СТРАТЕГИЈА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНЕ МИЛИЋИ ЗА ПЕРИОД 2016. год. до 2026. година са Акционим планом провођења

МИЛИЋИ 2016.

САДРЖАЈ

1.	Увод	3
1.1	Зашто Стратегија безбједности саобраћаја општине Милићи за период 2016. Година – 2026. година	4
2.	Постојеће карактеристике и трендови у смислу погинулих и повријеђених лица на путевима на подручју општине Милићи.....	4
2.1	Опис активности које су спровођене у претходних десет година	11
3.	Правни, плански и стратешки оквир	11
3.1	Визија и циљеви .....…….....	11
3.2	Циљеви ….....…….....	12
3.2.1	Квалитативни циљеви	12
3.2.2	Прелазни циљеви (показатељи безбједности саобраћаја) …….....	13
3.3	Начела стратегије безбједности саобраћаја ……....	13
4.	Кључни субјекти укључени у спровођење плана и њихове одговорности ...	14
5.	Предложене активности за стубове од 1-5	14
5.1	Организација и спровођење безбједности на путевима	14
5.2	Безбједнији путеви и кретање	16
5.3	Безбједнија возила	18
5.3.1	Стање возног парка код нас	18
5.3.2	Краткорочне мјере за повећање безбједности возила	19
5.3.3	Дугорочне мјере за повећање безбједности возила	19
5.4	Безбједнији учесници у саобраћају	20
5.5	Активности након незгоде	25
6.	Процијењени годишњи буџет за наредних 10 година за спровођење стратегије ...	27
7.	Праћење и процјена	28

1. УВОД

Подручје општине Милићи простире се на површини од 285 квадратних километара и налази се у источном дијелу Републике Српске са просјечном надморском висином од 250 мнв.

Општина Милићи постојала је од 1945. до 1961. Године. Као мјесна заједница у саставу општине Власеница, постојала је између 1961. и 1992. године а од 1992. године Законом о организовању нових територијалних јединица основана је као Општина Милићи и од тада самостално организује свој друштвено политички и привредни живот.

Милићи имају повољан геостратешки положај јер кроз њих пролази магистрални путни правац који их повезује са Сарајевом, удаљен нешто више од 100 км као главним градом БиХ и Београдом као највећим привредним и културним центром, као и регионални пут Милићи – Сребреница, веома важан путни правац на који су наслоњена налазишта и копови руде боксита.

Општина Милићи се граничи са општинама Братунац, Сребреница, Зворник, Власеница, Хан Пјесак и на једној додирној тачци са општином Рогатица.

На подручју општине Милићи живи 12.272 становника. Општина има 7 (седам) мјесних заједница са 54 (педесет четири) насељена мјеста. Поред градског дијела насеља Милићи, већа насељена мјеста су: Дервента, Лукић Поље, Мишићи, Подгора, Заклопача, Дубница, Рајићи, Вукшић Поље и Нова Касаба.

Мрежу саобраћајница у општини чини 322 км путева, од чега 17,5 км магистралних, 19 км регионалних, 138 км локалних путева, (асфалтирано око 51 км а 87 км није асфалтирано) и 140 км некатегорисаних путева и улица у насељима.

Осим магистралног пута Зворник - Сарајево и регионалног пута Милићи – Сребреница сви остали путеви чине мрежу локалних и некатегорисаних путева, а најлошије стање локалних и некатегорисаних прикључних (макадамских) путева је у следећим мјесним заједницама: Мишићи, Дервента, Заколопача и Дубнички Мост. Неке од наведених мјесних заједница имају по 40-так километара прикључних макадамских путева који су због конфигурације терена којим се простиру у јако лошем стању.

На локалним и некатегорисаним путевима у зимском периоду због већих снијежних падавина и појаве леда може у дужем периоду доћи до прекида саобраћаја, а нарочито је та могућност изражена на путним правцима: Заколопача - Заграђе, Милићи-Милића Брдо - Рогач и Вукшић Поље - Глушац.

Већина насеља је смјештена поред магистралних и регионалних путева, а сва друга насеља су повезана са центром општине приступним путевима по којима се одвија саобраћај моторних возила.

Изграђеност и искоришћеност земљишта може се подијелити у 3 категорије. У првој категорији су градски дио Милића и индустријски објекти и погони у непосредној градској зони Милића са изграђеношћу преко 50%.

Друга категорија изграђености чине густо насељена приградска насеља: Дервента, Лукић Поље, Мишићи, Подгора, Дубница, Вукшић Поље и Касаба гдје изграђеност достиже 30%.

У трећу категорију убрајају се раштркана села и засеоци, а изграђеност је око 5%. Проходност саобраћајница, нарочито кроз градско подручје обезбеђује се у више праваца, са двије слијепе улице и то: улица Мајке Јевросиме и Милице Стојадиновић Српкиње.

1.1 Зашто Стратегија безбједности саобраћаја општине Милићи за период 2016. година 2026. година?

Безбједност друмског саобраћаја недвосмислено је постала дио глобалне политике свих земаља, а посебно земаља ЕУ.
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 усмјерене на смањење броја и последица саобраћајних незгода, а као резултат наведеног је и усвајање Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период 2013. година – 2023. година, односно развој стратегија безбједности саобраћаја на локалном нивоу.
Такође, уколико БиХ у наредном периоду жели да се прикључи ЕУ, неопходно је прихватити директиве и смјернице које обавезују земље чланице на повећање безбједности друмског саобраћаја.
За грађане општине Милићи 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, односно развоја комплетне привреде.

Такође, за усвајање Стратегије безбједности саобраћаја општине Милићи за период 2016. година – 2026. година 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. Наиме, према наведеном истраживању, трошак једне саобраћајне незгоде износи 18.554,06 КМ, односно укупан број саобраћајних незгода насталих на подручју општине Милићи за 2015. годину (47 саобраћајне незгоде) коштале би укупно 872.040,82 КМ. Поређења ради, буџет општине Милићи за 2015. годину износио је 4.500.000,00 КМ, односно трошкови саобраћајних незгода на подручју општине Милићи потенцијално су износили 19,3% буџета општине Милићи. Наравно, сви трошкови саобраћајних незгода нису били на терет буџета општине Милићи, али је фрапантан податак колико коштају саобраћајне незгоде настале на подручју општине Милићи.

Стратегија безбједности саобраћаја општине Милићи за период 2016. година – 2026. година у наредном периоду ће за све нас представљати начин понашања, на значајно вишем нивоу, односно представљаће културу наше локалне заједнице. Да бисмо то постигли нашој локалној заједници неопходна је Стратегија са јасним правилима понашања, акционим плановима за повећање безбједности у саобраћају на свим нивоима.

Дакле, питање Стратегије безбједности саобраћаја је питање економских уштеда, а доследним спровођењем ове Стратегије, грађани Милића треба да значајно смање укупне друштвено-економске трошкове саобраћајних незгода.

2. ПОСТОЈЕЋЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ И ТРЕНДОВИ У СМИСЛУ ПОГИНУЛИХ И ПОВРИЈЕЂЕНИХ ЛИЦА НА ПУТЕВИМА НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНЕ МИЛИЋИ ЗА ПЕРИОД 2006. ГОДИНА – 2015. ГОДИНА

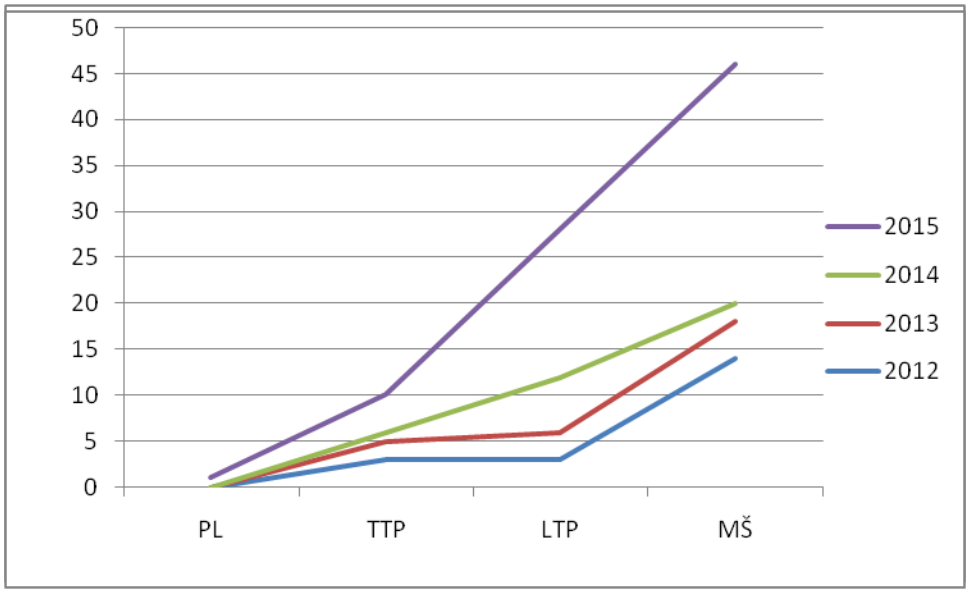
У табели број 1. је приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода са последицама, за последње 4 година, односно за период 2012. година – 2015. Година, док податци из периода 2005.год до 2012 нису доступни надлежном органу јер је архива раздужена и у складу са законом уништена.

Табела 1. Преглед укупног броја саобраћајних незгода са последицама по учеснике у саобраћају за период 2012. година – 2015. Година.

Година	Погинула лица	Број СН са ПЛ	Тешко повријеђени	Број СН са ТТП	Лакше повријеђени	Број СН са ЛТП	Укупно СН са настр. лицима	Број СН са матер. штетом	УКУПНО СН
2005.									
2006.									
2007.									
2008.									
2009.									
2010.									
2011.									
2012.	0	0	3	3	3	3	6	14	**20**
2013.	0	0	2	2	3	3	5	4	**9**
2014.	0	0	1	1	6	6	7	2	**9**
2015.	1	1	4	4	16	16	21	26	**47**
УКУПН О	**1**	**1**	**10**	**10**	**28**	**28**	**39**	**46**	**85**

У табели 1. је приказано процентуално учешће саобраћајних незгода са последицама, за последње 4 године, односно за период 2012. година – 2015. година.

Графикон број 1. Графички приказ броја погинулих лица, лица са тешким тјелесним повредама, лица са лаким тјелесним повредама и материјалне штете настале у саобраћајним незгодама по годинама настанка.



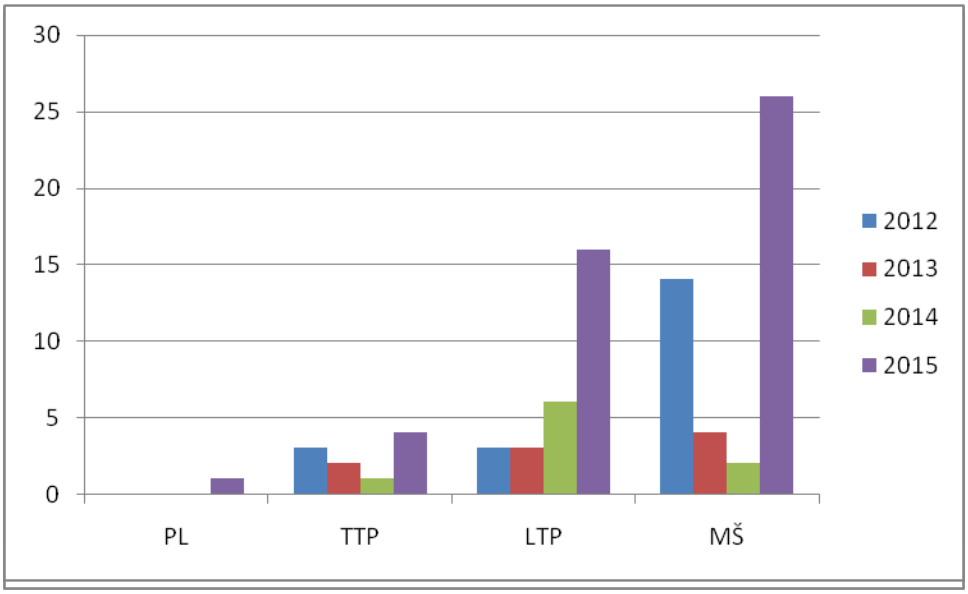
X оса приказује врсту саобраћајне незгоде и последицу саобраћајне незгоде , а **Y оса** број саобраћајних незгода по годинама.

Табела 2. Приказује процентуално учешће саобраћајних незгода са последицама за период 2005. година – 2015. Година

Година	Број СН са ПЛ	%	Број СН са ТТП	%	Број СН са ЛТП	%	Број СН са матер. штетом	%	УКУПНО	Σ%
2005.										
2006.										
2007.										
2008.										
2009.										
2010.										
2011.										
2012.	0	0	3	15,0	3	15,0	14	70,0	20	**100**
2013.	0	0	2	22,2	3	33,3	4	44,4	9	**100**
2014.	0	0	1	11,1	6	66,6	2	22,2	9	**100**
2015.	1	2,12	4	8,51	16	34,04	26	55,31	47	**100**
УКУПНО:	**1**	**1,17**	**10**	**11,76**	**28**	**32,94**	**46**	**54,11**	**85**	**100**

Укупан број саобраћајних незгода за период 2012. година – 2015. година представљен је графички

Графикон број 2. Графички приказ по годинама укупног броја СН.

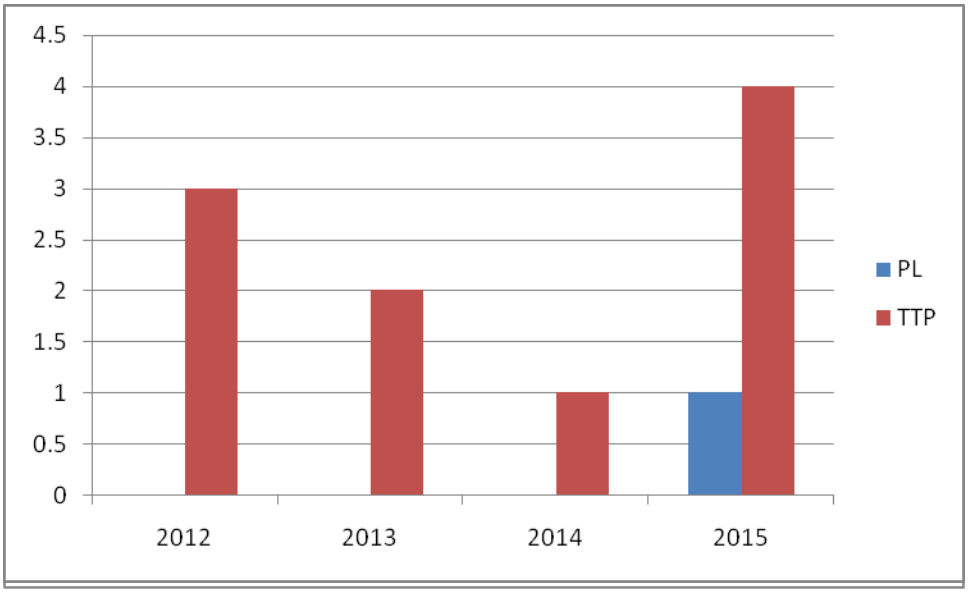


Евидентно је да је број саобраћајних незгода у периоду 2012. – 2015. година смањен са 20 у 2012. години на 9 у 2013. и 2014. години, односно порастао у 2015. години за 38 саобраћајних незгода у односу на 2013. и 2014. или процентуално за 42,55% .

