су организоване у раскрсницама.

Мотоциклисти и бициклисти су најактивнији у прољеће и лјето и управо тада се и догађа највећи број саобраћајних незгода са мотоциклистима и бициклистима. Ово је посебна категорија возача која лако прихвата и изазива ситуације високог ризика. Мрежа саобраћајница је погодна за активности мотоциклиста који воле спортску вожњу.

**Проблем лошег понашања мотоциклиста у саобраћају** је утолико већи, ако се има у виду да је све већи број оних који управо мотоцикле мање кубикаже користе као основно превозно средство у периодима када временске прилике то дозвољавају. Ово је група возача као и возача бицикла, којој треба посвјетити посебну пажњу у свим средствима саобраћајног образовања и кампањама како би се свест и знање подигли на знатно виши ниво од постојећег.

Проблеми у ставовима и понашању учесника у саобраћају су великих размјера, значајно урушавају саобраћајни систем. Дјеловањем кроз кампању остварује се само привремени ефекат који није тврдо утемељен. Да би учесници саобраћаја имали одговоран став према саобраћају, потребно је на њих дјеловати још у најранијем дјетинству кроз образовни систем (вртићи, школе и родитељи), као и преко стрипова, радних листова и бојанки, односно развијати дјеци осећај за опасност и едуковати их и указивати на поступке које не школама је реализован кроз пар часова у оквиру предмета "Познавање друштва" и не постоји план ни програм садржаја и реализације ових часова. У вишим разредима основне школе о саобраћају ученици се образују у оквиру "Опште техничког образовања" за које је предвиђен релативно низак фонд часова.

Овако неодређеним приступом, без континуитета не формира се **сјвест младих о ризицима у саобраћају**, као ни о основним правилима понашања у саобраћају. Недостатак саобраћајног образовања наставља се и кроз средњу школу, гдје практично не постоји ни један термин резервисан за саобраћај, иако су млади возачи (18–23 године) најугроженија старосна категорија учесника у саобраћају. Само системском организацијом саобраћајног образовања може се постићи дуготрајан ефекат кроз формирање генерација долазећих учесника у саобраћају који ће својим ставовима и понашањем бити узор старијим учесницима.

Улога Града Добоја у **систему образовања дјеце о безбједности саобраћаја** је препозната и уочљива на свим нивоима. Град Добој на својој територији мора бити један од координатора у образовању деце о безбједности саобраћаја. На пољу образовања дјеце неопходно је координисати рад са другим институцијама од којих се издвајају: Савет и Комисија за безбједност саобраћаја, Саобраћајни факултет, ПС1, ПС2 и ПСБС, АМС Добој, владине организације и други субјекти. Реализација образовања треба да прати узраст деце и њихове потребе.

**Трактори** који се крећу на магистралним путним правцима на територији града Добоја представљају опасност за даљински саобраћај посебно у ноћним условима. Како на територији Града Добоја пољопривредно земљиште заузима велики део укупне површине града, јасно је да је претежна активност пољопривреда. У периоду године када се трактори активније појављују на путевима потребно је деловати превентивно и упозорити на негативне послједице које могу да изазову без адекватног осветљења и техничке исправности. Кампање које је потребно спровести у циљу унапређења безбједности саобраћаја трактора на путевима односе се на локални ниво. Све активности је потребно спровести на локалу уз помоћ саобраћајне полиције и Министарства надлежног за саобраћај.

У табели 11. Активности-мере, кампање и образовање, приказане су основне смернице за реализацију кампања као и поједине теме на које треба да се односе. Приказана динамика реализације кампања захтева сталну присутност и активност на некој од горућих тема безбједности саобраћаја. На основу негативности уочених у ставовима и понашању учесника у саобраћају у Добоју одабране су и основне тематске целине које су приказане у табели 10. Град треба да буде главни носилац свих организаторских активности везаних за реализацију ових кампања, као и праћење и вредновање ефеката реализације кампање.

Табела 11. Активности – мере, кампање и образовање

Активност	Носилац	Остали учесници	Циљни датум
1. Припрема програма за промоције безбедности саобраћаја	Савет и Комисија за безбедност саобраћаја		септембар 2020.
2. Праћење индикатора безбедности саобраћаја	Савет и Комисија за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани	Прољеће и јесен, годишње
3. Анализа ставова учесника у саобраћају	Савет и Комисија за безбедност саобраћаја	Саобраћајни факултет	Март, 2020
4. Припрема тематских радионица са представницима локалних медија	Градоначелник, Савет и Комисија за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани	март, 2020
5. Успостављање модела безбедног понашања и подстицање понашања у складу са захтевима безбедности саобраћаја	Градоначелник, Савет и Комисија за безбедност саобраћаја	запослени у градској управи	септембар. 2020.
6. Периодични панели - стручне расправе о проблемима безбедности саобраћаја у граду.	Савет и Комисија за безбедност саобраћаја		дец. 2020. потом годишње
7. Кампања за поштовање ограничења брзине	Агенција за безбедност саобраћаја Републике Српске	Савет и Комисија за БС, МУП	периодично годишње
8. Кампања за смањење учесника у саобраћају под утицајем алкохола	Агенција за безбедност саобраћаја Републике Српске	Савет и Комисија за БС, МУП	периодично годишње
9. Кампања за повећање коришћења сигурносног појаса	Агенција за безбедност саобраћаја Републике Српске	Савет и Комисија за БС, МУП	периодично годишње
10. Кампања везана за унапређење понашања возача комерцијалних возила	Агенција за безбедност саобраћаја Републике Српске	Јавна и приватна предузећа, МУП	периодично годишње
11. Кампања за унапређење безбедности деце у саобраћају	Агенција за безбедност саобраћаја Републике Српске	Савет и Комисија за БС, школе и предшколске установе, МУП	периодично годишње
12. Кампања везана за смањење и елиминацију агресивне вожње	Агенција за безбедност саобраћаја Републике Српске	МУП	периодично годишње

13. Кампања за унапређење безбедности мотоциклиста	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	Савет и Комисија за БС, МУП	периодично годишње
14. Кампања за унапређење понашања возача јавног превоза	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	Савет и Комисија за БС, МУП, превозници	периодично годишње
15. Кампања везана за употребу мобилних телефона у току вожње	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	Савет и Комисија за БС, провајдери, МУП	периодично годишње
16. Кампања за унапређење понашања возача пољопривредних машина	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске, Радник градске управе задужен за пољопривреду	Савет и Комисија за БС, Савети МЗ, МУП	периодично годишње
17. Процена ефеката, мењање и унапређење програма кампања	Савет и Комисија за безбједност саобраћаја		периодично годишње

### 5.5. Активности након саобраћајне незгоде

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

#### Активност 1:

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

#### Активност 2:

- ✓ развој болничких система за збрињавање поврједа и провјера квалитета његе,

#### Активност 3:

- ✓ обезбеђивање ране рехабилитације и подршке повређенима 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 повређених у саобраћајним незгодама, кроз: увођење обавезне одговорности од стране трећег лица и међународно признавање осигурања (систем зеленог картона),

- ✓ благовремена исплата штета као последица саобраћајних незгода са материјалном штетом и саобраћајних незгода са повређеним.

**Активност 5:**

- ✓ подстицање детаљне истраге о саобраћајној незгоди и примене 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 повређене 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

**Активност 8:**

- ✓ јачање капацитета АМС и подизање свести људи да користе пакете подршке АМС, узимајући у обзир да АМС може да пружи значајну подршку након саобраћајне незгоде

**Активност 9:**

- ✓ јачање капацитета професионалних ватрогасних јединица и обучавање чланова аматерских ватрогасних друштава за адекватно избављање жртава из возила после саобраћајне незгоде,

**Активност 10:**

- ✓ успостављање конференцијске везе између МУП-а – Дома здравља – Професионалне ватрогасне јединице у циљу истовременог обавештавања свих о настанку саобраћајне незгоде.

## 6. ПРОЦЕЊЕНИ ГОДИШЊИ БУЏЕТ ЗА НАРЕДНИХ 10 ГОДИНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

### ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА

За финансирање Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Града Добоја за период 2019. година – 2028. година планирани су следећи извори:

- ✓ буџет града Добоја (100 % износа наведеног у табели 12.)
- ✓ део средстава прикупљених од наплате паркирања у складу са одлуком (додатна средства (1-3 % од укупног износа наплаћених паркирања на годишњем нивоу))
- ✓ део средстава прикупљених од наплаћених казни комуналне полиције везано за саобраћај у складу са одлуком (додатна средства (1-3 % од укупног износа наплаћених казни на годишњем нивоу))
- ✓ средства стручних организација утврђена посебним споразумом са градском управом града Добоја (додатна средства)
- ✓ међународни донатори: ГИЗ, УНДП, УСАИД, ИПА, УНРСФ фондови (додатна средства)

У табели 12. приказан је преглед улагања у Стратегију безбедности саобраћаја на путевима Града Добоја за период 2019. година – 2028. година. Наиме, за 2019. годину предвиђено је улагање у износу 50.000,00 КМ, а за наредне године по 5.000,00КМ а у неким годинама и 10.000,00 КМ више у односу на претходну годину.

**Табела 12. Преглед улагања у Стратегију безбедности саобраћаја Града Добоја за период 2019. година – 2028. година**

Година	Пројекција трошкова СН	Уштеда (у КМ) у односу на почетну 2018. годину = 9.551.498 КМ)	Пројекција улагања у КМ	Улагање у % у односу на разлику пројекције трошкова СН по годинама (у КМ) – буџет за 2019. г. фиксан и не зависи од ове разлике
<b>2019.</b>	9.073.923	477.575	<b>50.000</b>	
<b>2020.</b>	8.620.227	453.696,2	<b>55.000</b>	<b>10</b>
<b>2021.</b>	8.189.216	431.011	<b>60.000</b>	<b>9,1</b>
<b>2022.</b>	7.779.755	409.460,8	<b>65.000</b>	<b>8,3</b>
<b>2023.</b>	7.390.767	388.988	<b>75.000</b>	<b>15,4</b>
<b>2024.</b>	7.021.229	369.538,4	<b>80.000</b>	<b>6,6</b>
<b>2025.</b>	6.670.167	351.061	<b>85.000</b>	<b>6,3</b>
<b>2026.</b>	6.336.659	333.508,4	<b>90.000</b>	<b>5,9</b>
<b>2027.</b>	6.019.826	316.833	<b>100.000</b>	<b>11,1</b>
<b>2028.</b>	5.718.835	300.991,3	<b>110.000</b>	<b>10</b>
<b>Укупно:</b>	<b>72.820,603</b>	<b>3.832.663</b>	<b>770.000</b>	

Износи у табели 11. представљају минималне износе финансирања Стратегије безбедности саобраћаја Града Добоја. Средства за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја града Добоја уплаћиваће се на рачун посебних намена отворен по налогу Градоначелника Добоја, који ће именовати особу која ће потписивати налоге за извршење.

## 7. ПРАЋЕЊЕ И ПРОЦЕНЕ

Као што је већ наведено у делу 4 (четири) кључни субјекти укључени у спровођење плана и њихове одговорности су радна група коју чине чланови Савета и Комисије за безбједност саобраћаја и начелници Одељења за привреду и за стамбено комуналне послове и Одељења за просторно уређење. Такође, и други органи ће након имплементације Стратегије безбједности саобраћаја града Добоја имати задатак да анализирају извештаје о извршавању стратегије безбједности и предложи мере за побољшање, односно да врше праћење и даљу процену реализације стратегије безбедности саобраћаја. О свему наведеном ће у склопу редовних активности у складу са Програмом рада Савета и Комисије за безбједност саобраћаја Града Добоја извештавати Градоначелника Добоја, а на крају сваке календарске године подносити извештај Скупштини града Добоја.

Такође, Стратегија, Акциони планови безбједности саобраћаја и Извештаји о извршавању Стратегије и Акционих планова ће се достављати Агенцији за безбједност саобраћаја. Извештаји ће, између осталог, обавезно садржавати прелазне и крајње показатеље безбједности саобраћаја односно представљаће се тренутно стање у односу на дефинисано жењено стање. Ради тога, потребно је обезбејдити мјерење прелазних показатеља безбједности саобраћаја од којих су најзначајнији:

- ✓ Проценат возача у саобраћајном току под утицајем алкохола у току дана;
- ✓ Проценат употребе мобилних телефона у вожњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тона;
- ✓ Проценат прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тона;
- ✓ Проценат прекорачења ограничења брзине путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тона;
- ✓ Степен употребе сигурносног појаса возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тона;
- ✓ Проценат употребе дневних светала код возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тона;
- ✓ Проценат употребе заштитних система деце до 3 године старости;
- ✓ Проценат употребе заштитних кацига код мотоциклиста и мопедиста;
- ✓ Проценат употребе сигурносног појаса путника на задњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5 тона;
- ✓ Степен употребе сигурносног појаса сувозача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 тоне;

У ДОБОЈУ, ОКТОБАР 2019. ГОДИНЕ

## 8. ЛИТЕРАТУРА

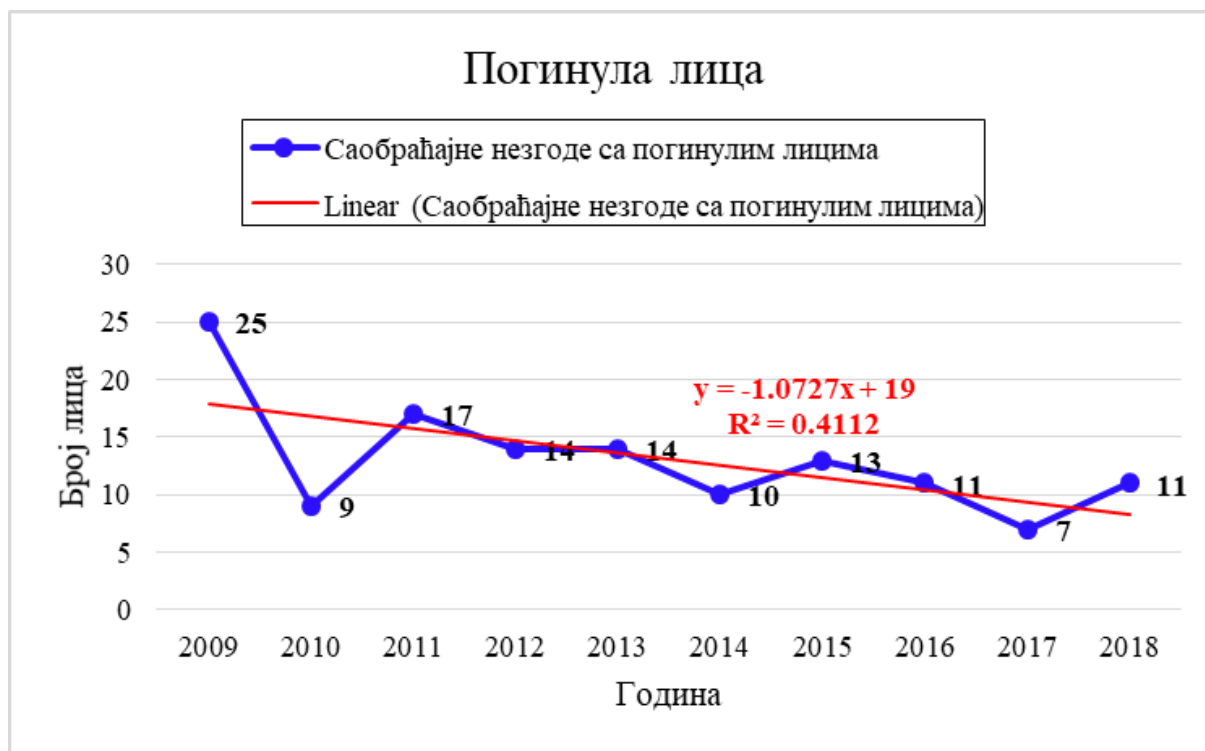
- [1] Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској, Економски институт ад, Бања Лука, 2012.
- [2] J.R. Treat, et. al., TRI-LEVEL STUDY OF THE CAUSES OF TRAFFIC ACCIDENTS: FINAL REPORT, Volume II: Special Analyses, U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, National Highway Traffic Safety Administration, Washington, 1979.
- [3] Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у БиХ, Сл.гласник БиХ бр:6/06, 2006.
- [4] Истраживање „Безбједност деце у саобраћају у Београду“, Студија, Саобраћајни факултет, Београд, 2003.
- [5] Драгач, Р., Безбедност Саобраћаја III део, Саобраћајни факултет Београд, Београд, 2000.
- [6] Драгач, Р., Вујанић, М.: Безбедност Саобраћаја II део, Саобраћајни Факултет Београд, Београд, 2002.
- [7] Просторни план Републике Српске до 2015-Нацрт, Урбанистички завод РС, Бањалука, јун, 2005.
- [8] Липовац, К., Јовановић, Д. и Б. Милинић: МАПИРАЊЕ РИЗИКА У САОБРАЋАЈУ-РАСПОДЕЛА ПО ОПШТИНАМА У СРБИЈИ, I семинар Улога локалне заједнице у безбједности саобраћаја, Зборник Радова, Саобраћајни факултет, 11.мај, Београд, 2007.
- [9] Приручник за безбедност на путевима-преорука светске друмске асоцијације, Светска асоцијација за безбједност на путевима, (PIARC), 2006.
- [10] Липовац К. и Кукић Д.: Активности локалне заједнице у безбједности саобраћаја-анкетно истраживање, I семинар Улога локалне заједнице у безбједности саобраћаја, Зборник Радова, Саобраћајни факултет, 11.мај, Београд, 2007.
- [11] Подаци о саобраћајним незгодама у периоду 2002-2012, МУП Републике Српске
- [12] Стратегија БС у РС 2013-2022.
- [13] Програм БСс у РС 2019-2022.
- [14] Кукић, Д. (2010). Ниво безбједности саобраћаја у локалним заједницама. Магистарски рад, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.



