ОРГАНИЗАЦИЈА И УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ- ИСКУСТВА

ORGANIZATION AND IMPLEMENTATION OF ACTIVITIES TO ROAD SAFETY MANAGEMENT IN THE REPUBLIC OF SRPSKA- EXPERIENCE

Милан Тешић[1], Милија Радовић[2], Миленко Џевер[3]

Резиме: Управљање безбедношћу саобраћаја је сложен поступак која захтева координисано деловање свих субјеката система. Заједничка циљ јесте проблем безбедности саобраћаја назвати правим именом. Субјекти система безбедности саобраћаја током целе године реализује активности на уочавању овог проблема и на тај начин, могуће је обезбедити евалуацију законских решења, реализованих акција и сл. У раду су представљене кључне активности на унапређењу безбедности на путевима. Приказ активности ће бити систематизован према моделу бенчмаркинга на националном нивоу, што увелико доприноси прегледности реализованих и нереализованих активности. Циљ рада јесте уочавање праваца за даље деловање како би се остварили што бољи ефекти у пракси.

Кључне речи: бенчмаркинг, управљање безбедношћу саобраћаја, искуства

Abstract: Road safety management is a complex process that requires coordinating the actions of all system entities. The tendency is that the problem of road safety call a spade a spade. Therefore, the traffic safety subjects throughout the year implemented a number of activities to recognizing this problem, because only in this way it is possible to provide an evaluation of implemented legislation, campaigns, workshops, action, etc. The paper presents key actions to improve road safety. Display activities will be systematized according to the model of benchmarking at the national level, which greatly contributes to the transparency of realized and unrealized activities. Aim spotting directions for further action in order to achieve better effects in practice.

Keywords: benchmarking, road safety management, experience

[1] Виши стручни сарадник, ТЕШИЋ Милан, мастер инж. саобраћаја, Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске, Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука, Република Српска, e-mail: m.tesic@absrs.org
[2] Директор, РАДОВИЋ Милија, дипл. инж. саобраћаја, Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске, Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука, Република Српска, e-mail: m.radovic@absrs.org
[3] Виши стручни сарадник, ЏЕВЕР Миленко, дипл. инж. саобраћаја, Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске, Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука, Република Српска, e-mail: m.dzever@absrs.org

1. УВОД

Прве фазе развоја проблематике безбедности саобраћаја (у даљем тексту: БС) карактеришу несналажење и занемаривање овог проблема, што није захтевало посебну професију, нити професионалце у БС. Међутим, на глобалном плану, долази до заокрета у погледу БС. Последње фазе у развоју БС (четврта фаза управљања безбедношћу саобраћаја (скр. УБС) и пета фаза глобалног управљања) почивају на професији, професионализму и професионалцима у БС (Lipovac et al. 2014). Важност менаџмента БС на националном и локалном нивоу је наглашена кроз Глобални план деценије акције на путевима 2010-2020 (WHO, 2011).

Република Српска је спровела низ активности како би се унапредио и ојачао систем БС. Први напор Владе Републике Српске се огледа у формирању Савета за безбедност саобраћаја и оснивању водеће Агенције за безбедност саобраћаја (у даљем тексту: Агенција), као управне организације у оквиру Министарства саобраћаја и веза. Наредни корак јесте усвајање Стратегије безбедности саобраћаја Републике Српске 2013-2022 од стране Народне скупштине Републике Српске у 2013. години, као и Програма безбедности саобраћаја Републике Српске 2014-2018, који је усвојила Влада Републике Српске у 2014. години. У оквиру ових активности је предвиђено извештавање Владе и Народне скупштине Републике Српске о спроведеним активностима на нивоу године, извештавање о стању БС у Републици Српској и извештај о спровођењу Стратегије за БС.

2. СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

2.1. Стуб 1- Организација и управљање безбедношћу саобраћаја

У свету је препознат значај активности у оквиру овог стуба. Наиме, Bliss and Breen (2009) дају акценат на систем УБС на путевима. У том смислу, Светска банка је разрадила национална упутства за преглед капацитета УБС на путевима. Аутори сматрају да боље резултате на националном и локалном нивоу дају три међусобно повезана елемента система УБС на путевима и то: функције институционалног управљања, интервенције и резултати. Примарни значај је на функцијама институционалног управљања. Ослањање искључиво на интервенције и активности није довољно. У ток контексту, Република Српска је реализовала низ активности.