У почетној години анализе саобраћајних незгода (2012. година) на подручју општине Милићи догодило се 20 саобраћајних незгода, од чега 3 са повријеђеним лицима и ни једна саобраћајна незгода са погинулим лицима, а у овим саобраћајним незгодама је повријеђено 6 лица, од чега ни једно лице није погинуло, док се у завршној години анализе саобраћајних незгода (2015. година) на подручју општине Милићи догодило

47 саобраћајних незгода, од чега 20 са повријеђеним лицима и 1 (једна) саобраћајна незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 39 лица, од чега је 1 (једно) лице смртно страдала, 10 лица теже повређено и 28 лица задобило лакше повреде.

Укупан број саобраћајних незгода са настрадалим лицима и саобраћајних незгода са тешким тјелесним повредама лица за период 2006. година – 2015. година представљен је графички .

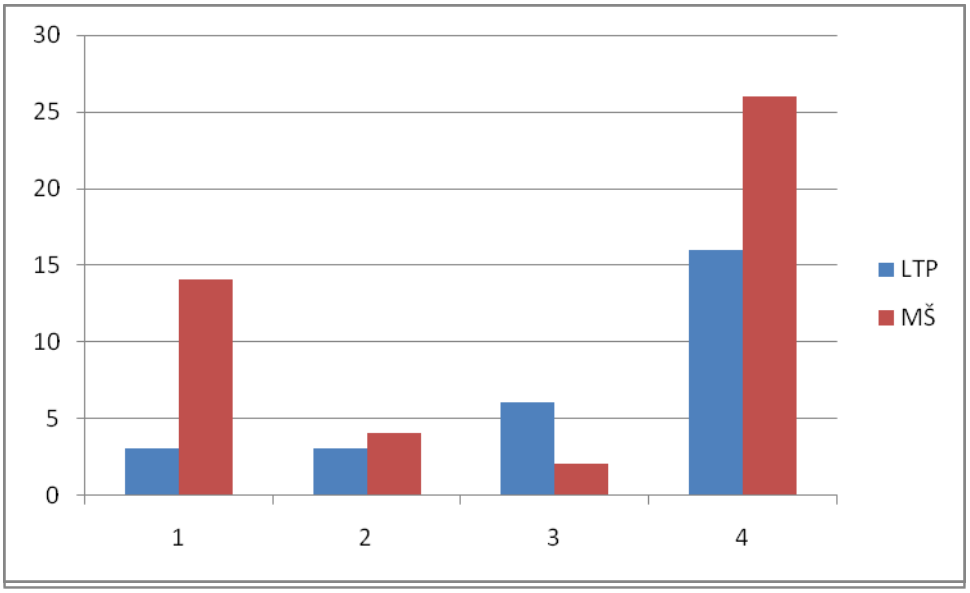


Графикон број 3. Графички приказ укупног броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима и саобраћајних незгода са тешким тјелесним повредама за период 2005. година – 2015. година.

Број саобраћајних незгода са тешко повријеђеним лицима варирао је у периоду 2012. година – 2015. година и посматрајући полазну и завршну годину анализе, укупан број саобраћајних незгода је на приближно истом нивоу (у 2012. години 3 (три) саобраћајне незгоде са тешко повријеђеним лицима, а у 2015. години 4 (четири) саобраћајне незгоде са тешко повријеђеним лицима), док је број саобраћајних незгода са погинулим лицима повећан са 0 (нула) у 2012. години на 1 (једну) у 2015. години, односно за 1 (једну) саобраћајну незгоду или процентуално за 50% (график 4).

Евидентно је да је број саобраћајних незгода са настрадалим лицима у анализираном периоду 2012. година – 2015. година порастао са о (нула) у 2012. години на 1 (једно) у 2015. години, а број саобраћајних незгода са тешким тјелесним повредама био у паду до 2014.године када је достигао највиши раст у 2015. Години.

Преглед броја саобраћајних незгода са лаким тјелесним повредама и саобраћајних незгода са материјалном штетом на возилима за период 2006. година – 2015. година такође је графички приказан.



Графикон број 4. Преглед броја саобраћајних незгода са лаким тјелесним повредама и саобраћајних незгода са материјалном штетом за период 2005.година 2015. Година.

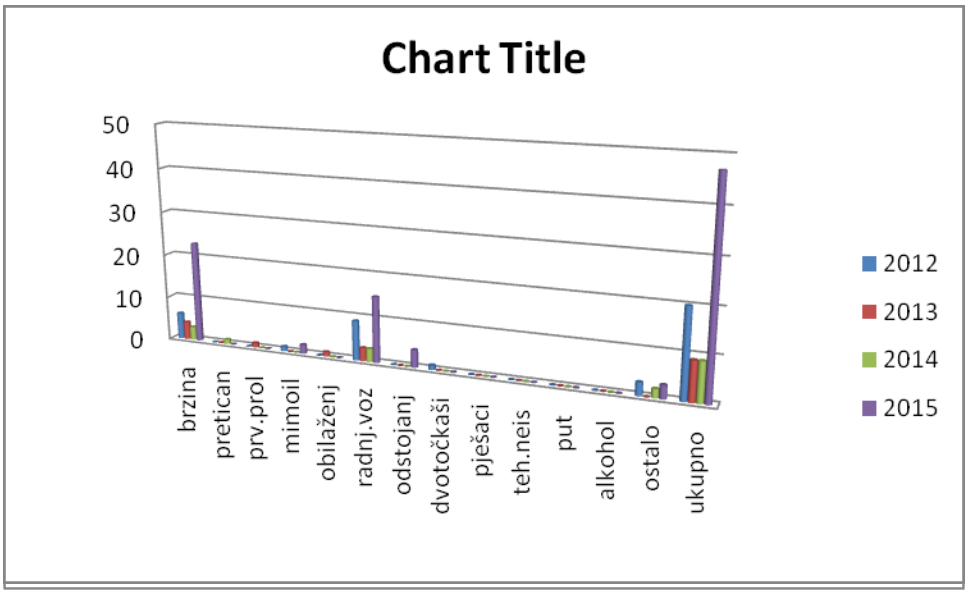
У табели 3. приказани су узроци настанка саобраћајних незгода за период 2012. година – 2015. година.

Табела 3. Преглед узрока настанка саобраћајних незгода за период 2012. година – 2015. Година

Година	Брзина	Претицање	Првенство пролаза	Мимоилажење	Обилажење	Радње возилом	Одстојање	Двоточкаши	Пјешаци	Техничка исправност	Пут	Алкохол	Остало	УКУПНО
2005.														
2006.														
2007.														
2008.														
2009.														
2010.														
2011.														
2012.	6	0	0	1	0	9	0	1	0	0	0	0	3	**20**
2013.	4	0	1	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	**9**
2014.	3	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	2	**9**
2015.	23	0	0	2	0	15	4	0	0	0	0	0	3	**47**
УКУПНО:	**36**	**1**	**1**	**3**	**1**	**30**	**4**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**85**

На основу података из табеле 3. уочљиво је да је брзина кретања први узрок настанка саобраћајних незгода у 42,35%. Као други узрок настанка саобраћајних незгода идентификоване су радње возилом 35,29%, а трећи узрок остале радње у 9,41% случајева.

