

**Regionalna Strategija Sigurnosti
Cestovnog Prometa (RRSS)
za SEETO Članice**

Februar, 2009

Uvod

Ova Regionalna strategija sigurnosti cestovnog prometa (RRSS) se radi u okviru projekta EC:

**“Podrška za implementirajuće mjere za višegodišnji plan (MAP) 2008-2012 osnovne regionalne transportne mreže jugoistočne Europe”
EuropeAid/125783/C/SER/MULTI”**

Ugovor za ovaj projekat je potpisan od strane Konzorcija predvođenog kompanijom White Young Green Consulting (UK) koji takođe uključuje TRADEMCO (Grčka), VIENNA Consult (Austrija) i TRL (UK).

Opći cilj projekta je:

“da nastavi sa zajedničkim nastojanjima za usvajanje harmonizirane reforme i integracijskog procesa u transportnom sektoru kroz region jugoistočne Europe i da podrži unapređenje efikasnosti Osnovne regionalne transportne mreže jugoistočne Europe”.

Projekat se sastoji od dvije komponente koje su povezane s MAP 2007-2011, Reforma željeznica (Komponenta A) i Revizija sigurnosti cestovnog prometa (Komponenta B).

U pogledu Komponente B: Revizije sigurnosti cestovnog prometa, predviđeni su slijedeći rezultati:

- Nacrt regionalne strategije sigurnosti cestovnog prometa,
- Prijedlog za zakonodavstvo i regulative za implementaciju obavezne RSA,
- Nacrt Priručnika za reviziju sigurnosti cestovnog prometa,
- Nacrt RSA sporazuma i akcijskog plana za njegovu implementaciju i
- Ispitivanje RSA procedura kroz pilot projekte u vezi sa projektnim dokumentima i postojećim cestama na osnovnoj cestovnoj mreži.

Pored toga, predviđene su tri Radionice za Komponentu B, koje pokrivaju gore navedene teme.

Kada bude dovršen, očekuje se da će ovaj projekat doprinijeti zatvaranju jaza/praznine između sedam SEETO članica i EU u željezničkom domenu i domenu sigurnosti cestovnog prometa sa administrativnog, zakonskog, organizacijskog, operativnog stajališta i stajališta efikasnosti, i njihovoj ranijoj integraciji u EU u nastupajućim godinama.

* * *

Regionalna strategija za sigurnost cestovnog prometa (RRSS) sastoji se od dva dokumenta:

- Glavni izvještaj - Osnovni Dokument (ovaj dokument) i
- Aneks – Eksplanatorni Izvještaj (dokument za Stručnjake iz oblasti Sigurnosti cestovnog prometa)

“REGIONALNA STRATEGIJA ZA SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA (RRSS) ZA SEETO ČLANICE”

Sadržaj

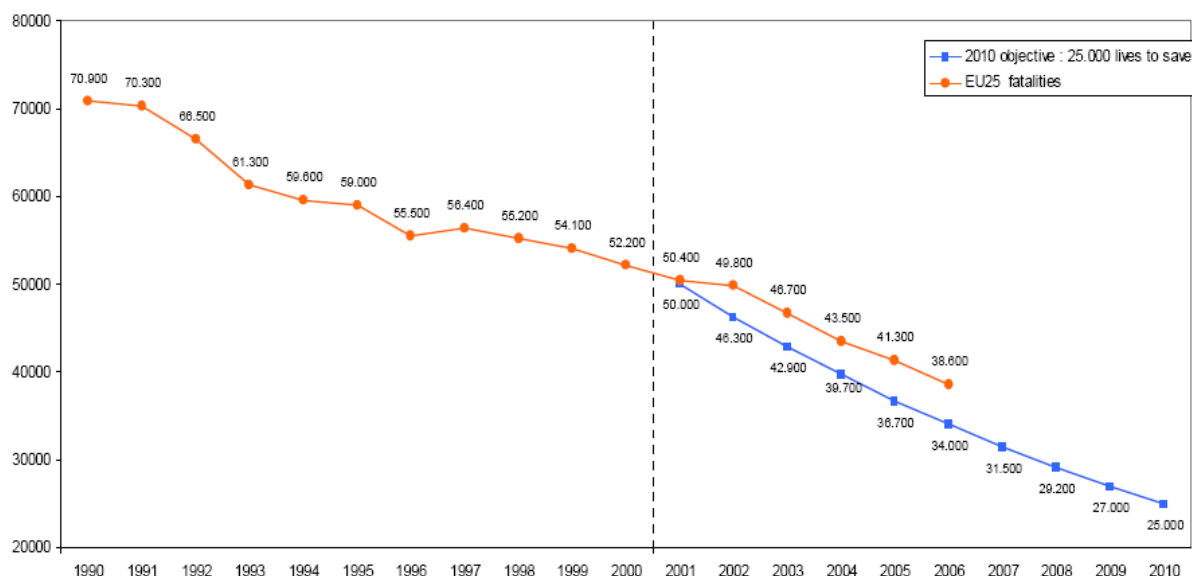
| | |
|---|----|
| 1. Uvod u Regionalnu Strategiju za sigurnost cestovnog prometa (RRSS) | 4 |
| 2. Vizija | 8 |
| 3. Misija | 9 |
| 4. Ciljevi | 10 |
| 4.1. Kratkoročni ciljevi | 10 |
| 4.2. Dugoročni ciljevi | 11 |
| 5. Ključna područja (“4E” mjere) | 12 |
| 5.1. Obrazovanje | 13 |
| 5.2. Inženjering | 15 |
| 5.3. Izvanredno stanje | 17 |
| 5.4. Provedba | 18 |
| 5.5. Dodatne mjere | 21 |
| 6. Odgovornosti/obaveze | 24 |
| 7. Praćenje i izvještavanje | 25 |
| 8. Sažetak i vremenski plan | 26 |
| Reference | 28 |

1. Uvod u Regionalnu strategiju za sigurnost cestovnog prometa (RRSS)

Tokom novijih decenija, problemi sigurnosti cestovnog prometa porasli su velikom brzinom u cijelom svijetu. Štaviše, Svjetska zdravstvena organizacija predstavila je izvještaj o porastu broja prometnih nezgoda [24] u kojem predviđanja ukazuju na to da će se prometne nezgode kao "vodeći uzrok smrti" sa 19. mjesta u 1990. godini pomaci na treće mjesto u 2020. godini. Ovaj izvještaj se odnosi na sve zainteresovane učesnike koji su odgovorni za upravljanje sigurnošću cestovnog prometa po cijelom svijetu.

