

MATERIJAL ZA NOVINARE

Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini (2008.–2013.) urađene su prema zahtjevu Vlade Federacije Bosne i Hercegovine, a proistekle su iz potrebe da se stručno istraže i determinišu uvjeti i činioci koji opredjeljuju mjesto i ulogu sigurnosti drumskog saobraćaja Bosne i Hercegovine, odnosno Federacije Bosne i Hercegovine.

Osnovni cilj, predmet i namjena Polaznih osnova strategije sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini (2008.–2013.) je da se, primjenom odgovarajućih metoda istraživanja, osigura neophodna kvantitativna i kvalitetna identifikacija kompleksnog sistema sigurnosti drumskog saobraćaja. Opredjeljujući motiv za ovakav pristup je činjenica da je sistem sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini, tako i u Federaciji Bosne i Hercegovine, sa stanovišta programskih i razvojnih osnova neistražen u postojećim uvjetima te je kao takav nepotpuno determinisan.

Isto tako, sigurnost u saobraćaju kao dinamičan sistem nalaže potrebu preduzimanja adekvatnih inicijativa i mjera u narednom periodu, kao prirodan nastavak istraživanja u okvirima sistema sigurnosti, što podrazumijeva otvaranje procesa i osiguravanjem sistematskih tematskih istraživanja vezanih za unapređenje i optimalan razvoj sistema sigurnosti u Bosni i Hercegovini.

Porast broja motornih vozila i relativno mali obim porasta savremene cestovne mreže, kao i činjenica da u saobraćajnim nezgodama danas u svijetu smrtno strada daleko više ljudi nego iz bilo kojeg drugog razloga (požari, poplave, zemljotresi itd.) istakli su u prvi plan problem sigurnosti saobraćaja. Prema stepenu društvene opasnosti i posljedicama, nesigurnost u saobraćaju bi se mogla izjednačiti s kriminalitetom. Iako su gubici zbog kriminaliteta brojčano veći, a zbog namjernog djelovanja potencijalno opasniji, nesigurnost cestovnog saobraćaja to nadmašuje u nenadoknadivim i nepopravljivim gubicima. U današnjim uvjetima korištenja tehnike u saobraćaju, antisocijalno ponašanje, nepažnja, nedoraslost, kao i djelovanje mnogih objektivnih faktora mogu opasnost pretvarati u

saobraćajnu nezgodu.

Visoka gustina i intenzitet saobraćajnih tokova, poboljšanje vozno-dinamičkih osobina motornih vozila, visok procent učešća putničkih automobila kojima upravljaju osobe koje nisu u punoj mjeri stekle profesionalne navike za upravljanje, tehnička neispravnost motornih vozila, kao i porast gustine naseljenosti, doveli su do značajnog povećanja broja preduvjeta za stvaranje opasnih situacija a time i do nastanka saobraćajnih nezgoda

Umor je najčešći uzrok nezgoda, jer njemu podliježe svaki čovjek. Uzroci grešaka što ih čovjek čini u saobraćaju su: greške nastale kao posljedica psihološkog stanja čovjeka, greške nastale kao posljedica ograničenosti osjetilnih organa čovjeka, greške nastale zbog nedostatka antropometrijskih osobina i pokretljivosti čovjeka i greške nastale zbog štetnog djelovanja onečišćenog okoliša.

U ukupnom broju saobraćajne delikvencije, svega 20 % se može označiti kriminalnim, a ostalo se pripisuje greškama. Ugrožavanje sigurnosti u saobraćaju se tretira kao krivično djelo. Krivnja se može pojaviti kao nehat, što isključuje određenu svijest krivca. Učesnik u saobraćaju svojim ponašanjem ne smije dovoditi u opasnost sebe, ostale učesnike i imovinu. On treba poznavati saobraćajne propise, kako bi se i ponašao u skladu s njima. Pored poznavanja općih saobraćajnih propisa, vozač treba posjedovati i vještinu upravljanja vozilom.

Od početka organizovanog saobraćaja pa do 2006. godine u saobraćajnim nezgodama poginulo je oko 40 miliona ljudi, a u toku 2006. godine saobraćajne nezgode su bile deseti uzrok umiranja ljudi u svijetu.