Као што је већ речено непрописна брзина је узрок настанка саобраћајних незгода у 42,35%. Посматрајући по годинама, овај узрок настанка саобраћајних незгода прати тренд раста са 30% у 2012. години на 48.93% у 2015. Години.
Други узрок настанка саобраћајних незгода су радње возилом. Овај узрок настанка саобраћајних незгода је у благом паду са 49% у 2012. години на 48,93% у 2015. години.
Трећи узрок настанка саобраћајних незгода је остале радње возилом и преглед саобраћајних незгода насталих због осталих радњи за период 2012. година – 2015. година мањи је за 9%.



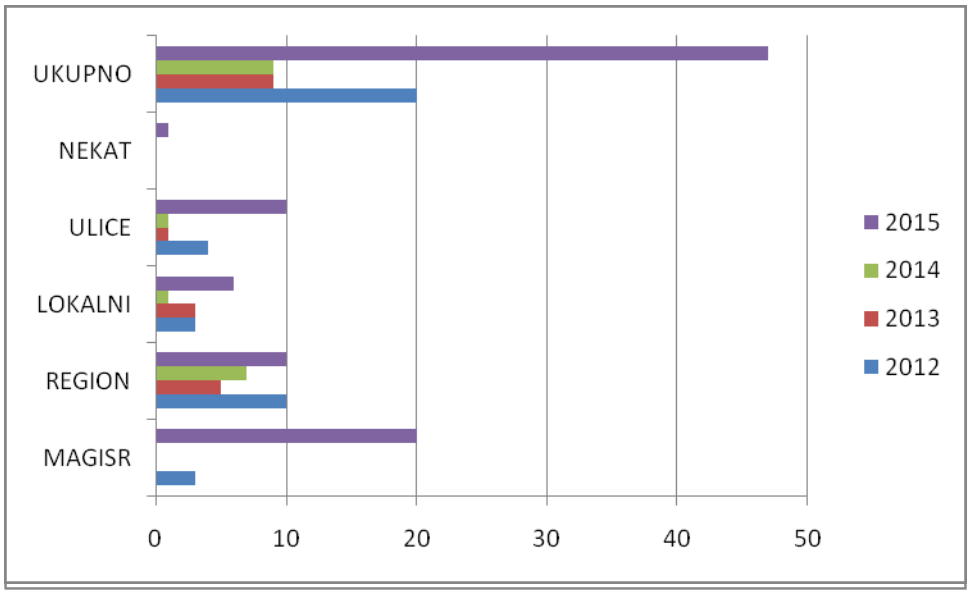
Графикон број 5. Графички приказ узрока и броја саобраћајних незгода у анализираном периоду.

Табела број 4. У табели број 4. Приказан је број саобраћајних незгода по категорији пута (МАГ пут - магистрални пут, РЕГ пут - регионални пут, ЛОК пут - локални пут, УЛ - улице у насељу, НЕК пут - некатегорисани пут)

Година	МАГ пут	%	РЕГ пут	%	ЛОК пут	%	УЛ	%	НЕК пут	%	Укупно	Σ %
2005.												100
2006.												100
2007.												100
2008.												100
2009.												100
2010.												100
2011.												100
2012.	3	15%	10	50%	3	15%	4	20%	0	0	20	100
2013.	0	0%	5	55%	3	33%	1	11%	0	0	9	100
2014.	0	0%	7	77%	1	11%	1	11%	0	0	9	100
2015.	20	42%	10	21%	6	12%	10	21%	1	2%	47	100
Укупно	**23**	**27%**	**32**	**37%**	**13**	**15%**	**16**	**18%**	**1**	**1%**	**85**	

У табели изнад приказане су саобраћајне незгоде које су се догодиле на подручју општине Милићи у периоду 2012. до 2015. одвојено по врсти пута. Према подацима из табеле највећи број саобраћајних незгода евидентиран је на регионалним и магистралним путевима (у просјеку 60,00%), односно на локалним путевима и улицама у насељу (у просјеку 33%).

Саобраћајне незгоде по категорији пута приказане су графички.



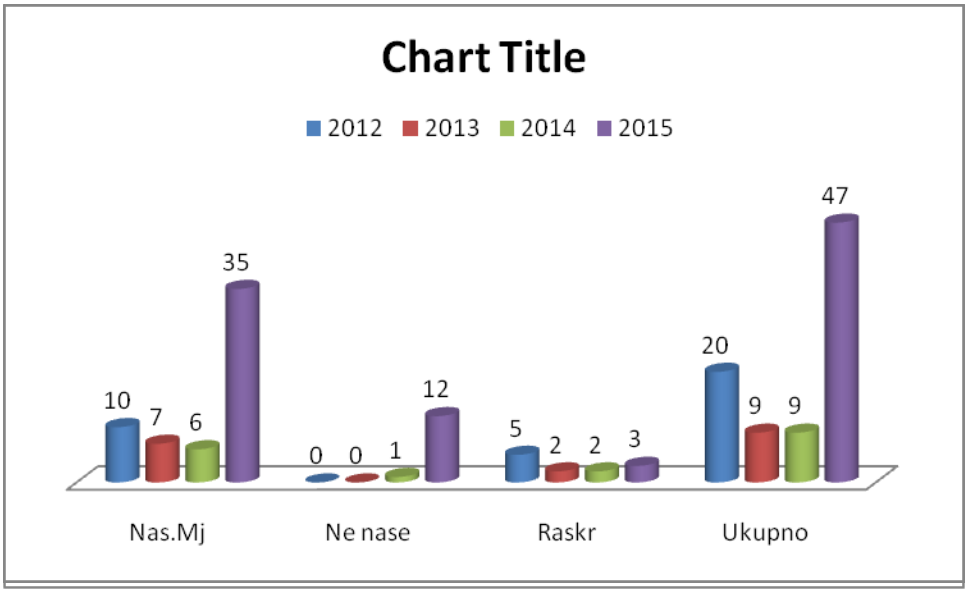
Графикон број 6. Графикон приказује саобраћајне незгоде по категорији пута.

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

Табела 5. Преглед саобраћајних незгода по мјесту настанка, (насељено мјесто, ненасељено мјесто или раскрсница)

Година	Насељено мјесто	%	Ненасељено мјесто	%	Раскрсница	%	Укупно	Σ %
2005.								100
2006.								100
2007.								100
2008.								100
2009.								100
2010.								100
2011.								100
2012.	10	50%	0	0%	5	25%	20	100
2013.	7	77%	0	0%	2	22%	9	100
2014.	6	66%	1	11%	2	22%	9	100
2015.	35	74%	12	25%	3	6%	47	100
Укупно	**58**	**68%**	**13**	**15%**	**12**	**14%**	**85**	

Највећи број саобраћајних незгода евидентиран је у насељеним мјестима (упросјеку 68,00% саобраћајних незгода).



Графикон број 7. Графикон приказује број саобраћајних незгода према мјесту настанка

2.1 Опис активности које су спровођене у претходном периоду:

- ✓ смањење најтежих последица саобраћајних незгода у условима стално растућег саобраћаја;
- ✓ знатно повећање превентивног дјеловања те смањење репресивног дјеловања;
- ✓ подизање свијести грађана о проблему безбједности у саобраћају путем кампања;
- ✓ усклађивање законодавства према последицама и узроцима саобраћајних незгода;
- ✓ укључивање средстава јавног информисања и упознавање јавности с проблемом страдања у саобраћају;
- ✓ повећање саобраћајне културе;
- ✓ укључивање надлежних локалних тијела и стручних организација којима је дјелокруг рада везан за безбједност саобраћаја у рјешавање проблема везаних за безбједност друмског саобраћаја.