2.1.1. Систем управљања безбедности саобраћаја

На врху система УБС у Републици Српској је ***Савет за безбедност саобраћаја***. Савет чине представници субјеката система БС (према члану 2. став 1. Закона о безбједности саобраћаја Републике Српске, Службени гласник број 63/11) односно представници извршне власти. На челу Савета за БС се по функцији, налази Потпредсједник Владе Републике Српске, а чланови су министри у Влади и стручњаци из области БС. У оквиру Савета за БС формирана је ***Координациона група***, чија је основна функција, реализација активности усвојених на седницама Савета за БС.

Када се ради о субјектима који чине систем БС на националном нивоу, на првом месту је ***Агенција за безбедност саобраћаја Републике Српске***, која има

координаторну улогу са свим осталим субјектима. На тај начин обезбеђен је бржи проток информација и ефикаснија реализација активности.

Систем БС на нивоу јединица локалних самоуправа функционише на начин вертикалне координације. Односно, преко ***локалног Савета за БС*** се дистрибуишу активности на унапређењу БС са националног на локални ниво. До сада, око 50% јединица локалне самоуправе имају формиран локални Савет за БС, док мали број њих има усвојену Стратегију БС и подносе локалној скупштини Извештај о стању БС.

Овакав систем управљања безбедношћу саобраћаја, суштински је добро осмишљен, али додатну пажњу треба усмерити на побољшање ангажованости бројних субјеката који имају значајну одговорност и утицај на БС на путевима Републике Српске. Тренутно стање показује да значајан број субјеката који доприносе систему БС, ***не препознају своју одговорност у заједничком послу и циљу***.

2.1.2. Законска регулатива

Област БС је регулисана на два нивоа. На нивоу Босне и Херцеговине постоји Закон о основама безбједности саобраћаја из 2006. године. Овај закон је до данас претрпио пет измјена. На нивоу Републике Српске је донешен Закон о безбједности саобраћаја из 2011. године у којем се по први пут појављује појам „управљање безбједношћу саобраћаја“. Практично, законом је дефинисано који су то субјекти система БС, дефинисани су задаци Савета за БС и Агенције за БС. Међу најзначајним обавезама по овом закону су подзаконски акти који регулишу поједине области као што су: ревизија и провера БС, идентификација и управљање опасним местима, базе података и технички прегледи.

2.1.3. Тренинзи, радионице и обуке запослених у јединицама локалне самоуправе

Агенција је на време препознала значај професионализма у БС на локалном нивоу, идентификовала мањак професионалаца, недовољну посвећеност БС, а све у вези са ниским нивоом знања и свести о БС. Министарство управе и локалне самоуправе Републике Српске и Агенција, а на основу приоритета утврђених Стратегијом обуке за запослене у јединицама локалне самоуправе (у даљем тескту: ЈЛС) у Републици Српској, организовали су континуиране обуке о обиму и врсти проблема БС, о глобалним трендовима, о значају стратешког приступа УБС, итд.

Обука је вршена у 4 центра: Бања Лука, Бијељина, Источно Сарајево и Требиње, обухватајући општине које гравитирају према овим центрима према унапред усаглашеном програму обуке. Кроз прва два циклуса у току 2013-2014, кроз теоријску обуку те практичан- интерактиван приступ обрађене су следеће теме,

- Стратегија и програм БС за подручје ЈЛС и
- Савремене методе праћења БС у ЈЛС.

Као саставни дио другог циклуса обуке израђен је „***Приручник за јачање капацитета локалне самоуправе из области безбједности саобраћаја***“.

Такође, као једна од значајних активности на двосмерној комуникацији између Агенције и ЈЛС огледа се у процесу давања мишљења на предлог „***Одлуке о безбједности саобраћаја***“ за сваку појединачну ЈЛС. У досадашњем периоду Агенција је дала позитивно мишљење на 14 Одлука о БС за ЈЛС.

