



Dekada akcije UN
AKCIJONI PLAN SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA
FBIH
2011-2020

Decembar 2011



Sadržaj

I. SITUACIJA SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA U FBIH.....	3
II. AKCIONI PLAN 2011-2020	7
1) OSNOVNE INFORMACIJE.....	7
2) ELEMENTI AKCIONOG PLANA	9
3) POKAZATELJI USPJEŠNOSTI SIGURNOSTI U SAOBRAĆAJU	11
4) OČEKIVANI ISHODI	11
5) SAŽETAK STUBOVA AKCIONOG PLANA 2011-2020	11
6) Zaključci	13
PRILOG A: AKCIONI PLANOVI PREMA STUBOVIMA.....	14
<i>Akcioni Plan 1: Upravljanje cestovnom sigurnošću.....</i>	
<i>Akcioni Plan 2: Infrastruktura</i>	
<i>Akcioni Plan 3: Sigurna vozila</i>	
<i>Akcioni Plan 4: Sigurno ponašanje učesnika u saobraćaju.....</i>	
<i>Akcioni Plan 5: Njega nakon sudara</i>	
<i>Sažetak ukupnog budžeta.....</i>	
PRILOG B: POKAZATELJI USPJEŠNOSTI I PRAĆENJE	29

Pripremljeno od strane

VLADA FEDERACIJE BOSNE I HERCEGOVINE
FEDERALNO MINISTARSTVO PROMETA I KOMUNIKACIJA



Sa tehničkom podrškom i asistencijom od strane



Situacija sigurnosti cestovnog saobraćaja u FBiH

Sigurnost cestovnog saobraćaja u ovom momentu predstavlja problem u svijetu, te mnoge zemlje pokušavaju smanjiti broj poginulih i ozlijedjenih na cestama. JP Ceste Federacije BiH, uz finansiranje od strane Svjetske Banke i tehničku pomoć od strane Švedske konsultantske firme, su razmatrili sve sektore sigurnosti na cestama te razvili Strategiju sigurnosti na cestama i Akcioni plan za FBiH. Kao dio projekta sigurnosti na cestama poduzeta su istraživanja od strane Fakulteta za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, o gubicima u ekonomiji FBiH koje proizlaze iz saobraćajnih nezgoda.

U FBiH, Svake godine pogine oko 250 osoba, a oko 6.800 biva ozlijedjeno u saobraćajnim nezgodama, a neki od tih bivaju trajno onesposobljeni do kraja njihovih života. Žrtve zahtijevaju liječenje i mnogi bivaju privremeno ili trajno nesposobni za rad nakon nezgode. Procjenjuje se da FBiH sada gubi više od 400 miliona eura svake godine, na medicinske troškove, izgubljenu produktivnost, administrativne troškove i oštećenja imovine, dakle svi ovi troškovi su uzeti u obzir. To su veliki gubici koji iznose oko 5,8% godišnjeg bruto domaćeg proizvoda (BDP) u FBiH i ti gubici nedvojbeno ometaju ekonomski razvoj. FBiH se i dalje zadužuje (što će morati vratiti) na desetine miliona eura iz razvojnih banaka, ali u isto vrijeme uspješno rasipa 400 miliona eura svake godine kroz neuspjeh da smanji broj smrtnih slučajeva i ozljeda na cestama. Čak i ako se samo 10% uspije smanjiti broj poginulih i povrijeđenih osoba, to je ekvivalent za "uštedu" od 40 miliona eura. Sa tim iznosima na raspolaganju svake godine u budžetu FBiH, mogu se vršiti ulaganja kako bi se pomoglo ekonomsko i društveno razvijanje.



U posljednjih 5 godina, na cestama FBiH je poginulo oko 1000 osoba, a više od 37.000 je ozlijedjeno. Stoga, u FBiH saobraćajne nezgode su prouzrokovale gubitak u iznosu od oko 3.630 miliona KM (Euro 1.860 miliona) - novac koji se mogao puno bolje iskoristiti u pomaganju razvoja zemlje. Ta sredstva su mogla biti na raspolaganju za ulaganja u infrastrukturu, medicinske usluge, obrazovanje te potrebe mnogih drugih područja u FBiH.

Tabela 1: Osnovni statistički podaci o sigurnosti saobraćaja u FBiH*

Predmet/Godina	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Ukupno 5 god.
Saobraćajne nezgode	21567	22345	24567	24987	24151	25287	28231	29578 ¹	29456	28506	141058
Posljedice ¹											
Smrtni Slučajevi	199	198	200	212	202	206	235	243	197	208	1089
Teško Ozlijedjeni	1232	1256	1365	1398	1328	1349	1525	1460	1246	936	6516
Lakše Ozlijedjeni	5981	5897	6231	6453	6764	6590	6449	6439	6100	5885	31469
Vozila	412678	444794	429451	446173	446903	492331	484658	525724	539800	569859	-----
Procjena gubitka (u milionima KM).	433	467	484	516	541	607	688	781	754	823 ²	3653 (Euro 1870)
Na temelju 5% BDP-a											

*procjena podataka za period 2001-2005

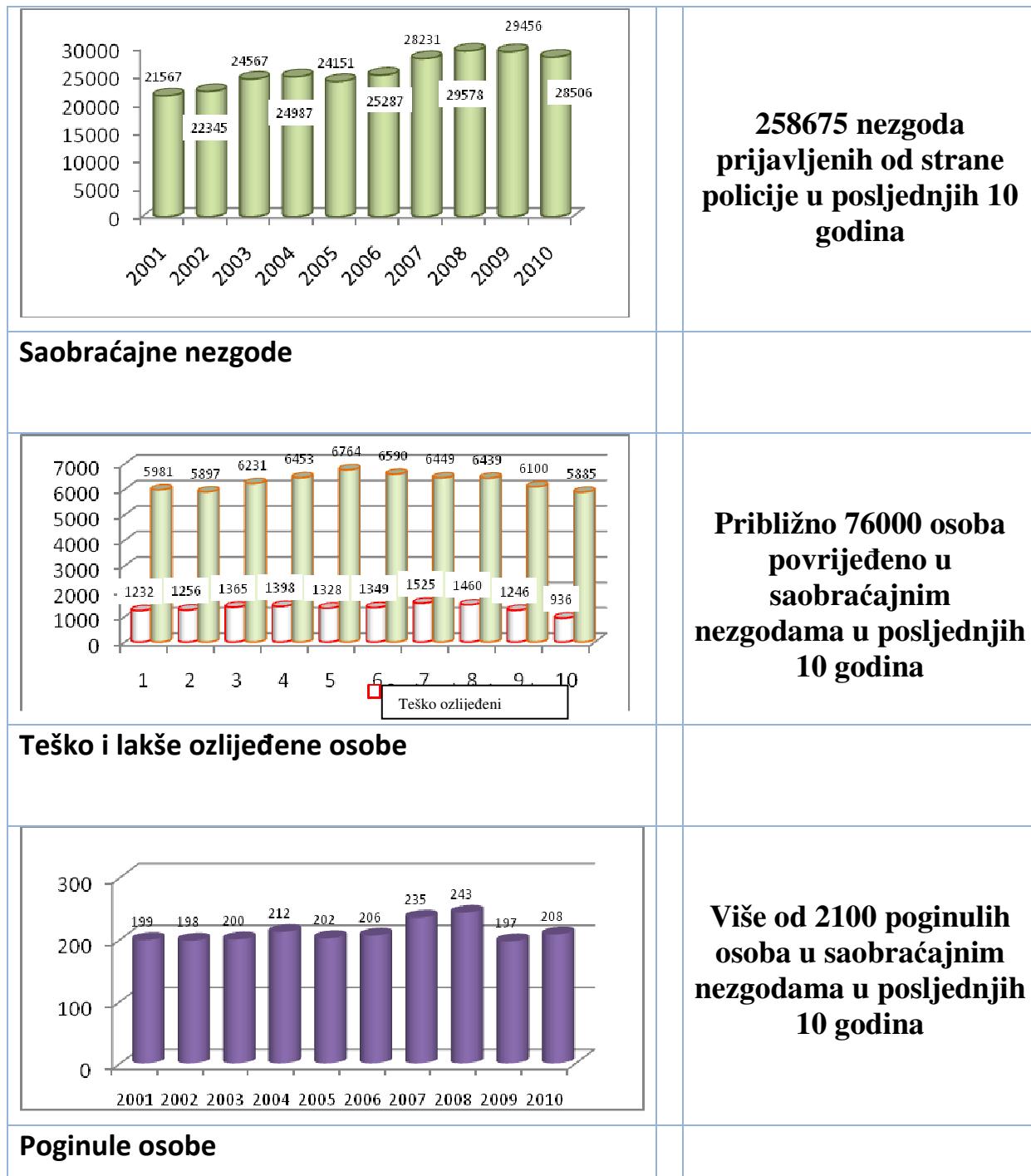
Baza podataka o saobraćajnim nezgodama u FBiH je vrlo neadekvatna. Ima brojne greške, propuste i nedostatke, te je statistički vrlo nepouzdana. Neki od kantona obavljaju svoju dužnost te prikupljaju i pohranjuju podatke o sudarima, dok drugi kantoni čine vrlo malo kako bi obavili isto te podatke samo po potrebi, na mjesečnoj osnovi, pošalju prema MUP-u, u svrhu kompilacije statistike na entitetskoj razini. Analiza koja slijedi je najbolja moguća s obzirom na

¹ Ovo su podaci iz policijskih izvještaja za poginule i ozlijedene u kojima nisu uključeni izvještaji o umrlim nakon nesreće u bolnici ili negde drugo (u izvještaju policije nalazi se 208 poginulih a 43 osobe su evidentirane na medicinskim izvještajima a da su umrle u 30 dana nakon nesreće, što daje ukupnu brojku poginulih u saobraćajnim nesrećama u 2010 oko 251). Podaci za 2001 do 2005 su procijenjeni.

² Izračunat gubitak na bazi BDP od 5,8 %.

ograničene podatke. Ista se treba uzeti u obzir samo kao pokazatelj karakteristika problema sigurnosti na cestama u FBiH, dok bolji podaci ne budu dostupni.

1. Trendovi saobraćajnih nezgoda u FBIH?



258675 nezgoda prijavljenih od strane policije u posljednjih 10 godina

Približno 76000 osoba povrijedjeno u saobraćajnim nezgodama u posljednjih 10 godina

Više od 2100 poginulih osoba u saobraćajnim nezgodama u posljednjih 10 godina

Policija je prijavila da je broj saobraćajnih nezgoda, poginulih i ozlijeđenih na cestama porastao u posljednjih 10 godina, sve do 2008. Međutim, čini se da je broj nešto smanjen u posljednje 2 godine (iako je broj poginulih opet porastao u 2010). Iako je to vjerojatno zbog povećanih aktivnosti prometne policije tokom zadnje 2 godine, nije sigurno da li takva smanjenja realna ili su to samo godišnje promjene u policijskim izvještajima (fusnota 1 pokazuje da je u policijskim izvještajima u 2010. godini bilo preko 20% neprijavljenih poginulih osoba u saobraćajnim nezgodama).

2. Gdje osobe ginu ili bivaju povrijedene?

Tabela 2: Poginule i povrijedene osobe, prema kategoriji ceste

Vrsta ceste	Nezgode	2009			2010			
		Žrtve			Nezgode	Žrtve		
		Poginuli	Teške povrede	Lakše povrede		Poginuli	Teške povrede	Lakše povrede
Magistralne ceste	7425	98	462	2155	6931	112	439	1929
Regionalne ceste	2510	32	318	908	2930	28	172	976
Lokalne ceste	2763	25	185	827	2822	21	123	732
Ceste u naseljenim mjestima	15423	33	360	2112	14816	28	287	1915
Ostalo	1335	9	21	107	1347	8	15	95
Ukupno	29456	197	1246	6109	28446	197	1036	5647

Tabela 3 :Poginule osobe, prema kantonu

	USK	PK	TK	ZDK	BPK	CBK	HNK	ZHK	SK	K-10
2009	20	3	40	44	0	23	21	13	22	11
2010	20	3	33	32	0	31	31	13	30	4
Razlika	0	0	-7	-12	0	8	10	0	8	-7
Procenat	0%	0%	-17.5%	-27%	0%	35%	48%	0%	36%	-64%

Izvor: Saobraćajna policija

Tabela 4: Povrijedene osobe, prema kantonu

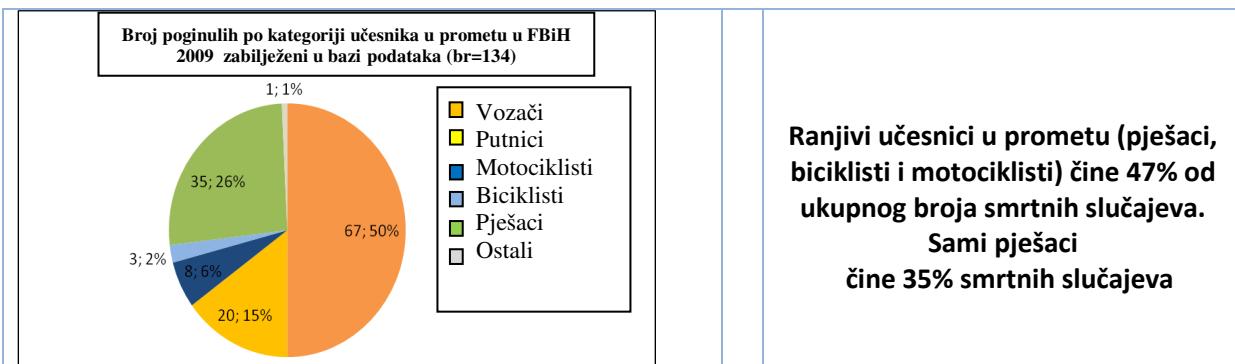
Year	USK	PK	TK	ZDK	BPK	CBK	HNK	ZHK	SK	K-10
2009	945	111	1695	981	37	717	917	494	1208	250
2010	844	134	1671	879	21	632	893	445	988	213
Razlika	-101	23	-24	-102	-16	-85	-24	-49	-220	-37
Procenat	-11%	+21%	-1%	-10%	-43%	-12%	-3%	-10%	-18%	-15%