3. ПРАВНИ, ПЛАНСКИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР

3.1 Визија и циљеви

ВИЗИЈА

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

3.2 Циљеви

На подручју општине Милићи у периоду 2012. година – 2015. године погинуло је 1 (једно) лице. Обзиром да Општина Милићи не посједује уредну евиденцију саобраћајних незгода за период од 2006.год до 2012.године, разматраће се период од 2012. год. до 2016.године. Узимајући у обзир податак да на подручју општине Милићи живи 12.272 становника, а да се у протекле четири године догодила само једна саобраћајна несрећа у којој је једно лице смртно страдало, може се рећи да спадамо у ред општина у којима је смртност лица у саобраћају изузетно мала. Упркос тој чињеници треба тежити да у периоду од 2016. до 2026. године, одржимо тренд безбједности саобраћаја без смртних последица, а требају се реализовати мјере и активности различитих субјеката којима ће се унаприједити систем безбједности саобраћаја кроз следеће индикаторе перформанси безбједности саобраћаја, односно којима ће се повећати употреба система заштите и то:

- употреба сигурносног појаса од стране возача аутомобила са 50% на 95%,
- употреба сигурносног појаса од стране сувозача у аутомобилу са 30% на 95%,
- употреба сигурносног појаса од стране путника на задњем сједишту аутомобила са 5% на 95%,
- употреба кацига од стране мотоциклиста са 50% на 95%,
- употреба кацига од стране возача бициклиста са 5% на 95%,
- употреба сигурносних дјечијих сједишта са 20% на 100%,

побољшати поштовање ограничења брзине на регионалним, магистралним путевима и улицама у насељу и то:

- смањиће се проценат возила која прекорачују дозвољену брзину, за више од 30 км/х, на деоници пута М-19 кроз насељена мјеста за 50%,
- смањиће се проценат возила која прекорачују дозвољену брзину за више од 10 км/х, на деоници регионалног пута кроз насељена мјеста за 50%,
- смањиће се удио возача који возе под утицајем алкохола за 50%,
- смањиће се удио возача без положеног возачког испита (без права учешћа у саобраћају) међу свим возачима у саобраћају за 50%.

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

- ✓ учешће возача под утицајем алкохола међу погинулим и тешко повријеђеним возачима ће се смањити за 50%,
- ✓ учешће возача без положеног возачког испита (без права учешћа у саобраћају) међу свим возачима који су учествовали у саобраћајним незгодама ће се смањити за 50%.

3.2.1 Квалитативни циљеви

Квалитативни циљеви треба да постигну даље смањење најтежих последица саобраћајних незгода, односно броја погинулих, тешко и лако повријеђених лица, те даље заустављање раста укупног броја саобраћајних незгода. Посматрајући глобално, важно је повећати саобраћајну културу становништва, створити предуслове за боље познавање и поштовање саобраћајних прописа те повећати друштвену свијест о проблемима страдања у саобраћају. Оспособљавање у познавању саобраћајних прописа за сигурно учешће у саобраћају већ у најранијем дјечијем узрасту има једну од најважнијих улога у остваривању главног квантитативног циља. Увођење саобраћајног образовања у све образовне установе, почевши од дјечијих вртића, као мјеру која ће дугорочно утицати на понашање најмлађе и адолесцентске

групе учесника у саобраћају, а самим тим и директно на безбједност саобраћаја, потребно је иницирати и имплементирати путем стратегије безбједности саобраћаја. Све врсте саобраћајне недисциплине, посебно међу младима, потребно је свести на најнижи ниво. Праћење и усмјеравање казнене политике у циљу повећања саобраћајне дисциплине и одговорности возача према поштовању саобраћајних прописа и ширењу саобраћајне културе, посебна је мјера која ће допринјети остварењу циља.

Главни квалитативни циљеви су:

- ✓ спровести препоруку Свјетске здравствене организације (WXO) о превенцији повреда у друмском саобраћају,
- ✓ јачати капацитет и интегритет појединаца и институција безбједности саобраћаја у општини, тако да се успоставе снажне и стабилне институције безбједности саобраћаја,
- ✓ успоставити мрежу партнера, добру сарадњу и усаглашавање рада институција безбједности саобраћаја у општини, уз главну координирајућу улогу општинског Савјета за безбједност саобраћаја, (одржавати периодичне састанке посвећене безбједности 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 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 мјере и активности у општини,
- ✓ 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 Општини, квалитетну базу података у Дому здравља и Предузећима за одржавање магистралних,регионалних и локалних путева,
- ✓ успоставити процес периодичног снимања и праћења најважнијих индикатора безбједности саобраћаја у општини (употреба система заштите, вожња под утицајем алкохола, прекорачење брзине и слично),
- ✓ унаприједити процес евидентирања повријеђених у саобраћајним незгодама и њиховог збрињавања и лијечења,
- ✓ побољшати хитну медицинску службу, лијечење и рехабилитацију повријеђених у саобраћајним незгодама.

3.2.2. Прелазни циљеви (показатељи безбједности саобраћаја)

У складу са задатим главним циљевима вршиће се провјера периодично у току године.

3.3 Начела стратегије безбједности саобраћаја

- ✓ тежња за највишим стандардима (политика безбједности друмског саобраћаја треба да стави грађане у фокус активности, да их охрабрује да и сами преузму одговорности за себе и остале учеснике у саобраћају, као и да се ствара свијест о једнакости свих учесника у саобраћају),

- ✓ свеобухватни приступ безбједности друмског саобраћаја (о будућој политици безбједности саобраћаја треба да воде рачуна и остале гране политике, а безбједност друмског саобраћаја уско је повезана са политиком енергетике, околине, запошљавања, образовања, младих, јавног здравља, правосуђа, осигурања итд.),

- ✓ пропорционалност и подијељена одговорност (најважније начело дјеловања) је питање управљања у складу са начелом пропорционалности. У подручју безбједности саобраћаја посматра се концепт подијељене одговорности, а нужно је показати и развијати заједништво и конкретне акције на нивоу управљачке структуре како у ЕУ, тако и у регионалним и локалним тијелима власти, односно општини Милићи).

4. КЉУЧНИ СУБЈЕКТИ УКЉУЧЕНИ У СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА И ЊИХОВЕ ОДГОВОРНОСТИ

На основу позитивних показатеља о оправданости стратегије безбједности саобраћаја, Начелник општине Милићи именовао је радну групу за израду и имплементацију стратегије безбједности саобраћаја општине Милићи за период 2016. година – 2026. година коју чине чланови Савјета за безбједност саобраћаја и начелници одјелења и служби .
Чланови радне групе имају улогу стручне екипе и за свој рад одговарају Начелнику општине Милићи.
Радна група ће након имплементације стратегије безбједности саобраћаја општине Милићи имати и следеће задатке:

- ✓ предлог финансијског плана за сваку годину трајања стратегије безбједности општине Милићи,
- ✓ анализирати извјештаје о извршавању стратегије безбједности и предложити мјере за побољшање,
- ✓ у сарадњи са МУП-ом обавјештава ширу јавност о планираним активностима и постигнутим резултатима.