Pored toga, mogu se vidjeti velike razlike između razvijenih i zemalja u razvoju na području sigurnosti cestovnog prometa [23]. Ovo je također očigledno između starih i novih članica EU, između SEETO članica i prosjeka EU. Značajna razlika u nivou sigurnosti cestovnog prometa uočena je čak među SEETO članicama.

Imajući to na umu, poduzeta su najizrazitija nastojanja i postignut je veliki napredak na polju sigurnosti cestovnog prometa u EU u posljednjoj deceniji [22]. Planovi za smanjenje broja prometnih nezgoda na cestama napola do 2010. bio je jedan od najambicioznijih ciljeva EU [3]. Iako je do ovog trenutka dosta postignuto, ostalo je još mnogo posla da bi se upolovio broj žrtava/smrtno stradalih [2] (Slika 1.1.).



Slika 1.1. Razvoj broja žrtava/smrtno stradalih u EU 1990–2010

Izvor: CARE (EU baza podataka o nezgodama na cestama)

Ovo znači da bi EU trebala poduzeti više kako bi ispunila postavljene ciljeve iz sigurnosti cestovnog prometa.

U isto vrijeme, SEETO članice [Albanija, Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Bivša jugoslavenska republika Makedonija, Crna Gora, Srbija i Kosovo (pod UNSCR 1244/1999)] moraju izmijeniti trend razvoja broja nastradalih u prometnim nezgodama na cestama od porasta ka smanjenju i pokušati dostići prosječni broj nastradalih kakav je u EU.

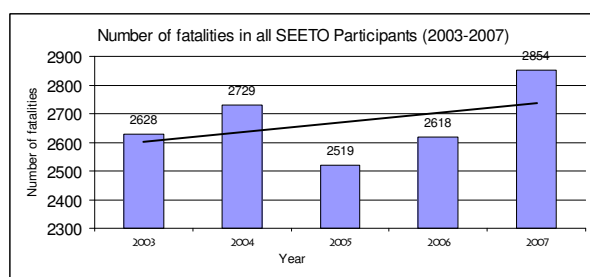
Sistematski pristup sigurnosti cestovnog prometa u SEETO članicama će spasiti hiljade života i smanjiti bol i patnju ljudi koji su uključeni u prometne nezgode i troškove za privredu i društvo. Poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa nije lak zadatak, i, pored sistematskog pristupa, zahtjeva snažnu političku volju i podršku kao i aktivno uključivanje svih zainteresiranih učesnika i relevantne javnosti. Snažan sistem sigurnosti cestovnog prometa može biti uspostavljen u slučaju kada se svi zainteresirani učesnici iz sigurnosti cestovnog prometa zajedno udruže sa istim jedinstvenim ciljem. Sigurnost cestovnog prometa nije samo zadatak policije, i uključuje širok spektar zainteresovanih učesnika. U mnogim zemljama članicama EU, odgovornosti za sigurnost cestovnog prometa protežu/prostiru se preko različitih nivoa Vlade i Parlamenta sa politikom o kojoj se odlučuje na lokalnom, nacionalnom i Europskom nivou. Studije slučaja iz Francuske, Švedske i Njemačke pokazuju da jednom kada je izgrađen, sistem sigurnosti cestovnog prometa može poboljšati nivo sigurnosti cestovnog prometa ne samo u jednoj zemlji, već u cijeloj EU, "izvozeći" iskustvo (Švedski "Vision Zero", "Sustainable Safety" iz Nizozemske, itd.) drugim zemljama.

Vlade bi trebale igrati važnu ulogu u uspostavljanju i upravljanju politikom sigurnosti prometa (Ministarstvo Transporta ili Policijski odjel). Takođe, drugi dijelovi Vlade su čvrsto angažirani sa kompanijama koje se bave sigurnošću cestovnog prometa (Ministarstva pravde, Zdravstva, Planiranja i Obrazovanja, da spomenemo neke) kao i sa osiguravajućim kompanijama, Nevladinim organizacijama, i drugim, uključujući nekoliko zakona, pravilnika, smjernica i propisa.

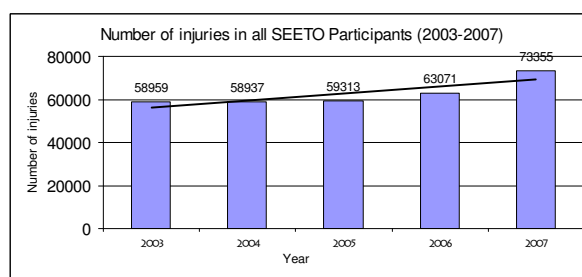
Na području jugoistočne Europe, koje je pokriveno članicama SEETO, u petogodišnjem periodu od 2003. do 2007. statistike vezane za prometne nezgode pokazuju slijedeće:

- 1.025.949 saobraćajnih nezgoda sa
- 13.348 smrtno nastradalih i
- 313.635 povrijeđenih.

Ova činjenica je veliki izazov za sva društva i sektor javnog zdravstva u cijelom regionu. Unatoč svim realiziranim mjerama iz sigurnosti cestovnog prometa, tokom posljednjih godina broj nastradalih i povrijeđenih u SEETO članicama je u porastu.