Izvor: Saobraćajna policija

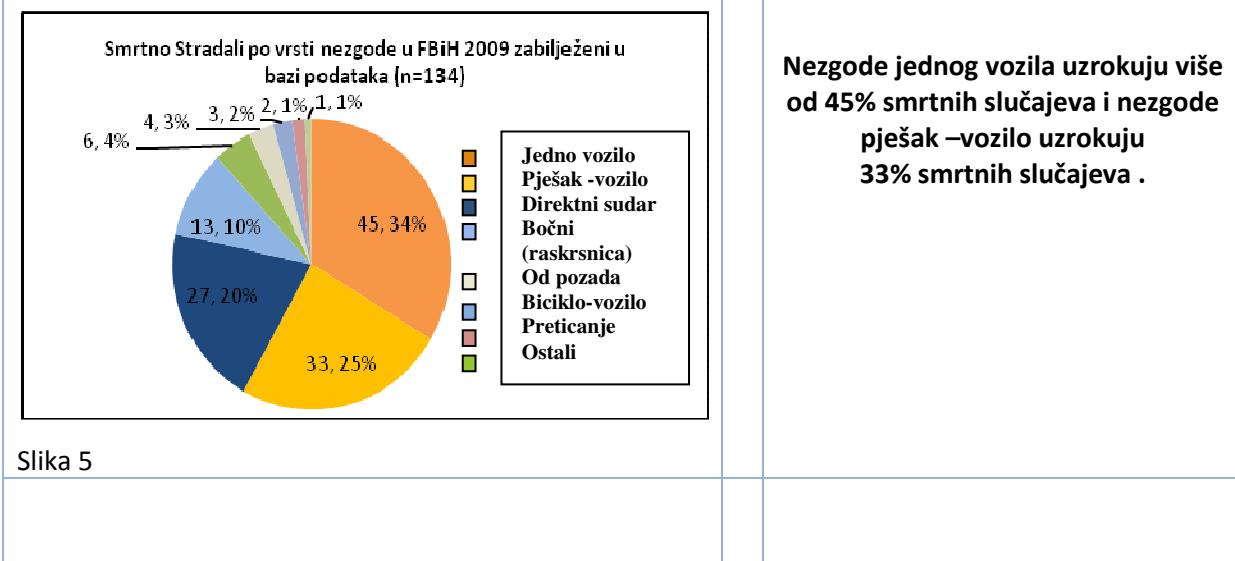
Tabela 2 pokazuje da se većina pogibija na cestama (oko 57%) i ozljeda (42% teških i 35% lakših) dešava na magistralnim cestama. Posebno je zabrinjavajuće to što, iako je broj nezgoda na magistralnim cestama zapravo smanjen za 6%, između 2009 i 2010, smrtnost je zapravo porasla za 8% kao i ozljede za 7%. Aspektima sigurnosti na cestama glavne cestovne mreže treba posvetiti više pažnje od strane relevantnih tijela za ceste.

Tabele 3 i 4 prikazuju broj poginulih i ozlijeđenih po kantonima i može se vidjeti da, iako je smrtnost ostala statična ili je smanjena u 7 kantona, su ti brojevi zapravo veoma povećani (do između 35 -48%) u 3 kantona. Povećani napor trebaju biti usmjereni na ova 3 kantona kako bi se shvatilo zašto se dogodio takav porast, te da se otklone nedostaci u njihovim aktivnostima ili objektima sigurnosti na cesti.

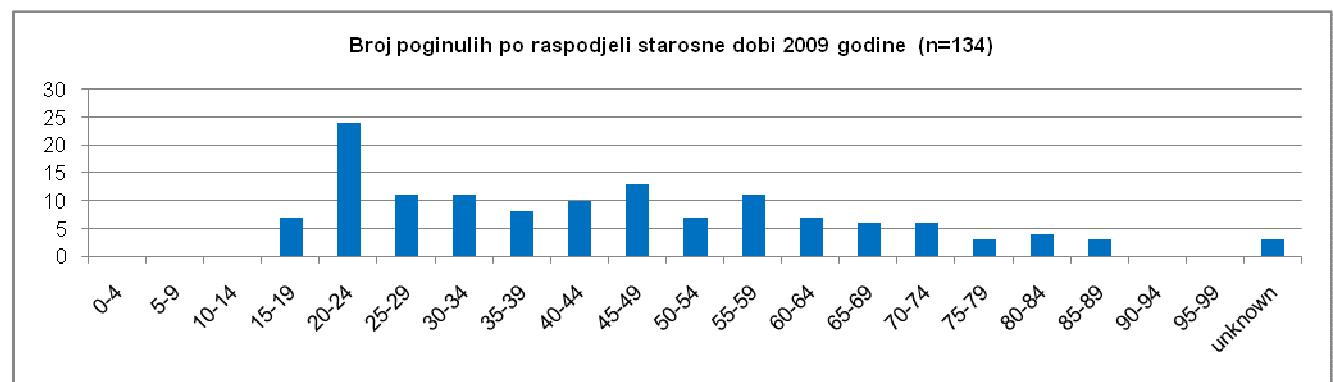
Ko gine ili biva povrijedjen?



Slika 4



Slika 5



Slika 6

I. Akcioni plan 2011-2020

Osnovne informacije

Rastući trendovi saobraćajnih nezgoda i žrtava, naveli su čelnu vladu države BiH da prepozna sigurnost na cesti kao ključni problem za naciju, te su komponente sigurnosti saobraćaja uključene u ukupni zajam od Svjetske banke, koji je namijenjen za finansiranje projekata za saobraćaj u entitetima RS i FBiH. Ovaj akcioni plan je jedan od rezultata projekta za sigurnost u saobraćaju, a koji je poduzet u FBiH između decembra 2010 i decembra 2011.

Na državnoj razini se dogodio se vrlo značajan napredak u 2006.godini, kada je donesen osnovni državni zakon o sigurnosti u prometu. Iako je pružen cjelokupni krovni okvir za djelovanje, nedostatkom podrške kroz pod-zakone i propise, umanjen je njegov potencijalni učinak i djelotvornost. Ipak, postojanje ovog državnog Zakona je potaklo Federalno ministarstvo unutarnjih poslova (FMUP) da koordinira ključne aktere i da pokrene razvoj strategije za sigurnost prometa u FBiH, te prateći akcioni plan cestovne sigurnosti za razdoblje od 2008 -2013. Nažalost, ova strategija i akcioni plan, iako rješavanju mnogo problema, nisu provedeni zbog nedostatka sredstava.

Iako je trebalo biti osnovano 5 ili 6 stručnih timova kako bi se poduzele aktivnosti u različitim sektorima sigurnosti u prometu, osnovan je samo jedan stručni tim (ekspertni tim prometne policije, s prikazom iz svih 10 kantona) koji djeluje u pokušaju da poboljša sigurnost na cestama. Pored policijskog ekspertnog tima i stručnjaka odjela sigurnosti na cestama u okviru JP Ceste FBiH koji čine što mogu s vrlo ograničenim kadrom i finansijskim sredstvima, ni jedan od drugih ključnih aktera nisu bili aktivni u provedbi njihovih dijelova predloženih u akcionom planu sigurnosti u prometu. Ta strategija i akcioni plan su na taj način ostali uglavnom neimplementirani budući da su razvijeni u 2008.godini.

Projekat o sigurnosti u prometu FBiH, finansiran od strane Svjetske banke, je poduzet uz pomoć Švedske vladine konsultantske kuće, SweRoad. Njihovi stručnjaci za sigurnost u prometu su usko saradivali s lokalnim stručnjacima u svakom sektoru sigurnosti u prometu, a u svrhu pregleda trenutnih aktivnosti i prakse, te utvrđivanja područja za moguće poboljšanje. Međunarodni stručnjaci za sigurnost u prometu su kroz radionice i seminare prikazali i diskutovali o najboljim međunarodnim praksama u svakom sektoru i, uz pomoć i doprinos lokalnih stručnjaka, identificirali one za koje se smatra da su najrelevantnije i odgovarajuće za potrebe i trenutni stepen razvoja sigurnosti u prometu FBiH.

Rad projektnog tima Sweroad je dokumentiran u nizu radnih dokumenata (sektorni izvještaji, tehničke bilješke itd.) koji su izrađeni tokom projekta. Isti daju više pojedinosti o poduzetim pregledima, identifikovanim nedostacima, te preporuke za svaki sektor. Ovaj akcioni plan i preporuke temelje se na sadržaju tih dokumenata. Pri pregledu sektora sigurnosti u prometu, date su sljedeće preporuke:

1. **Upravljanje sigurnošću saobraćaja, koordinacija i finansiranje**
2. **Zakonodavstvo za sigurnost cestovnog saobraćaja**
3. **Sistem baze podataka o nezgodama**
4. **Provedba saobraćajne policije**
5. **Inženjering za sigurnost**
6. **Sigurnost vozila i tehnički pregled**
7. **Obuka i testiranje kandidata za vozače**
8. **Publicitet sigurnosti cestovnog saobraćaja**
9. **Cestovna sigurnost saobraćaja i obrazovanje školske djece**
10. **Istraživanje o sigurnosti saobraćaja i procjena troškova nezgoda**
11. **Hitne medicinske službe**

Jedna od najranijih spoznaja projekta sigurnosti na cestama je da postojeći sistem baza podataka o prometnim nezgodama u FBiH nije u stanju obezbijediti tačno i potpuno razumijevanje karakteristika problema, zbog toga što postoje nedostaci i značajne netačnosti u sistemu policijske baze podataka o nezgodama, a što ga čini statistički nepouzdanim. Stoga nije bilo moguće napraviti stupanj dubinske analize podataka koji se obično radi kako bi se identificirale ciljne skupine i ciljna ponašanja, te najveći faktori rizika koji pridonose problemu sigurnosti na cestama. Dok je ukupni broj smrtnih slučajeva, ozljeda i nekoliko obilježja žrtava dostupan - barem od 2005 pa nadalje – od strane paralelnog policijskog upravnog sistema izvještavanja, detaljne informacije koje bi bilo normalno očekivati da dolaze iz baze podataka o nezgodama nisu dovoljno pouzdane i statistički tačne.

Nadalje, FBiH je još uvijek u vrlo ranoj fazi razvoja sigurnosti u prometu, te mnoge od osnovnih sadržaja, aktivnosti i mogućnosti nisu dostupne u ovom trenutku među ključnim akterima ili u postojećem sistemu FBiH. Dakle, prvo bitno će se morati značajno raditi na jačanju kapaciteta, prakse i aktivnosti prije nego što se može uspostaviti ključni sistem i znanje za učinkovit rad na sigurnosti u prometu.

Iz tih razloga, ovaj akcioni plan je u prvim godinama prije svega usmjeren na izgradnju institucija, razvijanje znanja i sposobnosti, poboljšanje i provedbu prakse i sistema kako bi se omogućio učinkoviti rad na sigurnosti u prometu, koji treba poduzeti. Ograničena baza podataka pokazuje da su zajednički međunarodni faktori rizika kao što su nedovoljno korištenje sigurnosnog pojasa, prebrza vožnja, vožnja pod uticajem alkohola i neadekvatna zaštita za pješake također uobičajeni faktori rizika u FBiH, što je također i prekomjerno sudjelovanje mladih vozača (20-24 godina starosti) među poginulim i ozljeđenim. Akcioni plan je dakle usmjeren na izgradnju institucija za razvoj lokalnih kapaciteta i na ključne faktore rizika, kako bi se pokrenule određene aktivnosti. U dogledno vrijeme, kada se instalira novi sistem podataka o negodama i kada se uspostave drugi sistemi podrške sigurnosti, fokus akcionog plana se može preusmjeriti na bilo koje dodatne lokalne faktore rizika ako je to potrebno, te na identificirane visoko-rizične grupe korisnika cesta, a na temelju detaljnije analize lokalnih podataka.

Akcioni plan će:

1. Povećati aktivnosti prometne sigurnosti u ključnim agencijama na nivou FBiH, odgovornim za sigurnost u prometu
2. Ojačati sposobnost ovih agencija kako bi se poboljšala sigurnost u prometu kroz smanjenje broja i vrsta prometnih nezgoda koje najčešće uzrokuju pogibije i ozljede u FBiH,
3. Fokusirati se na poznate najveće faktore rizika
 - Korištenje sigurnosnog pojasa
 - Prebrza vožnja
 - Vožnja pod utjecajem alkohola
 - Sigurnost pješaka

Akcioni plan provodit će se kroz partnerski pristup, koji će omogućiti da različita ministarstava i odjeli rade zajedno s privatnim sektorom i akterima civilnog društva. Predloženi odjel za sigurnost cestovnog prometa, koji će se uspostaviti u državnom i federalnom Ministarstvu prometa i komunikacija (MKP i FMKP), će nadgledati upravljanje relevantnih aspekata u okviru njihovih nadležnosti na državnom i entitetskim nivoima. Isti će također sarađivati kako bi kreirali adekvatan zakonodavni okvir pod-zakona i propisa za poticanje kantona na upravljanje, koordinaciju i promociju aktivnosti sigurnosti na cestama u okviru svojih nadležnosti.

Novi odbor sigurnosti cestovnog prometa FBiH će se osnovati i imati odgovornost za cjelokupnu koordinaciju, praćenje i potporu za provedbu akcionog plana sigurnosti na cestama širom Federacije BiH. Odbori sigurnosti cestovnog prometa na kantonalnoj razini će se poticati da nadgledaju razvoj i implementaciju vlastitih akcionalih planova na razini kantona (u dogledno vrijeme, na općinskoj razini).

Okvir Akcionog plana za deset godina 2011-2020 je opisan u nastavku:

CILJ:

Smanjiti broj poginulih na cestama Federacije Bosne i Hercegovine (FBiH) za 50% do 2020.godine

VIZIJA:

Siguran i učinkovit cestovni prijevoz, koji će doprinijeti ekonomskom rastu i razvoju, kroz uspostavu sigurnije cestovne mreže, poboljšano ponašanje korisnika cesta, te koordiniranu vladu, aktivnosti preduzeća i nevladinih organizacija na entitetskim, kantonalnim i općinskim nivoima, a putem ciljanih intervencija za smanjenje broja poginulih i ozlijeđenih na cestama.