Осим Радне групе за израду и имплементацију Стратегије у коју су укључени чланови Савјета и начелници општинских одјељења и служби, кључни субјекти на реализацији Стратегије су:

- ✓ ПС Милићи,
- ✓ Комунално предузеће,
- ✓ Предузеће за одржавање путева,
- ✓ Компанија „Боксит“ Милићи,
- ✓ Таксисти,
- ✓ Средњошколски Центар „Милутин Миланковић“ Милићи,
- ✓ Основне школа „Алекса Јакшић“ Милићи,
- ✓ АМД Милићи,
- ✓ Дрина Осигурање Милићи,
- ✓ Технички преглед „Боксит“ Милићи,
- ✓ Дом здравља,
- ✓ Мјесне заједнице,
- ✓ Ватрогасна јединица.

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 организован приступ рјешавању проблема безбједности саобраћаја. Наведена шема може да се успостави и изгради врло слично на различитим нивоима (ниво државе, ентитета, регије, општине...). Када је у питању ниво општине Милићи, може се јасно уочити постојање основних

контура успостављене структуре, са постојањем координационог тијела оличеном у Савјету за безбједност саобраћаја.

Недостају усвојена стратегија унапређења безбједности саобраћаја усклађена са Стратегијом унапређења безбједности саобраћаја на простору Републике Српске и квалитетан и уравнотежен акциони план, као и дефинисан и сталан извор финансирања који ће омогућити реализацију планираних мјера. Неопходно је кроз све активности радити на јачању институција за управљање безбједношћу саобраћаја, а на нивоу општине потребно је јачати укупне капацитете јединог тијела које је у потпуности намијењено унапређењу безбједности саобраћаја (Савјет за безбједност саобраћаја). Битна активност треба да је редовно анализирање стања безбједности саобраћаја и препознавање кључних проблема и дефинисање потенцијалних мјера за отклањање уочених проблема. У овај процес треба укључити научно истраживачке институције, полицију и јединице локалне самоуправе. Такође, треба што прије покренути припрему акционих и извршних планова и у све фазе припреме и доношења укључити све битне и релевантне факторе који на било који начин могу допринијети унапређењу безбједности саобраћаја.

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

Активност 1:

- Промовисање одговорности за безбједност на путевима међу органима надлежним за путеве, пројектантима, урбанистима, свим институцијама и заинтересованим појединцима са подручја локалне заједнице оснивањем Форума за безбједност саобраћаја општине Милићи који би чинили представници свих институција са подручја локалне заједнице;
- Успостављање сарадње са водећом Агенцијом за безбједност саобраћаја;
- Подстицање оснивања радних група за координацију;
- Развијање основних програма.

Активност 2:

- Утврђивање дугорочних и нвестиционих приоритета.

- Унапређење система за прикупљање података који ће послужити као основа за праћење напретка у смањењу броја смртно страдалих и повријеђених у саобраћају;
- Идентификација реализованих пројеката који су примјењиви на простору општине Милићи.

Активност 3:

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

Активност 4:

- Подстицање примјене и промовисање већ постојећих и доказаних сазнања о безбједној инфраструктури.
- Креирање модела одрживог финансирања заснованог на трошковима и користима доказаних инвестиционих учинака.
- Постављање основних годишњих и средњорочних буџетских циљева.
- Подстицање успостављања процедура за ефикасну расподјелу ресурса за програме безбједности.
- Усмјеравање 10% улагања у инфраструктуру на финансирање безбједности на путевима.

Активност 5:

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

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

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 процјене инфраструктуре путева и циљано побољшање безбједности приликом планирања, пројектовања, изградње и експлоатацији путева. Подстицање надлежних органа (власти) да разматрају сигурност путне инфраструктуре у циљу задовољења потреба свих учесника у саобраћају и различите врсте едукације на тему безбједности у саобраћају.

Активност 1.

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

- Подстицање ресорних министарстава (Владе Републике Српске) и органа надлежних за путеве да поставе циљеве како би "елиминисали путеве високог ризика до 2023. године",
- Подстицање органа надлежних за путеве да 10-15% од буџета намјењених изградњи и реконструкцији путне мреже издвоје за програме посвећене сигурнијој инфраструктури путева;
- Успостављање правне одговорности органа надлежних за путеве за унапређење безбједности саобраћаја на путевима који су под њиховом надлежносшћу кроз спровођење фискално-одговорних мјера и редовно годишње извјештавање 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.

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

- Планирање коришћења земљишта како би се на најбољи начин одговорило потребама за безбједним кретањем свих корисника, укључујући приступање потребама и захтјевима тржишта, географским и демографским условима;

- Укључивање процјене безбједности као дијела свих донесених одлука у вези са планирањем и развојем;
- Успостављање ефикасног приступа и развој процедура за контролу како би се спријечила небезбједна дешавања.

Активност 3.

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

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

Активност 4.

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

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

Активност 5.

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

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

Активност 6.

Подстицање истраживања у циљу безбједнијег кретања на путевима кроз:

- Завршетак и објављивање резултата истраживања пословних модела за сигурнију инфраструктуру путева и висину улагања потребну како би се задовољили задати циљеви
- Промовисање истраживања и укључивање побољшања у инфраструктуру безбједности путне мреже и

- Промовисање показних пројеката за процјену иновација за унапређење безбједности, посебно најугроженијих учесника у саобраћају.

5.3. Безбједнија возила

Моторно возило је технички систем који ствара повећану опасност по околину поготово ако се неопрезно користи и недовољно брижљиво одржава. Услед 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. За вријеме увиђаја тешко је утврдити да ли је неки лом или квар на возилу настао прије незгоде или је последица незгоде. Код тежих оштећења ово је по правилу немогуће утврдити па се због тога мали проценат незгода приписује возилу. Возило је подложно отказивању. Некад и мања грешка на возилу може возачу створити потешкоће у ситуацији која претходи незгоди. Возило на разне начине може утицати индиректно на појаву умора и сл. Кад дође до незгоде од возила много зависи какве ће последице претрпјети путници. Због тога се може закључити да је у око 13% незгода (извор, J. Треат, "Студија три нивоа узрока саобраћајних незгода, 1979. г. Вашингтон") присутан неки недостатак на возилу. Задњих година аутомобилска индустрија је доста учинила на побољшању безбједности возила увођењем вишекружних система за кочење, управљача који се телескопски увлачи у случају незгоде, стабилизације путничке кабине, зауставне снаге ударних зона, ублажавање оштрих ивица унутар кабине и на спољним дијеловима возила, серијске уградње разних сигурносих система и др. Међутим, у мање развијеним земљама као што је наша, тржиште више захтјева економичне аутомобиле него поуздане и безбедне.

5.3.1. Стање возног парка код нас

Возни парк је у БиХ просјечне старости око 16 година. Од 2003-2011.године број возила у БиХ се стално повећава и укупно се повећао за око 40%. Пошто је број возила у БиХ прешао милион возила не треба очекивати убудуће неки озбиљни пораст броја аутомобила јер скоро свака породица у просјеку има аутомобил, што је задовољавајући степен моторизације. Иако је у задње двије године повећан број возила у БиХ за 13% економска криза је утицала на структуру укупног броја регистрованих возила па је дошло до пада продаје нових моторних возила за чак 27% у 2014. години у односу на 2013.годину. Такође је и током 2011.године примјетно смањење продаје нових возила за 3,33% у односу на 2010.годину, али је осјетно повећан број увезених половних аутомобила за 20,33% у односу на 2010.годину. На овакве податке утицали су економска криза као и увођење нових прописа о увозу (укидање старосне границе приликом увоза возила), тачније увођење прописа о хомологацији возила.

Иако је просјечна старост возног парка у БиХ 16 година, на првом и поновљеном техничком прегледу враћено је свега 1,55%. Међутим, на ванредним техничким прегледима у току првих девет мјесеци прошле године од 3948 возила која су контролисана на захтјев радника МУП-а, 3208 возила је било неисправно што је 81%. БИХАМК је такође прошле године радио превентивну контролу техничке исправности возила у ФбиХ на којој је од 778 возила 608 било неисправно односно 78%.