Поред наведене обуке, у току 2015. године предвиђена је још једна обука, само што циљну групу чине ***запослени у јединицама локалне самоуправе који у опису својих послова имају послове:*** урбанизма и просторног уређења, пројектовања и надзора издавања локацијских услова и грађевинских дозвола.

У склопу својих годишњих активности, Агенција реализује радионице са тематиком израде локалних стратегија БС у ЈЛС. Практично, на захтев ЈЛС, запослени у Агенцији организују радионице као врсту стручне помоћи за писање Одлука за БС и Стратегија за БС.

2.1.4. Међународне конференције

На иницијативу и подршку Савета за БС Републике Српске и Агенције, међународна конференција „***Безбједност саобраћаја у локалној заједници***“ се реализује на подручју Републике Српске од 2012. године. Ова конференција јесте најзначајнија годишња активност на којој се представници ЈЛС могу упознати са новинама у области БС и са проблемима, искуствима других ЈЛС. Основни циљ рада јесте промовисање добре праксе у УБС на путевима као и развој свести о професији и професионалцима у овој области.

Агенција учествује као суорганизатор и других међународних конференција у региону, као што су: „Безбедност саобраћај у локалној заједници“ (www.bslz.org) и „Вештачење саобраћајних незгода и преваре у осигурању“ (www.tsgserbia.com).

2.1.5. База података и годишњи губици у саобраћајним незгодама

Приступ бази података о саобраћајним незгодама је резултат заједничке сарадње Агенције и Министарства унутрашњих послова. Наиме, у 2015. годиини, Агенција ће бити у прилици да детаљно анализира саобраћајне незгоде, њихове узроке и последице.

Такође, Економски институт у Бањој Луци је 2012. године вршио истраживање у вези трошкова саобраћајних незгода у Републици Српској. Резултати истраживања су показали да саобраћајне незгоде коштају 2.07% БДП-а Републике Српске. Стручњаци Економског института уз подршку најбољих страних стручњака су израчунали да су укупни годишњи друштвено економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској износе око 170 милиона КМ.

Дакле, ***Република Српска сваке године у саобраћају претрпи „елементарну непогоду“ великих размера.***

2.1.6. Финансирање безбедности саобраћаја

Законом о безбједности саобраћаја Републике Српске „Службени гласник 63/11“ од 21. јуна 2011. године дефинисани су законски оквири финансирања БС како на националном тако и на локалном нивоу. Међутим, постојеће норме нису адекватне и не обезбеђују довољна средства за БС. Тренутни начин финансирања Агенције је ***искључиво из буџета*** Републике Српске.

Да би се приступило дефинисању финансијског оквира на локалном нивоу, потребно је да ЈЛС има унапред дефинисане планиране активности за УБС. Унутар тога плана, неопходно је дефинисати кључне области рада у наредном периоду, као на пример: ***рад савета за БС*** (накнада и рад на седницама, стручно усавршавање чланова и сл); ***унапређење саобраћајне инфраструктуре*** (увођење видео надзора, реализација елабората безбедности деце у саобраћају у зони школа, провера безбедности саобраћајница, идентификацији, рангирању и санација опасних места и сл.); ***унапређење саобраћајног образовања и васпитања деце*** (стручно

усавршавање васпитача, учитеља и наставника у циљу унапређења рада са децом, израда и набавка публикација за децу у предшколским установама, и сл.); ***превентивно- промотивне активности из области БС*** (реализација више кампања, припрема и израда билтена о стању безбедности на путевима, финансирање пројеката удружења грађана и других невладиних организација, и сл.); и ***научно- истраживачки рад*** (израда стратегија за БС, акционог плана, пројектно- техничке документације за изградњу тротоара, пешачких стаза, раскрсница, и сл.).

2.2. Стуб 2- Безбеднији путеви и мобилност

Утицај дизајна и карактеристика пута на број саобраћајних незгода је представио Shoon (2000). Наиме, аутор је дошао до закључка да физичко одвајање саобраћајних трака, доводи до смањења саобраћајних незгода за 50%. Такође, Shoon and Minnen (1993) су дошли до резултата да кружне раскрснице у урбаним местима доприносе смањењу броја саобраћајних незгода за 69%. Истраживања Overkamp (2000) су показала да конструкција кружних раскрница уместо обичних раскрсница доводи до смањења броја саобраћајних незгода за 60%. Tollazzi (2015) је представио предности алтернативних типова кружних раскрсница (турбо- кружних раскрсница) у односу на постојећу праксу.