MISIJA:

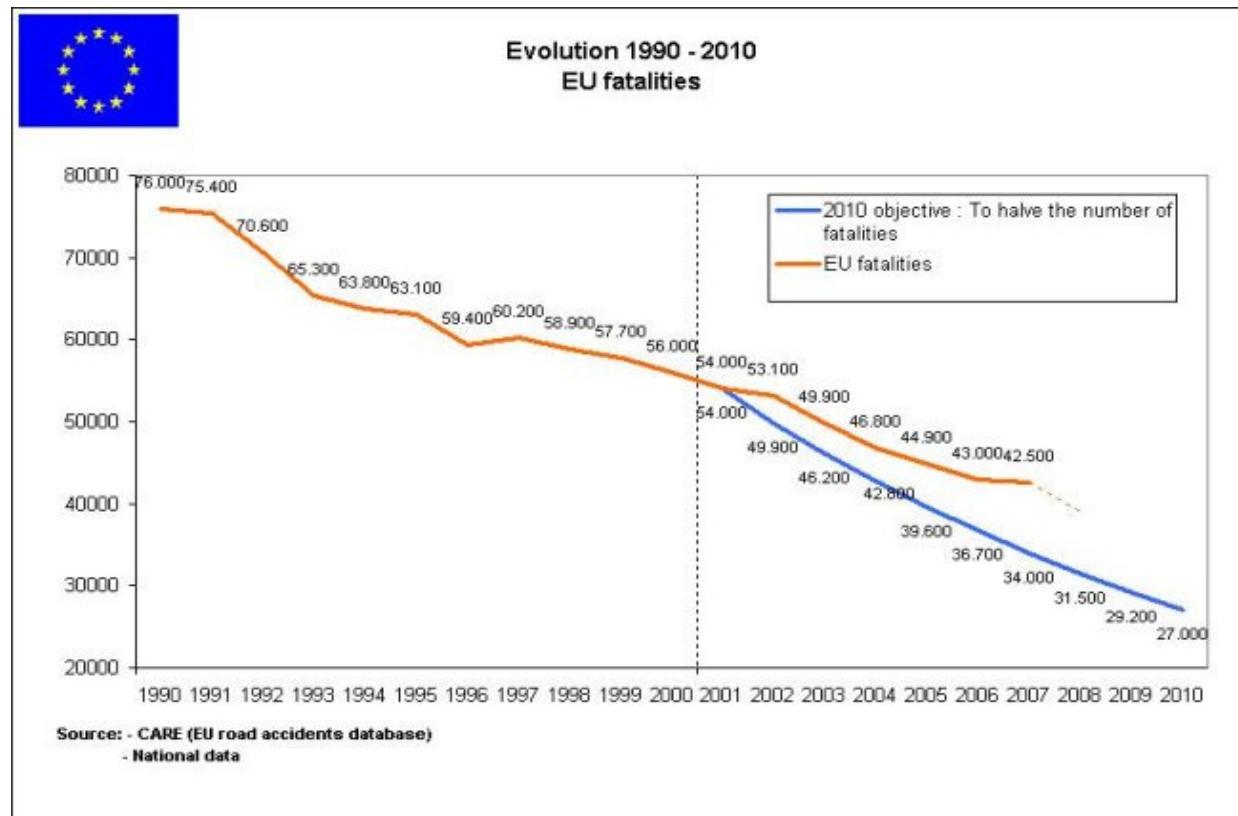
Koristeći snažnu političku volju i predanost kako bi se dosegli svi učesnici u prometu, koristeći pristup sistema koji se temelji na osnovi preporuka 5 stubova UN Dekade akcije za razvoj upravljanja sigurnošću, sigurnijih cesta i mobilnosti, sigurnijih vozila, te sigurnijih korisnika cesta i reakcija poslije nezgoda.

KLJUČNI CILJEVI

1. 7% godišnjeg smanjenja ukupnog broja poginulih u odnosu na prethodne godine (oko 50% smanjenja kroz 10 godina)
2. 7% godišnjeg smanjenja broja nezgoda uzrokovanih prekomjernom brzinom u odnosu na prethodnu godinu
3. Porast stope korištenja sigurnosnog pojasa za 80% do kraja 2013.godine, a 90% do kraja 2015.
4. Smanjen postotak poginulih pješaka za 30% do kraja 2015.godine, a 17% do kraja 2020.
5. Incidencija nezgoda uzrokovanih vožnjom pod utjecajem alkohola smanjena za 7% svake godine u odnosu na prethodnu godinu.



Slika 7 : Uspjeh Evropske Unije u održivom smanjenju smrtnosti na cestama.



Kao što gore navedena slika prikazuje, susjedne zemlje u Europskoj uniji pokazale su da je moguće stalno smanjenje smrtnih slučajeva iz godine u godinu, ako je učinkovito i odlučno djelovanje stimulirano i koordinirano od strane Vlade i ako je učinjeno potrebno ulaganje u intervencije sigurnosti na cesti. Jedna od velikih prednosti za FBiH jeste to da nije sama u problemima sigurnosti na cestama, te su mnoge druge zemlje već razvile i testirale alate i intervencije te identificirale one koji su najučinkovitije. Iz izbornika uspješnih intervencija provedenih u drugim zemljama možemo odabratи one koje su najprikladnije za uvjete i trenutno ekonomsko i društvenog stanje razvoja u FBiH. Ono što je jasno iz europskog iskustva je to da je postavljanje ambicioznih ciljeva je vrlo korisno, pa čak i ako se isti ne postignu, oni osiguravaju fokus djelovanja i općenito dovode do puno većih smanjenja nezgoda nego ako se ne postave ciljevi.

Važno je postaviti ambiciozne ali realne ciljeve za FBiH. U početku, zbog trenutno vrlo niskog stepena razvoja sigurnosti na cestama u FBiH, fokus akcionog plana mora biti razvoj institucija i vještina, te povećanje broja stručnjaka za sigurnost na cestama koji će se aktivno baviti poboljšanjem sigurnosti na cestama. Ministarstva prometa i komunikacija na državnom federalnom nivou treba da uspostave odjeljenja za sigurnost na cestama, tako da stručnjaci za sigurnost na cestama budu puno radno vrijeme posvećeni pitanjima sigurnosti na cestama, te da potiču potrebne aktivnosti sigurnosti na cestama u drugim ključnim organizacijama i institucijama koje mogu pomoći ostvarivanju cilja smanjenja žrtava. Prve 2-3 godine akcionog plan će stoga biti prvenstveno usmjerene na jačanje kapaciteta za upravljanje, koordinaciju i finansiranje aktivnosti sigurnosti na cestama, te na rješavanje nekoliko najhitnijih problema s dokazanim rješenjima (npr. povećanje korištenja sigurnosnog pojasa) koji su bili učinkoviti širom svijeta.

Ciljevi na nivou entiteta FBiH (Pokazatelji uspješnosti sigurnosti cestovnog prometa)

Akcioni plan sigurnosti cestovnog prometa 2011-2020 se fokusira na 5 pokazatelja uspješnosti:

- **Pokazatelj uspješnosti cestovne sigurnosti 1: Smanjenje smrtnosti**
7% smanjenja smrtnosti svake godine (oko 50% smanjenja smrtnosti do 2020.godine)
- **Pokazatelj uspješnosti cestovne sigurnosti 2: Smanjenje prekomjerne brzine kao uzroka nezgoda**
7% smanjenja nezgoda uzrokovanih prekomjernom brzinom svake godine u odnosu na prethodnu godinu
- **Pokazatelj uspješnosti cestovne sigurnosti 3:** Povećanje stope korištenja sigurnosnog pojasa na 80% do decembra 2013.godine i na 90% do decembra 2015.godine
- **Pokazatelj uspješnosti cestovne sigurnosti 4 :** Smanjiti postotak poginulih pješaka od ukupnog postotka smrtnosti na 30% do kraja 2015.godine i na 17% do kraja 2020.godine
- **Pokazatelj uspješnosti cestovne sigurnosti 5 :** Smanjiti pojavu nezgoda uzrokovanih vožnjom u alkoholiziranom stanju za 7% godišnje u odnosu na prethodnu godinu.

Očekivani rezultati

Stub 1: Dobro strukturirani mehanizmi i uspostavljene administrativne strukture kako bi FBiH bila sposobna za upravljanje, koordinaciju i praćenje sigurnosti na cestama u nacionalnim i međunarodnim kontekstima.

Stub 2: Sigurnije i "oprštajuće" ceste i cestovne mreže prema onima koji budu sudjelovali u saobraćajnim nezgodama.

Stub 3: Da su sve vrste vozila u skladu sa standardima sigurnog vozila, propisima, te da se provode odgovarajuće kontrole kako bi se osiguralo da samo tehnički ispravna vozila koriste javne ceste.

Stub 4: Da svi sudionici u saobraćaju znaju i razumiju svoje obaveze prema Zakonu prometa na cestama, da su svjesni glavnih faktora rizika i kako izbjegći ili smanjiti vjerovatnoću pogibije ili ozljede u slučaju nezgode.

Stub 5: Službe za pružanje njege poslige nezgode su pravodobne i vrlo učinkovite u smanjenju ozbiljnosti i nepovoljnih ishoda ozljeda stečenih u saobraćajnim nezgodama.

Sažetak stubova akcionog plana 2011-2020

Stub 1: Upravljanje sigurnošću cestovnog saobraćaja

Sigurnost cestovnog saobraćaja je multi-sektorsko pitanje koje zahtijeva multi-dimenzionalni sistem za upravljanje, te odgovarajuće tehničke i finansijske resurse što bi omogućilo da odgovorne agencije razviju i implementuju odgovarajuće strategije, politiku i planove, te koordiniraju različite aktere uključene u cestovnu sigurnost na svim razinama. Ovo također zahtijeva osnivanje odgovarajućih sistema podrške za cestovnu sigurnost koji bi omogućili razumijevanje problema u potpunosti, te poduzimanje odgovarajućih mijera kako bi se smanjio broj žrtava i ozbiljnost njihovih ozljeda.

Sredstva predložena neće nužno pokriti sve troškove nakon što se aktivnosti prenesu na kantonalni nivo i pojedine općine ali će biti dovoljna za aktivnosti horizontalne i vertikalne koordinacije, radionice za više sektora i aktivnosti promocije cestovne sigurnosti na Federalnom nivou, te nekoliko demonstracija i pilot projekata za poticanje aktivnosti sigurnosti prometa na svim upravnim razinama u okviru Federacije BiH.

Dekada akcionog plana nacionalne sigurnosti cestovnog prometa će se fokusirati na osiguravanje odgovarajuće finansiranje kako bi se uspješno ispunili ciljevi plana, kao i razvijanje potrebnih znanja i kapaciteta među ljudskih resursima za sigurnost na cesti, a u svrhu provedbe potrebnih aktivnosti.

Ključni prioriteti će biti da se uspostavite odjel sigurnosti cestovnog prometa pri Federalnom

ministarstvu prometa, Vijeće sigurnosti cestovnog prometa kojeg će sačinjavati ključni akteri, te uspostavljanje mehanizma za održivo finansiranje djelatnosti sigurnosti na cestama. Drugi ključni zadaci će biti implementiranje novog sistema baze podataka o saobraćajnim nezgodama kako bi se poboljšao kvalitet policijskih podataka o nezgodama, te decentralizacija aktivnosti cestovne sigurnosti na kantonalni i općinski nivo. Biće pokrenuto više istraživanja o sigurnosti na cestama i aktioni plan će biti rigorozno praćen i ocjenjivan kako bi se osiguralo da se ciljevi postignu.

Stub 2: Infrastruktura

Infrastruktura igra ključnu ulogu u sigurnosti cestovnog prometa. Kvalitetno projektovanje cesta može pomoći ljudima da koriste ceste na siguran način, te može smanjiti rizik da se dogodi nezgoda. Kada dođe do nezgode, zaštitna infrastruktura cesta može značiti razliku između života i smrti. Infrastruktura koja naglašava smirivanje saobraćaja i koja se podređuje potrebama ugroženih na cesti (motociklisti, pješaci, djeca, ljudi s invaliditetom) je posebno važno. Smrtnost pješaka (trenutno (2010) predstavlja 38% od ukupnog broja poginulih) je neprihvatljivo visoka i morati će se poduzeti značajni napori kako bi se stvorili sigurniji uvjeti za pješake.

U okviru ovog stuba, plan će se fokusirati na inženjerska rješenja koja smanjuju brzinu kroz mjere "smirivanja prometa" i upravljanje brzinom, posebno u zonama s visokim brojem ranjivih na cesti, kao što su škole i stambene zone, u izgrađenim zonama i području linearnih sela uz glavne ceste. Programi poboljšanja crnih tačaka, masivnog djelovanja i djelovanja na cesti će se provoditi na mreži magistralnih cesta. Preporuke EU Direktive 2008/96 EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture će se provoditi uvođenjem revizije sigurnosti na cestama i inspekcije sigurnosti na cestama, na lokalnim cestama, te će inženjeri biti obučeni za takve aktivnosti cestovne sigurnosti. Prioritet će biti usmjerjen na uvođenje revizije na sve projekte infrastrukture i projektovanja cesta.

Stub 3: Sigurna vozila

Poboljšanja zaštite pri sudaru i sigurnost u vozilima su dokazani faktori za smanjenje broja poginulih i teško ozlijedjenih na cestama. U posljednjih nekoliko godina, došlo je do značajnog napretka u sigurnosti vozila koja štiti putnike i druge sudionike u prometu te poboljšava sposobnost izbjegavanja sudara. Povećanje udjela novijih vozila na našim cestama s visokim standardom sigurnosnih karakteristika, u voznom parku preduzeća i vozilima privatnog vlasništva, znatno će smanjiti rizik za sve učesnike u prometu - vozači, putnici, motociklisti, pješaci i biciklisti.

U okviru ovog stuba, plan poziva na poboljšanje i proširenje flote sigurnosti, posebno među kompanijama, organizacijama i državnim tijelima. Europski program ispitivanja novih automobila (NCAP) će biti objavljen za pomoć potrošačima u odabiru sigurnijih automobila. Prakse i procedure tehničkog pregleda vozila će biti poboljšane za sva vozila, te će kvalitet tehničkog pregleda biti sistematski poboljšan i provjeravan putem redovne inspekcije na cesti.

Stub 4: Sigurno ponašanje korisnika cesta

Svi korisnici cesta dijele odgovornost za korištenje cestovnog sistema na siguran i odgovoran način, te s obzirom prema ostalim učesnicima u saobraćaju. Da bi se promijenilo ponašanje različitih korisnika cesta i zaštitili ranjivi korisnici cesta, mora se povećati svijest i moraju se promijeniti stavovi građana koji koriste ceste. Korisnici cesta trebaju biti svjesni glavnih faktora rizika koji povećavaju šanse za saobraćajne nezgode i žrtve, tako da oni mogu mijenjati svoje ponašanje.