Na cestama u Bosni i Hercegovini u **2006.** godini, dogodile su se **35.344** saobraćajne nezgode. U tim nezgodama je poginulo je **414** osoba, dok je ozlijeđenih bilo **9.956** osoba. Kao i u većini zemalja, u Bosni i Hercegovini mlađa i starija populacija je izložena visokom riziku u saobraćaju. U toku dvije godine, **2004. i 2005.**, prosječno oko **14 %** smrtnih slučajeva i **27 %** povrijeđenih u Bosni i Hercegovini u saobraćaju, bilo je starosti ispod **24** godine. U toku **2005.**, do **40 %** povrijeđenih bile su mlade osobe.

Danas, prema dostupnim policijskim izvještajima u Bosni i Hercegovini, glavni uzročnici nastanka saobraćajnih nezgoda su: brzina, nepoštivanje prava prvenstva i alkoholisanost.

U proteklih pet godina desilo **173.260** saobraćajnih nezgoda u kojima je poginulo **2.059** osoba, a povrijeđeno **47.626** osoba, a u zadnje dvije godine došlo je do porasta broja poginulih za oko **10 %**.

U proteklim godinama najviše je nastradalo mladih ljudi životne dobi i sa kratkim vozačkim stažom.

Kada je riječ o *frekvenciju strukture vozila koja su učestvovala u saobraćajnim nezgodama* na području BiH u periodu **2003.–2006.** godina, najviše je bilo putničkih vozila, tačnije **98.052**. U nezgodama je učestvovalo i **13.699** teretnih vozila, **2.874** autobusa, **913** vozača na biciklima, **873** motociklista, **818** traktora i **194** vozača zaprežnih kola.

Poznato je da su djeca najranjivi dio učesnika u saobraćaju. Djeca uzrasta od 8 do 14 godina tri puta više stradaju od generacije svojih roditelja starosti od 26 do 40 godina. U tih 20 do 25 godina razlike u životnom dobu stiču se neophodna znanja i iskustva koja mogu da se izgrade samo kvalitetnim nastavnim i vannastavnim sadržajima i pedagoškim metodama kako u predškolskom tako i školskom periodu. Prvo obrazovanje djece polazi od roditelja. Poslije roditeljskog obrazovanja, predstoji predškolsko i školsko obrazovanje, s tim da je neophodno naglasiti da je uvijek najbolje primjenjivati obje vrste obrazovanja. Roditelji nikada ne smiju zaboraviti da su oni uvijek u funkciji obrazovanja svoje djece. Boravkom djece u predškolskim i školskim institucijama nije završen proces edukacije djece od strane roditelja. Svakako ovu činjenicu trebaju imati u vidu i predškolske i školske institucije i stalno je razvijati kroz organizovano druženje i razgovore sa roditeljima.

Veoma je važno da djeca dobiju priliku da, kroz kvalitetne sadržaje i forme, saznaju i nauče osnove saobraćajne kulture i sigurno ponašanje u saobraćaju.

Procjenjuje se da prosječna starost putničkih automobila iznosi 13 godina, dok je starost autobusa i teretnih vozila oko 16 godina, što direktno utiče na sigurnost odvijanja saobraćaja. Rezultati ispitivanja tehničke ispravnosti motornih vozila koja su provedena u proteklom periodu pokazali su da je od ukupno **660** motornih vozila ustanovljena neispravnost na **334** motorna vozila, odnosno na oko **51 %**, dok je ispravnih bilo **326** motornih vozila, tj. oko **49 %**. Pri ovim ispitivanjima tehničke ispravnosti najčešće su testirani “stariji” automobili, odnosno automobili koji su najčešće bili starosti preko 10 godina.

Prema podacima MUP-ova u 2006. godini, na području BiH iz saobraćaja je isključeno 7. 771 motorno vozilo zbog tehničke neispravnosti.

Imajući u vidu pokazatelje o saobraćajnim nezgodama, vidljivo je da Bosna i Hercegovina, kada se uspoređuju pokazatelji sigurnosti u odnosu na broj pređenih kilometara, spada u zemlje sa najvećim brojem ozlijeđenih i poginulih u odnosu na broj pređenih vozilokilometara.