Slika 1.2. Broj nastradalih u svim članicama SEETO (2003-2007)



Slika 1.3. Broj povrijeđenih u svim članicama SEETO (2003-2007)

Pored često podcjenjenih visokih socio-ekonomskih troškova, značajna ljudska bol i patnja čak i za preživjele članove porodica mora se imati na umu. Trebali bismo poštovati pravo svakog građanina da živi i radi u sigurnosti. Mora se omogućiti korištenje naših puteva sa minimalnim rizikom za mogućnost povrede ili pogibije.

Kako je dogovoreno među svim učesnicima na prvoj RSA radionici u Tirani, održanoj 28. i 29.01.2009., glavni cilj Regionalne strategije za sigurnost cestovnog prometa (RRSS) je da se smanji broj poginulih osoba u prometnim nezgodama do 50% do 2019. godine u poređenju sa statističkim podacima iz 2007.

Poboljšanje trenutne situacije može se postići jedino dobro koordiniranim pristupom na svim poljima sigurnosti cestovnog prometa i politike [1].

RRSS za SEETO članice je rezultat projekta koji je finansirala Europska Unija "Podrška implementirajućim mjerama za višegodišnji plan osnovne regionalne transportne mreže jugoistočne Europe (MAP) 2008-2012", EuropeAid/125783/C/SER/MULTI.

RRSS je zasnovana na glavnim dokumentima Europske Unije (Direktivama, Normama i Preporukama) kao i na dokumentima UN, izvještajima Svjetske zdravstvene organizacije, ECMT, Europske komisije, Međunarodne organizacije za sigurnost cestovnog prometa (PRI), Europskog vijeća za sigurnost transporta (ETSC), i drugih relevantnih institucija na polju sigurnosti cestovnog prometa i na najboljim iskustvima. Kao rezultat ovoga, moguće je podijeliti sve prednosti/koristi koordinirane politike sigurnosti cestovnog prometa u regionu kako bi se osiguralo najbolje izvršenje/djelovanje sistema za sigurnost cestovnog prometa za daljnju integraciju SEETO članica u EU.

RRSS je kreirana na stepenast način kako bi bila dobro prihvaćena za implementaciju. Predstavnici javnih uprava su pozvani da daju svoje komentare i dopune. RRSS je koncipirana na takav način da postoji osnovni cilj (zadaci) i nekoliko ključnih polja aktivnosti (mjera) koje treba dostići.

Da bi se postigli impresivni ciljevi RRSS jako je važno implementirati sve sugerirane/predložene mjere na koordiniran način. Sve uključene uprave, zainteresirani učesnici i organizacije na različitim nivoima trebali bi ojačati svoje aktivnosti u skladu sa predloženim mjerama RRSS [9].

Ciljevi i mjere su predloženi na način koji će promijeniti sve slabe tačke koje su proizašle iz SWOT analiza. Pored toga, mjere su usklađene sa najboljom praksom politike sigurnosti cestovnog prometa Europske unije i propisima kao i Direktivama u pogledu sigurnosti cestovnog prometa. Kao rezultat etape analize Projekta, slijedeći SWOT analize glavni kritični faktori (slabosti i opasnosti) za implementiranje RRSS su prepoznate kako slijedi:

- Nedostatak stvarne političke i administrativne podrške i sistematskog kao i trajanog/stalnog pristupa implementaciji RRSS na nacionalnom nivou (u svim SEETO članicama).
- U većini slučajeva postoji potreba za poboljšanjem i jačanjem institucionalnih i

- Ljudskih kapaciteta iz domena sigurnosti cestovnog prometa.
- Ograničeni su finansijski i ljudski resursi za implementaciju proglašanih ciljeva RRSS.
- Nedovoljna koordinacija rada na sigurnosti cestovnog prometa na nacionalnom nivou kao i nedovoljna koordinacija na regionalnom nivou, posebno na polju praćenja i evaluacije rada na sigurnosti cestovnog prometa.

Predložena RRSS je otvoren, dugoročni dokument, koji bi periodično trebalo evaluirati i/ili dopunjavati (najmanje jednom svake tri godine).

Praćenje i evaluacija na regionalnom nivou moraju biti podržani praćenjem i evaluacijom sigurnosti cestovnog prometa na nivou članica SEETO.

Da bi se ispunila misija RRSS mora se organizirati efikasna podrška nacionalnih ili lokalnih kratkotrajnih programa za sigurnost cestovnog prometa i akcijski planovi.

2. Vizija

Svi društveni potencijali u SEETO Regionu fokusiraće se na dostizanje slijedeće vizije sigurnosti cestovnog prometa:

Dostići nivo sigurnosti cestovnog prometa i uspostaviti pozitivne trendove u kontinuiranom opadanju broja nastradalih i povrijeđenih kao što je slučaj u EU (dostići prosječan nivo sigurnosti cestovnog saobraćaja u EU 27).

To znači: Svaki državljanin u SEETO Regionu ima pravo da živi i radi u sigurnosti [22].

Prema tome, kada neko hoda, vozi biciklo, motor ili automobil ili kamion, on/ona bi tom prilikom trebalo da se izlažu minimalnom riziku da budu povrijeđeni ili ubijeni. Takođe, drugi korisnici ceste ne bi trebali biti oštećeni sopstvenim učešćem u prometu.

3. Misija

Broj nesreća sa smrtnim ishodom u SEETO Članicama je neprihvatljivo visok. Stoga je misija RRSS da [15]:

- Ostvari uvjete za održivi/kontinuiran razvoj transporta i društva u kom će svi građani, a posebno osjetljivi korisnici puteva, biti dio sigurnog prometa, života i svakodnevnog rada,
- Uspostavi efikasan preventivni/zaštitni sistem za sigurnost cestovnog prometa koji će uključivati širok spektar subjekata, kao što su: Parlamenti, Vlade, Ministarstva, različite institucije, organizacije, Univerziteti, nevladine organizacije, auto klubove, profesionalce, itd. u kojem će svi prepoznati korist za sebe i svoje odgovornost, i
- Proširiti sistem odgovornosti za prometne nezgode sa samo direktno uključenih učesnika u prometnim nezgodama, na sve subjekte koji bi mogli doprinijeti smanjenju rizika za prometne nezgode i njihovih žrtava.