U okviru ovog stuba, plan se fokusira na glavne faktore "rizika", koji su identificirani na osnovu ograničene baze podataka i vlastitih opažanja i istraživanja projektnog tima. To uključuje niske stope korištenja sigurnosnog pojasa, prebrza vožnja, vožnja u alkoholiziranom stanju, te neodgovarajuće zaštitne objekte za pješake. Plan će obuhvatiti javno obrazovanje putem različitih kanala, sigurnost u saobraćaju kao predmet u nastavnom planu i programu u školama i na univerzitetima, te druge strategije. Mnogi od edukativnih kampanja će biti povezane s provedbom aktivnosti kako bi se povećao njihov uticaj.

Ranjiv korisnici cesta su djeca, pješaci, motociklisti, biciklisti, starije osobe i osobe s invaliditetom. Ova skupina korisnika cesta (posebno pješaci, čini nerazmjeran broj pogibija i ozljeda u cestovnom sistemu zbog povećanog rizika s kojima se suočavaju prilikom kretanja u cestovnom sistemu koji ih ne štiti. Na primjer, djeca često moraju preći ceste sa gustim saobraćajem, a bez ikakve zaštite na putu do škole, te pješaci često moraju hodati cestom, jer ne postoji pješačka staza za njih, a brzine kojim se vozila kreću su često prevelike dok se pješaci kreću kroz urbana područja i sela uz magistralne ceste.

Ovaj akcioni plan će se fokusirati na rješavanje pitanja rizika kojima su izloženi ranjivim korisnici cesta. Za djecu će se uspostaviti sigurne zone oko škola, sigurni pješački pelazi i mjere smanjenja brzine će se primjenjivati u područjima u kojima se može očekivati kretanje velikog broja pješaka. Što se tiče auto putnika, fokus će biti usmjerjen na korištenje sigurnosnog pojasa i postojeće metode obuke kandidata za vozače / testiranje, te će se provedba standarda osnažiti i stalno poboljšavati.

Stub 5: Njega nakon nezgode

Visoka je vjerojatnoća da od ozbiljne ozljede dođe do smrti uslijed sudara, u cestovnom prometu FBiH. Nepostojanje jedinstvenog broja za hitne službe i nekoordinirane akcije spašavanja može dovesti do kašnjenja u pružanju hitnog liječenja kritično povrijeđenih žrtava. Svakih deset minuta zakašnjenja u izvlačenju teško ozlijedene žrtve iz oštećenog vozila može smanjiti šanse preživljavanja za 10%. Dakle, mnogi ljudi umiru nepotrebno zbog neefikasne prve pomoći na licu mesta, sporog izvlačenja ozlijednih osoba iz oštećenog vozila, sporog prevoza do doma zdravlja ili bolnice, a u nekim slučajevima, zbog nezadovoljavajuće liječničke pomoći u bolnicama ili domu zdravlja.

Ključno načelo je da se ozlijedenom pruži početna stabilizacija stanja u toku zlatnog sata (tj. prvi sat nakon ozljede). Dakle, ključni prioritet u FBiH će biti povećanje broja sposobljenih osoba u prvoj pomoći koje su često na cesti. Povećanje sposobnosti komercijalnih vozača u prvoj pomoći, koji su često na cesti ili prvi u kontaktu sa žrtvom, kao što je prometna policija ili volonteri, mogu učiniti značajan uticaj i na vrijeme pružiti podršku žrtvi u saobraćaju. Posebno važna inicijativa će predstavljati održavanje zajedničke obuke za ambulant, policiju i spasilačke posade kako bi se smanjilo vrijeme trajanja izvlačenja ozlijedjenih žrtava. Pružiti će se pomoći Ministarstvu zdravstva, u razvoju i jačanju nacionalne hitne medicinske pomoći, što će uključivati prvu pomoć, transport, kapacitet bolnice, mehanizme za upravljanje sistemom i integriranim informacijskim sistemima. Fizička rehabilitacija žrtve nakon sudara će također biti uključena u plan.

Žaključci

Predloženi akcioni plan za 10 godina je skupni rezultat 5 pojedinačnih akcionih planova, po jedan za svaki od stubova preporučenog pristupa sigurnosti na cestama, od strane UN-a. Također treba napomenuti da je akcioni plan u skladu s UN-ovim preporukama djelovanja sigurnosti na cestama.

Prilog A predstavlja akcioni plan za svaki stub i prilog B predstavlja broj pokazatelja učinkovitosti koji se mogu koristiti od strane domaćih stručnjaka za praćenje i procjenu napretka, obzirom da se akcioni plan provodi kako bi se osigurao odgovarajući napredak u svakom području.

Ukupni rashodi za period od 10 godina iznose oko 41 milion eura. Ovo se čini kao velik iznos, ali je zapravo vrlo skromno ulaganje. Potrebno je imati na umu da saobraćajne nezgode koštaju Federaciju BiH preko **400 miliona eura svake godine** i ovi gubici će se povećati tokom vremena, uz rast BDP-a FBiH. Čak i ako gubici ostanu na 400 miliona eura godišnje, to će se odraziti na ukupne gubitke privrede FBiH od najmanje **4000 miliona eura u sljedećih 10 godina**.

Dakle, izdaci potrebni za provedbu preporučenog akcionog plana su manji od 1% od ukupnih gubitaka koji će nastati u tom istom razdoblju, ako FBiH ne poduzme odgovarajuće mjere za rješavanje svojih problema sigurnosti na cestama. Vlada mora uvijek imati na umu da mirovanje nije opcija, jer

nereagiranje na odgovarajući način će za rezultat imati iste gubitke u budućnosti. Uvijek treba imati na umu da:

Izdaci za sigurnost u saobraćaju je “investicija”, a NE “trošak”

Prilog A
Akcioni Planovi za svaki stub

Akcioni Plan 1: Stub 1 – Upravljanje sigurnošću cestovnog saobraćaja

Prioritetna područja	Aktivnosti	Odgovorne organizacije	Vremenski okvir/Budžet (Euro 1,000)										Ukupno eura x(1,000)
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Izgradnja kapaciteta	1- Provesti obuku za stručnjake upravljanja sigurnošću na cestama (na nivoima FBiH, kantona i općina, nadležnog osoblja za ceste, u zdravstvu, prometnoj policiji, u obrazovanju te za ostalo relevantno osoblje) kroz kurseve i program certificiranja za razvoj znanja / stručnosti.	Federalno Vijeće sig.saob. FMUP FMZ FMKT FMO Cantonalna Vijeća sig.saob. Općine Partneri	0	12	12	12	12	24	24	24	24	24	168
	2- Uspostaviti veze sa univerzitetima / organizacijama iz susjednih zemalja, specijaliziranim za sigurnost na cestama, da provedu studijska putovanja, razmjene ili mentorske programe sa regionalnim stručnjacima.	Federalno Vijeće sig.saob. Cantonalna Vijeća sig.saob. Općine Partneri	0	24	24	24	24	24	24	24	24	24	216
Strukture upravljanja i koordinacije	3- U okviru Ministarstva prometa i komunikacija FBiH uspostaviti odjeljenje sigurnosti u prometu, te vijeće sigurnosti u prometu (FVSP)	Ured federalnog Premijera Kantoni FMF FMKT	0	24	24	24	24	24	24	24	24	24	216
	4- U okviru Ministarstva prometa i komunikacija BiH uspostaviti odjeljenje sigurnosti u prometu, te nacionalno vijeće sigurnosti u prometu (NVSP)	Ured državnoog Premijera MTKBiH MFBiH Parlament	0	24	24	24	24	24	24	24	24	24	216
Finansiranje +	5- Osigurati da su Ministarstvo finansija i	Federalno	0	12	12	12	12	12	12	12	12	12	108

alokacija sredstava	parlamentarna skupština redovno obaviješteni i svjesni ogromnih ekonomskih gubitaka tako da se odgovarajući državni budžeti dodijele svakoj razini vlasti (država, entiteti, kantoni i općine)	Vijeće sig.saob. FMUP FMZ FMKT FMO Kantonalna Vijeća sig.saob. Općine Partneri											
	6- Osigurati godišnje budžetne zahtjeve svih državnih aktera uključujući iznose za povećane aktivnosti sigurnosti na cestama u njihovim područjima odgovornosti		0	12	12	12	12	12	12	12	12	12	108
	7 Donijeti zakone kako bi se omogućilo uspostavljanje održivog mehanizma finansiranja sigurnosti u saobraćaju (npr. 10% iz fonda cestovne infrastrukture, naknade od tehničkih pregleda vozila, dio naknade za registraciju vozila i sl.)		0	12	12	12	12	12	12	12	12	12	108
	8 Provesti novi sistem baze podataka o saobraćajnim nezgodama sa linkovima na druge baze podataka vezane za sigurnost u prometu, za Federalno Ministarstvo prometa i komunikacija i 10 kantona, tako da se podaci mogu prikupljati, pohranjivati ,učitavati, analizirati i distribuirati na učinkovitiji način i da se učine više dostupnim svim zainteresiranim akterima		0	200	15	15	15	15	15	15	15	15	320
Sistem podataka	9- Ponoviti obuku prometne policije o prikupljanju podataka, kao i obuku o analizi podataka za policiju, osoblje državnog i federalnog odjela sigurnosti na cestama, vijeća cestovne sigurnosti i ključne aktere	Federalno Vijeće sig.saob. FMUP FMZ FMKT FMO Kantonalna policija, 17 odjeljenja.	0	12	12	12	12	12	12	12	12	12	108
	10- Koristiti sistem baze podataka i dodatno istraživanje kako bi se pratili srednji pokazatelji za praćenje		0	12	12	12	12	12	12	12	12	12	108
Istraživanje	11- Izraditi okvir za istraživanje i komisiju za istraživanje sigurnosti prometa sa institutom i univerzitetom kako bi se politički podržalo	Vijeća sig.saob. Općine Partneri	0	60	60	120	120	120	120	120	120	120	960

	12- Poticati godišnju konferenciju za istraživanje cestovne sigurnosti kako bi se širili i podijelili rezultati istraživanja	MKTBiH FMKT FMUP Univerziteti Partneri	0 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 54
Zakonodavstvo	13 – Izmjeniti i dopuniti / poboljšati temeljni državni zakon o sigurnosti u prometu dodavanjem pod zakona i propisa koliko je to potrebno da se omogući učinkovitije upravljanje, koordinacija i provedba intervencija sigurnosti na cestama u FBiH.	Parlament MKTBiH FMKT Kantoni Općine	0 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 108
	14 Izmjeniti i dopuniti / poboljšati druge propise na državnom, federalnom i kantonalnom nivou koji utječu na sigurnost u prometu, npr. Zakon o cestama, kako bi se osiguralo da daju prioritet sigurnosti na cestama		0 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 108
Strategije i Akcioni planovi sigurnosti saobraćaja	15 Finalizirati Strategiju sigurnosti u saobraćaju FBiH i osigurati široku distribuciju i podršku od strane ključnih donosioca odluka i aktera FBiH	Federalno Vijeće sig.saob. FMUP FMZ FMKT FMO Kantonalna Vijeća sig.saob. Općine Partneri	0 24 12 12 12 12 12 12 12 12 12 120
	16 Finalizirati Akcioni plan sigurnosti u saobraćaju FBiH i osigurati da relevantni akteri provedu isti u okviru svojih nadležnosti		0 24 12 12 12 12 12 12 12 12 12 120
	17 Razviti i finalizirati strategiju sigurnosti saobraćaja BiH i osigurati podršku Republike Srpske, FBiH, Brčko distrikta, kantona, općina i drugih ključnih aktera sigurnosti u saobraćaju	Federalno Vijeće sig.saob. FMUP FMZ FMKT FMO Kantonalna Vijeća sig.saob.	0 750 12 12 12 12 12 12 12 12 12 846
	18 –Pripremiti godišnje operativne planove i budžete za provedbu relevantnih aspekata Strateškog Akcionog plana	Vijeća sig.saob.	0 24 24 24 12 12 12 12 12 12 12 144

Praćenje i evaluacija	19- Osigurati da je odabir projekata i aktivnosti od strane aktera baziran na isplativosti, te da se napredak redovno prati (svaka 3 mjeseca.) s procjenama na kraju projekta	Općine Partneri	0	12	12	12	12	12	12	12	12	108
	20- Provesti srednjoročnu procjenu Akcionog nacionalnog plana sigurnosti saobraćaja i izvršiti pregled akcionih planova za korištenje sigurnosnog pojasa, vožnju pod utjecajem alkohola i prekomjernu brzinu		0	24	24	24	24	24	24	24	24	216
Koordinacija /partnerstva	21 Usvojiti partnerski pristup u razvoju i provedbi intervencija sigurnosti na cestama i uključiti Vladu, privredni sektor i nevladine organizacije/ zajednice / akademike gdje god je to moguće	Federalno Vijeće sig.saob. MKTBiH FMKT	0	12	12	12	12	12	12	12	12	108
	22- Uspostaviti mehanizme vertikalne koordinacije između aktivnosti na nivou države,entiteta, kantona i općina	Federalno Vijeće sig.saob. MKTBiH FMKT	0	12	12	12	12	12	12	12	12	108
	23- Uspostaviti mehanizme horizontalne koordinacije kako bi se osiguralo koordinirano djelovanje među ključnim akterima	MKTBiH , Federalno/kontonalna Vijeća sig.saob.	0	24	24	24	24	24	24	24	24	216
	24- Saradnja s partnerima / relevantnim tijelima na regionalnoj i međunarodnoj razini.	MKTBiH , Federalno/kontonalna Vijeća sig.saob	0	12	12	12	12	12	12	12	12	108
			Stub 1 ukupno	0	1352	405	465	453	465	465	465	5000

Akcioni Plan 2: sigurnija cestovna infrastruktura

Prioritetna područja	Aktivnosti	Odgovorne organizacije	Vremenski okvir/Budžet (Euri x 1,000)										Ukupno Eura x 1000
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Organizacija	1- Jačanje odjela sigurnosti saobraćaja u JP Ceste	JP CESTE FBiH	0	160	160	124	124	124	124	124	124	124	1188