Smisao strategijskog planiranja predstavlja osnove za organizovano predviđanje i usmjerevanje razvoja u pojedinoj oblasti. Procesom planiranja treba da se razumije priroda rizika sa kojima se oni koji planiraju suočavaju, nakon čega je potrebno odrediti alternativne pravce akcija kojima će se maksimizirati ciljevi sa minimalnim rizikom. Strategijski plan definiše izlaze za akcione planove (preko kojih se realizuje strategija), koji trebaju da zadovolje kriterije kontinuiteta, konzistentnosti i uspješnosti, uz uspostavljanje dobrih odnosa sa građanima i stručnom javnošću. Proces strategijskog planiranja u sigurnosti drumskog saobraćaja treba da se orijentiše kroz državnu strategiju i strategije koje će se realizovati kroz ministarstva saobraćaja i ministarstva unutrašnjih poslova kao i ostalih institucija društva koje u svojoj oblasti imaju segment sigurnosti saobraćaja (ministarstva obrazovanja, prostornog uređenja, zdravstva i dr.).

Podaci za 2006. godinu pokazuju da je broj poginulih u saobraćajnim nezgodama u EU iznosio oko 37.800 osoba.

Imajući u vidu stanje sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini sa svim negativnostima u ovom segmentu i zacrtani cilj u periodu 2008.–2013. godina treba odražavati realne mogućnosti kao i kretanje stepena sigurnosti u proteklom periodu. Analizirajući stanje sigurnosti saobraćaja u preteklom periodu, uočljivo je njegovo smanjenje, odnosno povećanje kako u ukupnom broju poginulih tako i u ukupnom broju saobraćajnih nezgoda.

Smanjenje broja saobraćajnih nezgoda kao i smanjenje broja poginulih za oko 5 % na godišnjem nivou, odnosno 30 % na period od 6 godina, predstavljalo bi realne okvire koji su ostvarivi. Navedeno smanjenje kako ukupnog broja poginulih tako i ukupnog broja saobraćajnih nezgoda moguće je implementirati uz poduzimanje jasno definisanih mjera i aktivnosti na svim poljima sigurnosti kao i u svim organizacionim oblicima države Bosne i Hercegovine.

Na osnovu jasno preciziranih ciljeva u segmentu sigurnosti drumskog saobraćaja, odnosno sa smanjenjem ukupnog broja saobraćajnih nezgoda u periodu od **6** godina ukupan broj saobraćajnih nezgoda u **2013.** godini iznosio bi oko **24.680**, odnosno manje za oko **8.500** saobraćajnih nezgoda u odnosu na **2007.** godinu. Takva promjena smanjenja broja saobraćajnih nezgoda imala bi za posljedicu smanjenje broja nastradalih u saobraćajnim nezgodama, kako poginulih tako i ozlijeđenih osoba.

Gledano u segmentu broja poginulih u saobraćajnim nezgodama u Bosni i Hercegovini sa poduzetim adekvatnim mjerama u vremenskom periodu od **2008. do 2013. godine, broj poginulih bio bi umanjen sa 429 na 312, odnosno bilo bi za oko 117 manje poginulih osoba u 2013. u odnosu na 2007. godinu.**

Isto tako, neophodno je naglasiti da bez poduzetih adekvatnih mjera na polju sigurnosti u drumskom saobraćaju u narednom periodu podrazumijevalo bi se povećanje kako ukupnog broja saobraćajnih nezgoda tako i broja poginulih. Prema ovom prognoziranom razvoju broja saobraćajnih nezgoda na području Bosne i Hercegovine u **2013.** godini, imali bismo oko **49.731** saobraćajnu nezgodu, odnosno **572** poginule osobe, što svakako ne treba dozvoliti.

Naprijed navedeni podaci poboljšanja stepena sigurnosti u drumskom saobraćaju Bosne i Hercegovine do **2013.** godine podrazumijevali bi također da bi BiH bila svrstana u zemlje sa srednjim brojem saobraćajnih nezgoda i brojem poginulih u saobraćajnim nezgodama u Evropi.

Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja trebaju da potvrde državno opredjeljenje Bosne i Hercegovine kao i entiteta u Bosni i Hercegovini da preduzme sve neophodne aktivnosti kako bi Bosna i Hercegovina zadovoljila uvjete za njenu integraciju u evropske akcione programe sigurnosti u saobraćaju.

Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja za period 2008.-2013. godina tretira sistem sigurnosti koji Bosna i Hercegovina, odnosno entiteti žele da ostvare, koristeći elemente postojećeg sistema i usvajajući nove elemente. Imajući ovaj pristup u vidu, strategija treba da osigura političko-pravnu osnovu za suštinsku reformu sektora sigurnosti drumskog saobraćaja, kao i za normativno prilagođavanje i daljni razvoj sistema sigurnosti drumskog saobraćaja