По подацима ПС Милићи за 2015. годину 47 возила упућено је на ванредни технички преглед и сва су била неисправна. Такође је у истом периоду из саобраћаја искључено 131 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 увијек редовни технички прегледи не обављају савјесно и одговорно. То нам потврђује и податак да је у сусједној Хрватској на првом техничком прегледу враћено 25% возила, иако је просјечна старост њихових возила око 11 година.

Код нас је стимулисано коришћење старих возила, јер сервиси 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 50 км да би дијагностификовали квар, урадили сервис или купили резервни дио. Све ово горе наведено показује да је наш возни парк у веома лоше стању.

5.3.2. Краткорочне мјере за повећање безбједности возила

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

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

- Комбинацијом информативних, пропагандних, контролних и репресивних мјера повећати проценат возача и путника који користе сигурносне појасеве (према истраживањима повећање коришћења појаса за 1% смањује број погинулих за 0,39% и повријеђених за 0,77%);
- Проширење примјене сигурносних појасева (задња сједишта, аутобус, теретно возило);
- Сигурносни појасеви нису ефикасни за лица чија је тјелесна маса мања од 35кг, па се мора интензивирати кампања за примјену дјечијих сједишта и подметача;
- Спроводити кампање за коришћење кацига за мотоциклисте јер кациге према истраживањима у 29% случајева спречавају, а у 67% случајева ублажавају повреде;
- Техничке прегледе треба проводити квалитетније како би се обезбједили они ефекти због којих су ове мјере и уведене;
- Стварању свјести код возача о потреби коришћења исправног возила;
- Радити информативне, пропагандне и контролне кампање о активним елементима возила посебно о оним којима се на редовним техничким прегледима не посвећује велика пажња као што су:

    - ✓ пнеуматици од којих зависи 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,
    - ✓ свјетла за осветљавање пута која служе за правовремено добијање релевантних информација из спољне средине ноћу и условима слабе видљивости.

- Појачати контролне и репресивне мјере за возила старија од просјека.

5.3.3. Дугорочне мјере за повећање безбједности возила

Пошто се у наредном периоду очекује приближавање или улазак БиХ у ЕУ, 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 просјечну 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 општинском нивоу за доношење одговарајућих мјера. За смањење просјечне старости возила потребне су фискалне мјере, а код нас су оне већ скоро исцрпљене јер је царина на возила ниска, па је у наредном периоду потребно смањити ПДВ и третирати безбједност возила као животне намирнице, опрему за бебе итд.

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

Прописима о хомологацији захтјевати да возила буду снабдјевена електронском контролом стабилности, технологијама за избјегавања судара, системима за повећање уочљивости у условима смањене видљивости, возила морају бити снабдјевена визуелним и звучним подсјетницима.

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

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

Са друге стране потребно је дестимулисати увоз небезбједних возила.

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

Техничку исправност возила не може обезбједити само технички преглед већ се она мора обезбједити стручним одржавањем и свакодневном контролом. Одржавање возила зависи од мреже, опремљености и начина рада сервисних радионица. Због тога ће бити потребна подршка општине и владе да наша средина добије најмодерније сервисе са дијагностиком, салоне нових и половних аутомобила те продавнице квалитетних дијелова.

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

Осигуравајућа друштва требала би да уведу стимулације за власника нових возила.

5.4. Безбједнији учесници у саобраћају

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

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

се говори у школи, улици, радију, телевизији и тиме је постала дио свакодневице и пажње сваког учесника у саобраћају.

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

Велики број свјетских истраживања указује да је човјек највећим дијелом препознат као узрок саобраћајних незгода са тешко повређеним и смртно настрадалим лицима (преко 90% свих саобраћајних незгода). Кампање за безбједност на путевима представљају основни сегмент мјера и активности усмјерених на промовисању безбједног коришћења путева. Утицај на ставове возача путем кампања показао се као један од кључних елемената унапређења безбједности на путевима. Активним и свеобухватним дјеловањем на ставове возача подиже се свијест о ризицима и могућим 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 1. Модел дјеловања кампања на ставове учесника у саобраћаја.

*Слика 1.*приказује начин утицаја кампања на понашање и ставове учесника у саобраћају.

Примјеном 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 вријеме трајања и кратком периоду након завршетка кампање. Како би примјена кампања добила на пуном значају, неопходно је успоставити континуитет и стално присуство свих релевантних субјеката у локалној заједници.

Возачи на подручју општине Милићи учестало 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 пјешачким прелазима и тиме умањују прегледност пјешачког прелаза.

Возила паркирана на коловозу (са активираним показивачима правца) успоравају саобраћај и иницирају ризична обилажења.

Непрописно паркирање у зони раскрснице је ***врло*** учестало, иако успорава саобраћај и представља пријетњу по безбједност возача и пјешака.

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 дијелу насеља Милићи.

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, Петра Петровића Његоша (Основна Школа „Алекса Јакшић") и улица Солунских јунака до раскршћа са улицом Цара Лазара.

Возачи јако малим дијелом 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 за Милиће, а честа појава је задржавање и разговарање на коловозу као и кретање по коловозу на отвореном путу чак и ноћу.

Дјеца пјешаци ван насељеног мјеста не носе на себи рефлектујући материјал. Овакво понашање пјешака је добрим дијелом последица непознавања опасности и незнања, као и лоших линија кретања које су организоване у раскрсницама.

Мотоциклисти и бициклисти су најактивнији у прољеће и љето 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 имамо у виду да је све већи број оних који управо моторе мање кубикаже користе као основно превозно средство у периодима када временске прилике то дозвољавају. Ово је група возача као и возача бицикла, којој треба посветити посебну пажњу у свим средствима саобраћајног образовања и кампањама како би се свијест 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 осјећај за опасност и едуковати их и указивати на поступке које не смију радити у саобраћају.

Систем образовања о саобраћају у вртићима и основним 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 фонд часова.

Табела 6. Табела број шест приказује основне проблеме у понашању учесника у саобраћају.

Проблем ПОНАШАЊА учесника у саобраћају		Фактори ризика
ВОЗАЧИ	Високе брзине	Већи број саобраћајних незгода са тешким последицама
	Непрописно паркирање	Ометање пјешака Смањена прегледност
	Пролазак кроз црвени сигнал на семафору	Учестали судари у раскрсницама
	Непропуштање пјешака	Учестала обарања пјешака
	Некоришћење сигурносног појаса	Теже последице саобраћајних незгода
ПЈЕШАЦИ	Прелазак коловоза ван обиљеженог пјешачког прелаза	Учестала обарања пјешака Тешке последице страдалих пјешака
	Прелазак коловоза за вријеме црвеног сигнала за пјешаке	
МОТОЦИКЛИСТИ	Високе брзине	Већи број саобраћајних незгода са тешким последицама Учестани судари у раскрсницама
	Непрописно претицање	
	Непоштовање сигнала	
	Кретање ненамјенским површинама	Обарање пјешака

Овако неодређеним приступом, без континуитета не формира се свијест младих о ризицима у саобраћају, као ни 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.

Слика стања безбједности саобраћаја данас у Републици Српској па и општини Милићи одраз је неулагања у образовни систем и безбједност саобраћаја.Велики потенцијал на унапређењу безбједности саобраћаја лежи на пољу саобраћајног образовања.