	FBIH, povećati broj i obuku osoblja te unaprijediti njihovu opremu												
	2- Unaprijediti koordinaciju upravljanja sigurnosti u saobraćaju na javnim cestama (Federalnim, kantonalnim i općinskim)	JP CESTE FBiH	0	24	24	24	24	24	12	12	12	12	168
	3-Provesti zakonske odgovornosti prema nadležnim tijelima za ceste (entiteti, kantoni i općine), koja će biti odgovorna za sigurnost saobraćaja na svojim cestovnim mrežama i godišnje izvještavati o pitanjima sigurnosti saobraćaja	JP CESTE FBiH	0	24	24	12	12	12	12	12	12	12	168
	4- Osnovati jedinice sigurnosti saobraćaja u svim kantonima i općinama, te pružiti stručnu obuku	JP CESTE FBiH	0	112	112	136	136	136	136	136	136	136	1176
Zakoni i propisi	5- Pojačati ovlasti uprava cesta (Federalnim kantonalnim, općinskim) u svrhu regulacije pristupa	JP CESTE FBiH	0	24	24	24	12	12	12	6	6	6	126
	6- Uklanjanje propisa (pod zakona) koji nisu u skladu sa priručnicima za projektovanje sigurnih cesta	JP CESTE FBiH	0	36	36	6	6	6	6	6	6	6	114
	7- Prilagodba brzine postojećim uvjetima (ukloniti zahtjev od 60km /h	JP CESTE FBiH	0	24	24	12	12	12	12	12	12	12	132
Smjernice i priručnici za projektovanje	8-Revizija plana i izmjene priručnika za projektovanje kako bi se uključila dodatna obilježja cestovne sigurnosti	JP CESTE FBiH	0	48	48	12	12	12	12	6	6	6	162
	9-Uspostaviti opća načela projektovanja sigurnih cesta (npr. prepoznatljive kategorije cesta)	JP CESTE FBiH	0	48	48	12	12	12	12	6	6	6	162
	10-Revizija postojećih priručnika za presjeke cestovnih dionica, raskrsnice i objekte za sigurnost pješaka	JP CESTE FBiH	0	48	48	12	12	12	12	6	6	6	162
	11- Novi priručnici za područja pored cesta, zaštitnike i zračne jastuke, te mjere za kontrolu brzine	JP CESTE FBiH	0	48	48	12	12	12	12	12	6	6	168
	12- Izraditi priručnike za smirivanje saobraćaja	JP CESTE FBiH	0	48	48	12	12	12	12	12	6	6	168
Novi cestovni projekti	13-Fazni uvod revizije sigurnosti na cestama (RSA) i godišnjih obuka	JP CESTE FBiH	0	36	6	6	6	6	6	6	6	6	84
	14 –Uvođenje “Četverofazno načelo “ plus praćenje godišnjih obuka	JP CESTE FBiH	0	36	36	36	6	6	6	6	6	6	144
	15- Prilagoditi SEETO RSA priručnike Bosanskim uvjetima	JP CESTE FBiH	0	36	36	6	6	6	6	6	6	6	114
	16-Provesti pilot projekte sa novim dizajnom na temu	JP CESTE FBiH	0	212	212	212	248	248	248	248	248	248	2124

	prepoznatljivih kategorija cesta (npr. Ceste 2+ 1), mjere kontrole brzine i smirivanje saobraćaja												
	17 – Ojačati ovlast JP Ceste FBiH da kontroliše priključne ceste i razvoj, da pregleda i prati projektovanje sa perspektive sigurnosti, te da pruža godišnju obuku.	JP CESTE FBiH	0	24	24	6	6	6	6	6	6	6	90
	18- Uvesti "Četverofazno načelo"	JP CESTE FBiH	0	36	12	12	12	12	6	6	6	6	108
	19-Pregledati priručnike za program upravljanja crnim tačkama (BSM) i poduzeti neophodne akcije kako bi se poboljšale te opasne lokacije.	JP CESTE FBiH	0	248	248	248	248	248	248	248	248	248	2232
	20-Razviti i implementirati planove masovnog djelovanja kako bi se poboljšala sigurnost, sa posebnim fokusom na poboljšanje sigurnosti pješaka i smanjenje brzine.	JP CESTE FBiH	0	224	236	248	260	250	250	250	250	250	2218
	21-Produžiti Euro-RAP studije cestovnih mreža FBiH, mapiranje rizika i "star" rangiranje sekundarne mreže.	MKTBiH Kantonalna JP CESTE	0	100	200	400	12	12	12	12	12	12	772
Obuka	22- U saradnji sa udruženjem inženjera konsultanata, uspostaviti godišnje obuke na temu revizije i inspekcije sigurnosti u saobraćaju.	MKTBiH FMKT JP Ceste FBiH Inženjeri konsultanti Kantoni Općine	0	24	12	12	12	12	12	12	12	12	120
	23 U saradnji sa udruženjem inženjera konsulanata, uspostaviti godišnje obuke na temu upravljanja crnim tačkama (Black safety management)	MKTBiH FMKT JP Ceste FBiH Inženjeri konsultanti Kantoni Općine	0	60	60	60	60	60	60	60	60	60	540

	24 Radionice i seminari za konsultacije, razvoj i uvođenje pregledanih/izmijenjenih priručnika.	MKTBiH FMKT JP Ceste FBiH Inženjeri konsultanti Kantoni Općine	0	12	12	12	12	12	12	12	12	108
	25 Razviti i uvesti proces certificiranja za revizore sigurnosti u saobraćaju i sistem kontrole kvaliteta kako bi se osigurala održivost standarda.	MKTBiH FMKT JP Ceste FBiH Inženjeri konsultanti Kantoni Općine	0	48	12	12	12	12	12	12	12	144
Studije i istraživanja	26 – Inicirati istraživanje na lokacijama gdje se dešava preveliki broj nezgoda zbog prekomjerne brzine, a kako bi se identificirale moguće inženjerske mjere za ove lokacije.	JP Ceste FBiH Univerziteti Konsultanti	0	148	124	112	112	112	112	112	112	1056
	27-Inicirati dubinsko istraživanje nezgoda u kojima stradaju pješaci, a u svrhu identificiranja inženjerskih mera koje bi mogle spriječiti pogibije i povrede.		0	48	24	12	12	12	12	12	12	156
	28- Posmatrati i pregledati sadašnja ograničenja brzine kroz cijelu glavnu cestovnu mrežu i pripremiti plan upravljanja brzinom kroz cestovnu mrežu, uz pregledana ograničenja brzine kroz istu, tako da postavljena ograničenja brzine odražavaju funkciju i karakteristike te dionice (npr. na cestama koje prolaze kroz naseljena područja, ograničenja brzine bi trebala biti znatno manja, treba poduzeti smanjenje brzine kroz inženjerske mera i mera smirivanja saobraćaja, kako bi osigurali da vozila ne mogu prekoracići ograničenu brzinu na takvim lokacijama.	MKTBiH FMKT JP Ceste FBiH Inženjeri konsultanti Kantoni Općine	0	175	124	112	112	112	112	112	112	1083
	29- Osigurati sredstva za 4 ili 5 manjih istraživačkih projekata godišnje, koja se trebaju dodijeliti na konkurenčkoj osnovi, a na temelju	JP Ceste FBiH Univerziteti Konsultanti	0	100	100	100	100	100	100	100	100	900

	prijedloga iz akademske zajednice, univerziteta i konsulanata, kako bi se podstakao razvoj interesa istraživanja o sigurnosti i stručnosti, te okvir znanja u područjima od potencijalnih interesa ili vrijednosti u pomaganju JP Ceste FBiH u poboljšanju sigurnosti na cestama.											
Stub 2 ukupno		0	2211	2158	2004	1622	1992	1570	1558	1214	1558	15887

Akcioni plan 3: Stub 3- Sigurnija vozila

Prioritetna područja	Aktivnosti	Odgovorni	Vremenski okvir/Budžet (Euri 1,000)										Ukupno Eura x1,000
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Minimalni standardi sigurnosti vozila + Godišnji tehnički pregledi vozila	1- Nacionalno usvajanje preporuka UN WP 29 2-Navedeni minimalni standardi sigurnosti za sva uvezena vozila (5 godina ograničenja i odobrenje testiranja tipa vozila)	FMKT Kantoni IDESEA Osiguravajuće kuće MKTBiH	0	24	24	24	24	24	24	24	24	24	216
	<ul style="list-style-type: none"> • 3 –Unaprijediti procedure i sadrzaj tehničkog pregleda vozila • Provjeriti funkciju kopče sigurnosnog pojasa i sekundarnog pričvršćivanja pojasa • Provjeriti spojnice i brave na vratima starijih vozila • Unaprijediti rutine/ postupke testiranja kočnica kako što je preporučeno u detalnjom izvještaju • Unaprijediti provjeru spojnice 5. točka, kao što je preporučeno u detalnjom izvještaju • Korištenje dizalica umjesto jama na tehničkom pregledu vozila • Koristiti rezultate pokazatelja iskliznuća u stranu, samo za savjetovanje kako ne bi došlo do neuspjeha 	FMKT Kantoni IDESEA Osiguravajuće kuće MKTBiH	0	250	250	250	250	250	250	250	250	2250	

	<ul style="list-style-type: none"> Početi planiranje za uvođenje detaljnih provjera te misija ispušnih plinova Podesiti datum uvođenja pokretnih priključaka sa kapacitetom od 2 tone za lahka vozila i dizalica sa kapacitetom od 10 tona za teška vozila, a u svrhu provjere ležajeva upravljača i točkova. Zahtijevanje simulacije tereta svih teretnih vozila za testiranje kočnica, te revidirati postupak za zahtijevanje spomenutog Razviti pravednije tarife povezane sa stvarnim brojem puta / troškova nastalih u obavljanju pojačanog tehničkog pregleda Odvjeti sve prikolice / poluprikolice za provjeru komponente spojnica Pratiti razvoj EU Direktive 2009/40/EC i provesti bil o kakve promjene koje su napravljene Povećati finansijska sredstva i uvesti češće provjere na cesti 											
Program procjene novih automobila (NCAP)	1-Informisanje potrošača o inozemnom NCAP's, publikovanom od strane odjela za sigurnost saobraćaja	MKTBiH , FMKT Kantoni	0	12	12	12	12	12	12	12	12	108
	2- Razvijanje /poticanje lokalnih NCAP programa		0	12	12	12	24	24	24	24	24	180
	3- Proizvođači i distributeri obavezni uključiti rezultate NCAP u sva reklamiranja		0	6	6	6	6	6	6	6	6	54
	4 Odjeli sigurnosti saobraćaja informisani o aktivnostima NCAP		0	12	12	12	12	12	12	12	12	108
Sigurnosni pojasevi i zaštite	1-Sva uvezena vozila moraju imati funkcionalne sigurnosne pojaseve 2- Sva nova uvezena vozila treba da imaju vizuelna i zvučna upozorenja na korištenje sigurnosnog pojasa 3- Sva vozila (osim motocikala) moraju imati	MKTBiH FMKT Proizvođači Distributeri	0	24	24	24	24	24	24	24	24	216

	ugrađene sigurnosne pojaseve (i ako je potrebno naknadno ugrađene), te da budu u potpunosti operativni Provjera sigurnosnih pojaseva treba biti uključena u godišnji tehnički pregled vozila.											
Tehnologije za izbjegavanje sudara (CAT)	1- Proizvođači i uvoznici vozila moraju uključiti tehnologije za izbjegavanje sudara (CAT) u svim novim uvezenim vozilima 2- Odjeli sigurnosti u saobraćaju treba da promoviraju dobrobiti CAT-a.	MKTBiH FMKT Proizvođači Distributeri	0	12	12	12	12	12	12	12	12	108
Fiskalne mjere	3- Primjenjivanje fiskalnih poticaja kako bi se poticalo korištenje sigurnijih vozila. 4- Korištenje fiskalnih mjera kako bi se umanjio uvoz manje sigurnih vozila.	MKTBiH FMKT Proizvođači Distributeri	0	24	24	24	24	24	24	24	24	216
Istraživanje i razvoj	1 Poticanje/pokretanje istraživanja o sigurnosti vozila od strane odjela sigurnosti u saobraćaju.	MKTBiH FMKT Univerziteti	0	60	60	60	60	60	60	60	60	540
Vlada i privatni operatori voznih parkova	- Poticanje upravitelja Vladinog voznog parka na kupovinu sigurnijih vozila. 2-Pružanje informacija i poticanje upravitelja velikih voznih parkova da održavaju sigurna vozila.	MKTBiH FMKT Menadžeri voznih parkova	0	36	36	36	36	36	36	36	36	324
Stub 3 ukupno			0	472	472	472	484	484	484	484	484	4320

Akcioni Plan 4: Sigurnosno ponašanje učesnika u saobraćaju

Prioritetna područja	Aktivnosti	Odgovorni	Vremenski okvir/Budžet (Euri x1,000)										Ukupno Eura x1,000
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Analize faktora rizika cestovne sigurnosti	1-Identificiranje glavnih faktora rizika sigurnosti na cestama, te izvršenje usporedbe kroz ankete; 2-Konsultacije s relevantnim agencijama za identifikaciju potencijalnih korektivnih mjera	MKTBiH FMKT FMO Kantoni Univerziteti	0	12	12	12	12	12	12	12	12	12	108

Obuka i testiranje kandidata za vozače	1-Ispraviti greške u postojećem teoretskom testu i produžiti vrijeme trenutnog praktičnog vozačkog ispita 2 - Uspostaviti i obučiti grupu stručnjaka za izradu pratećih teoretskih testova na visokom standardu 3-Pojasniti odgovornosti na državnoj, entitetskoj i kantonalnoj razini i područja za poboljšanje.	MKTBiH FMKT FMO Kantoni	0	24	24	24	24	24	24	24	24	216
	4-Pregledati i poboljšati zakonodavstvo i nastavne programe u skladu s direktivom EU2005/126/EC i uvestu više dosljednosti u obuci/testiranju vozača, instruktora i ispitivača u cijeloj BiH.	MKTBiH FMKT FMO Kantoni	0	36	24	24	24	24	24	24	24	228
	5- Radionice i seminari za konsultiranje ključnih aktera i uspostavljanje radne grupe za kontinuirano preispitivanje i poboljšanje sistema za vozačke dozvole, prvo tako što će se ponoviti obuka instruktora i ispitivača, a kasnije osnivanjem viših standarda i kurseva, te uvođenjem IT rješenja.	MKTBiH FMKT FMO Kantoni	0	24	24	24	24	24	24	24	24	216
	6- Profesionalizacija ispitivača za poboljšanje kvaliteta, tako da su zaposleni profesionalni ispitivači na puno radno vrijeme.		0	36	36	36	12	12	12	12	12	180
	7- Uspostaviti programe evaluacije za analizu stope prolaznosti prema dobi, spolu, auto školi, te instructor treba da naznači bilo koje anomalije i poduzimanje istraživanja o proviziji u tim područjima.	MKTBiH FMKT FMO Kantoni	0	24	24	24	24	24	24	24	24	216
	8 - Povećanje kontrole i propisa za uspostavu i održavanje kvaliteta auto škola, instruktora vožnje i ispitivača.	MKTBiH FMKT FMO Kantoni	0	24	24	12	12	12	12	12	12	132
	9 – Održavanje redovnih konferencija i sastanaka instruktora i ispitivača kako bi uskladili pristupe i standardizovali izrade / procjene	MKTBiH FMKT FMO	0	24	24	12	12	12	12	12	12	132