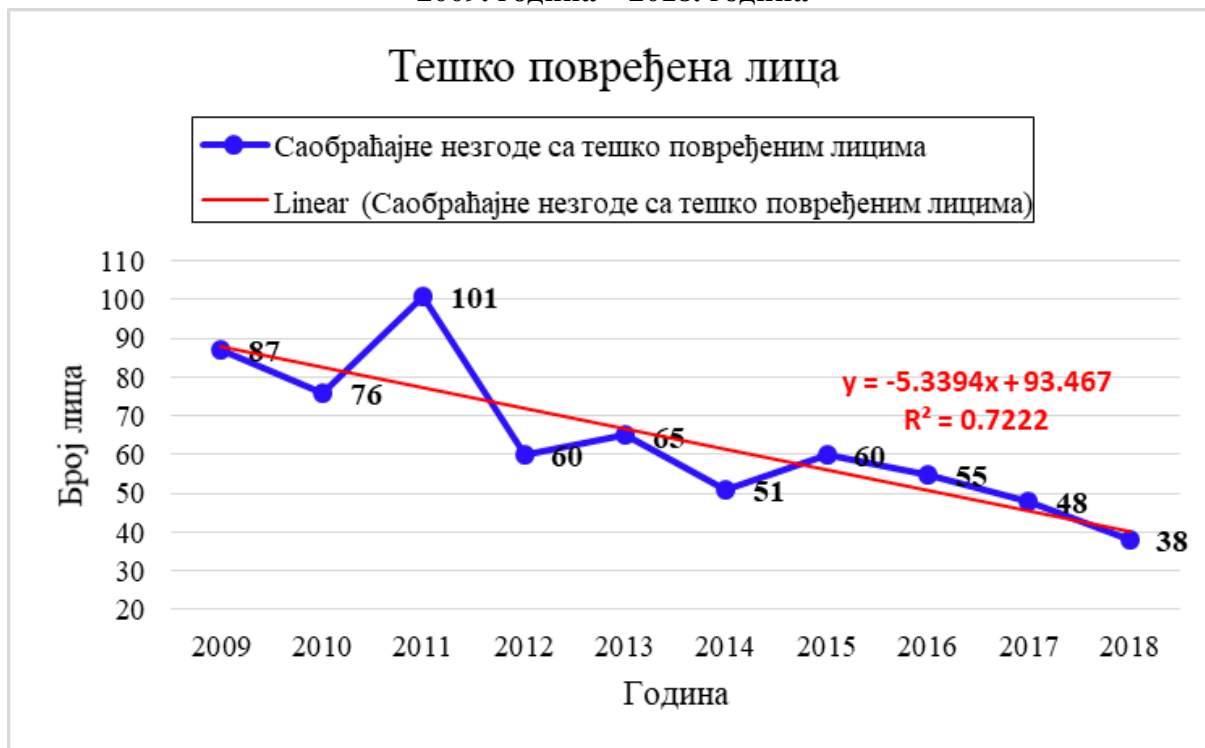
## **ПРИЛОЗИ**

## ПРИЛОГ 1

У прилогу 1. графички су представљене саобраћајне незгоде са погинулим лицима за период 2009. година – 2018. година (график 1.), тешко повређеним лицима (график 2.), лако повређеним лицима (график 3.) и укупан број саобраћајних незгода и саобраћајних незгода са настрадалим лицима (график 4.)



**График 1: Преглед саобраћајних незгода са погинулим лицима за период 2009. година – 2018. година**



**График 2: Преглед саобраћајних незгода са тешко повређеним лицима за период 2009. година – 2018. година**



График 3: Преглед саобраћајних незгода са лако повређеним лицима за период 2009. година – 2018. година

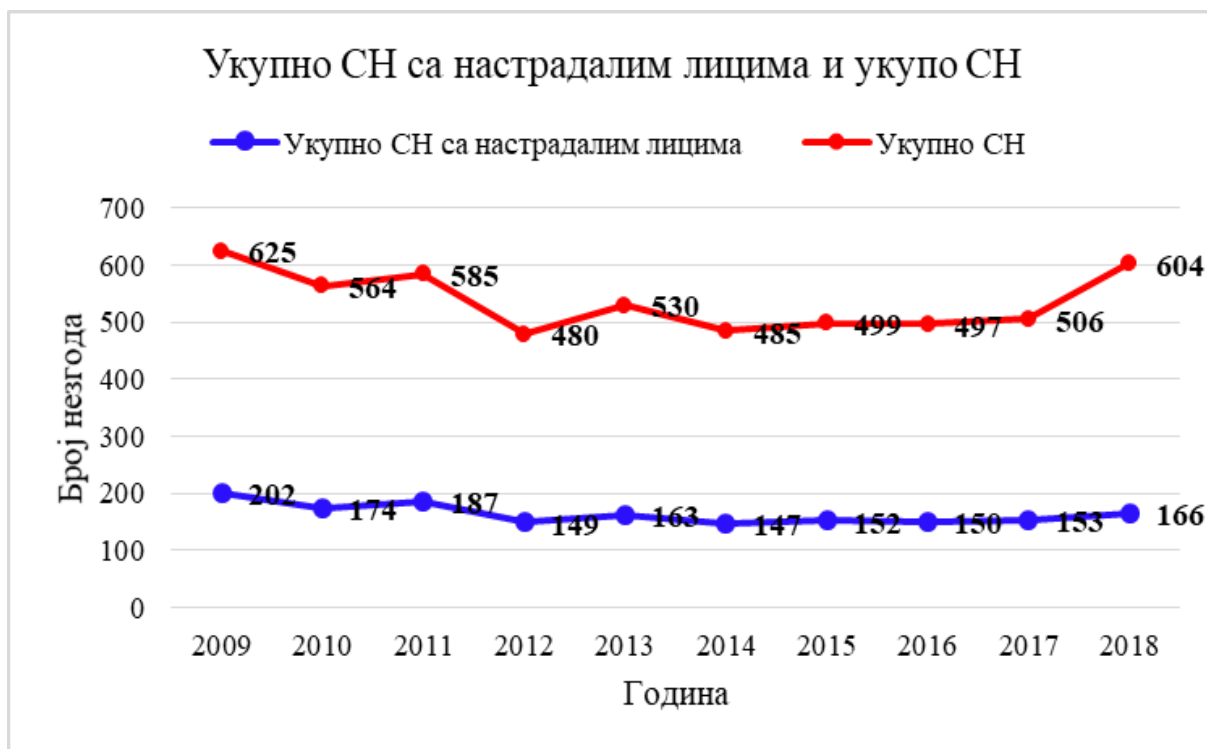


График 4: Преглед саобраћајних незгода са настрадалим лицима и укупног броја саобраћајних незгода за период 2009. година – 2018. година

## ПРИЛОГ 2

У прилогу 2. графички је представљен број погинулих лица (график 1.), тешко повређених лица (график 2.), лако повређених лица (график 3.) и укупан број саобраћајних незгода са материјалном штетом (график 4.) за период 2009. година – 2018. година

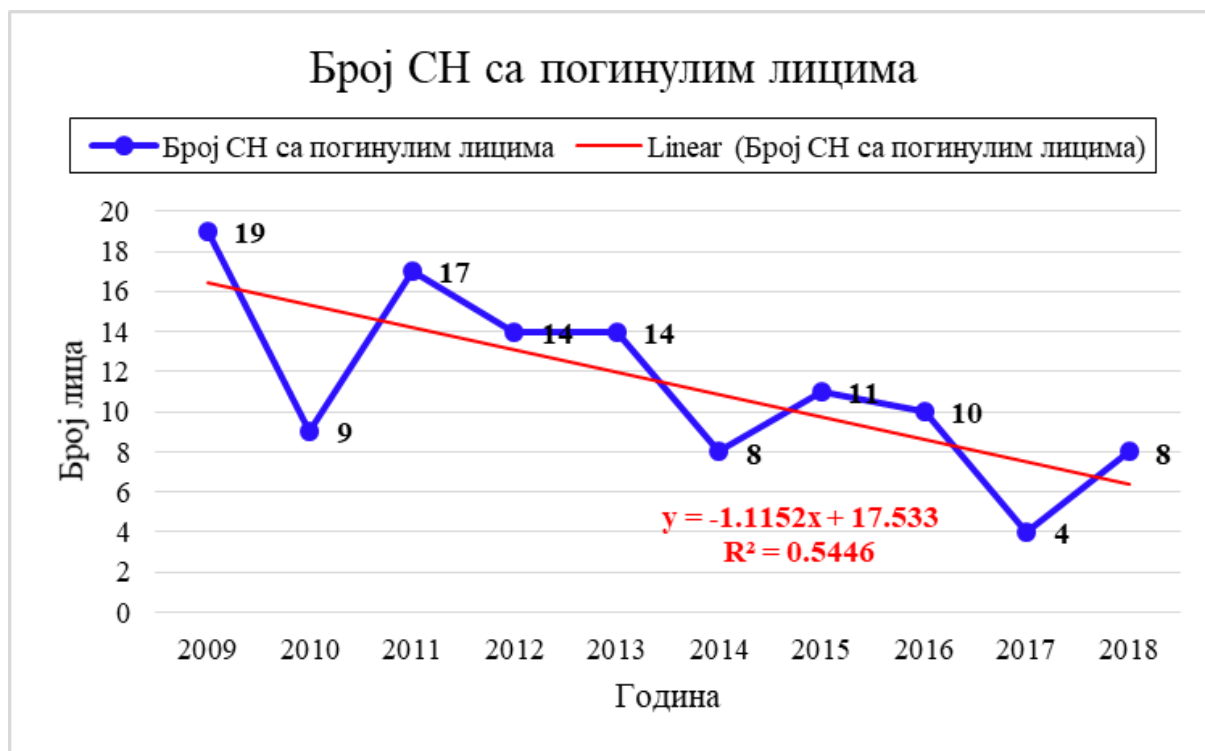


График 1: Графички приказ броја погинулих лица за период 2009. година – 2018. година

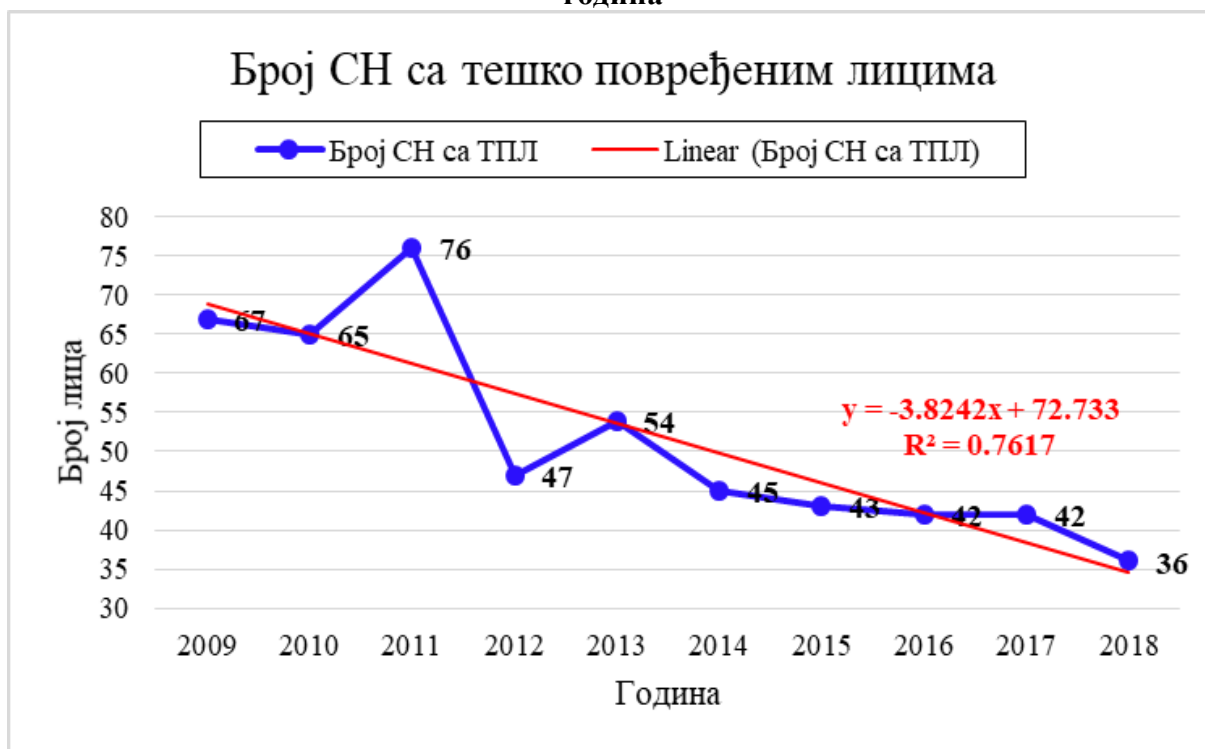


График 2: Графички приказ броја тешко повређених лица за период 2009. година – 2018. година

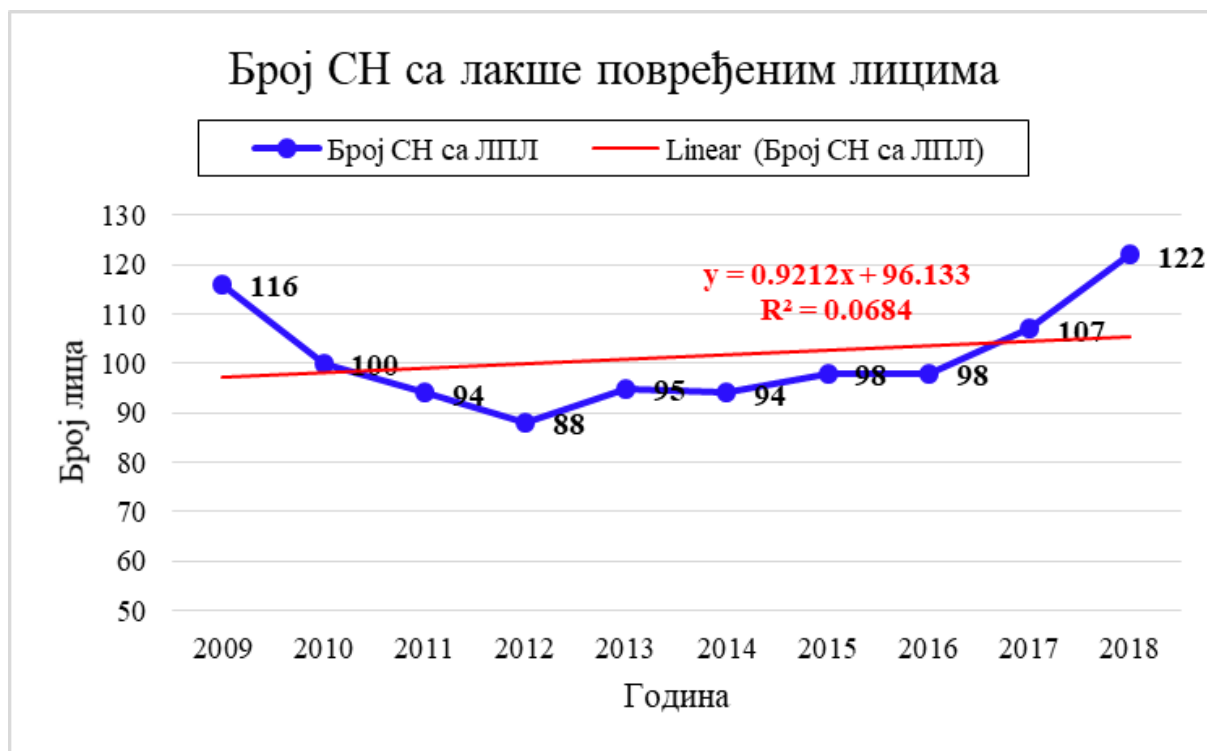


График 3: Графички приказ броја лакше повријеђених лица за период 2009. година – 2018. година