4. Ciljevi

Cilj Regionalne strategije za sigurnost cestovnog prometa je definisan sa 50% smanjenja nastradalih u prometnim nezgodama na cestama prilikom poređenja godine 2019 sa 2007.

Da bi se ispunio ovaj cilj, korišće se integrirani pristup zasnovan na četiri elementa ("4E") [17]:

- Obrazovanje,
- Inženjering,
- Izvanredno stanje i
- Provedba/izvršenje.

Da bi se podržao ovaj integrirani pristup, predviđeno je nekoliko "općih/globalnih" dodatnih mjera. Ove mjere su povezane sa više od jednog od ova četiri elementa.

4.1. Kratkotrajni ciljevi

- Uspostaviti vodeće/glavno tijelo za sigurnost cestovnog prometa (Agencija, Vijeće, Opservatorij, itd.) za sigurnost cestovnog prometa na regionalnom nivou pod pokroviteljstvom/kišobranom SEETO, i sličan sistem bitnih institucija na Nacionalnom nivou, kao što su: Jedinica za sigurnost cestovnog prometa (RSU) u Ministarstvu transporta ili sličnom, RSU u Ministarstvu unutrašnjih poslova (Prometna policija), RSU u Upravama za ceste (Direkcije ili Javna preduzeća), RSU u Općinama, itd. koji će omogućiti i pratiti realizaciju nacionalne i Regionalne strategije za sigurnost cestovnog prometa,
- Uspostaviti proces prijenosa/transfera znanja i iskustava iz razvijenih zemalja članica EU na SEETO Članice, i uvesti sistem obučavanja profesionalaca na području sigurnosti cestovnog prometa,
- Uskladiti pravni okvir između svih SEETO Članica i EU i koristiti najbolju praksu iz sigurnosti cestovnog prometa (implementacija RSA i RSI, istraživanje nezgoda/očevid nezgoda, baza podataka o nezgodama, sistem vozačkih dozvola, kazne, novi vozači, kampanje, itd.),
- Smanjiti broj nastradalih za 30% do 2014. u odnosu na 2007. i
- Smanjiti broj ozbiljno povrijeđenih za 20% do 2014. u odnosu na 2007.

4.2. Dugotrajni ciljevi

- Uskladiti nivo sigurnosti cestovnog prometa cestovne infrastrukture SEETO članica sa prosječnim nivoom usporedive cestovne infrastrukture EU,
- Uspostaviti snažan i široko rasprostanjen sistem zaštite u sigurnosti cestovnog prometa, koji će podržati političari, stručnjaci i javnost, predvođeni profesionalcima za sigurnost cestovnog prometa, koji će takođe uspostaviti saradnju između SEETO članica kao i između SEETO i EU
- Smanjiti broj nastradalih i povrijeđenih čak i ako se poveća dužina cesta i poraste broj vozila koja kruže.
- Smanjiti broj nastradalih za 50% do 2019. u odnosu na 2007. i
- Smanjiti broj ozbiljno povrijeđenih za 30% do 2019. u odnosu na 2007.

5. Ključna područja (mjere "4E")

Efikan rad na sigurnosti cestovnog prometa se zasniva na tri stuba/potpornja: cestovna infrastruktura, vozila, i vozači [11]. Da bi se rezultati optimizirali, sa svakim od njih se mora pozabaviti, pojedinačno i u kombinaciji.

Najnovijom Europskom Direktivom o Upravljanju sigurnošću infrastrukture koja je objavljena u jesen 2008.[4], više pažnje se poklanja upravljanju infrastrukturom. Ovo može biti korisno za sve SEETO Članice, jer je jasno prikazano koji instrumenti (alati sigurnosti cestovnog prometa) bi se trebali koristiti na obavezan način da bi se spriječile prometne nezgode na cestama i da bi se povećao nivo sigurnosti cestovnog prometa. Ovo bi odvelo sve SEETO Članice na put kreiranja sigurnije cestovne infrastrukture i zaštite građana od stradavanja ili povređivanja u prometu.

Politika prema RRSS i bolja saradnja između svih zainteresovanih učesnika je jedini način da se osigura da će biti dostignut cilj daljnjeg smanjenja nezgoda na cestama. Ovo će omogućiti da se pomogne cjelokupnom poboljšanju sigurnosti cestovnog prometa na Europskim cestama.

Ključna područja RRSS su direktno povezana sa poboljšanjem "4E" elementa (obrazovanje, inženjering, izvanredno stanje i provedba/izvršenje) u svakoj SEETO Članici sa adekvatnim mjerama.

Sve predložene mjere unutar "4E" trebaju takođe voditi računa o zaštiti okoliša [6]. To znači da svi učesnici u prometu trebaju naučiti kako da zaštite okoliš (od osnovne škole pa sve do fakulteta, i dalje kao radnici). To znači da, što se tiče cesta, sve SEETO Članice trebaju implementirati Studije o procjeni utjecaja na okoliš koje smanjuju utjecaj novih cesta na ekologiju, kao jedan od osnovnih dokumenata u fazi gradnje ceste. Posebna pažnja treba se posvetiti gradnji i održavanju cesta sa ekološkog aspekta. EU ekološki standardi trebaju se usvojiti i koristiti u proizvodnji automobila. To znači da, što se tiče vozila, SEETO Članice trebaju obratiti više pažnje na učinak koji korištena vozila imaju na okoliš sa sličnim pristupom kao što je u EU i trebaju izbjegavati uvoz korištenih rezervnih dijelova (posebno korištenih guma). Provjera ispušnih plinova biće dio sistema provjere ispravnosti.