Улога општине Милићи у систему образовања дјеце о безбједности саобраћаја је препозната и уочљива на свим нивоима. Општина Милићи на својој територији треба да буде један од координатора у образовању дјеце о безбједности саобраћаја. На пољу образовања дјеце треба координирати рад са другим институцијама од којих се издвајају: Савјет за безбједност саобраћаја, Саобраћајна полиција полиције станице Милићи , АМД Милићи, владине и невладине организације и др. Реализација образовања треба да прати узраст дјеце и њихове потребе.

Трактори који се крећу на магистралном путу на територији општине Милићи представљају опасност за саобраћај посебно у ноћним условима. У периоду године када се трактори активније појављују на путевима потребно је дјеловати превентивно и упозорити на негативне последице 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 6. Активности-мјере, кампање и образовање, приказане су основне смјернице за реализацију кампања као и поједине теме на које треба да се односе. Приказана динамика реализације кампања захтијева сталну присутност и активност на некој од горућих тема безбједности саобраћаја. На основу негативности уочених у ставовима и понашању учесника у саобраћају у Милићима одабране су и основне тематске целине које су приказане у табели 7. Општина треба де буде главни носилац свих организаторских активности везаних за реализацију ових кампања, као и праћење и вредновање ефеката реализације кампања

Табела број 7. Активности – мјере кампање и образовање

Активност	Носилац	Остали учесници	Циљни датум
1. Припрема програма за промоције безбједности саобраћаја	Савјет за безбједност саобраћаја		септембар 2017.
2. Успостављање модела безбједног понашања и подстицање понашања у складу са захтевима безбједности саобраћаја	Начелник општине, Савјет за безбједност саобраћаја	запослени у општини	септембар. 2017.
3. Периодични панели - стручне расправе о проблемима безбједности саобраћаја у општини.	Савјет за безбједност саобраћаја		дец. 2017. потом годишње
4. Кампања за поштовање ограничења брзине	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	Савјет за БС, МУП	периодично годишње
5. Кампања за смањење учесника у саобраћају под утицајем алкохола	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	Савјет за БС, МУП	периодично годишње
6. Кампања за повећање коришћења сигурносног појаса	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	Савјет за БС, МУП	периодично годишње

7. Кампања везана за унапређење понашања возача комерцијалних возила	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	јавна и приватна предузећа, МУП	периодично годишње
8. Кампања за унапређење безбједности дјеце у саобраћају	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	Савјет за БС, школе и предшколске установе, МУП	периодично годишње
9. Кампања везана за смањење и елиминацију агресивне вожње	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	МУП	периодично годишње
10. Кампања за унапређење безбједности мотоциклиста	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	Савјет за БС, МУП	периодично годишње
11. Кампања за унапређење понашања возача јавног превоза	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	Савјет за БС, МУП, превозници	периодично годишње
12. Кампања везана за употребу мобилних телефона у току вожње	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	Савјет за БС, провајдери, МУП	периодично годишње
13. Кампања за унапређење понашања возача пољопривредних машина	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске, Општински радник задужен за пољопривреду	Савјет за БС, Савети МЗ, МУП	периодично годишње
14. Процјена ефеката, мијењање и унапређење програма кампања	Савјет за безбједност саобраћаја		периодично годишње

5.5 Активности након саобраћајне незгоде

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

Активност 1:

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

Активност 2:

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

Активност 3:

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

Активност 4:

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

Активност 5:

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

Активност 6:

- охрабривање и подстицање послодаваца да запошљавају особе са инвалидитетом,

Активност 7:

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

Активност 8:

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

Активност 9:

- Јачање капацитета професионалнх 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 обавјештвања свих о настанку саобраћајне незгоде.

6.ПРОЦИЈЕЊЕНИ ГОДИШЊИ БУЏЕТ ЗА НАРЕДНИХ 10 ГОДИНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА

За финансирање Стратегије безбједности саобраћаја општине Милићи за период 2016. година – 2026. година планирани су следећи извори:

- ✓ буџет општине Милћи (100% износа наведеног у табели 11.)
- ✓ дио средстава прикупљених од наплате паркирања у складу са одлуком (додатна средства (1-3% од укупног износа наплаћених паркирања на годишњем нивоу))
- ✓ дио 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 осигуравајућих друштава утврђена посебним споразумом са општином Милићи (додатна средства (0,1 – 0,3% од износа наплаћене премије осигурања од аутоодговорности))
- ✓ средства стручних организација утврђена посебним споразумом са општином Милићи (додатна средства)
- ✓ међународни донатори: УНДП, УСАИД, ИПА фондови (додатна средства)

У табели 8. приказан је преглед улагања у Стратегију безбједности саобраћаја општине Милићи за период 2016. година – 2026. година. Наиме, за 2016. годину предиђено је улагање у износу 20.000,00 КМ, а за наредне године износ ће се увећавати сразмјерно прикупљеним средствима од донатора и лица која потпишу споразум..

Табела 8. Преглед улагања у Стратегију безбједности саобраћаја општине Милићи за период 2016. година – 2026. Година.

Година	Пројекција трошкова СН	Уштеда (у КМ) у односу на почетну 2016. годину	Пројекција улагања у КМ	Улагање у % у односу на разлику пројекције трошкова СН по годинама (у КМ) – буџет за 2016. г. фиксан и не зависи од ове разлике
2016.	872.040,82	87.204	20.000	
2017.	784.836,73	78.483	22.000	10
2018.	706.353,05	70.635	24.200	10
2019.	635.717,74	63.571	26.620	10
2020.	572.145,96	57.214	29.282	10
2021.	514.931,36	51.493	32.210	10
2022.	487.738,22	48.773	35.431	10
2023.	438.964,39	43.896	38.974	10
2024.	395.067,95	39.506	42.871	10
2025.	355.561,15	35.556	47.158	10
Укупно:	5.763.357,37 КМ	576.331 КМ	318.766 КМ	

Износи у табели 8. представљају минималне износе финансирања Стратегије безбједности саобраћаја општине Милићи. Средства за спровођење Стратегије безбједности саобраћаја општине Милићи уплаћиваће се на рачун посебних намјена отворен по налогу Начелника општине Милићи, који ће именовати особу која ће потписивати налоге за извршење.

7.ПРАЋЕЊЕ И ПРОЦЈЕНЕ

Као што је већ наведено у дијелу 4 (четири) кључни субјекти укључени у спровођење плана и њихове одговорности радна група коју чине чланови Савјета за безбједност саобраћаја и начелници Одјелења и осталих служби ће након имплементације стратегије безбједности саобраћаја општине Милићи имати задатак да анализира извјештаје о извршавању стратегије безбједности и предложе мјере за побољшање, односно да врши праћење и даљу процјену реализације стратегије безбједности саобраћаја, о чему ће у склопу редовних активности у складу са Програмом рада Савјета за безбједност саобраћаја општине Милићи извјештавати начелника општине Милићи, а на крају сваке календарске године подносити извјештај Скупштини општине Милићи.

Такође, Стратегија, Акциони планови безбједности саобраћаја и Извјештаји о извршавању Стратегије и Акционих планова ће се достављати Агенцији за безбједност саобраћаја. Извјештаји ће, између осталог, обавезно садржавати прелазне и крајње показатеље безбједности саобраћаја. Ради тога, потребно је обезбиједити мјерење прелазних показатеља безбједности саобраћаја од којих су најзначајнији:

- ✓ степен коришћења појасева,
- ✓ степен коришћења сигурносних дјечијих сједишта,
- ✓ степен коришћења кацига,
- ✓ степен поштовања брзине,
- ✓ проценат возача под утицајем алкохола,
- ✓ број црних тачака на путевима на подручју општине,
- ✓ дужину дионица са веома високим и високим степеном ризика.

У МИЛИЋИМА, НОВЕМБАР 2016. ГОДИНЕ