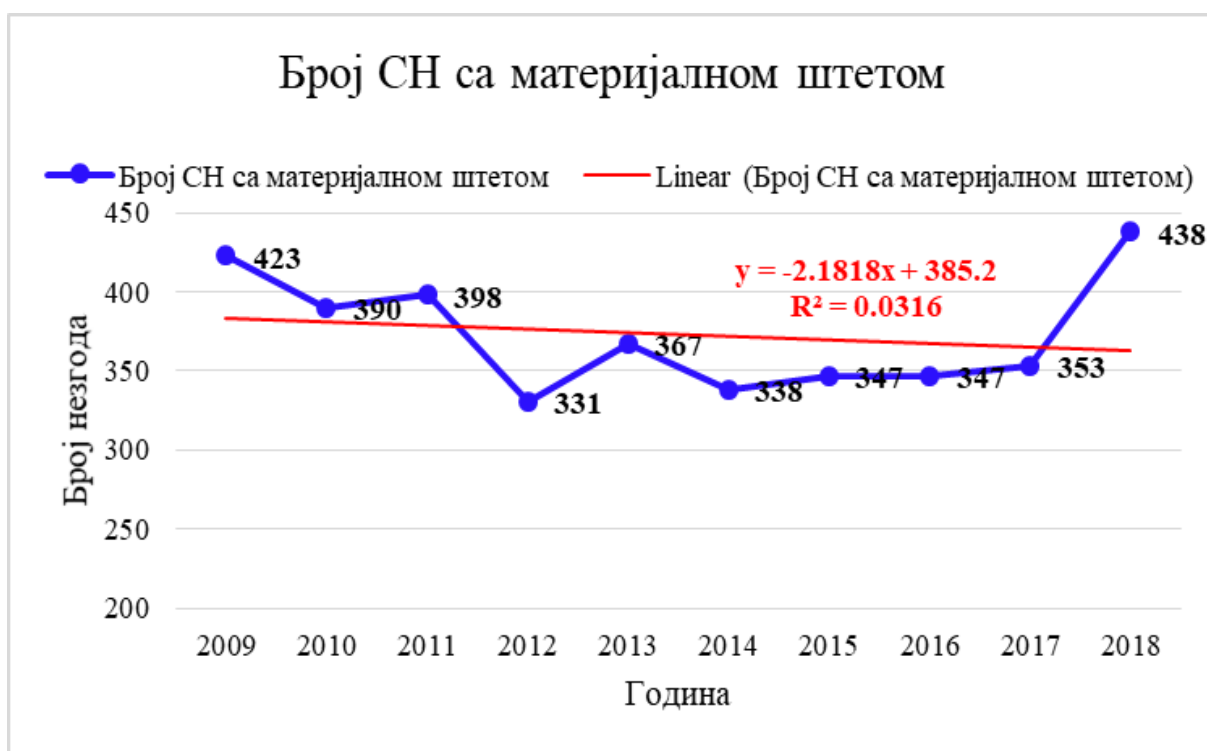


График 4: Графички приказ укупног броја саобраћајних незгода са материјалном штетом за период 2009. година – 2018. година

## ПРИЛОГ 3

У прилогу 3. представљен је преглед саобраћајних незгода насталих због осталих узрока за период 2014. година – 2018. година.

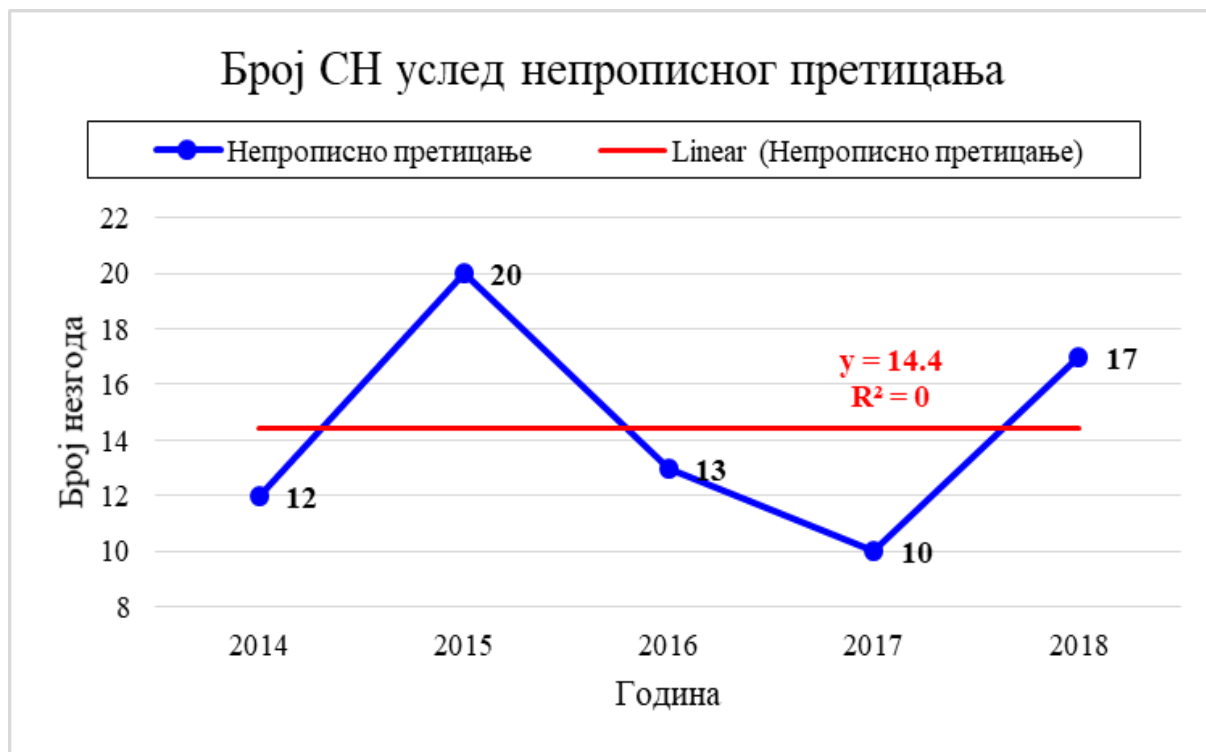


График 1. Преглед саобраћајних незгода насталих због непрописног претицања за период 2014. година – 2018. година

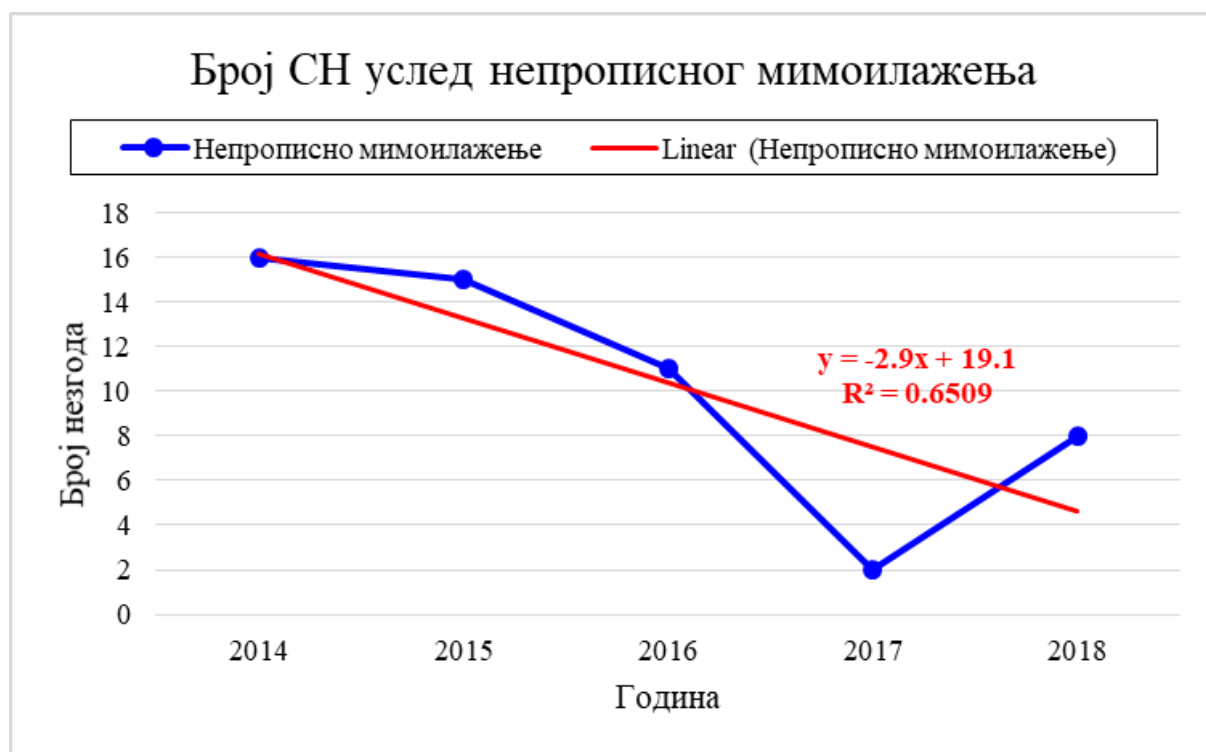


График 2. Преглед саобраћајних незгода насталих због непрописног мимоилажења за период 2014. година – 2018. година

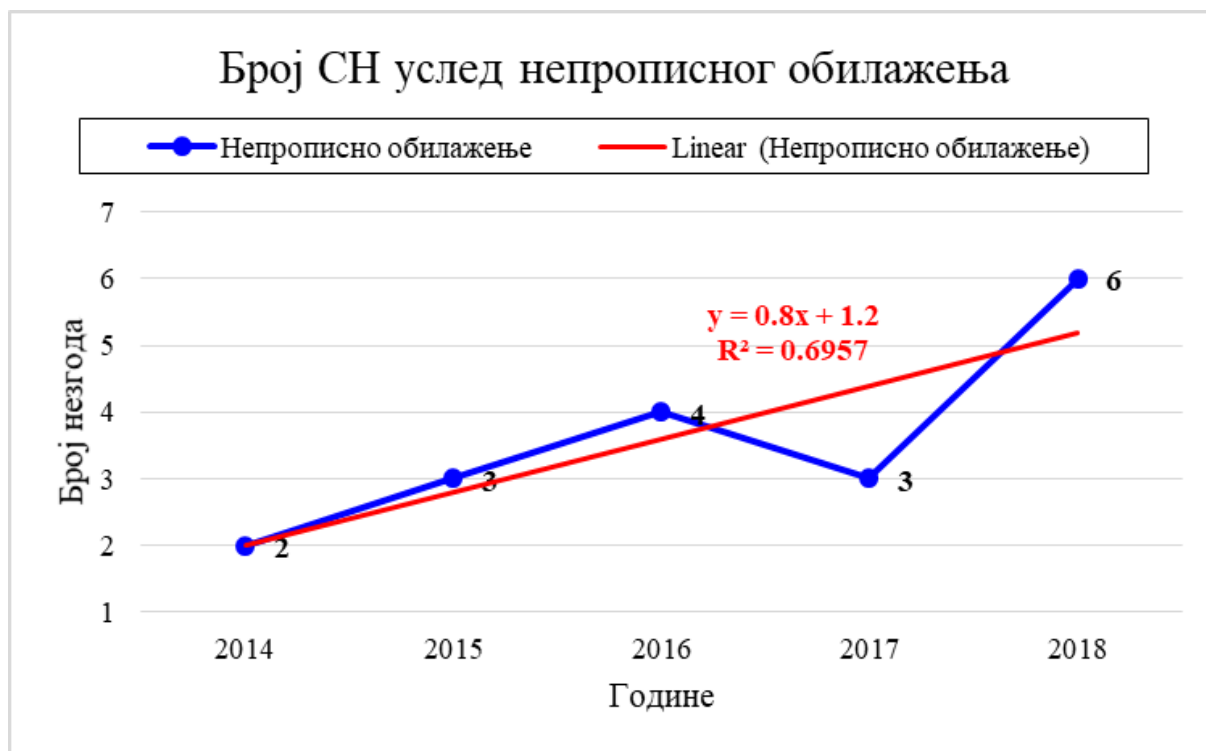


График 3. Преглед саобраћајних незгода насталих због непрописног обилажења за период 2014. година – 2018. година