U školama i prilikom obrazovanja u vozačkim školama trebalo bi obučavati i o ponašanju/postupanju vozača (eko vožnja) uz odgovornost prema okolišu, na primjer kako koristiti automobil da bi se smanjila potrošnja goriva i smanjila emisija ispušnih gasova.

Sve mjere za zaštitu okoliša vezane za promet trebaju biti sprovedene što je prije moguće.

5.1. Obrazovanje

Analize okolnosti nezgoda u SEETO Članicama, uz toliko slučajeva rastućeg broja stradalih i neprihvatljiv broj stradalih u poređenju sa situacijom u drugim dijelovima Europe, pokazuje da postoji hitna potreba osvješćivanja javnosti o ovom problemu. Postoji hitna potreba da se promijeni često neprikladno ponašanje vozača i da se poboljša obrazovanje svih ljudi koji učestvuju u cestovnom prometu [18]. Posebna pažnja treba se posvetiti mladim i novim vozačima¹ i djeci školskog uzrasta.

Isprva, treba se uspostaviti kvalitetan obrazovni sistem u svim SEETO Članicama i to će omogućiti dugotrajne rezultate porasta kulture sigurnosti cestovnog prometa kao osnove za sigurnost cestovnog prometa.

➤ Mjera 5.1.1. Programi prometnog obrazovanja

Da bi se osiguralo prikladno ponašanje svih učesnika u prometu, treba ih obučiti kroz redovno predškolsko obrazovanje (vrtić), osnovnu školu, srednju školu, gimnaziju, univerzitet i na poslu, na temeljit način o slijedećem:

- Prvi koraci u prometu,
- Osnovne/početne životne poduke (osnovne funkcije sigurnosti cestovnog prometa),
- Kako se treba ponašati tinejdžer u prometu,
- Ponašanje biciklista (temeljna znanja o prometnim znacima, pravo prolaza itd.) za starije učenike,
- Priprema za sistem vozačkih dozvola,
- Bezbjedno putovanje za zaposlenike, itd.

Potrebno je uspostaviti dobru saradnju između različitih uprava i zainteresovanih učesnika kao što su Ministarstva obrazovanja i Unutrašnjih poslova da bi se organizirala postepena obuka za nastavnike kako bi se osigurao kvalitet specijalizirane poduke u školama.

Takođe, veoma je važno podržati obrazovanje stručnjaka iz sigurnosti cestovnog prometa (zaposlenici Jedinica za sigurnost cestovnog prometa u Ministarstvima, Direkcijama za ceste, Općinama, itd.), jer su oni zaduženi i nadležni za uspostavljanje i vođenje zaštitnog/preventivnog sistema sigurnosti cestovnog prometa.

Predložene mjere trebale bi biti uvedene što je prije moguće ali najkasnije do kraja 2012.

¹ Ova kategorija "mladih i novih" vozača još je poznata i kao "početnik". Ovaj termin će se koristiti u nastavku teksta.

➤ **Mjera 5.1.2. Specijalni program za mlade vozače i početnike**

Istraživanje nezgoda pokazuje da mladi i neiskusni vozači često učestvuju u ozbiljnim prometnim nezgodama na cesti. Da bi se poboljšala situacija i spriječile nezgode u budućnosti, neophodno je:

- Poboljšati obrazovanje u vozačkim školama u SEETO članicama. Sve procedure/postupci i materijali za obuku trebali bi biti revidovani s aspekta zahtjeva sigurnosti cestovnog prometa i zahtjeva EU,
- Uvesti novi sistem za vozačke dozvole. Vozači početnici (driving license novice) bi trebali dobiti probne vozačke dozvole za jedan period kako bi se ispitalo njihovo znanje i ponašanje. To znači da bi u slučaju ozbiljnog zanemarivanja prometnih pravila ili u slučaju prebrze vožnje i vožnje u pijanom stanju, vozačka dozvola trebala biti povučena/izuzeta od strane Policije uz zakonski pojednostavljenu proceduru. Ovo bi moglo biti organizirano u kombinaciji sa sistemom kaznenih bodova,
- Pratiti nove vozače i blagovremeno pokrivati opasno i agresivno ponašanje,
- Uspostaviti sistem dodatnog obrazovanja i obuke vozača,
- Omogućiti sistem restrikcija za mlade vozače koji ne poštuju Zakon o sigurnosti cestovnog prometa.

Predložene mjere trebale bi biti implementirane postepeno do kraja 2014.

➤ **Mjera 5.1.3. Kampanja informisanja/osvješčivanja javnosti**

Trebalo bi pokrenuti periodične javne kampanje o sigurnosti cestovnog prometa da bi se podigla opća svjesnost/obavještenost cijelog društva o problemima prometnih nezgoda [5]. Kampanje bi trebale biti posvećene najopasnijim vidovima ponašanja učesnika.

Pored toga, javna kampanja mogla bi se izvesti na regionalnom ili nacionalnom nivou, ili organizovati samo za lokalne vlade sa jasno definisanim ciljevima [7].

Glavne teme takvih javnih kampanja trebale bi biti:

- Protiv prebrze vožnje,
- Protiv vožnje nakon konzumiranja alkohola,
- Za vezanje sigurnosnih pojasa,
- Za nošenje kaciga,
- Za propuštanje pješaka na pješačkim prijelazima,
- Za poštivanje crvenog svjetla (takođe i za pješake),
- Protiv agresivne vožnje, itd.

Kampanje trebaju biti stručno pripremljene sa svim elementima i posebna pažnja treba se posvetiti praćenju i evaluaciji rezultata. Sve SEETO članice trebaju pripremiti Nacionalne planove za kampanje za jednu i više godina.