		Kantoni										
Upravljanje brzinom	1- Pregled propisa i kazni kako bi se osiguralo odgovarajuće zakonodavstvo za učinkovito upravljanje brzinom, te primjenile preporuke priručnika dobre prakse Svjetske zdravstvene organizacije za upravljanje brzinom.	MKTBiH FMKT JP Ceste FBIH Kantoni	0	24	24	12	12	12	12	12	12	132
	2 – Provesti reviziju ograničenja brzine i znakove duž cijele glavne cestovne mreže i razviti novi plan zona brzine gdje će se brzine prilagoditi prema potrebama duž cijele mreže.		0	360	360	24	24	12	12	12	12	828
	3-Provedba novih ograničenja brzine uz nove znakove prema potrebi, da bi odražavali željenu brzinu uz svaku cestu		0	360	360	360	24	12	12	12	12	1164
	4-Policjske saobraćajne patrole dobro opremljene i veoma aktivne u kontroli brzine duž cijele cestovne mreže.	MKTBiH FMKT MUP JP Ceste FBIH Kantoni	0	36	36	24	24	12	12	12	12	180
	5- Pratiti rezultate za demonstriranje učinkovitosti intervencija.		0	24	24	24	12	12	12	12	12	144
	6-Unaprijeđeni sigurnosni pješački objekti i smanjena brzina u urbanim područjima i okolnim selima.		0	360	360	360	360	360	240	240	240	2760
	7- Opširne TV, radio i druge kampanje putem medija, za podizanje javne svijesti i podrške za provedbu.		0	240	240	240	24	24	24	24	24	864
Vožnja pod utjecajem alkohola	Institucionalni i zakonodavni elementi na snazi (npr.ograničenja alkohola u krvi, provjera opreme i sl.) kako bi se omogućila učinkovita provedba u svim kantonima FBiH.	MKTBiH FMKT FMO Kantoni	0	360	360	360	360	240	240	240	240	2640
	Implementacija preporuka priručnika dobre prakse Svjetske zdravstvene organizacije.		0	24	24	24	12	12	12	12	12	144
	Uvedeno ograničenje alkohola u krvi<0,5 g / dl i primjenjena najnižeg ograničenja za početnike i		0	24	24	24	24	24	24	24	24	216

	komercijalne vozača.											
	U početku, svaka ozljede zadobivena u nezgodi treba zahtijevati provjeru da li je vožnja bila pod utjecajem alkohola. Zapravo, svaki susret policije s općom javnošću bi trebala zahtijevati alkotest, te godišnje objaviti statističke podatke o učestalosti vožnje pod utjecajem alkohola u prometu.											
Sigurnosni pojasevi i zaštite:	Institucionalni i zakonodavni elementi koji zahtjevaju korištenje sigurnosnog pojasa i kaciga		0	24	24	24	24	12	12	12	12	156
	Svi uposlenici u Vladi i policiji dužni koristiti sigurnosni pojaz i kacige, prema propisima		0	24	24	24	24	12	12	12	12	156
	Redovno prikazivanje filmova o korištenju sigurnosnog pojasa na državim, entitetskim i kantonalnim TV stanicama.		0	24	24	24	24	24	24	24	24	216
	Promovirati korištenje sigurnosnog pojasa na prednjim i zadnjim sjedištima, te pravilno korištenje zaštite za djecu, u skladu sa zakonom o cestovnom prometu.		0	24	24	24	24	24	24	24	24	216
	Opširne kampanje sa fokusom na obrazovanje o prednostima sigurnosnih pojaseva i kaciga, te praćenje policijske provedbe.		0	24	24	24	24	12	12	12	12	156
	Uvesti certifikaciju o osposobljenosti za komercijalne vozače, te regulisati sigurnost komercijalnih vozila putem relevantnog zakonodavstva.		MKTBiH FMKT FMO Kantoni	0	36	36	36	24	24	24	24	252
Upravljanje cestovnom sigurnošću	Promovirati pravila kako bi se smanjio broj nezgoda na radnim mjestima.			0	36	36	36	24	12	12	12	192
	Javne društvene marketinške kampanje za generiranje podrške javnosti za provođenje i aktivnosti sigurnosti na cestama.			0	36	36	36	24	12	12	12	192
	Promoviranje ISO 39001 od strane Vlade i poticanje privatnog sektora da usvoje isto.			0	36	36	36	24	12	12	12	192
	Sva relevantna vladina ministarstva u skladu s ISO 390001.			0	36	36	36	24	12	12	12	192
	Svi glavni vlasnici/poslodavci voznih parkova flote			0	36	36	36	24	12	12	12	156

	aktivno uključeni u promoviranje i usvajanje IS39001											
	Stub 4 ukupno	0	2376	2364	1980	1308	1044	924	924	924	924	12768

Akcioni plan 5: Njega poslije sudara

Prioritetna područja	Aktivnosti	Odgovorni	Vremenski okvir/Budžet (Euri x 1,000)										Ukupno Eura X 1000
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Upravljanje njegovom poslije sudara	1- Uvesti jedinstveni broj hitne službe koji će pokrivati cijeli entitet, a za brže djelovanje hitne službe.	MKTBiH FMKT FMZ Kantoni	0	36	24	12	12	12	12	12	12	12	144
	2- Uspostaviti radnu skupinu urgentnih zdravstvenih stručnjaka za poboljšanje hitne službe.		0	24	24	12	12	12	12	12	12	12	132
	3- Upute o standardima, obrazovanju i osposobljavanju hitne službe na federalnoj razini.		0	24	24	12	12	12	12	12	12	12	132
	4- Uvesti sistem nadzora ozljede kako bi se zabilježio broj žrtava sudara, kao minimum uvesti ICD sistem.		0	36	36	36	12	12	12	12	12	12	180
	5- Organizirati nastavnu obuku u Sarajevu za zdravstvene profesionalce na kantonalm nivou i ponoviti jednom godišnje.		0	36	24	12	12	12	12	12	12	12	144
	6- Unaprijediti sistem komunikacije kako bi se omogućilo brže djelovanje u pružanju pomoći ozljeđenim osobama.		0	50	50	12	12	12	12	12	12	12	184
Obuka i praćenje	7- Poboljšati pre-bolničkog sistema trauma njegu putem zajedničkog uvježbavanja vatrogasne službe / spasilačke i ambulante posade u svrhu bržeg izvlačenje žrtava.		0	36	36	24	12	12	12	12	12	12	168
	8- Pružanje obuke za prvu pomoć od strane Crvenog križa / Crveni polumjesec za one koji		0	36	36	36	12	12	12	12	12	12	180

	su najčešće na cesti npr. policija, komercijalni vozači i sl.												
	9-Obučiti prometnu policiju, vojnu policiju i zajednice uz glavne ceste u vještinama prve pomoći		0	24	24	12	12	12	12	12	12	12	132
	10- Razviti plan za poboljšanje njegu nakon sudara i sistematski ga provesti.		0	36	36	12	12	12	12	12	12	12	156
	11- Uspostaviti kriterije uspjeha na temelju vremena potrebnog za dolazak do žrtve, vrijeme za izvlačenje i vrijeme dolaska do bolnice u svakom kantonu, što se treba i godišnje objaviti		0	24	24	12	12	12	12	12	12	12	132
	12- Ažuriranje vozila i opreme u hitnim službama		0	250	250	250	250	12	12	12	12	12	1060
Komunikacije	13-Poboljšanje centra za "komunikacije"		0	36	36	36	12	12	12	121	12	12	180
	14- Poboljšanje i opremanje ambulantih usluga sa odgovarajućim standardima opreme i ljudskim resursima.		0	100	100	100	12	12	12	12	12	12	372
	15-Poboljšanje rehabilitacionog sistema za žrtve saobraćajnih nezgoda		0	100	100	12	12	12	12	12	12	12	284
Bolnički sistemi	16-Poboljšanje bolničkog sistema za njegu poslike traume u skladu sa bolničkim smjernicama / Nacionalnim pravilima		0	100	100	12	12	12	12	12	12	12	284
	17-Program obuke kapaciteta za medicinsko osoblje za osnovnu njegu traume.		0	100	100	12	12	12	12	12	12	12	284
	18- Uspostaviti rani učinak stručnjaka za rehabilitaciju kako bi se smanjili dugoročni invaliditeti		0	36	36	24	12	12	12	12	12	12	168
	19- Implementirati pilot projekte kako bi se poboljšali hitni medicinski sistemi		0	60	60	60	60	12	12	12	12	12	300
Stub 5 ukupno			0	712	700	566	394	156	156	156	156	156	3152

Sažetak ukupnog budžeta za Akcioni Plan (euri x hiljade)

Aktivnosti \ Godina	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno
Akcioni Plan 1: Upravljanje sigurnošću cestovnog saobraćaja	0	1352	405	465	453	465	465	465	465	465	5000
Akcioni Plan 2: Infrastruktura	0	2211	2158	2004	1622	1992	1570	1558	1214	1558	15887
Akcioni Plan 3: Sigurna vozila	0	472	472	472	484	484	484	484	484	484	4320
Action Plan 4: Bezbjedno ponašanje učesnika u saobraćaju	0	2376	2364	1980	1308	1044	924	924	924	924	12768
Akcioni Plan 5: Njega poslije sudara	0	712	700	566	394	156	156	156	156	156	3152
Ukupni Budžeti (Euri x 1000)	0	7123	6099	5487	4261	4141	3599	3587	3243	3587	41127

Prilog B

Pokazatelji uspješnosti

Prioritetno područje djelovanja	Mjere na temelju saobraćajnih nezgoda	Intermedijarne mjere	Mjere postupka	Metode paraćenja učinkovitosti
1. MJERE ZA USPOSTAVU SIGURNIJIH SISTEMA I UPRAVLJANJA (STUB 1)				
1.1 Poboljšana koordinacija i upravljanje	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umanjena smrtnost; ▪ Smanjen broj saobraćajnih nezgoda. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Svi ključni akteri imaju pristup bazi podataka o saobraćajnim nezgodama; ▪ Ključni akteri provode intervencije iz Akcionog plana FBiH; ▪ Samostalno paraćenje učinkovitosti; ▪ Privatni sektor i NVO kao aktivni članovi Vijeća sigurnosti saobraćaja FBiH; ▪ Svi ključni Vladini odjeli zastupljeni u Vijeću sigurnosti saobraćaja FBiH 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Osnivanje Multi-agencije Vijeća sigurnosti saobraćaja FBiH established; ▪ Odjel sigurnosti saobraćaja u okviru Ministarstva prometa i komunikacija FBiH; ▪ Osnivanje sekretarijata Ministarstva prometa i komunikacija FBiH; ▪ Uspostavljeno finansiranje i odgovornosti Ministarstva prometa i komunikacija FBiH 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statistika saobraćajnih nezgoda; ▪ Godišnji izvještaji Odbora za sigurnost u saobraćaju.
1.2 Pobiljšanje sistem upravljanja bazom podataka o saobraćajnim nezgodama	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Povećano korištenje podataka o saobraćajnim nezgodama od strane Vlade i privatnog sektora za planiranje i provođenje mjera sigurnosti saobraćaja; ▪ Uspostavljanje poboljšane centralne baze podataka o nezgodama koja pruža tačnu statistiku i dublju analizu. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja određene vrste nezgoda u skladu sa ciljem baziranom na dostupnim statistikama o saobraćajnim nezgodama; ▪ Mogućnost istraživača da procijene učinkovitost intervencija baziranih na bazi podataka o nezgodama. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj poduzetih aktivnosti (baziranih na statistikama nezgoda) od strane aktera kako bi se smanjile dominantne vrste nezgoda; ▪ Broj aktera koji pristupaju bazi podataka o nezgodama i koriste istu. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statistika podataka o saobraćajnim nezgodama; ▪ Anketiranje korisnika baze podataka.
1.3 Pobiljšanje učinkovitosti policijske provedbe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja ciljane vrste saobraćajnih nezgoda kroz provedbu baziranu na bazi podataka; ▪ Smanjenje broja fatalnih i ozbiljnih povreda na ciljanim lokacijama visikog rizika; ▪ Smanjenje ciljanog opasnog ponašanja koja uzrokuju saobraćajne nezgode 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj i postotak vozača/motociklista sa prekomjernom količinom alkohola u krvi. Postotak:<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vozač/motociklista koji tvrde da voze prekomjernom brzinom za 10 km/h više od ograničenja; i ▪ Uočenih vozača koji koriste sigurnosni pojaz; ▪ Ukupnog broja putnika koji 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mjera do koje su provedba i promoviranje povezane; i ▪ Broj sati slučajnog policijskog patrolijanja na cestama. Postotak:<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ukupni policijski rashodi usmjereni ka provedbi saobraćajnih aktivnosti; ▪ Policijska provedba direktnog kontakta/interakcija sa javnošću; ▪ Prijave od strane vozača da je provedba vezana za brzinu 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statistike o nezgodama i žrtvama ciljanih skupina i lokacija; ▪ Periodično istraživanje o brzini; ▪ Periodično istraživanje o stavovima; ▪ Policijske statistike o prekršajima i izdatim prekršajnim nalozima; ▪ Statistike baze podataka o nezgodama, za ciljne grupe podvrgнутne provedbi.

Prioritetno područje djelovanja	Mjere na temelju saobraćajnih nezgoda	Intermedijarne mjere	Mjere postupka	Metode paraćenja učinkovitosti
		koriste sigurnosni pojas.	<p>povećana;</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prijave od strane vozača da je broj slučajnih alko-testova porastao. 	