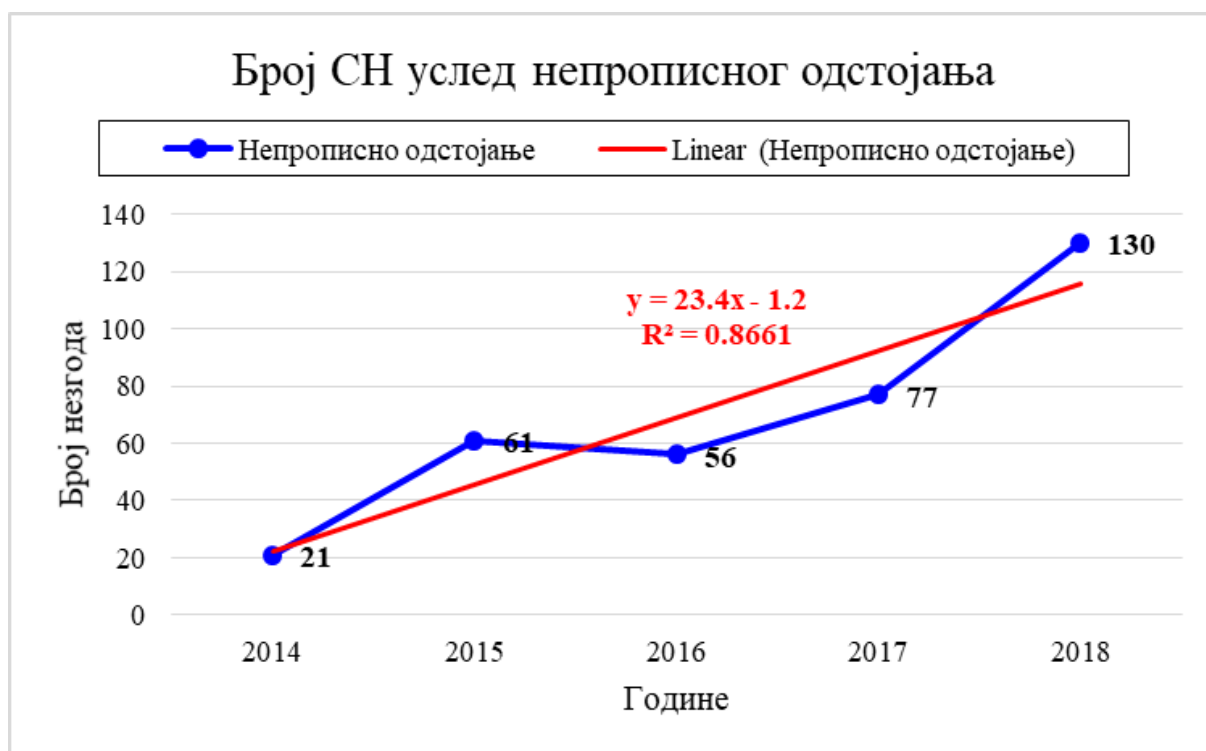
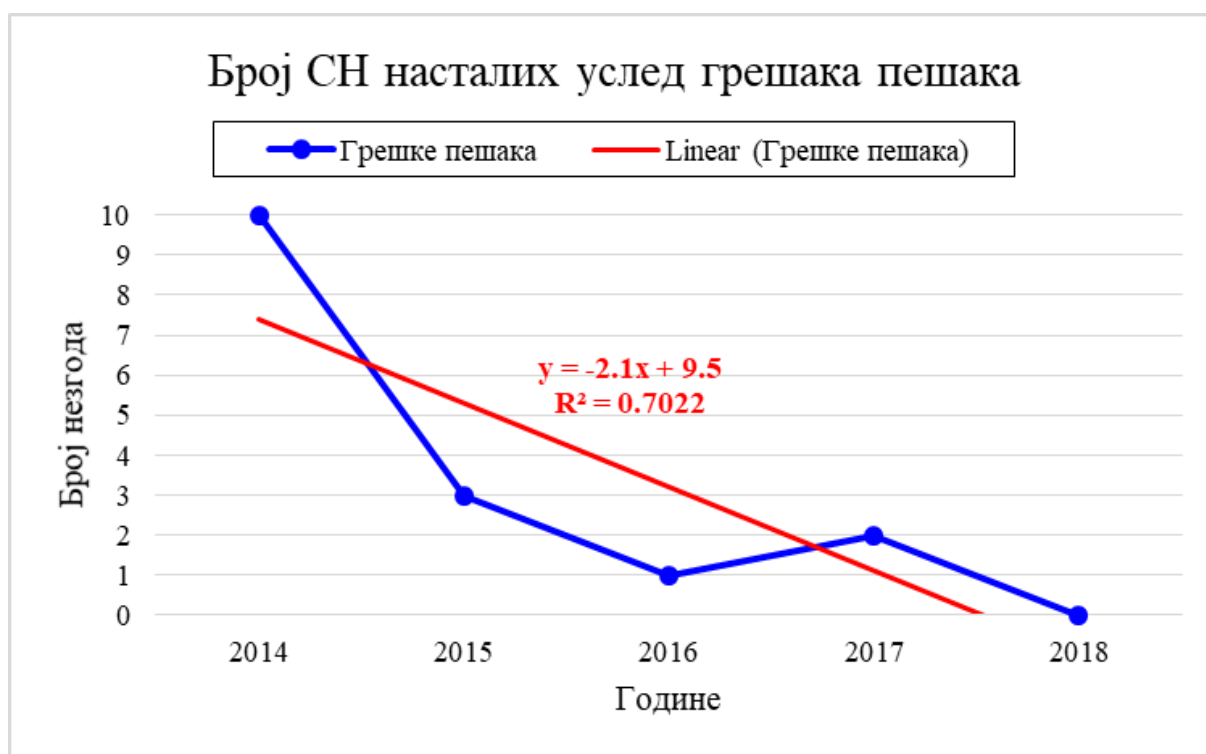
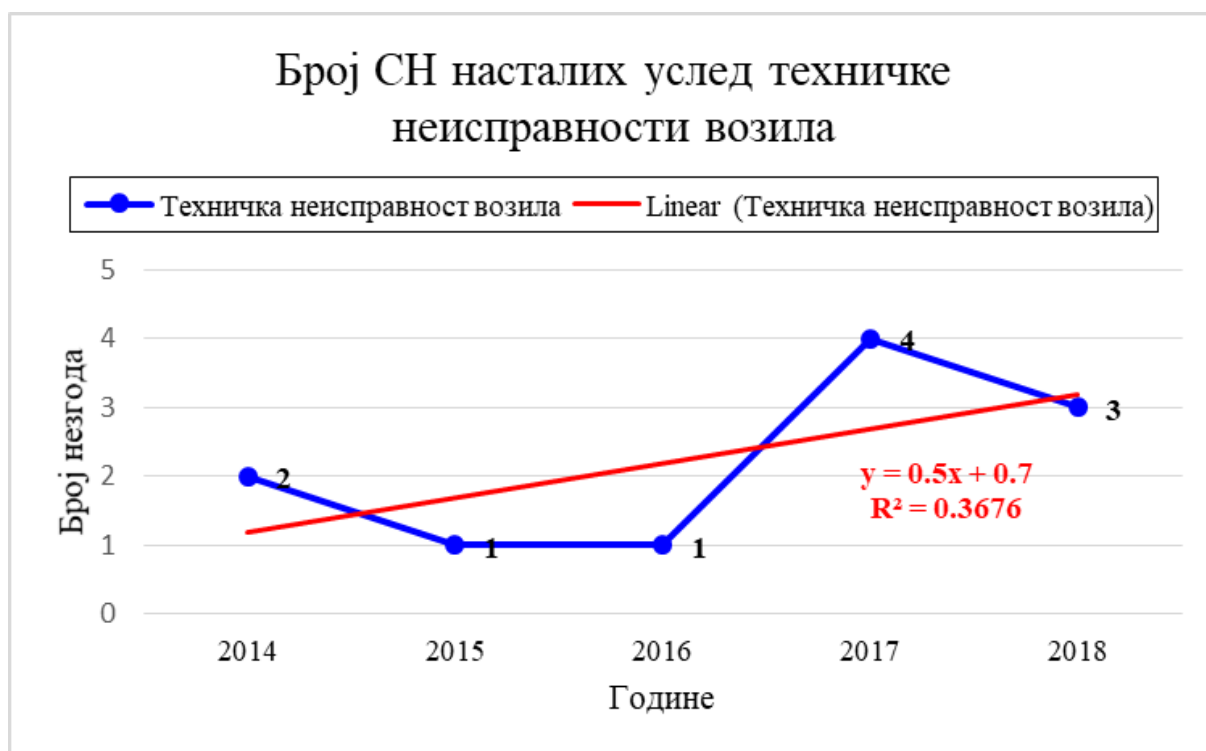


График 4. Преглед саобраћајних незгода насталих због непрописног одстојања за период 2014. година – 2018. година

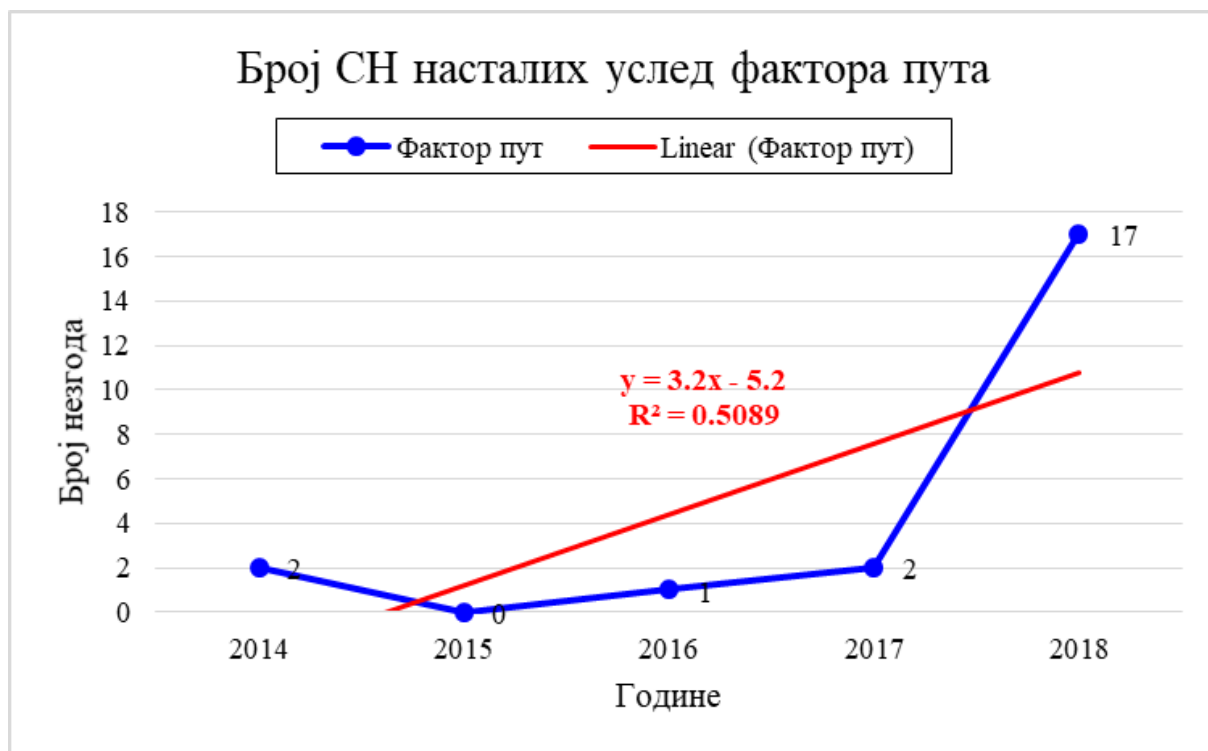


**График 5. Преглед саобраћајних незгода насталих услед грешака пешака за период 2014. година – 2018. година**

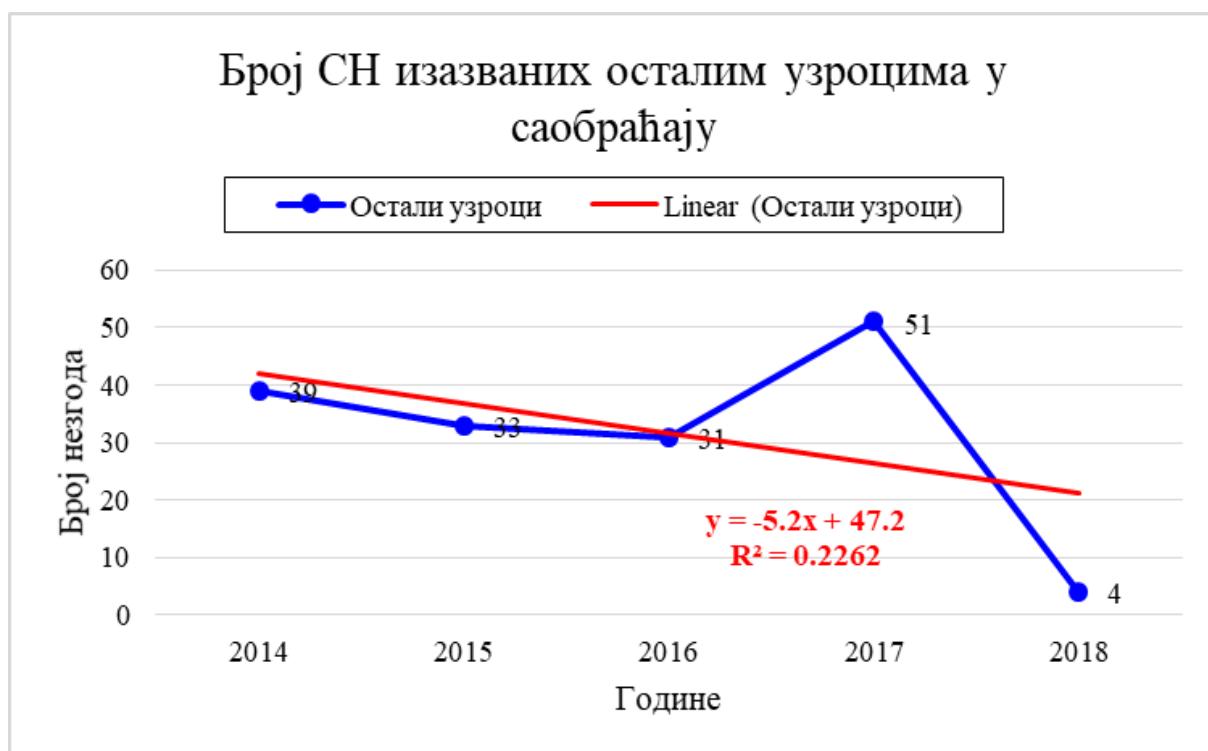


**График 6. Преглед саобраћајних незгода насталих услед техничке неисправности возила за период 2014. година – 2018. година.**





**График 7. Преглед саобраћајних незгода насталих услед утицаја фактора пута за период 2014. година – 2018. година.**



**График 10. Преглед саобраћајних незгода насталих услед осталих узрока за период 2014. година – 2018. година**

## ПРИЛОГ 4

У прилогу 4. приказана је старосна структура узрочника саобраћајних незгода за период 2014. година - 2018. година.



График 1. Старосна структура узрочника саобраћајних незгода за 2014. годину



График 2. Старосна структура узрочника саобраћајних незгода за 2015. годину



График 3. Старосна структура узрочника саобраћајних незгода за 2016. годину



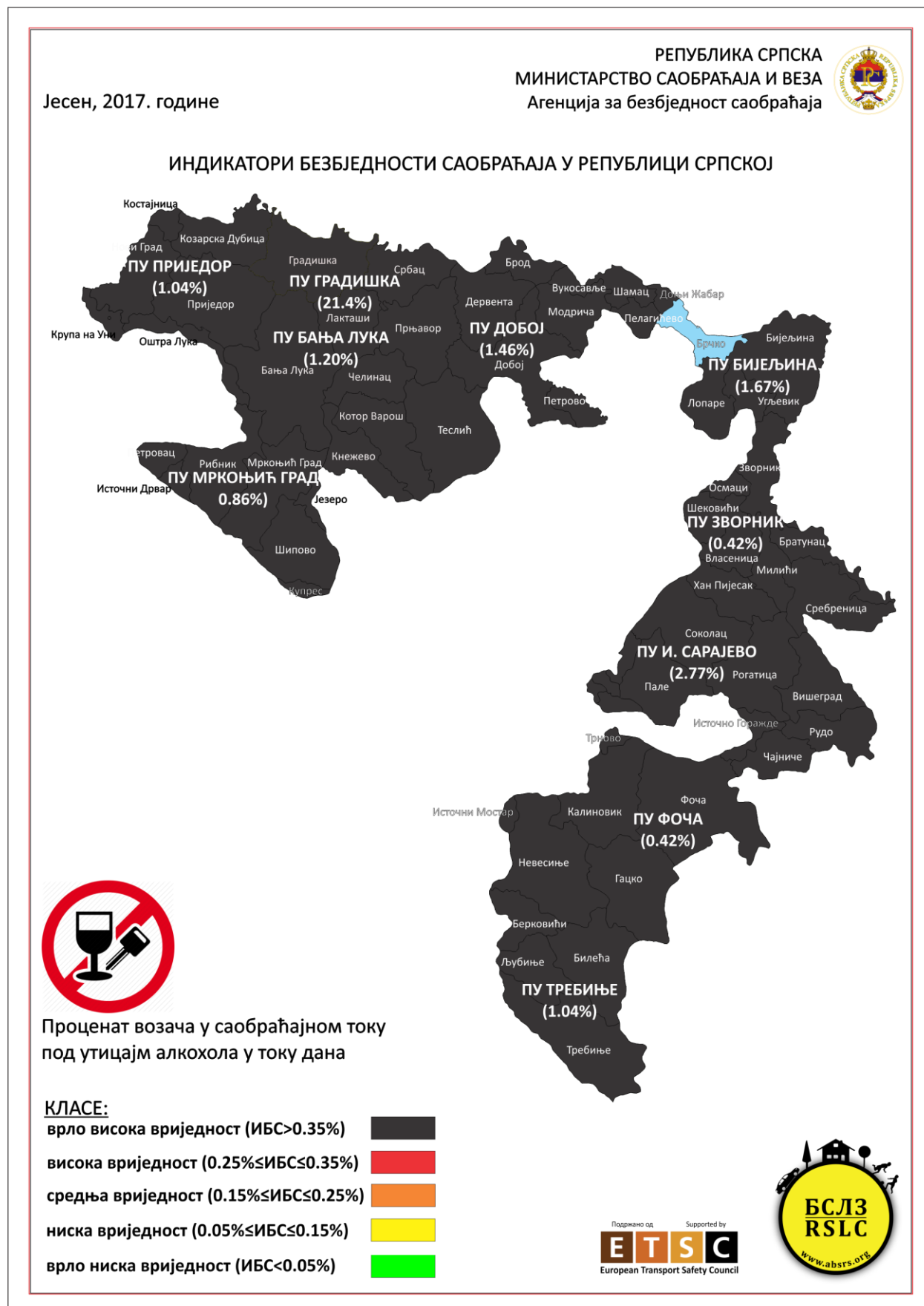
График 4. Старосна структура узрочника саобраћајних незгода за 2016. годину



График 5. Старосна структура узрочника саобраћајних незгода за 2018. годину

## ПРИЛОГ 5

У прилогу 5. приказане су мапе индикатора безбједности саобраћаја у Републици Српској преузете од Агенције за безбедност саобраћаја РС.