Javna kampanja treba biti organizirana što je prije moguće nakon usvajanja RRSS i treba se nastaviti na periodičan način.

5.2. Inženjering

Inženjering se obično može podijeliti na dva dijela, inženjering za vozila i inženjering za ceste. Sadašnja RRSS će se fokusirati na mjere inženjeringa za ceste. Neka pitanja iz inženjeringa za vozila dodatno/naknadno su pokrivena poboljšanjima u pogledu provjere ispravnosti.

Prve dvije mjere su presudne za postavljanje okvira modernog inženjeringa kao osnova znanja i standarda koji će poboljšati sigurnost cestovnog prometa [8], [13] & [17].

Pored toga, trebalo bi uvesti dvije konkretne i više na rezultat orijentiranih mjera da bi se postiglo brzo poboljšanje u pogledu situacije izloženih/ranjivih korisnika cesta i da bi se riješili problemi sa često opasnim raskrsnicama.

➤ *Mjera 5.2.1. Implementacija alata inženjeringa za sigurnost cestovnog prometa*

Da bi se osigurao prihvatljiv napredak u pogledu smanjenja broja ozbiljnih nezgoda neophodno je analizirati i poboljšati postojeću cestovnu mrežu kao i projektovanje i izgradnju novih cesta.

Stoga bi implementacija međunarodno prihvaćenih/odobrenih alata za sigurnost cestovnog prometa trebala biti organizovana [4] kao:

- Procjena utjecaja na sigurnost cestovnog prometa,
- Revizija sigurnosti cestovnog prometa,
- Rangiranje po sigurnosti i upravljanje cestovnom mrežom koja je u radu (uključujući upravljanje visokorizičnim dionicama cesta i raskrcnicama itd.),
- Inspekcije sigurnosti cestovnog prometa,
- Dubinske analize nezgoda.

Ovi alati (instrumenti) sigurnosti cestovnog prometa će pomoći da se integriše sigurnost, i da se uzimaju u obzir odgovarajuće brzine u svim fazama planiranja, projektovanja i rada/iskorištavanja cestovne infrastrukture. Pored toga, neophodno je dodati dovoljan broj pravnih odredbi u postojeći Cestovni ili Prometni zakon ili Zakon o cestama, da bi se pomenute mjere inženjeringa za sigurnost cestovnog prometa učinile obaveznim. U prve tri godine, sve SEETO članice bi trebale usvojiti Regionalne priručnike za RSA i RSI ili bi trebale pripremiti sopstvene priručnike.

Sve SEETO članice moraju obrazovati i obučiti stručnjake za sigurnost cestovnog prometa i jedno racionalno rješenje moglo bi biti uspostavljanje Regionalnog centra

za obuku kao dio SEETO aktivnosti.

Implementacija bi trebala biti isplanirana postepeno/po etapama, do 2012. godine upotreba alata bi trebala biti obavezna za osnovnu mrežu (uključujući Europske koridore i trase) a do 2015. godine trebala bi biti u upotrebi/aktivna za sve SEETO članice na glavnoj mreži.

➤ **Mjera 5.2.2. Poboljšanja u pogledu smjernica za projektovanje**

Postojeće smjernice i norme u pogledu rada na projektovanju cesta trebale bi se dalje razvijati i poboljšati na osnovu najbolje prakse i u skladu sa preporukama i direktivama Europske unije.

Daljnji razvoj smjernica trebao bi se izvoditi prema projektovanju orijentiranom ka sigurnosti i trebao bi pratiti principe "cesta koje se same objašnjavaju" i "ivičnjaka koji opraštaju greške" [13] & [12].

Razvoj modernih, sigurnih i standardiziranih rješenja za sigurnije objekte na prelazima/ukrštanjima, željezničkim prelazima, tunelima, središnjim ogradama, autobuskim stanicama, poboljšanjem ulaza na gradilišta/razvijena područja, kružne tokove, objekte za pješake i biciklističke staze je veoma važno u pogledu sigurnosti cestovnog prometa. Posebna pažnja treba se posvetiti kontroli pristupa cestama [19]. Jedan od glavnih problema na cestama u SEETO članicama je povezan sa nepravilnim pristupom na glavne i regionalne ceste. Neophodno je provjeriti sve pristupe na ceste i zatvoriti one ilegalne i opasne.

Predložene mjere trebale bi biti implementirane postepeno do 2018. U iduće tri godine neophodno je pripremiti nacionalne standarde ili preporuke a u slijedećih 5-7 godina forsirati njihovu upotrebu.

➤ **Mjere 5.2.3. Praktične mjere u pogledu izloženih/ranjivih korisnika cesta**

Drugi fokus trebao bi voditi ka praktičnim mjerama za poboljšanje sigurnosti izloženih/ranjivih korisnika ceste, kao što su[18]:

- Sigurne pješačke staze barem duž dionica ceste koje imaju jarke/kanale i prolaze kroz naseljena mjesta na osnovnoj mreži i druge ceste koja ima priličan obim prometa, gdje postoji veliki broj pješaka,
- Sigurniji objekti pješačkih prelaza kao što su nadvožnjaci, pješački prelazi sa prometnom signalizacijom ili medijanama/ostrvima kao skloništem gdje se pješaci mogu skloniti u vezi s obimom prometa, posebno na mjestima gdje glavne ceste prolaze kroz gradove,
- Implementacija mjera da bi se osiguralo ograničenje brzine na dionicama cesta sa jarcima/kanalima,
- Ostrva za ulazak, smanjena širina trake i srednjih oznaka/traka u

- gradilištima/naseljenim područjima sa ciljem da se fizički podrže naznačena ograničenja brzine,
- Implementacija zona sa ograničenjem brzine na 30 km/h, ili brzine pješaka, u naseljenim područjima gradova i mjesta kao standardnih rješenja,
 - Razvoj mreže sigurnih objekata za bicikliste posebno u naseljenim mjestima /gradilištima ovisno o obimu prometa biciklista itd.
 - Treba uzeti u obzir organiziranje sistema prevoza učenika u školu autobusima

Predložene mjere trebale bi biti implementirane postepeno do 2018.