У том смислу, Одлуком о поступку усклађивања законодавства Републике Српске са правном тековином Европске уније и правним актима Савета Европе, Република Српска је преузела обавезу између осталог и имплементацију директиве 2008/96/ЕС Европског парламента и Савета Европе у оквиру свог правног система. У досадашњем периоду, у Републици Српској је укупно имплементирала три предвиђене процедуре и то: ревизију пројеката са аспеката безбједности саобраћаја, провјеру пута са аспекта безбедности саобраћаја, те поступке идентификације и санације опасних места.

Посматрајући организациону структуру ЈП „Путеви Републике Српске“ лако се уочава да непостоји сектор за БС. Захтеви у будућности требају да се крећу у смеру формирање „***сектора за безбедност саобраћаја***“ у овом јавном предузећу. На тај начин би се обезбедила ревизија пројеката магистралних и регионалних путева у раној фази изради пројеката али и квалитетнији третман „опасних места“ на путевима.

2.2.1. Ревизија и провера безбедности саобраћаја

Министарство саобраћаја и веза је донело „Правилник о условима и начину ревизије и провјере безбједности саобраћаја, условима и начину лиценцирања ревизора и провјеривача“ (Сл. гласник Републике Српске 72/12).

РБС се обавезно спроводи за **пројекте јавних путева** у фазама идејног пројекта, главног пројекта изградње, реконструкције и рехабилитације, пре почетка експлоатације пута и непосредно после пуштања у саобраћај. Такође, правилник је предвидио да управљач пута доноси програм периодичних провера пута у експлоатацији на основу којег сваке године **мора обавити проверу најмање 20% путева** путне мреже којом управља.

До сада у Републици Српској реализоване су четири провере пута и једна ревизија пројекта пута са аспекта БС.

2.2.2. Идентификација и отклањање опасних места

Министарство саобраћаја и веза је донело „Правилник о идентификацији опасног места, начину и критеријумима за утврђивање приоритета отклањања опасних места и начину отклањања опасних места“ (Сл. гласник Републике Српске 94/14). Овим правилником опасно место је дефинисано као место на јавном путу ван насеља у дужини до 300 метара или место на јавном путу у насељу у дужини до 100 m, на којој се у току три узастопне године, догодило најмање шест саобраћајних незгода са посљедицама по живот и здравље људи или четири саобраћајне незгоде истих карактеристика са посљедицама по живот и здравље људи, док је опасан одсек дефинисан као дио пута ван насеља у дужини од 1500 m, на којем је утврђено постојање најмање два опасна места.

Правилником је предвиђено да управљачи путева, ***једном годишње изврше идентификацију опасних места***, израде карту опасних места, те да ***у року од три месеца на адекватан начин обележе опасно место***, односно опасан одсек након идентификације. Такође, управљач пута је дужан ***да једном годишње изврши стручну анализу за најмање 20% опасних места*** са највећим коефицијентом приоритета, те да у складу са годишњим планом, припреми појединачне пројекте за санирање опасних места и опасних дионица и предузима друге мере у циљу унапређења безбједности саобраћаја на идентификованим опасним местима и опасним дионицама.

2.3. Стуб 3- Безбеднија возила

Истраживања (Elvik and Vaa, 2004; WHO, 2004; WHO, 2009) наглашавају значај конструктивних карактеристика возила, као један од начина за дефинисање стања безбедности саобраћаја. Наиме, у свету су управо због тога и уведене процедуре за испитивање безбедоносних карактеристика возила у виду тзв. *NCAP* тестова (енг. *New Car Assessment Program*), познатих под називом "креш" тестови. Истраживања су показала да возила који имају већу оцену на *EuroNCAP* тестовима производе за 30% мање смртних и тешких повреда (Lie and Tingvall, 2000).

Активности које треба Република Српска да предузме, како би се унапредила безбедност возила јесу фискалне и друге мере субвенционисања куповине нових и половних возила према прописаним стандардима система хомологације и сертификације, повећа број ванредних техничких прегледа возила те да почне пратити основне индикаторе безбедности саобраћаја који се односе на возила.