Прољеће, 2019. године

РЕПУБЛИКА СРПСКА  
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА  
Агенција за безбједност саобраћаја

## ИНДИКАТОРИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПској

**КЛАСЕ:**

врло висока вриједност (ИБС&lt;1%)

висока вриједност (1%≤ИБС≤2%)

средња вриједност (2%≤ИБС≤3%)

ниска вриједност (3%≤ИБС≤4%)

врло ниска вриједност (4%≤ИБС)

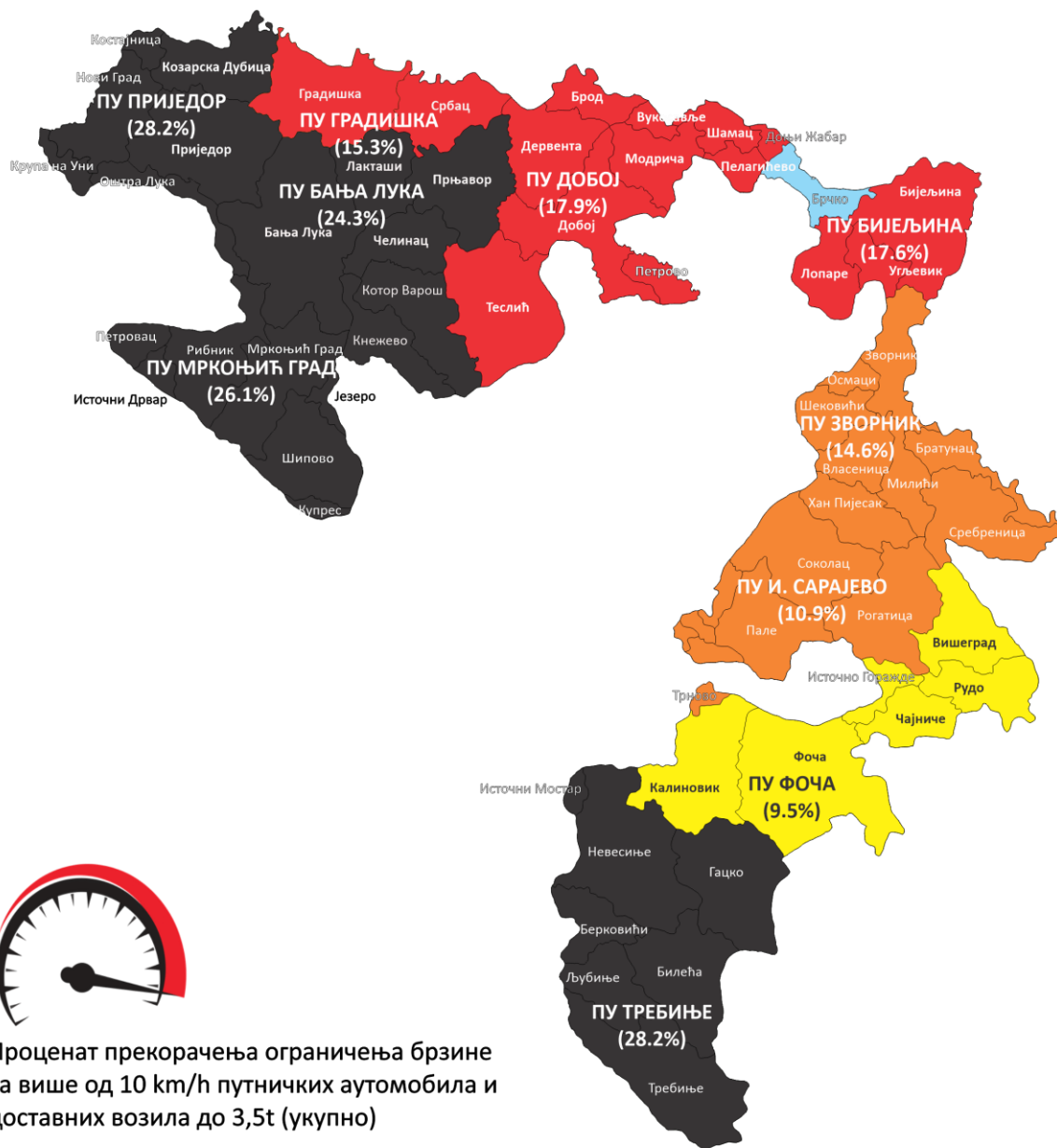
Поддржано од  
**ETSC**  
European Transport Safety Council



Прољеће, 2019. године

РЕПУБЛИКА СРПСКА  
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА  
Агенција за безбједност саобраћаја

## ИНДИКАТОРИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПској



Проценат прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t (укупно)

**КЛАСЕ:**

врло ниска вриједност (5%&lt;ИБС)

ниска вриједност (5%≤ИБС≤10%)

средња вриједност (10%≤ИБС≤15%)

висока вриједност (15%≤ИБС≤20%)

врло висока вриједност (ИБС&gt;20%)



Подријано од  
**ETSC**  
European Transport Safety Council

Supported by



Прољеће, 2019. године

РЕПУБЛИКА СРПСКА  
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА  
Агенција за безбједност саобраћаја

## ИНДИКАТОРИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПској



Проценат прекорачења ограничења брзине  
путничких аутомобила и доставних  
возила до 3,5t (укупно)

**КЛАСЕ:**врло ниска вриједност ( $5\% < \text{ИБС}$ )ниска вриједност ( $5\% \leq \text{ИБС} \leq 10\%$ )средња вриједност ( $10\% \leq \text{ИБС} \leq 15\%$ )висока вриједност ( $15\% \leq \text{ИБС} \leq 20\%$ )врло висока вриједност ( $\text{ИБС} > 20\%$ )

Подријано од Supported by  
**ETSC**  
European Transport Safety Council

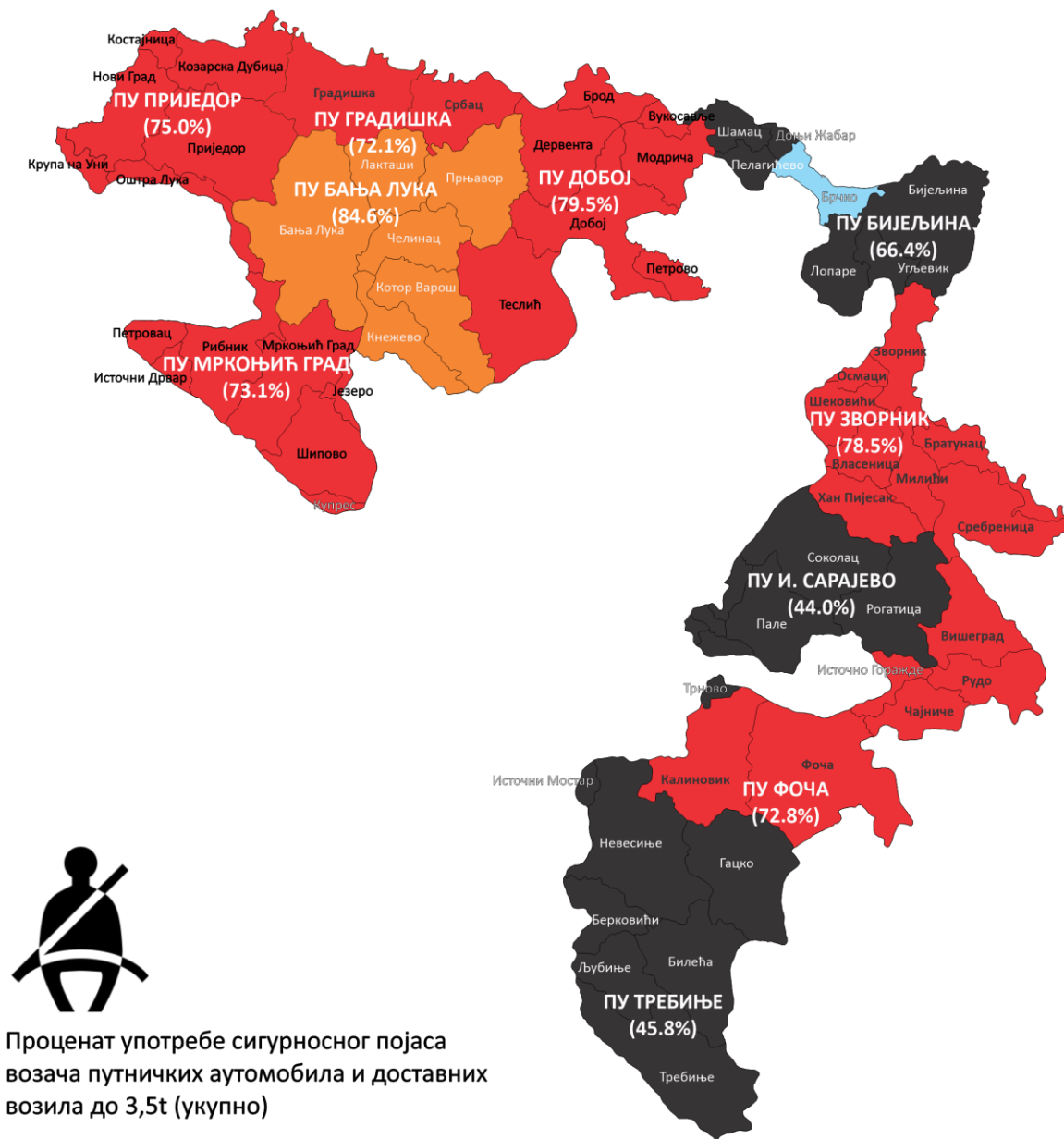




Прољеће, 2019. године

РЕПУБЛИКА СРПСКА  
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА  
Агенција за безбједност саобраћаја

## ИНДИКАТОРИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПској



Проценат употребе сигурносног појаса  
возача путничких аутомобила и доставних  
возила до 3,5t (укупно)

**КЛАСЕ:**врло висока вриједност ( $95\% \leq \text{ИБС}$ )висока вриједност ( $90\% \leq \text{ИБС} \leq 95\%$ )средња вриједност ( $80\% \leq \text{ИБС} \leq 90\%$ )ниска вриједност ( $70\% \leq \text{ИБС} \leq 80\%$ )врло ниска вриједност ( $\text{ИБС} < 70\%$ )

Поддржано од  
**ETSC**  
European Transport Safety Council

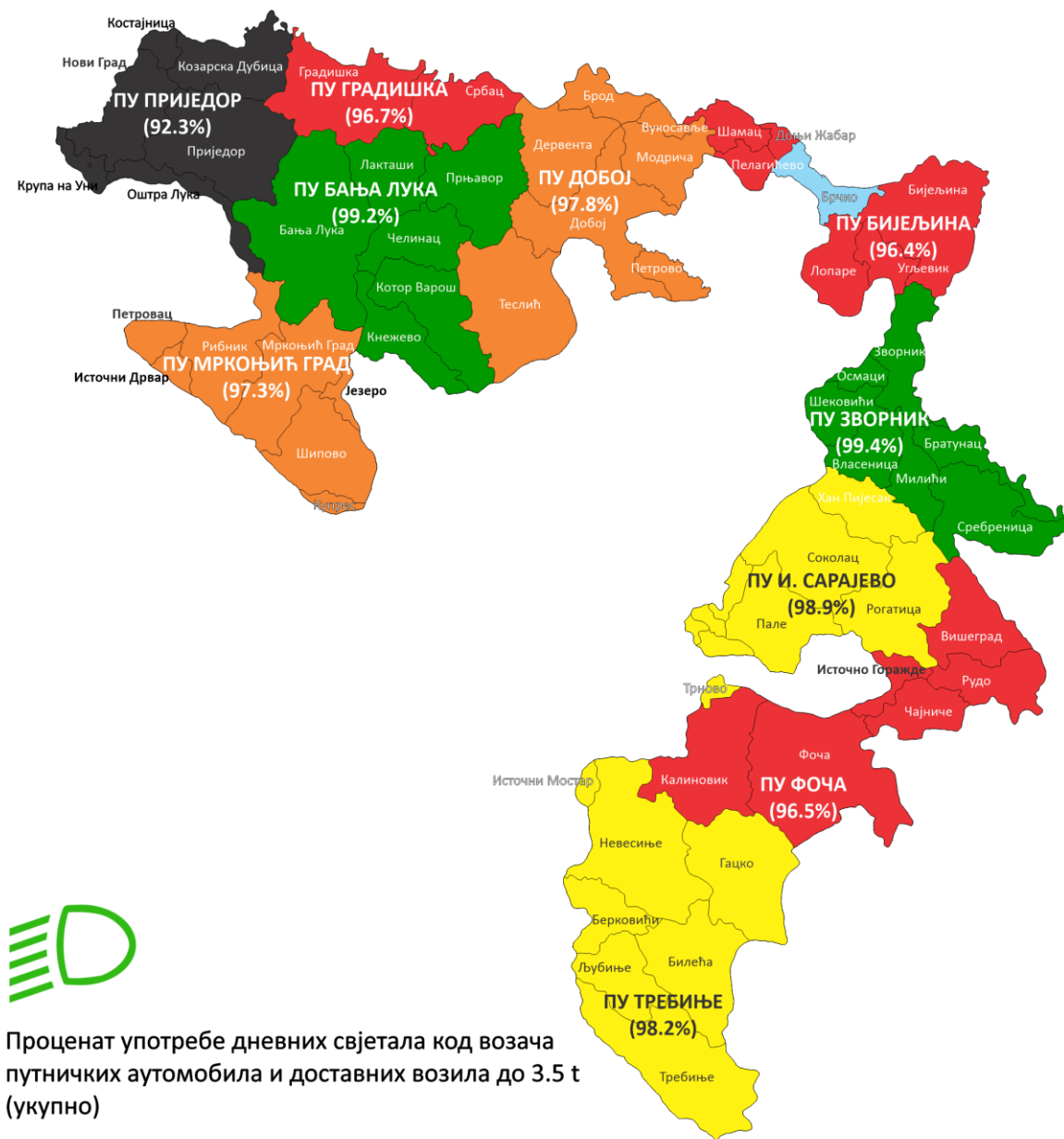
Supported by



Прољеће, 2019. године

РЕПУБЛИКА СРПСКА  
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА  
Агенција за безбједност саобраћаја

## ИНДИКАТОРИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПској



Проценат употребе дневних свјетала код возача путничких аутомобила и доставних возила до 3.5 t (укупно)

**КЛАСЕ:**врло висока вриједност ( $99\% \leq \text{ИБС}$ )висока вриједност ( $98\% \leq \text{ИБС} \leq 99\%$ )средња вриједност ( $97\% \leq \text{ИБС} \leq 98\%$ )ниска вриједност ( $96\% \leq \text{ИБС} \leq 97\%$ )врло ниска вриједност ( $\text{ИБС} < 96\%$ )