➤ **Mjera 5.2.4. *Praktične mjere u pogledu raskrsnica, željezničkih prelaza i ITS***

Postojeća ukrštanja cesta u mreži često više nisu prilagođena za rastuće obime putovanja a sigurnosni učinak nije dovoljan.

Zbog veoma dobrog sigurnosnog učinka kružnih tokova u poređenju sa drugim vrstama raskrsnica, izgradnju kružnih tokova za nove ceste i poboljšanja postojećih raskrsnica trebalo bi u budućnosti smatrati jednim od standardnih rješenja [17].

Predložene mjere trebale bi biti implementirane postepeno do 2015. U iduće tri godine tehnički priručnici za projektovanje kružnih tokova trebali bi biti pripremljeni.

Posebna pažnja treba se posvetiti poboljšanju sigurnosti cestovnog prometa na željezničkim prelazima. Željeznički prelazi u osnovnoj mreži trebali bi se postupno mijenjati u prelaze u više nivoa. Predložene mjere trebalo bi implementirati postepeno.

Osim toga, Uprava cesta bi takođe trebala uzeti u obzir korištenje tehnoloških rješenja Sistema obavještanja o transportu (ITS). To bi moglo biti korisno za poboljšanje visokorizičnih dionica cesta jer bi vozači dobijali bitne informacije o stvarnim uvjetima na cesti, zastoju prometa i drugim rizicima. Korištenje ITS bi bilo korisno za korisnike prometa ograničene pokretljivosti/mobilnosti i takođe bi trebalo biti uvedeno postepeno na zahtjev.

5.3. Izvanredno stanje

Da bi se poboljšala reakcija/odgovor nakon sudara, RRSS sadrži slijedeći paket mjera u pogledu izvanrednih stanja. Ove mjere uglavnom su upućene na odgovornosti Ministarstva zdravstva i na Organizacije medicinske pomoći, ali za neke mjere neophodna je kvalitetna saradnja sa Ministarstvom unutrašnjih poslova i Prometnom policijom.

➤ **Mjera 5.3.1. Specijalni akcijski plan u pogledu sistema za izvanredno stanje**

Ozbiljnost brojnih nezgoda mogla bi biti smanjena kada bi sistem za izvanredno stanje preduzeo efikasnu akciju.

Postojeći sistem akcije na izvanredno stanje trebao bi biti ojačan u pogledu efikasnosti i opreme da bi se smanjila neprihvatljiva kašnjenja u slučaju prometne nezgode. Jasno kvantifikovani ciljevi vezani za vrijeme odgovora na mjesto nezgode trebali bi biti definisani u akcijskom planu za poboljšanje sistema za izvanredna stanja (npr. brz transport povrijeđenih u prometnim nezgodama na cestama trebao bi se analizirati, posebno korištenjem helikoptera; rubna/rezervna traka (traka za zaustavljanje) na autocestama trebala bi uvijek biti prazna/oslobođena od prometa).

Ovaj akcijski plan trebao bi biti pripremljen do 2013.

➤ **Mjera 5.3.2. Kampanja informisanja u pogledu ponašanja u slučaju nezgode**

Da bi se osigurala odgovarajuća reakcija u slučaju prometne nezgode, medijska kampanja bi trebala informisati učesnike u prometu o tome šta treba uraditi u pogledu prve pomoći.

Pored toga, svi vozači, uključujući strane vozače koji prelaze preko Regiona, trebali bi biti dobro informisani o brojevima telefona za izvanredna stanja i neophodnim koracima koje trebaju poduzeti da bi zaštitili/osigurali sebe i druge korisnike cesta.

Javne kampanje trebale bi biti organizirane što je moguće prije nakon usvajanja RRSS i trebale bi se nastaviti periodično.

➤ **Mjera 5.3.3. Mjere za osiguranje mjesta nezgode**

Uz obaveznu upotrebu upozoravajućih prsluka u slučaju nezgode ili tehničkog kvara trebalo bi poboljšati uočljivost, posebno noću.

Svi vozači bi trebali imati jedan reflektirajući prsluk u svom automobilu, obavezno do 2010.

➤ **Mjera 5.3.4. SOS – telefoni za izvanredno stanje**

U slučaju nezgode trebao bi biti osiguran kvalitetan sistem poziva za izvanredno stanje.

“SOS” mreža telefona za izvanredna stanja trebala bi biti postavljena duž autocesta postepeno do 2018. U iduće tri godine potrebno je implementirati isti jedinstveni broj za izvanredna stanja u svim SEETO članicama (112).

5.4. Provedba

Poboljšanje mjera provedbe će dovršiti aktivnosti RRSS. Uz uvođenje slijedećeg paketa mjera provedbe broj ozbiljnih prometnih nezgoda na cestama uzrokovanih ponašanjem motorizovanih korisnika cesta kao što je prebrza vožnja, ne davanje prolaza i vožnja pod utjecajem alkohola će se uslijed toga smanjiti [14].

➤ *Mjera 5.4.1. Preventivne mjere za smanjenje prebrze vožnje*

U skladu sa informacijom Prometne policije, prebrza vožnja je glavni uzrok nezgoda na cestama sa smrtnim ishodom koje su uzrokovali vozači motornih vozila. Treba pomenuti da u većini slučajeva prometnih nezgoda, pored prebrze vožnje, često i drugi faktori koji doprinose nezgodi imaju dodatni utjecaj na nezgodu [10]. Ali, nema sumnje da će izbor odgovarajuće brzine usklađenom sa uvjetima prometa i poštivanje ograničenja brzine pomoći da se smanji ozbiljnost i broj nezgoda. Policija u svim SEETO članicama treba pripremiti strategiju za provedbu prometne policije u skladu sa EU (npr. EU, DG TREN, Konsultacijski dokument, "Poštivanje pravila bolje provedbe sigurnosti cestovnog prometa u EU", Brisel, 6.11.2006).