Надаље, осигуравајућа друштва су значајан фактор унапређења безбедности возила. Значајан проценат станица за технички преглед у Репубилци Српској је у власништву осигуравајућих друштава. С тим у вези, ова друштва би требала инсистирати на техничкој исправности возила, јер возила, као фактор безбедности саобраћаја доприноси са око 30% у саобраћајним незгодама (PIARC, 2003).

Квалитет провере техничке исправности возила је унапређен развојем јединственог информационог система надзора рада станица за технички преглед. Овај сегмент система БС је регулисан правилником у наставку.

2.3.1. Информациони систем за надзор рада станица за технички преглед возила

Министарство саобраћаја и веза је донело „Правилник о техничким прегледима возила“ ("Сл. гласник Републике Српске", 19/07).

Овим правилником се детаљно прописују услови које потребно да испуни објекат, опрема станице за технички преглед возила, како би се испоштовали сви потребни предуслови за прикључак на информациони систем за техничке прегледе возила, услови које је потребно да испуне контролор и шеф станице за технички преглед возила. Такође, дефинисани су начини евиденције података о техничким прегледима возила, као и методологија вршења техничког прегледа возила.

2.3.2. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на возила

Апликација за надзор станица за технички преглед возила, омогућава праћење индикатора „просечна старост возног парка“ и „% неисправних возила на станицама за технички преглед возила“. Такође, значајно је праћење индикатора „% неисправних возила у саобраћајном току“, а који представља број возила за које се утврде да су неисправни приликом ванредног техничког прегледа. У том смислу, ауто- мото савез Републике Српске, сваке године прати овај индикатор, посебно у периоду пред годишње одморе када је повећана густина саобраћајног тока.

2.4. Стуб 4- Безбеднији учесници у саобраћају

Већ позната чињеница јесте да је људски фактор најзначајнији фактор који доприноси настанку саобраћајне незгоде (PIARC, 2003). С тим у вези, понашање учесника у саобраћају треба посматрати кроз неколико сегмената а то су: брзина, алкохол и употребу заштитних система (сигурносни појас и кацига), употреба дневних светала, употреба мобилног телефона, употреба заштитних кацига, прелазак улице и сл.

2.4.1. Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на понашање учесника у саобраћају

У Републици Српској није још развијен систем праћења индикатора безбедности саобраћаја (у даљем тексту: ИБС) на националном нивоу, али се од 2012. године, прате поједини, најзначајнији, ИБС, а у вези: употребе сигурносног појаса и прекорачења ограничења брзине.

Најсвеобухватније истраживање о употреби сигурносног појаса на подручју Републике Српске је реализовано 2012. године у сарадњи Министарства саобраћаја и веза, Агенције и *SweRoad* организације Краљевине Шведске. Односно, прате се следећи ИБС:

- % употребе сигурносних појасева на предњим/ задњим седиштима у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t) и
- % правилне употребе дечијих седишта.

Такође, 2013. године, Ауто-мото Савез Републике Српске је наставио ову праксу, те је поновио истраживање са истом методологијом мерења индикатора.

По први пут, Ауто- мото Савез Републике Српске је реализовао праћење индикатора који се односе на брзину у 2014. години и то:

- % прекорачења ограничења брзине за најмање 10 km/h;
- % прекорачења ограничења брзине за 10-20 km/h; 20-30 km/h; 30-50 km/h; преко 50 km/h и
- просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине.

2.4.2. Образовна представа „Мирка“ и *#SaveKidsLives*

Саобраћајно образовање и васпитање деце у Републици Српској је, практично, простор, где се највише може деловати и унапредити систем БС.

У мају 2015. године од покровитељством Уједињених нација обележиће се „*Трећа недеља безбедности саобраћаја*“. У складу са глобалним планом неопходно је да политичким лидерима доставити "Дечију декларацију" на потпис и самим тим да се обезбеди преузимање обавезе и одговорности а са циљем заштите деце у саобраћају.