Поддржано од  
**ETSC**  
European Transport Safety Council

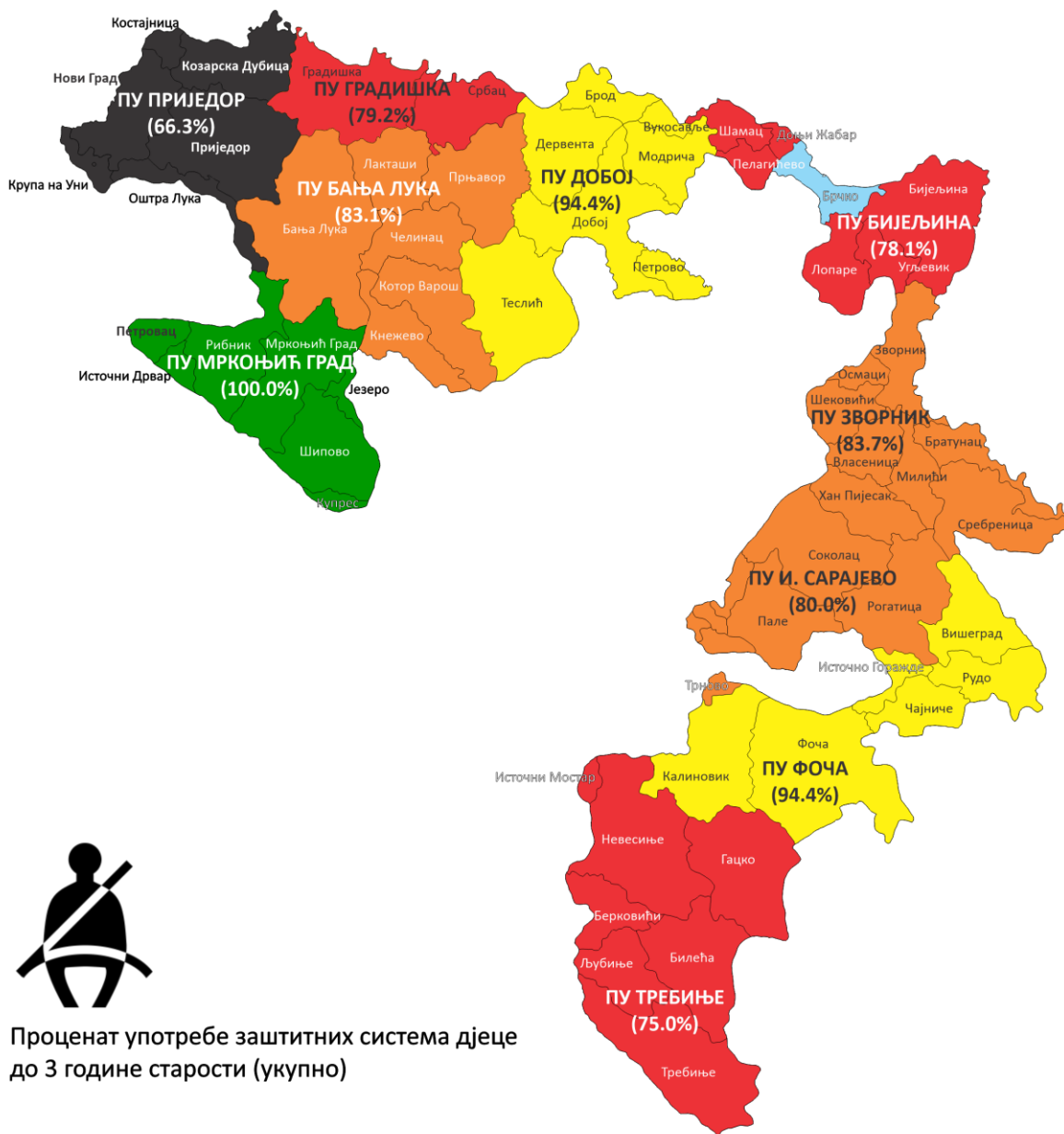
Supported by



Прољеће, 2019. године

РЕПУБЛИКА СРПСКА  
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА  
Агенција за безбједност саобраћаја

## ИНДИКАТОРИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПској



Подријано од  
**ETSC**  
European Transport Safety Council

Supported by



Прољеће, 2019. године

РЕПУБЛИКА СРПСКА  
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА  
Агенција за безбједност саобраћаја

## ИНДИКАТОРИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПској

Проценат употребе заштитне kacиге код  
мотоциклиста и mopедиста (укупно)**КЛАСЕ:**врло висока вриједност ( $95\% \leq \text{ИБС}$ )висока вриједност ( $90\% \leq \text{ИБС} \leq 95\%$ )средња вриједност ( $80\% \leq \text{ИБС} \leq 90\%$ )ниска вриједност ( $70\% \leq \text{ИБС} \leq 80\%$ )врло ниска вриједност ( $\text{ИБС} < 70\%$ )

Поддржано од Supported by  
**ETSC**  
 European Transport Safety Council



Прољеће, 2019. године

РЕПУБЛИКА СРПСКА  
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА  
Агенција за безбједност саобраћаја

## ИНДИКАТОРИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПској



Проценат употребе сигурносног појаса путника на задњем сједишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t (укупно)

КЛАСЕ:

врло висока вриједност ( $95\% \leq \text{ИБС}$ )	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:green;"></span>
висока вриједност ( $90\% \leq \text{ИБС} \leq 95\%$ )	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:yellow;"></span>
средња вриједност ( $80\% \leq \text{ИБС} \leq 90\%$ )	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:orange;"></span>
ниска вриједност ( $70\% \leq \text{ИБС} \leq 80\%$ )	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:red;"></span>
врло ниска вриједност ( $\text{ИБС} < 70\%$ )	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:black;"></span>

Поддржано од  
**ETSC**  
European Transport Safety Council

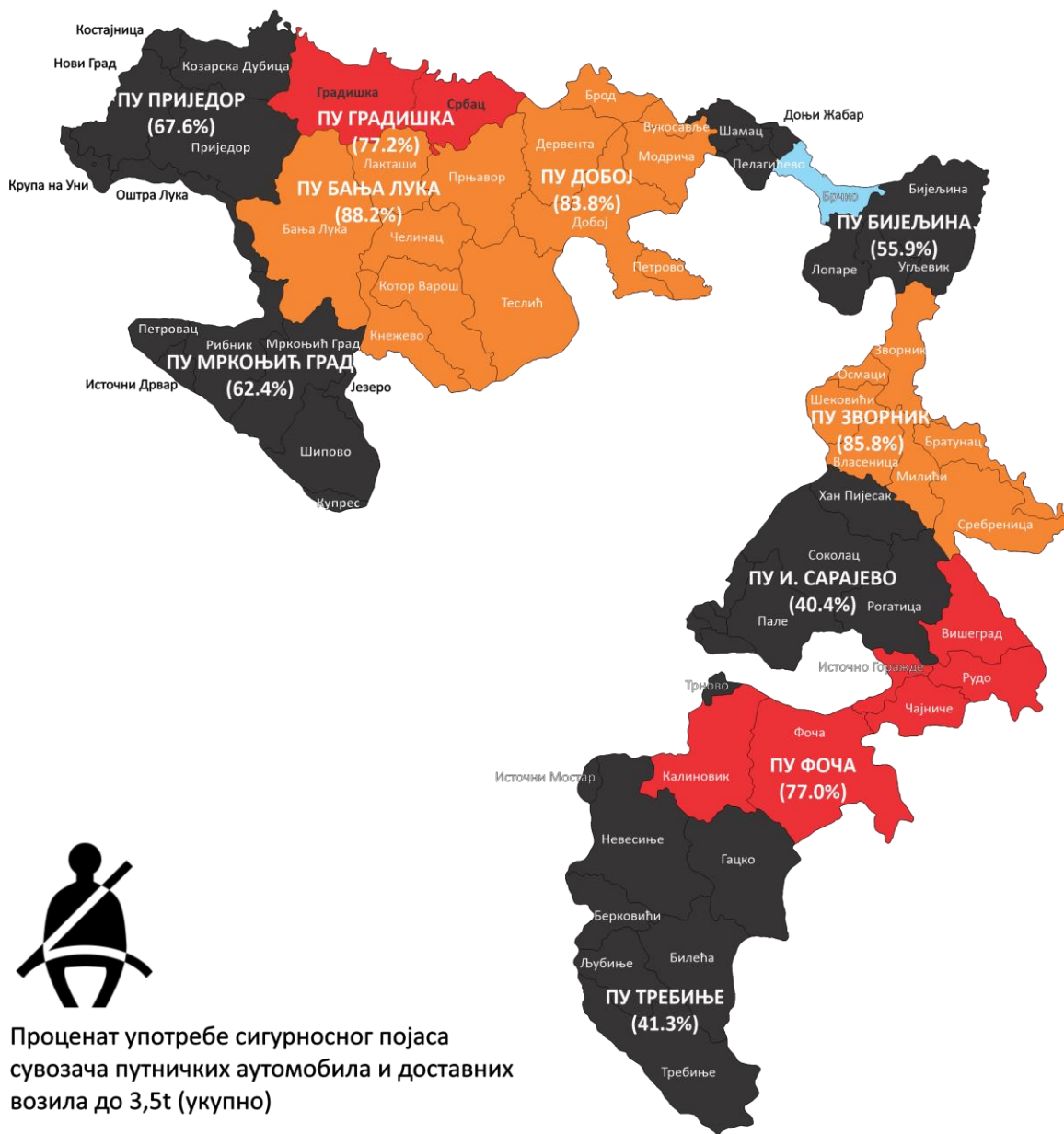
Supported by



Прољеће, 2019. године

РЕПУБЛИКА СРПСКА  
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА  
Агенција за безбједност саобраћаја

## ИНДИКАТОРИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПској



Проценат употребе сигурносног појаса  
сувозача путничких аутомобила и доставних  
возила до 3,5t (укупно)

КЛАСЕ:

врло висока вриједност ( $95\% \leq \text{ИБС}$ )	
висока вриједност ( $90\% \leq \text{ИБС} \leq 95\%$ )	
средња вриједност ( $80\% \leq \text{ИБС} \leq 90\%$ )	
ниска вриједност ( $70\% \leq \text{ИБС} \leq 80\%$ )	
врло ниска вриједност ( $\text{ИБС} < 70\%$ )	

Поддржано од  
**ETSC**  
European Transport Safety Council

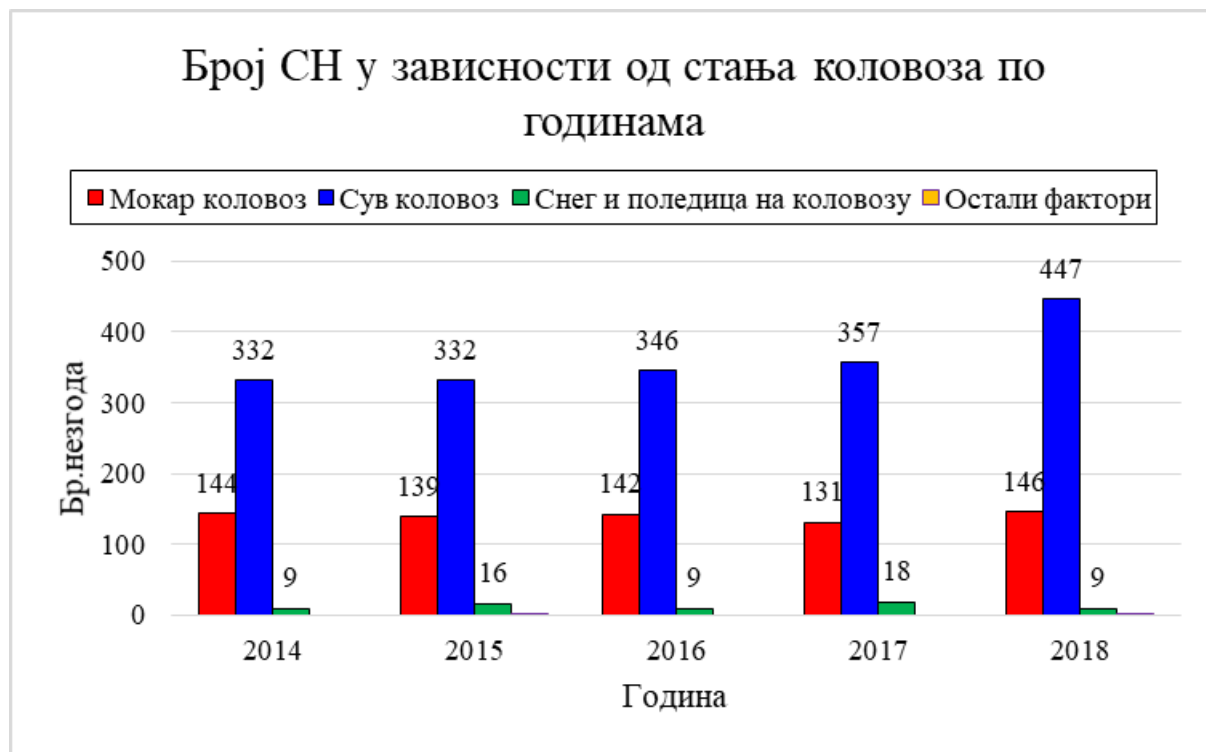
Supported by





## ПРИЛОГ 6

У прилогу 6. приказан је број саобраћајних незгода у зависности од стања коловоза за период од 2014. година до 2018. година



**График 1. Број саобраћајних незгода у зависности од стања коловоза за период 2014. година - 2018. година**

## ПРИЛОГ 7

У прилогу 7. приказана је старосна структура учесника у саобраћајним незгодама у којима су погинула или тешко повређена лица за период од 2014. година до 2018. година

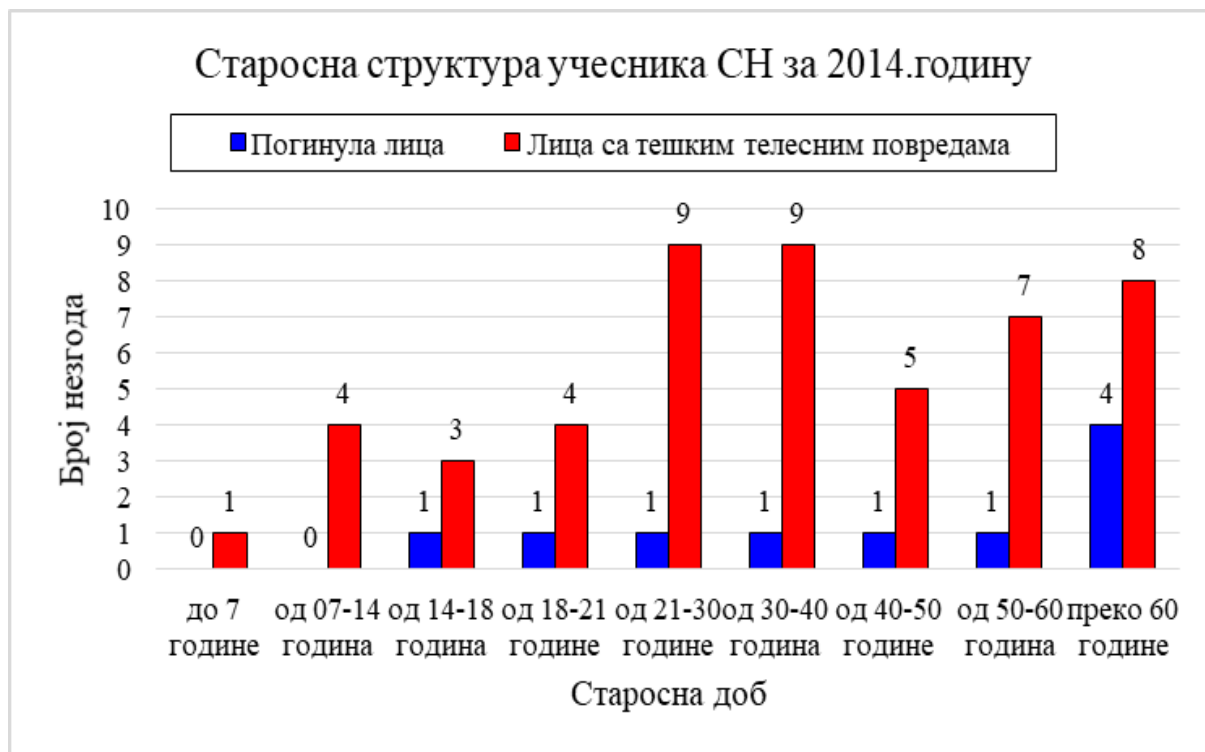


График 1. Старосна структура учесника у саобраћајним незгодама у којима су погинула или тешко повређена лица за 2014. годину

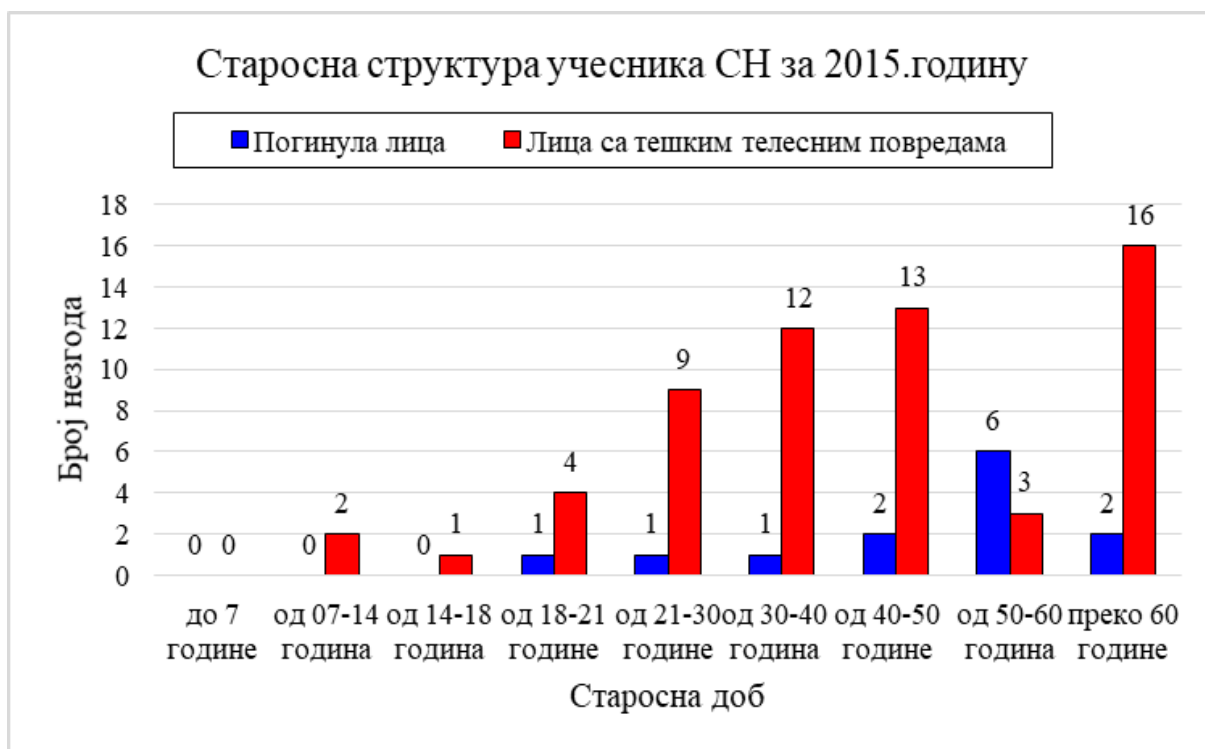


График 2. Старосна структура учесника у саобраћајним незгодама у којима су погинула или тешко повређена лица за 2015. годину