Prioritetno područje djelovanja	Mjere na temelju saobraćajnih nezgoda	Intermedijarne mjere	Mjere postupka	Metode praćenja učinkovitosti
1.4 Izrada učinkovitijeg zakonodavstva	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje smrtnosti i ozljeda gdje je uključeno nekorištenje sigurnosnog pojasa; ▪ Smanjenje smrtnosti i ozljeda gdje je uključena brzina; ▪ Smanjenje smrtnosti i ozljeda gdje je uključena vožnja pod dejstvom alkohola; ▪ Smanjenje smrtnosti i ozljeda gdje je uključena agresivna vožnja; ▪ Smanjenje smrtnosti i ozljeda gdje su uključene neispravnosti vozila; ▪ Smanjenje smrtnosti i ozljeda gdje je uključena komercijalna vozila; ▪ Smanjenje smrtnosti i ozljeda gdje su uključeni vozači početnici. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Povećano korištenje sigurnosnog pojasa; ▪ Smanjenje prosječne brzine; ▪ Smanjenje broja sudara pri dejstvu alkohola; ▪ Poboljšanje sigurnosnih standarda vozila; ▪ Svi komercijalni vozači starosne dobi preko 21 godine i sa najmanje 2 godine vozačkog iskustva. 	<p>Zakonodavne promjene u vezi sa sljedećim:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sigurnosni pojас; ▪ Ograničena količina alkohola u krvi pri vožnji; ▪ Prekomjerna brzina; ▪ Agresivna vožnja; ▪ Standardi vozila; ▪ Testiranje kandidata za vozače; ▪ Komercijalne vozačke dozvole. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Policijska statistika o saobraćajnim nezgodama ▪ Godišnji izvještaj agencije za izдавanje vozačkih dozvola, Ministarstvo obrazovanja FBiH; ▪ Statistika provedbe saobraćajne policije; ▪ Statistika policijskog tužiteljstva
1.5 Poboljšanje istraživanja o cestovnoj sigurnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokalna istraživanja kao priručnici dostupni donosiocima odluka; ▪ Učinkovitost različitih poznatih protumijera; ▪ Procjenjivanje i dokumentovanje intervencija; ▪ Periodično ažuriranje procjene nezgoda i žrtava po ozbiljnosti u FBiH; ▪ Iskusni lokalni istraživači dostupni za pružanje pomoći pri razvijanju učinkovitijih intervencija. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baza podataka o saobraćajnim nezgodama dostupna akademicima i istraživačima; ▪ Samostalno praćenje i procjenjivanje učinkovitosti intervencija Akcionog plana; ▪ Komercijalno istraživanje o cestovnoj sigurnosti od strane lokalnih akademika; ▪ Dostupni izvještaji istraživanja na temu lokalne cestovne sigurnosti. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencijalni univerziteti/akademici sposobni da rade identifikovana istraživanja o cestovnoj sigurnosti; ▪ Uspostavljen budžet za istraživanja; ▪ Razvijen program i prioritetna područja istraživanja. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Objave istraživača u tehničkim časopisima; ▪ Radovi objavljeni na konferencijama sigurnosti u saobraćaju; ▪ Izvještaji univerzitetskih istraživanja o pitanjima sigurnosti u saobraćaju; ▪ Studentski istraživački projekti o sigurnosti u saobraćaju; ▪ Post diplomske disertacije na temu sigurnosti u saobraćaju.

Prioritetno područje djelovanja	Mjere na temelju saobraćajnih nezgoda	Intermedijarne mjere	Mjere postupka	Metode praćenja učinkovitosti
1.6 Pokretanje privatnog sektora	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja nezgoda komercijalnih vozila s fatalnim posljedicama i ozbiljnim povredama; ▪ Smanjenje broja poginulih i povrijeđenih u nezgodama komercijalnih vozila; ▪ Smanjenje broja nezgoda u koje su uključena vozila prijevoznika i vlasnika voznih parkova. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktivno promoviranje cestovne sigurnosti od strane određenog broja vlasnika voznih parkova i prijevoznika, u okviru svojih preduzeća; ▪ Pružanje obranbenih programa vožnje i instruktora od strane naftnih kompanija, kako bi povećale kvalitet komercijalnih vozača; ▪ Aktivno sudjelovanje privatnog sektora u Vijeću sigurnosti saobraćaja, te korištenje njihovih poslovnih mreža i marketinških vještina kako bi promovirali sigurnost u saobraćaju. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Određeni broj organizacija iz privatnog sektora koje su potpisale Povelju sigurnosti; ▪ Predstavnici privatnog sektora i provredne komore kao članovi Federalnog Vijeća sigurnosti saobraćaja; ▪ Sklopići partnerstva sa industrijskim udruženjima privatnog sektora (npr., Udrženje osiguravajućih kuća, udruženje kompanija teretnih prevoznika, itd.) kako bi se bavili pitanjima sigurnosti saobraćaja. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Policijske statistike o saobraćajnim nezgodama; ▪ Izvještaji preduzeća.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja fatalnih i ozbiljnih ozljeda; ▪ Smanjenje smrtnosti i broja ozbiljnih ozljeda u naseljenim područjima gdje je zajednica saradivala pri zahtjevu za "smanjene brzine u naseljenim područjima" 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktivno promoviranje sigurnosti saobraćaja od strane NVO i društvenih skupina kroz svoje članstvo; ▪ Utjecaj članova na prijatelje, porodicu i kolege vezano za pitanja sigurnosti u saobraćaju (npr., korištenje sigurnosnog pojasa, vožnja bez utjecaja alkohola, itd.); ▪ Aktivno širenje promocije sigurnosti u saobraćaju. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identificirane ključne NVO i društvene grupe; ▪ Pozivanje najbitnijih NVO da postanu članovi Federalnog Vijeća sigurnosti u saobraćaju; ▪ Distribucija materijala o sigurnosti u saobraćaju udruženjima u zajednici. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Policijska statistika o saobraćajnim nezgodama; ▪ Web stranice NVO, godišnji izvještaji, itd.

Prioritetno područje djelovanja	Mjere na temelju saobraćajnih nezgoda	Intermedijarne mjere	Mjere postupka	Metode praćenja učinkovitosti
MJERE ZA RAZVIJANJE SIGURNIJIH CESTA I OKOLINE CESTA (STUB 2)				
2.1 Poboljšanje pješačkih objekata i pješačkih staza	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja i procenta saobraćajnih nezgoda u koje su uključeni pješaci; ▪ Broj i procenat fatalno i ozbiljno ozlijedenih pješaka na različitim kategorijama cesta; ▪ Broj i procenat saobraćajnih nezgoda s nastrandalim pješacima na različitim vrstama raskrnica; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izgradnja određenog broja pješačkih objekata; ▪ Ukupna dužina (Km) izgradnje pješačke staze; ▪ Određeni broj implementiranih pješačkih prelaza; ▪ Određeni broj implementiranih šema smanjenja brzine na cijelom području. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Iznos novca godišnje potrošenog na poboljšanje pješačkih objekata; ▪ Određeni broj projektovanih šema za poboljšanje pješačkih crnih tašaka; ▪ Rad određenog broja osoblja JP Ceste FBiH na šemama za sigurnost pješaka. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Policijski godišnji izvještaj o saobraćajnim nezgodama?
2.2 Prevencija saobraćajnih nezgoda kroz reviziju sigurnosti cesta (RSA)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj nezgoda na cestama na kojim je izvršena sigurnosna revizija; ▪ Smanjenje broja teških ozljeda zadobivenih na cestama na kojim je izvršena sigurnosna revizija; ▪ Manja stopa nezgoda i ozljeda na cestama na kojim je izvršena sigurnosna revizija nego na sličnim postojećim cestama. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj sigurnosnih revizija na cestama provedenih od strane JP Ceste FBiH i konsultanata; ▪ Manje nedostataka u RSA (revizija sigurnosti cesta) jer projektanti postaju svjesni sigurnosti u njihovim projektima. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Iznos novca godišnje potrošenog na provođenje RSA ▪ Dužina cesta na kojim je izvršena RSA svake godine ▪ Provedene obuke za revizije sigurnosti na cestama, za konsultante i RTA; ▪ Određeni broj inženjera obučenih kroz RSA obuke; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnji policijski izvještaj podataka o saobraćajnim nezgodama; ▪ Izvještaji saobraćajnog odjela.
2.3 Smanjenje broja saobraćajnih nezgoda na opasnim lokacijama	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja i postotka saobraćajnih nezgoda na opasnim lokacijama raznih vrsta cesta ▪ Smanjenje broja i postotka fatalno i teško ozlijedenih učesnika u prometu, na tretiranim raskrsnicama kao crnim tačkama. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj identificiranih crnih tačaka na cestovnoj mreži; ▪ Broj poboljšanih crnih tačaka; ▪ Broj implementiranih trasa akcionih planova; ▪ Broj implementiranih akcionih planova za šira područja; ▪ Broj implementiranih akcionih planova za masovno djelovanje. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Iznos novca godišnje potrošenog na programe smanjenja broja nezgoda ▪ Provedene obuke smanjenja broja nezgoda za konsultante i JP Ceste FBiH ▪ Broj inženjera obučenih na obukama za smanjenje broja nezgoda; ▪ Broj osoblja Cesta FBiH i konsultanata uključenih u radu poboljšanja opasnih lokacija. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Policijski godišnji izvještaj o statistikama baze podataka o nezgodama; ▪ Godišnji izvještaj JP Ceste FBiH.
2.4 Minimiziranje pojave i posljedica nezgoda gdje vozilo slijće sa ceste	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja nezgoda slijetanja s ceste na javnim cestama ▪ Smanjenje broja fatalnih i teških ozljeda zadobivenih u nezgodama slijetanja s ceste na javnim cestama. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dosljedna primjena unaprijedenog priručnika za projektiranje novih cesta; ▪ Naknadna ugradnja sigurnosnih objekata gdje je to moguće na crnim tačkama, Akcionim planovima trase i postojećim cestama. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj inženjerskih obuka sigurnosti na cesti organizovanih za osoblje JP Ceste FBiH, konsultante i kontraktore ▪ Broj inženjera obučenih kroz obuke na temu načela za projektovanje sigurnih cesta. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnje statistike podataka o nezgodama; ▪ Godišnji izvještaj JP Ceste FBiH.
2.5 Poboljšanje	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja i postotka 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pregled/odobravanje svih šema 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj obuka na temu radnih zona, 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnje statistike podataka o

sigurnosti radova na putu	<p>nezgoda na cestama gdje se vrše radovi, na različitim vrstama cesta</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja i postotka fatalnih i teških ozljeda osoba na radnim mjestima na cesti. 	<p>radnih zona od strane stručnjaka JP Ceste FBiH što osigurava dosljedan kvalitet;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stručnjaci Cesta FBiH vrlo dobro upozbati sa potanjima sigurnosti radnih zona. 	<p>održanih za osoblje JP Ceste FBiH, konsultante i kontraktore.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj inženjera obučenih kroz ove obuke. 	<p>nezgodama;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnji izvještaj JP Ceste FBiH.
---------------------------	--	--	--	---

Prioritetno područje djelovanja	Mjere na temelju saobraćajnih nezgoda	Intermedijarne mjere	Mjere postupka	Metode praćenja učinkovitosti
MJERE ZA RAZVIJANJE SIGURNIJIH VOZILA (STUB 3)				
3.1 Sigurniji prijevoz komercijalnih vozila	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja nezgoda u kojim učestvuju mini-autobusi, autobusi i druga komercijalna vozila; ▪ Smanjenje broja žrtava uključenih u nezgode sa mini-autobusima, autobusima i drugim komercijalnim vozilima; ▪ Statistika nezgoda o smrtnosti/teškim ozljedama putnika. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Svi komercijalni vozači starosne dobi preko 21 godinu i sa iskustvom; ▪ Komercijalni vozači prolaze rigoroznije obuke, testiranje i procjenu sposobnosti; ▪ Samo kvalificirani vozači bivaju uposleni kao komercijalni vozači od strane prijevoznog preduzeća. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uvođenje novih kriterija za vozačke dozvole za komercijalna vozila ▪ Opuka itestiranje dok su komercijalna vozila pod teretom ▪ Obuka na svim kategorijama cesta u toku dana i noći ▪ Komercijalni vozači treba da imaju certifikat o sposobljenosti ▪ Privatni sektor treba da potpiše Povelju sigurnosti ▪ Zahtjevi za instalaciju kontrolora brzine i tahografa u komercijalnim vozilima. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnji izvještaj agencije za izdavanje vozačkih dozvola; ▪ Godišnja statistika podataka o nezgodama; ▪ Rezultati neuspjeha godišnjih tehničkih inspekcija cesta i inspekcija okoline cesta.
3.2 Poboljšanje standarda sigurnosti vozila	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje fatalnih i teških ozljeda uzrokovanih nedostacima na vozilima; ▪ Stopa fatalnih i teških ozljeda na 100.000 stanovnika za putnike u vozilu; ▪ Postotak nezgoda prijavljenih od strane policije gdje je proljetanje ispod kamiona rezultiralo teškom povredom ili pogibijom. ▪ Fatalne i teške povrede u nezgodama pri kojim nije korišten sigurnosni pojasa; ▪ Postotak nezgoda prijavljenih od strane policije koje su rezultirale teškom ozljedom ili pogibijom. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poboljšana otpornost na sudare registriranih vozila koja su uvezena po standardnim zahtjevima Evropske Unije; ▪ Postotak kamiona i autobrašina opremljenih sa kontrolorima brzine; ▪ Postotak kamiona/prikolica opremljenih sa bočnim i zadnjim zaštitnim preprekama ispod; ▪ Postotak voznih parkova opremljenih sa upozoravajućim podsjetnikom za korištenje sigurnosnog pojasa. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uvođenje NCAP propisa ▪ Kompanije kamiona i autobrašina treba da koriste sistem praćenja vozila kako bi pratile/kontrolisale vozače; ▪ Ove kompanije treba da potpišu obaveze Povelje sigurnosti; ▪ Provodenje zakonodavstva za standard otpornosti vozila na sudare i tehničke inspekcije cesta ; ▪ Uvođenje EU sistema cijelokupnog tipa vozila. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnji izvještaj agencije za izdavanje vozačkih dozvola ; ▪ Godišnja statistika podataka o nezgodama; ▪ Statistika smrtnosti/teških ozljeda u saobraćajnim nezgodama; ▪ Rezultati neuspjeha godišnjih tehničkih inspekcija cesta i inspekcija okoline cesta.
3.3 Korištenje nove tehnologije kako bi se poboljšala sigurnost u saobraćaju	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja i postotka smrtnosti i teških povreda kao rezultat korištenja nove tehnologije. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokalni standardi povezani sa Local UN-ECE ili Evropskim standardima vozila; ▪ Postotak komercijalnih vozila opremljenih sa "Black Box" snimačem sudara; ▪ Postotak komercijalnih vozila praćenih od strane transport operatora. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zahtjevi za ugradnju tahograf kontrolera brzine i "Black Box" u komercijalna vozila ▪ Korištenje sistema za praćenje od strane autobusnih/kamion kompanija, kako bi pratili/kontrolisali vozače; ▪ Ove kompanije treba da potpišu obaveze Povelje sigurnosti. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnji izvještaj agencije za izdavanje vozačkih dozvola; ▪ Godišnja statistika podataka o nezgodama.