Као логистичка подршка овој акцији а и самом обележавању "Треће недеље безбедности у саобраћају", у функцију је пуштена интернет страница "*#SaveKidsLives*", која се може пронаћи на електронској адреси www.savekidslives2015.org . У оквиру ове акције, Агенција ће *Дечију декларацију* доставити свим школама у Републици Српској, са циљем, да представници школа заједно са децом утичу на локалне доносиоце одлука у погледу УБС деце у зонама школа, на путу од школе до куће и сл..

2.4.3. Едукативне кампање

Превенција у саобраћају представља један од основних начина утицаја на промене понашања и ставова учесника у саобраћају о факторима ризика који доприносе настанку саобраћајних незгода (АБС, 2013). С тим у вези, Агенција у току године реализује низ едукативних кампања у вези: брзине, алкохола, употребе сигурносног појаса, понашања пешака, употребе мобилног телефона, почетак школе и многе друге активности. У оквиру ових кампања припремљен је промотивни материјал у виду видео спотова, радио џинглова, плаката, летака, мајица, друге опреме и одеће која побољшава видљивост учесника у саобраћају.

Невладине организације као део система БС имају значајну улогу на унапређењу безбедности младих у саобраћају, посебно у деловима који се односе на факторе ризика у саобраћају, као нпр: алкохол, брзина, употреба сигурносног појаса, уочљивост пешака, итд.

С тим у вези, Агенција је са невладином организацијом (скр. НВО) реализовала пројекат под називом „Ко пије не вози!“, а у склопу едукативне кампање „Стоп алкохолу на точковима“. Представници НВО-а су изводили тзв. „*Flashmob*“ и „*Герила*“ акције са пролазницима у саобраћају и ученицима у одабраним школама. Током реализације акција, актери су наишли на велику заинтересованост пролазника у саобраћају, што довољно говори о значају оваквих и сличних пројеката.

2.5. Стуб 5- Њега после саобраћајне незгоде

Нега након саобраћајне незгоде је значајан фактор који доприноси коначним резултатима стања безбедности саобраћаја. Дакле, боља нега Хитних служби, омогућава бољи квалитет живота што вишеструко утиче на смањење трошкова проузрокованих саобраћајном незгодом и продуктивности учесника. У Извештају OECD (1999) је указано на разлике неге Хитних служби у урбаним и руралним местима. Истраживања су показала да веће време одзива Хитних служби доприноси повећању броја погинулих у руралним местима. Према извештају Светске здравствене организације (WHO, 2004) око половина смртно страдалих у

саобраћајним незгодама страда или на лицу места саобраћајне незгоде или на путу до здравствене установе.

Здравствено збрињавање повређених након саобраћајне незгоде значајно утиче на тежини последица саобраћајних незгода. Након настанка незгоде ланац догађаја који следе мора трајати изузетно кратко и бити спроведен квалитетно како би се обезбедило збрињавање настрадалих лица. Због тога је неопходно да прва помоћ буде пружена на лицу места, непосредно након незгоде, а време одзива хитне помоћи траје најкраће могуће време (Hakkert et al., 2007a,b), (Пешић, 2012).

У том смислу, Служба хитне медицинске помоћи Бања Лука је вршила обуку одређеног броја љекара и полицајаца о напредном начину одржавања живота у хитним случајевима.

Највећи проблем у Републици Српској када је у питању стуб 5. јесте евидентирање повреда насталих у саобраћајним незгода у здравствено сектору. Наиме, то показују подаци (WHO, 2013). Наиме, у овом документу се наводе пријављени и процењени подаци о броју погинулих у саобраћајним незгодама у Босни и Херцеговини. Основни разлог због чега су резултати за БиХ поражавајући јесте што модел узима у обзир корективни фактор- евидентирање саобраћајних незгода у здравственом сектору. То значајно говори колико се у свету прати и цене подаци здравственог сектора о саобраћајним незгодама и последицама.

3. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Резултати у БС као мултисекторском ситему зависи од бројних субјеката како на националном тако и на локалном нивоу. Уколико неко у систему „не ради свој посао“ или није препознао своју одговорност и учешће у проблему званом „безбедност саобраћаја“, онда се постигнути резултати неће кретати по планираном тренду. Практично то значи, да је изузетно важно да ***Савет за БС препозна своју саветодавну и координациону улогу*** у пословима БС, а координациона група, извршну улогу, те је задужена за спровођење низа активности које су усвојене на седницама савета. Надаље Агенција, треба да препозна своју ***улогу координатора са свим субјектима система***, односно потребно је да пласира идеје, акције, мере унапређења, активности према свим субјектима и да указује на њихов значај у систему. Дакако, веома је важно да ***ЈП „Путеви“ препознају значај управљања опасним местима на путевима*** у Републици Српској, њиховој идентификацији, рангирању и санацији. Да би се њихови послови по овом аспекту смањили, неопходно је да све нове пројекте путева подвргавају детаљној ревизији са аспекта БС.

Посебно је наглашена улога ***здравственог сектора*** на унапређењу послова БС. Квалитет услуге, третман повређених, време одзива хитне медицинске помоћи, број кревета по глави становника су значајни параметри квалитета здравственог збрињавања повређених у саобраћајним незгодама. Односно, на тај начин се утиче на смањење последица саобраћајних незгода.

Правилно и благовремено информисање доносиоца одлука, у овом случају Владе Републике Српске, о стању у свим секторима система БС односно тзв. стубовима БС, је предуслов за институционално јачање субјеката БС.

4. ЛИТЕРАТУРА

[1] Agencija za bezbednost saobraćaja (2013). Metode praćenja indikatora bezbednosti saobraćaja u Srbiji i njihov značaj za strateško upravljanje bezbednošću saobraćaja, Izvršilac projekta: Univerzitet u Beogradu, Saobraćajni fakultet, Beograd.
[2] Bliss, T. and Breen, J. (2009). Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms Investment Strategies and Safe System Projects. The World Bank Global Road Safety Facility. Washington DC.
[3] Elvik, R. and Vaa, T. (2004). Handbook of Road Safety Measures. Oxford, United Kingdom, Elsevier.
[4] Hakkert, A.S and V. Gitelman (Eds.) (2007) Road Safety Performance Indicators: Manual. Deliverable D3.8 of the EU FP6 project SafetyNet.
[5] Hakkert, A.S, Gitelman, V. and Vis, M.A. (Eds.) (2007) Road Safety Performance Indicators: Theory. Deliverable D3.6 of the EU FP6 project SafetyNet.
[6] Lipovac, K., Ross, A. and Tesic, M. (2014). Road safety management at the national level: the case study of the Republic of Srpska and Serbia. International Conference on Traffic and Transport Engineering - Belgrade, November 27-28.
[7] Lie, A. and Tingvall, C. (2000). How does Euro NCAP results correlate to real life injury risk: A paired comparison study of car-to-car crashes. In: Proceedings of the 2000 IRCOBI Conference on the Biomechanics of Impacts. Montpellier, 20-22 September 2000, p.123-130.
[8] OECD (1999). Guidance for evaluating humanitarian assistance in complex emergencies.
[9] Overkamp, D.P. (2000). Duurzaam Veilig in de provincie Zuid-Holland; Kosten en effecten van infrastructurele maatregelen; Hoofdrapport. In opdracht van provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat, Directie ZuidHolland. Q2139-01.001. DHV Milieu en Infrastructuur BV, Amersfoort.
[10] Pešić, D. R. (2012). Developing and improving the method for mesuring the level of traffic safety at the territory. Faculty of Transport and Traffic Engineering. Belgrade: Faculty of Transport and Traffic Engineering.
[11] PIARC, (2003). Road safety manual.
[12] Shoon, C., and Minnen, J. Van. (1994) The Safety of Roundabouts in the Netherlands, Traffic Engineering and Control, pp. 142-148.
[13] Tollazzi, Tomaž. Alternative Types of Roundabouts. Springer, 2015.
[14] Закон о безбједности саобраћаја на путевима (2011), Службени гласник Републике Српске бр. 63/11.
[15] World Health Organisation WHO, (2013). Global Status Report on Road Safety 2013.
[16] World Health Organization (WHO), (2010). Decade of Action for Road Safety 2011-2020.
[17] World Health Organization (WHO), (2009). Global status report on road safety: Time for action.
[18] World Health Organisation (WHO), (2006). Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners.
[19] World Health Organization (WHO), (2004). World report on road traffic injury Prevention.
[20] www.savekidslives2015.org, посећено дана 25.01.2015. године.