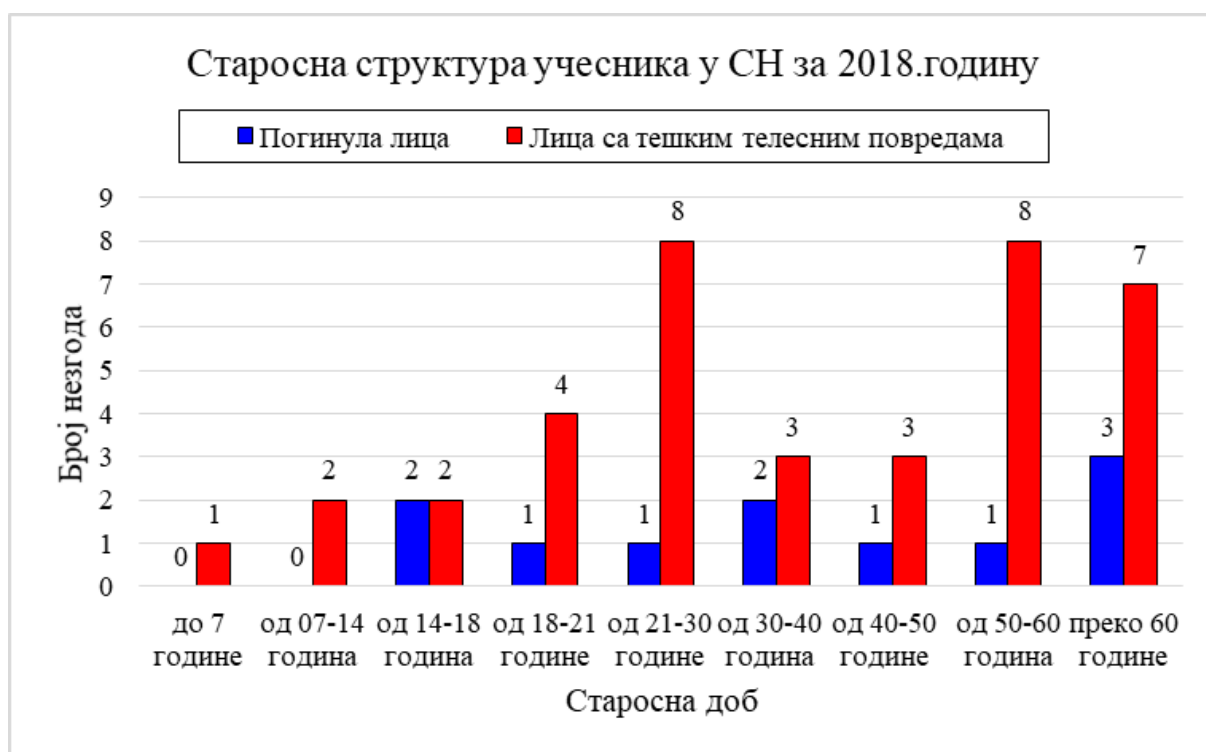




График 3. Старосна структура учесника у саобраћајним незгодама у којима су погинула или тешко повређена лица за 2016. годину



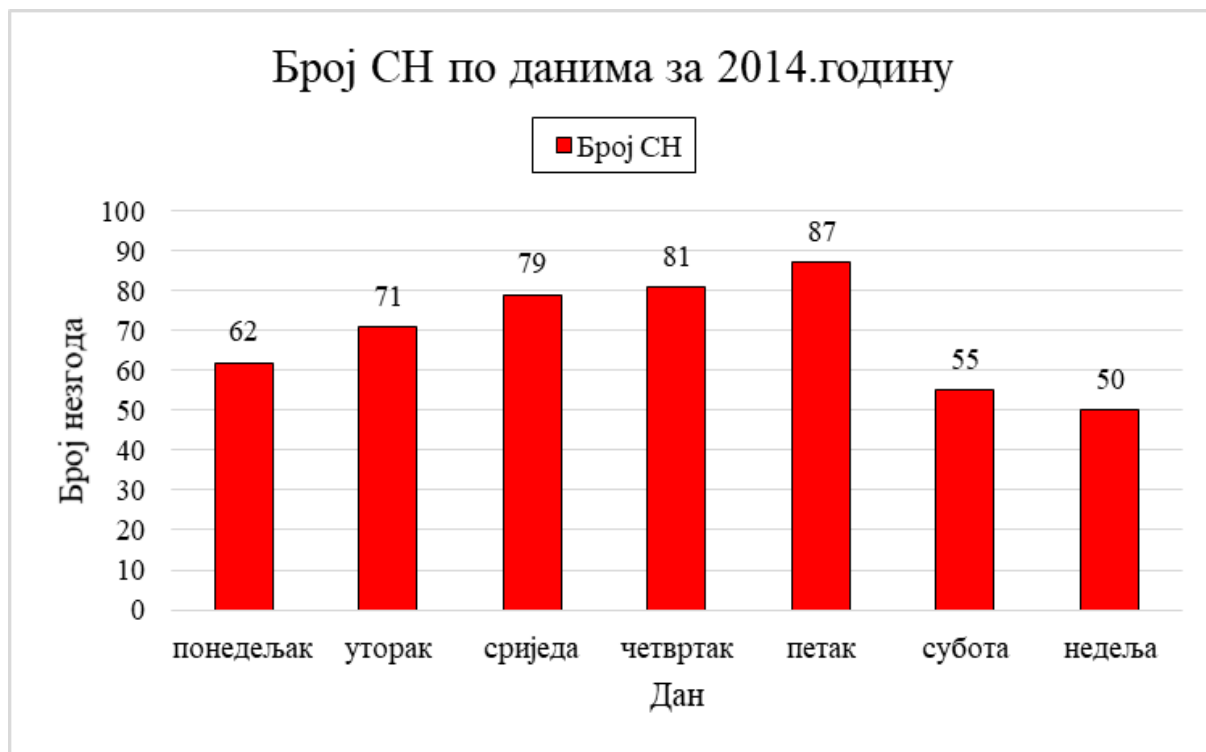
График 4. Старосна структура учесника у саобраћајним незгодама у којима су погинула или тешко повређена лица за 2017. годину



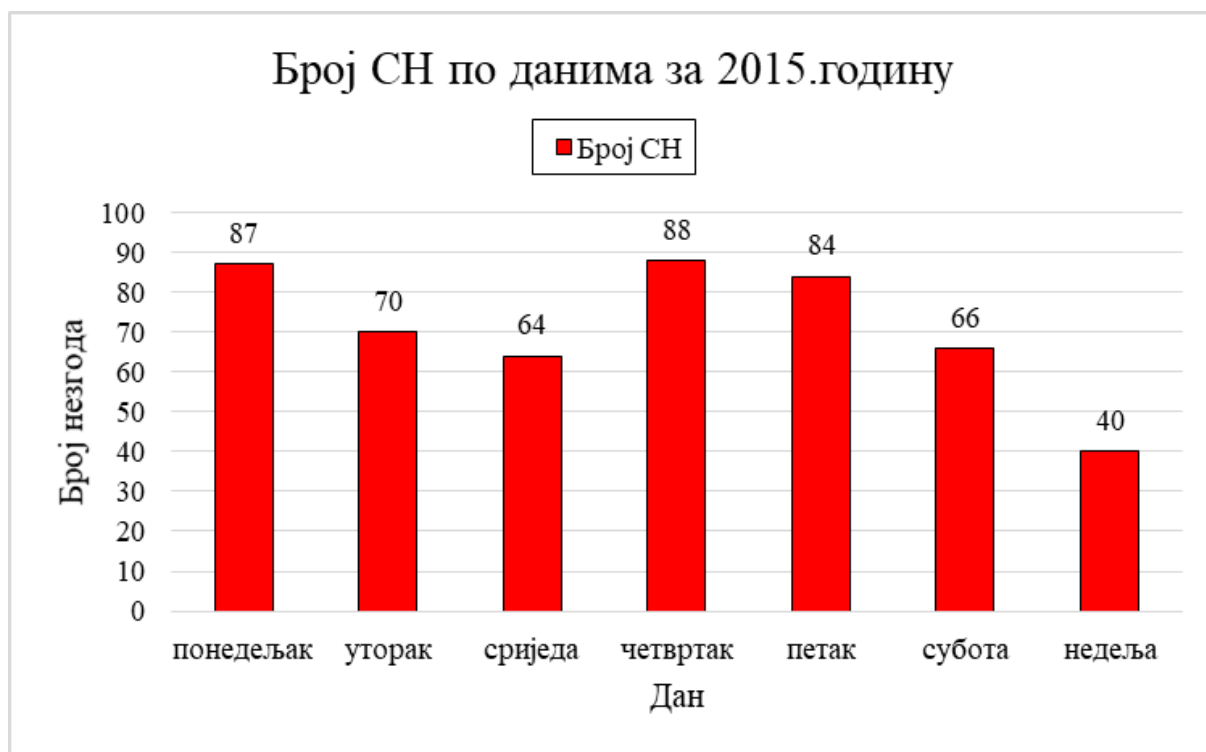
**График 5. Старосна структура учесника у саобраћајним незгодама у којима су погинула или тешко повређена лица за 2018. годину**

## ПРИЛОГ 8

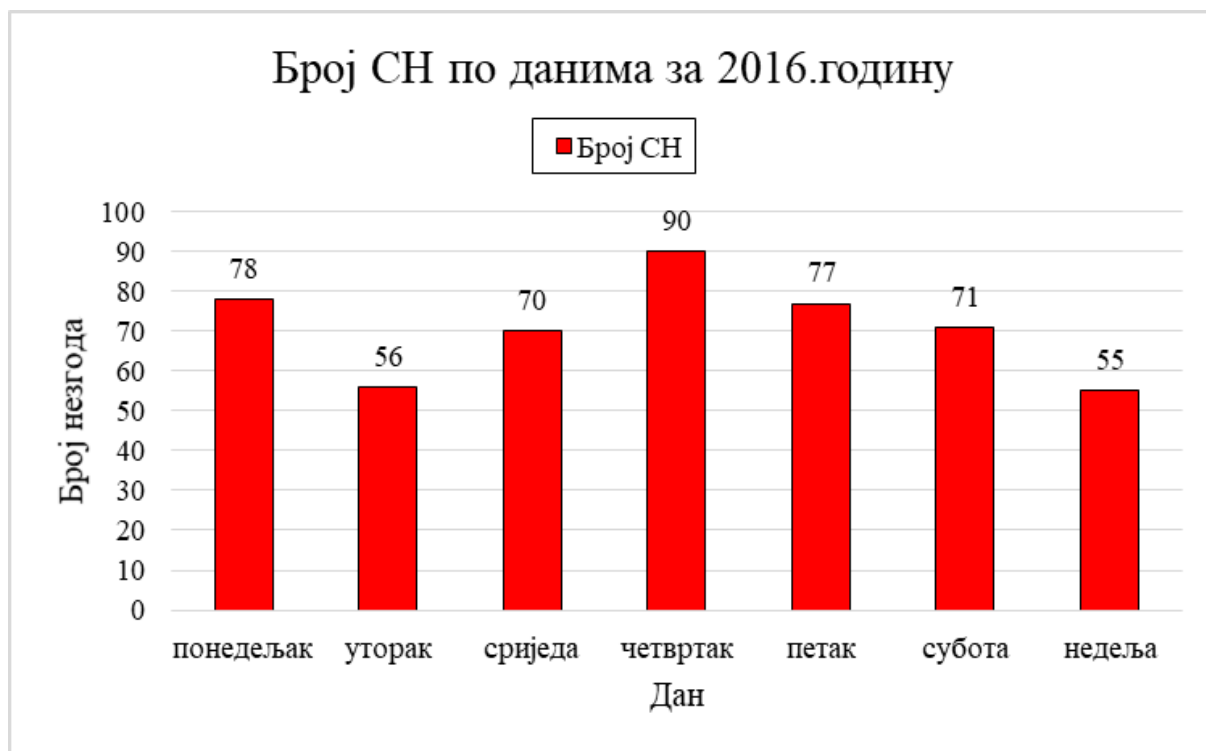
У прилогу 8. приказана је временска расподела, по данима у седмици, саобраћајних незгода за период 2014. година до 2018. година