Prioritetna područja djelovanja	Mjere na temelju saobraćajnih nezgoda	Intermedijarne mjere	Mjere postupka	Metode praćenja učinkovitosti
MJERE RAZVIJANJA SIGURNIJIH UČESNIKA U SAOBRAĆAJU (STUB 4)				
4.1 Podizanje svijesti/znanja o sigursnosti u saobraćaju kako bi se smanjio broj žrtava pješaka	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja i postotka fatalnih nezgoda i onih sa ishodom teških povreda pješaka; ▪ Omjer nezgoda prijavljenih od strane policije s ishodom pogibije pješaka ili hospitalizacijom; ▪ Smanjenje broja poginulih i povrijedjenih pješaka; ▪ Smanjenje rizika pogibije (Poginuli pješaci/ 10,000 vozila) ▪ Smanjenje zdravstvenog rizika (Poginuli pješaci/ 100,000 stanovnika) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja vozača koji ne poštuju prioritete pješaka; ▪ Smanjenje broja pješaka koji ne poštuju pravila u saobraćaju 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Provodenje kampanja pružajući savjetovanje ciljnih pješaka ▪ Provodenje kampanja pružajući savjetovanje vozača 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnja statistika podataka o nezgodama; ▪ Periodična anketiranja u svrhu procjene učinkovitost publiciteta u promjeni stavova ili znanja.
4.2 Povećano korištenje sigurnosnog pojasa i zaštite	<p>Smanjenje broja i postotka:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nezgoda pri kojima poginula osoba nije koristila sigurnosni pojaz; ▪ Poginulih osoba koje nisu koristile sigurnosni pojaz (odvojeno za vozače i putnike); ▪ Nezgoda u kojima teško ozlijedena osoba nije koristila sigurnosni pojaz; ▪ Broj osoba teško povrijedjenih a koji nisu koristili sigurnosni pojaz (odvojeno za vozače i putnike). 	Postotak: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vozača uočenih da koriste sigurnosni pojaz; ▪ Putnika uočenih da ne koriste sigurnosni pojaz; ▪ Uočenih putnika koji putuju u otvorenom prostoru za prtljag; ▪ Djeca u zaštitnim objektima; ▪ Zaštitni objekti za djecu pravilno instalirani. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Volumen publiciteta o korištenju sigurnosnog pojaza; ▪ Mjera do koje su provodenje i publicitet povezani; i ▪ Broj osoba koje ne koriste sigurnosni pojaz. 	Godišnje istraživanje (u urbanism, ruralnim i udaljenim područjima) u svrhu mjerjenja procenta: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vozača i putnika koji koriste sigurnosni pojaz, prednja I zadnja sjedišta odvojeno; ▪ Putnici u otvorenom prostoru za prtljag; ▪ Djeca u zaštitnim objektima.
4.3 Smanjenje agresivne vožnje	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj i procenat fatalnih nezgoda i onih sa ishodom teških povreda, a koje su uglavnom uzrokovane agresivnom vožnjom ; ▪ Broj poginulih i teško povrijedjenih u nezgodama izazvanim agresivnom vožnjom, a prijavljenih od strane policije. 	Postotak vozila koja se kreću na sljedeći način: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Drže veoma kratko odstojanje (razmak od 2 sekunde od vozila ispred) ▪ Preterano preticanje (često mijenjanje traka) ▪ Zastrašujući vozače ispred sa treperećim svjetlima ili koristeći sirenu kako bi ih ubrzali ili pretekli. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj sati operacija video kamera; ▪ Broj vozila koja prolaze kroz provedbene prostore; ▪ Procenat vazača koji su kažnjeni za agresivnu vožnju; ▪ Volumen učinkovitost publiciteta cestovne sigurnosti na agresivnu vožnju ▪ Mjera do koje su provedbene aktivnosti i sigurnosne kampanje povezane i koordinirane. 	Godišnja statistika podataka o nezgodama; <ul style="list-style-type: none"> ▪ Policijska evidencija izdatih kazni; ▪ Periodično policijsko posmatrajuće istraživanje korišteći video kamere u vozilima.

Prijetna područja djelovanja	Mjere na temelju saobraćajnih nezgoda	Intermedijarne mjere	Mjere postupka	Metode praćenja učinkovitosti
4.4 Smanjenje prekomjerne brzine	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj i postotak nezgoda sa fatalnim ishodom i teškim povredama gdje je presudna bila brzina; ▪ Broj i postotak poginulih i teško povređenih prijavljenih od strane policije, a gdje je brzina bila glavni uzrok. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vozila koja se kreću preko 10 km/hr više od označenog ograničenja brzine u urbanim i ruralnim područjima; ▪ Anketirani vozači koji kažu da često voze 10 km/hr više od ograničene brzine. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj sati koliko su trajale oparcije kamera za brzinu; ▪ Broj vozila koja prolaze pored kamera za brzinu; ▪ Postotak vozača koji su bili kažnjeni za prekomjernu brzinu u prethodnih 6 mjeseci; ▪ Volumen i učinkovitost promocije cestovne sigurnosti usmjerene na prekomjernu brzinu; ▪ Mjera do koje su provedba i kampanje sigursnosti saobraćaja povezane i koordinirane. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnja statistika podataka o nezgodama; ▪ Policijska evidencija izdatih kazni za prekomjernu brzinu; ▪ Periodično anketiranje od strane policije kako bi izmjerili brzinu kretanja vozila.
4.5 Osigurati samo nedležne vozače na cestama	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja i postotka nezgoda u kojim učestvuju visokorizične skupine vozača; ▪ Broj i postotak nezgoda prema tome koliko dugo iskustvo vozači imaju; ▪ Smanjenje broja nezgoda sa sljedećim kategorijama vozača: <ul style="list-style-type: none"> (i) Mladi vozači; (ii) Početnici (iii) Vozači mini-autobusa (iv) Vozači autobusa (v) Vozači kamiona 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uvodjenje sistema Dipliranje u za vozačku dozvolu (GDL) za vozačake početnike koji treba da imaju restrikcije tokom probnog perioda ; ▪ Svi komercijalni vozači treba da zadovolje nove kriterije tako što će ponoviti vozački ispit i Certifikat sposobnosti (CoC) u toku 12 mjeseci; ▪ Komercijalnim vozačima koji ne zadovolje nove kriterije će se vozačka dozvola zamijeniti sa onom za laka vozila sve dok ne steknu uvjete da ponove vozački ispit. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dostupnost unaprijedenog materijala za obuku vozača za svaki tip vozila; ▪ Praktična obuka na svim kategorijama cesta; ▪ Uvodjenje unaprijedenog teoretskog ispita; ▪ Uvodjenje pregledanog praktičnog testa od 20-30 min.; ▪ Uspostava novih kriterija za prihvatljivost različitih vozačkih dozvola ; ▪ Kriterija minimalne dobi/ vozačkog iskustva komercijalnih vozača; ▪ Obuka i testiranje komercijalnih vozača na djelimično i potpuno opterećenim komercijalnim vozilima. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnja statistika podataka o nezgodama. ▪ Godišnji izvještaj agencije za izdavanje vozačkih dozvola.
4.6 Poboljšanje sigurnosti mladih i neiskusnih vozača	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja i postotka nezgoda s fatalnim i posljedicama teških ozljeda u kojima stradaju mladi i početni vozači ▪ Smanjenje broja i postotka osoba s fatalnim i teškim povredama zadobivenih u nezgodama uzrokovanim od strane mladih vozača početnika. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uvodjenje sistema Dipliranje u za vozačku dozvolu (GDL) za vozačake početnike koji treba da imaju restrikcije tokom probnog perioda; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dostupnost unaprijedenog materijala za obuku mladih i vozača početnika; ▪ Praktična obuka na svim kategorijama cesta; ▪ Uvođenje unaprijedenog teoretskog ispita; ▪ Uvođenje pregledanog praktičnog 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnja statistika podataka o nezgodama; ▪ Godišnji izvještaj agencije za izdavanje vozačkih dozvola.

			<ul style="list-style-type: none">▪ testa▪ Uspostava novih kriterija za prihvatljivost vozačkih dozvola za mlade i vozače početnike	
--	--	--	--	--

Prioritetno područje djelovanja	Mjere na temelju saobraćajnih nezgoda	Intermedijarne mjere	Mjere postupka	Metode praćenja učinkovitosti
4.7 Sigurniji komercijalni vozači	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja i postotka nezgoda u kojima učestvuju komercijalna vozila (npr., mini-autobusi, autobusi i kamioni); ▪ Smanjenje broja nezgoda sa fatalnim posljedicama i teškim povredama uzrokovanim od strane komercijalnih vozača. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Svi komercijalni vozači dobi iznad 21 godine; ▪ Komercijalnim vozačima koji ne zadovolje nove kriterije će se vozačka dozvola zamijeniti sa onom za laka vozila sve dok ne steknu uvjete da ponove vozački ispit. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dostupnost unaprijeđenog materijala za obuku komercijalnih vozača; ▪ Praktična obuka na svim kategorijama cesta sa vozilima pod teretom; ▪ Uvođenje unaprijeđenog praktičnog testa; ▪ Uspostava novih kriterija za prihvatljivost vozačkih dozvola za komercijalne vozače; ▪ Uspostava testa za certifikat sposobljenosti. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnja statistika podataka o nezgodama; ▪ Godišnji izvještaj agencije za izdavanje vozačkih dozvola.
4.8 Smanjenje vožnje pod utjecajem alkohola	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja nezgoda sa fatalnim posljedicama i teškim povredama, gdje je najmanje jedan vozač imao alkohol u krvi; ▪ Poginuli vozači i motociklisti sa prekomernom količinom alkohola u krvi; ▪ Poginule i povrijedene osobe u nezgodama gdje je najmanje jedan vozač ili motociklista imao prekomernu količinu alkohola u krvi ; ▪ Nezgode fatalnog ishoda i teških ozljeda koje se dešavaju tokom sati kada se konzumira alkohol. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potok vozača koji su testirani i zbog prekomjerene količine alkohola podvrgnuti sudskom postupku; ▪ Široko prihvaćanje "odgovornog domaćina " i pokretanje određene šeme vozača; ▪ Promjena stavova javnosti kako bi vožnja pod utjecajem alkohola postala neprihvatljiva u društvu; ▪ Podrška od strane javnosti prema policijskoj provedbi za vožnju pod utjecajem alkohola. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Broj slučajnih alko-testova tokom sati kada se alkohol konzumira u većim količinama; ▪ Broj slučajnih alko-testova kao udio ukupnog policijskog kontrolnog kontakta sa javnošću ; ▪ Postotak vozača testiranih u period prethodnih šest mjeseci; ▪ Volumen i učinkovitost promoviranja; ▪ Mjera do koje su provedba i promocija povezane. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Policijska statistika podataka o nezgodama; ▪ Statistika policijskog djelovanja; ▪ Istraživanje za provjeru učinkovitosti javnih kampanja I procjenu stavova.
4.9 Podizanje opće svijesti i obrazovanja o cestovnoj sigurnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjenje broja nezgoda i žrtava u koje se ubrajaju djeca; ▪ Smanjenje broja nezgoda i žrtava najrizičnijih grupa; ▪ Ukupni procenat poginulih ili ozlijedenih koji su iz ciljanih grupa koje su izložene najvećem riziku. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programi saobraćajnog obrazovanja djece u svim školama, s fokusom na vještine preživljavanja; ▪ Distribucija odgovarajućih sigurnosnih materijala; ▪ Javne kampanje bazirane na analizama podataka o nezgodama i ciljana na najrizičnije grupe. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dostupan materijal saobraćajnog obrazovanja djece, u odgovarajućem format, svoj djeci i svim školama; ▪ Posjeta/podrška svim školama od strane osoblja za podizanje svijesti o sigurnosti u saobraćaju; ▪ Broj poduzetih kampanja sigurnosti u saobraćaju, namjenjenim za sve rizične grupe. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Godišnja statistika podataka o nezgodama ▪ Godišnji izvještaj; ▪ Istraživanja o stavovima.

--	--	--	--	--

Prioritetno područje djelovanja	Mjere na temelju saobraćajnih nezgoda	Intermedijarne mjere	Mjere postupka	Metode praćenja učinkovitosti
MJERE RAZVOJA USLUGA NJEGE POSLIJE SUDARA (STUB 5)				
5.1 Poboljšanje hitnih medicinskih i spasilačkih službi	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vrijeme dolaska do žrtve nakon poziva ; ■ Vrijeme izvlačenja žrtve; ■ Vrijeme do konačnog liječenja; ■ Postotak povrijedjenih u saobraćaju koji u bolnicu dolaze kopnenom ili zračnom ambulantom; ■ Broj teško povrijedjenih koji primaju njegu napredne rehabilitacije u FBiH; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Konstantni pregled/revizija svih agencija uključenih u "lanac preživljavanja i rehabilitacije"; ■ Broj policijskih i komercijalnih vozača obučenih za pružanje prve pomoći. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Smanjenje vremena dolaska hitne medicinske službe na mjesto nezgode; ■ Smanjenje vremena za početno liječenje na mjestu nezgode; ■ Smanjenje vremena odvođenja žrtve do bolnice ■ Manji broj invaliditeta zahvaljujući unaprijeđenog tretiranja žrtava nezgoda. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Godišnja statistika podataka o nezgodama ■ Godišnji izvještaji od strane kantonalnih Ministarstava zdravstva ■ Godišnji izvještaj od strane Federalnog Ministarstva zdravstva ■ Broj "pogibija koje se mogu izbjegić", tj. pogibija u nezgodi, a koje su se mogle izbjegći u slučaju da je pružena optimalna njega u svim fazama ; ■ Vrijeme potrebno da žrtva dobije konačnu njegu; ■ Usmjerena istraživanja o pojedinim aspektima pre bolničke i bolničke njegе, od strane istraživača sa odgovarajućom medicinskom nadležnošću.