**График 1. Временска расподела, по данима у седмици, саобраћајних незгода за 2014. годину**



**График 2. Временска расподела, по данима у седмици, саобраћајних незгода за 2015. годину**



**График 3. Временска расподела, по данима у седмици, саобраћајних незгода за 2016. годину**



**График 4. Временска расподела, по данима у седмици, саобраћајних незгода за 2017. годину**

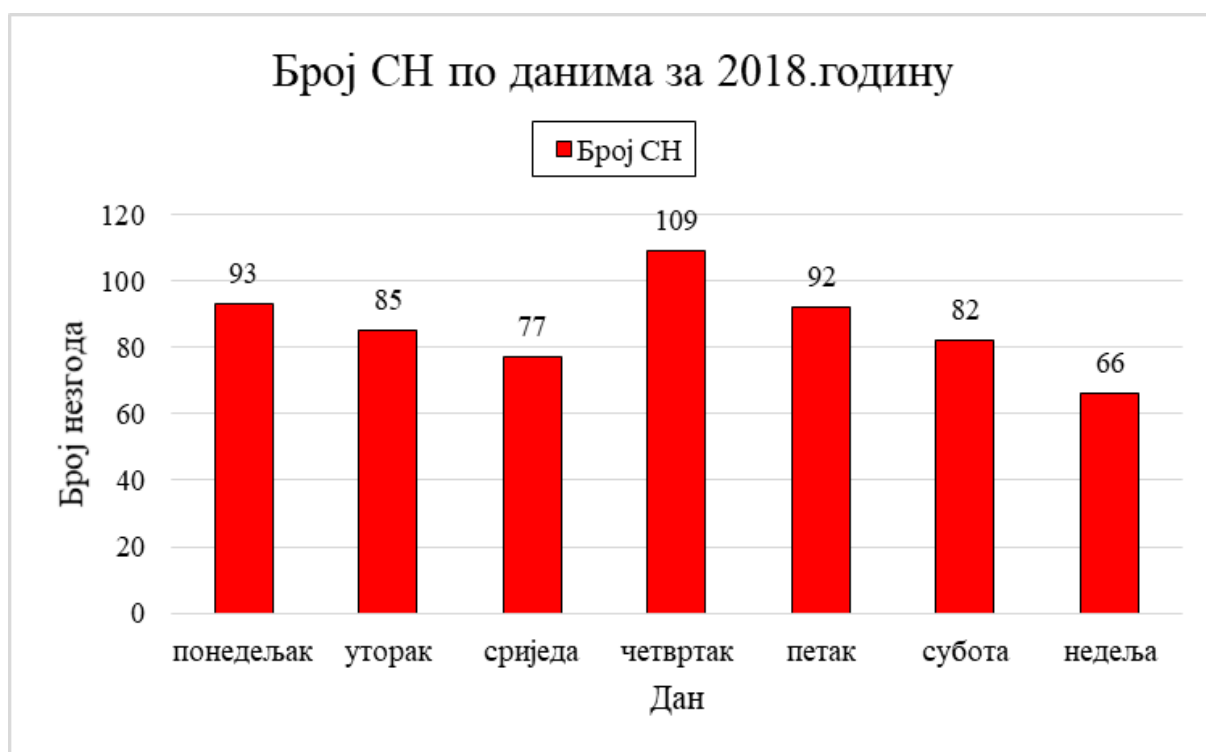
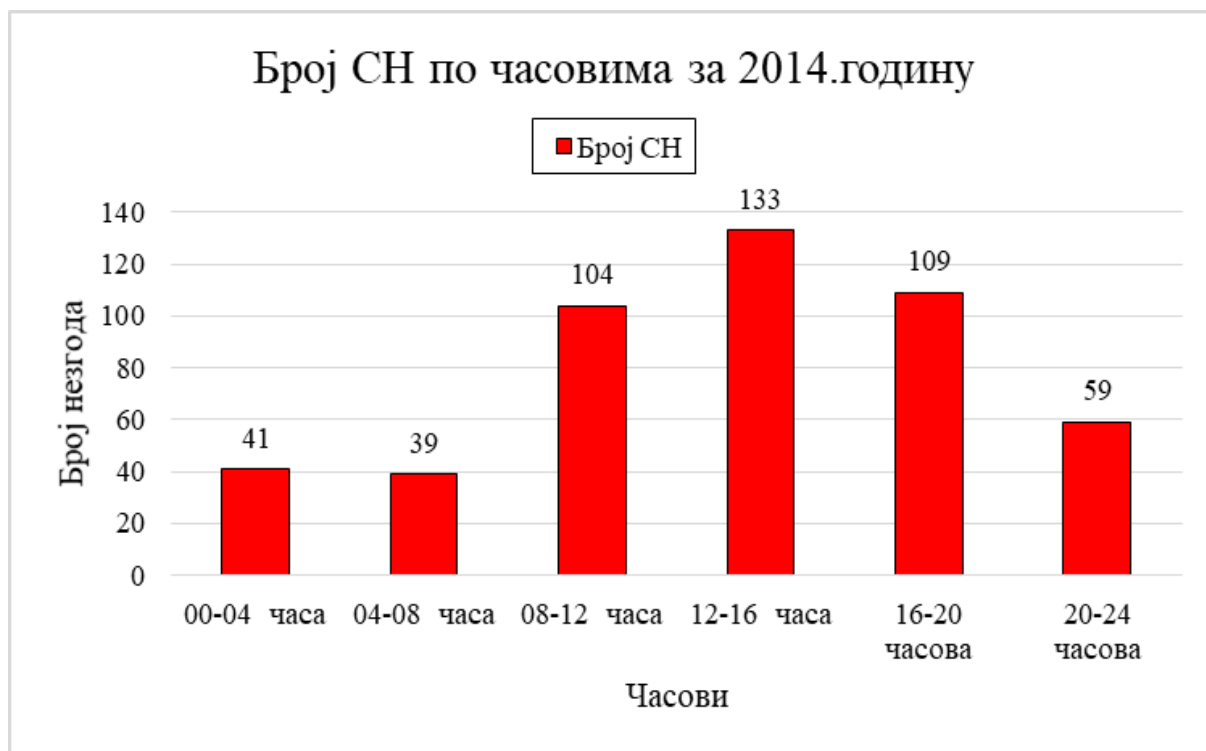


График 5. Временска расподела, по данима у седмици, саобраћајних незгода за 2018. годину

## ПРИЛОГ 9

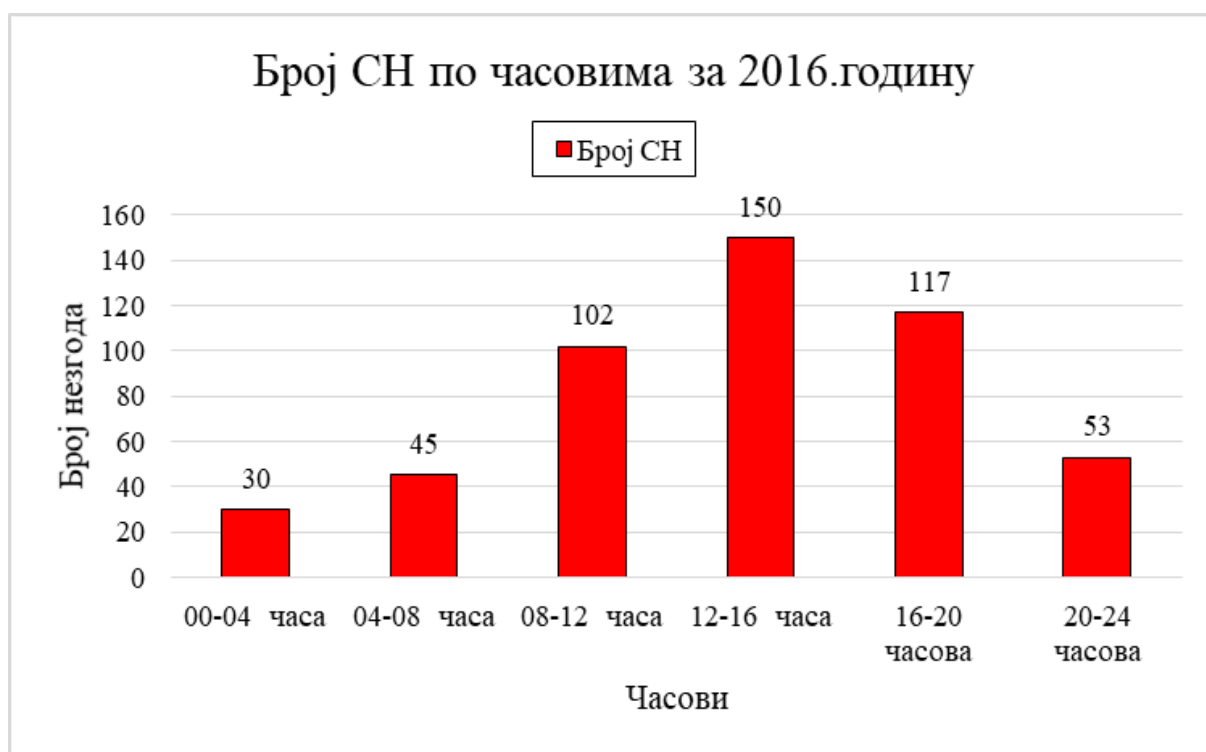
У прилогу 9. приказана је часовна расподела саобраћајних незгода за период 2014. година до 2018. година



**График 1. Часовна расподела саобраћајних незгода за 2014. годину**



**График 2. Часовна расподела саобраћајних незгода за 2015. годину**



**График 3. Часовна расподела саобраћајних незгода за 2016. годину**



**График 4. Часовна расподела саобраћајних незгода за 2017. годину**

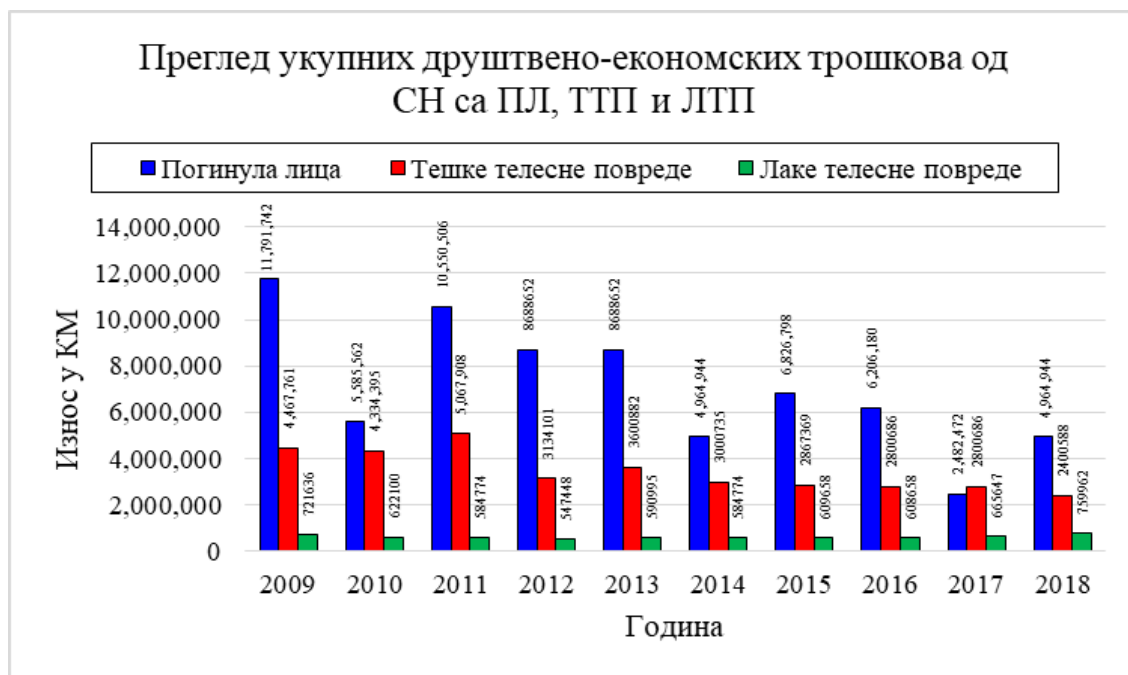


График 5. Часовна расподела саобраћајних незгода за 2018. годину



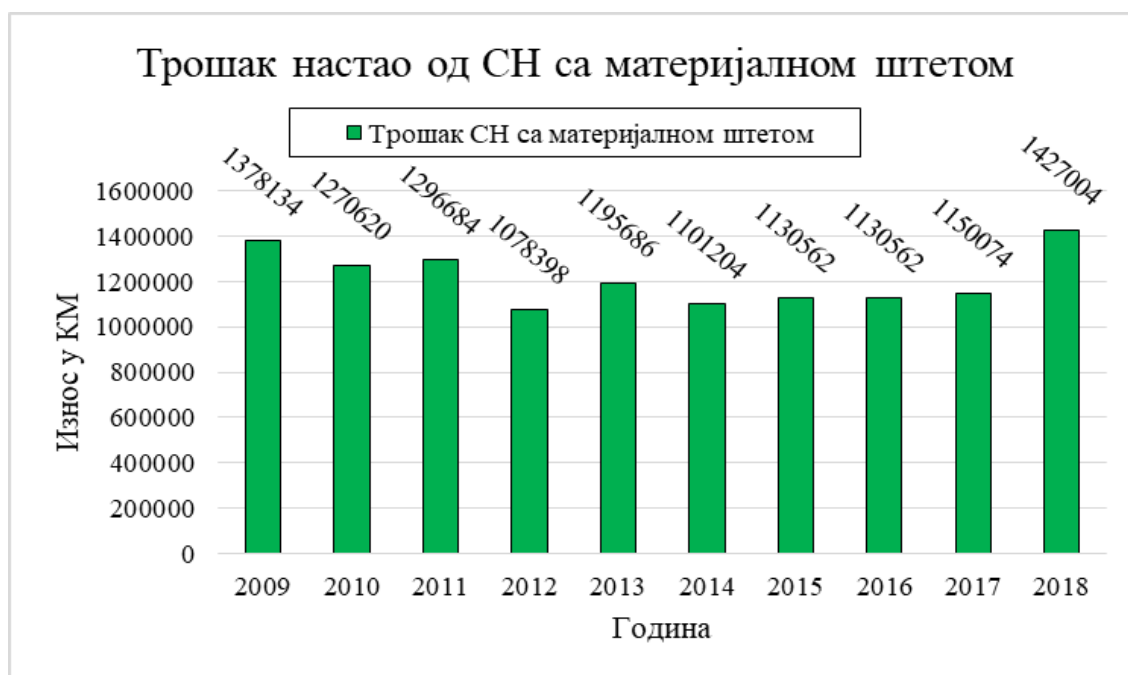
## ПРИЛОГ 10

У прилогу 10. приказан је преглед друштвено економских трошкова од саобраћајних незгода са повредама лица, тешким и лаким тјелесним повредама за период 2009. година – 2018. година приказан је графички (график 1.)



**График 1: Графички приказ друштвено економских трошкова од саобраћајних незгода са погинулим лицима, тешким и лаким тјелесним повредама за период 2009. година – 2018. година**

Преглед друштвено економских трошкова од саобраћајних незгода са материјалном штетом за период 2009. година – 2018. година приказан је графички (график 2.)



**График 2: Графички приказ друштвено економских трошкова од саобраћајних незгода са материјалном штетом за период 2009. година – 2018. година**

## Списак графика и слика

График 1. Преглед укупних трошкова саобраћајних незгода- тренутно стање.....	- 7 -
График 2. Трошкови саобраћајних незгода за период 2009. до 2018. године са пројекцијом трошкова за период 2019. до 2028. године у складу са дефинисаним циљевима.....	- 8 -
График 3. Пројекција трошкова саобраћајних незгода са донешеном стратегијом за период 2019. година – 2028. година .....	- 9 -
График 4. Јавни ризик Града Добоја у односу на друге градове и Републику Српску ...	- 10 -
График 5. Саобраћајни ризик Града Добоја у односу на друге градове и Републику Српску .....	- 11 -
График 6. Графички приказ по годинама укупног броја СН .....	- 12 -
График 7. Графички приказ тренда смањења броја саобраћајних незгода у периоду 2009. година – 2018. година .....	- 13 -
График 8. Графички приказ укупног броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима и саобраћајних незгода са материјалном штетом за период 2009. година – 2018. година.	- 13 -
График 9. Преглед броја саобраћајних незгода са погинулим лицима и саобраћајних незгода са тешким телесним повредама за период 2009. година – 2018. година .....	- 14 -
График 10. Графички приказ по годинама броја погинулих, тешко и лако повређених лица у периоду 2009. година – 2018. година .....	- 15 -
График 11. Графички приказ саобраћајних незгода насталих због неприлагођене брзине за период 2014. година – 2018. година .....	- 16 -
График 12. Преглед саобраћајних незгода насталих због радњи возилом у саобраћају за период 2014. година – 2018. година .....	- 17 -
График 13. Преглед саобраћајних незгода насталих услед непоштовања првенства пролаза за период 2014. година – 2018. година.....	- 17 -
График 13.а. Преглед саобраћајних незгода насталих услед СН учесника који су у моменту незгоде били под дејством алкохола за период 2014. година – 2018. година .....	- 18 -
График 14. Саобраћајне незгоде по категорији пута .....	- 19 -
График 15. Смањење броја СН са погинулим и СН са тешким тјелесним повредама....	- 24 -
График 16. Смањење броја погинулих, тешко и лако повређених лица у СН.....	- 24 -
Слика бр. 1. Приказ вертикалне координације субјекта система безбједности саобраћаја у Републици Српској.....	- 30 -
Слика 2. Модел дјеловања кампања на ставове учесника у саобраћају [14].....	- 38 -

## Списак табела

Табела 1. Друштвено економски трошкови саобраћајних незгода за период од 2009. до 2018. године .....	- 6 -
Табела 2. Укупни трошкови саобраћајних незгода за период 2009. година – 2018. година са пројекцијом трошкова за период 2019. година - 2028. година. ....	- 7 -
Табела 3. Уштеда у односу на почетну 2018. годину .....	- 8 -
Табела 4. Преглед укупног броја саобраћајних незгода са последицама за период 2009. година – 2018. година .....	- 11 -
Табела 5. Процентуално учешће саобраћајних незгода са последицама за период 2009. година – 2018. година .....	- 12 -
Табела 6. Преглед узрока настанка саобраћајних незгода за период 2014. година – 2018. година .....	- 15 -
Табела 7. Преглед узрока настанка саобраћајних незгода за период 2014. година – 2018. година изражени у процентима .....	- 16 -
Табела 8. Саобраћајне незгоде по категорији пута (МАГ пут = магистрални пут, РЕГ пут = регионални пут, ЛОК пут = локални пут, УЛ = улице у насељу, НЕК пут = некатегорисани пут).....	- 18 -
Табела 9. Преглед саобраћајних незгода насталих у насељеном, ненасељеном мјесту, односно раскрсници .....	- 19 -
Табела 10. Основни проблеми у понашању учесника у саобраћају .....	- 39 -
Табела 11. Активности – мјере, кампање и образовање .....	- 42 -
Табела 12. Преглед улагања у Стратегију безбједности саобраћаја Града Добоја за период 2019. година – 2028. година .....	- 45 -