Policijska provedba na području brzine trebala bi biti dio globalne kampanje i podržati kampanju.

Konkretne policijske mjere koje bi trebalo uvesti ili im povećati intenzitet su:

- Nepokretne sigurnosne kamere posebno u urbanim/gradskim područjima i na visokorizičnim ukrštanjima cesta (postepeno do 2013.),
- Kamere u skladu sa principima "kontrola dionice" trebale bi biti korištene na visokorizičnim dionicama cesta, i postavljene duž Europske osnovne mreže (postepeno do 2015.), ovo se tiče i mjerenja prosječne brzine na daljinu,
- Pored toga, koristiće se pokretne jedinice kamera za brzinu, uz mogućnost kažnjavanja vozača na mjestu,
- Jasna odgovornost vlasnika automobila u slučaju prometnih prekršaja,
- Policijski rad bi trebao slijediti politiku "bez popustljivosti/nula tolerancije", itd.

➤ *Mjera 5.4.2. Preventivne mjere za smanjenje vožnje pod dejstvom alkohola*

Drugi tipičan problem u cijeloj Europi su nezgode nastale pod utjecajem alkohola ili droga. Neophodan je snažniji rad na provedbi u vezi vožnje pod utjecajem alkohola. Nakon svake ozbiljne prometne nezgode treba se sprovesti istraga o utjecaju vožnje pod dejstvom alkohola ili droga. Policijska provedba protiv "vožnje pod dejstvom alkohola" takođe bi trebala biti dio globalne kampanje protiv vožnje pod dejstvom alkohola [5].

Mobilne jedinice trebalo bi organizirati tako da imaju intenzivne provjere na licu mjesta u prometu. Policija bi trebala dobiti pravo da zadrži/otkaže vozačku dozvolu na mjestu.

Prometni zakon trebalo bi promijeniti u pogledu ograničenja koncentracije alkohola u krvi (BAC). U budućnosti, ograničenje bi trebalo biti 0.2 BAC za sve vozače a za vozače početnike u prve dvije godine nakon dobivanja vozačke dozvole 0.0 BAC.

Potrebne promjene u nacionalnim pravnim propisima za uvođenje ove mjere trebalo bi organizirati što je prije moguće nakon usvajanja RRSS.

➤ **Mjera 5.4.3. Sigurnosni pojas, kacige i zaštita djece**

Korištenje sigurnosnog pojasa je veoma efikasan način smanjenja smrtnih slučajeva i povrijeđenih sa dugotrajnim posljedicama kod osoba koje su bile u automobilu. Na osnovu nekoliko studija procijenjeno je da će posljedice povreda biti smanjene za 30% za ozbiljne povrede i 50% za smrtne slučajeve (SWOV, 2005).

Korištenje bustera i dječijih sjedalica su jako efikasan način smanjenja ozbiljnih i smrtonosnih povreda djece. Zaštita djece prvenstveno se odnosi na zaštitu djece u slučaju sudara. Šansa da poginu ili budu ozbiljno povrijeđeni za djecu koja nisu vezana pojansom ili zaštićena je oko sedam puta veća.

Da bi se izbjegle ozbiljne povrede glave u slučaju nezgode, svi motociklisti, uključujući korisnike laganih motora i njihovi putnici trebaju nositi kacige.

Kako bi dostigli cilj višeg procenta korištenja slijedećih koraka na području provedbe (policijksi rad) treba uraditi slijedeće:

- Intenzivne provjere na licu mjesta u prometu i odgovarajuće kazne u slučaju nekorištenja sigurnosnih pojasa. Sigurnosni pojasi trebali bi se koristiti na svim mjestima sjedenja putnika u automobilima i kombi vozilima, uključujući kamione i druge kategorije vozila,
- Intenzivne provjere na licu mjesta u pogledu korištenja kaciga za motoriste i putnike i
- Pravilo o zahtjevu za obavezno korištenje opreme za zaštitu djeteta. Sistem zaštite djeteta bi trebao ispuniti tehničke zahtjeve Europske Direktive 2003/20/EC.

Ova mjera bi trebala biti dio globalne kampanje, i trebala bi biti organizirana što je prije moguće nakon usvajanja RRSS.

➤ **Mjera 5.4.4. Uspostavljanje nacionalnog sistema kaznenih bodova**

Uvođenje sistema kaznenih bodova pokazalo se veoma uspješno u različitim zemljama Europe. U zemljama kao što je Portugal, Španija i Danska smanjenje broja

nezgoda je dokazano rezultat provedbe sistema kaznenih bodova. Uspješan je jer posebno kažnjava vozače koji nastavljaju sa izvršavanjem prekršaja. Djelovao bi obrazovno kada bi predviđao poništavanje bodova odgovarajućom obukom. Vlasti će povećati disciplinu vozača zbog mogućnosti zadržavanja/izuzimanja dozvole nakon niza ozbiljnog broja prekršaja.

Prema tome, nacionalni sistem kaznenih bodova u SEETO članicama trebao bi biti uveden do 2015.

5.5. Dodatne mjere

Slijedeće aktivnosti će dovršiti RRSS. Cilj mjera je da se poboljša organizacijska struktura (institucije i strateški dokumenti), da bi se unaprijedili sistemi za vozačke dozvole i da bi se osigurala ispravnost vozila u SEETO članicama.

➤ Mjere 5.5.1. *Poboljšanja u pogledu institucijskih kapaciteta (organizacijska struktura)*

Neka poboljšanja institucijskih kapaciteta (organizacijske strukture) će pomoći da se ispuni ambiciozna misija [20]. Ova poboljšanja su potrebna na:

- Regionalnom nivou (SEETO) i
- Nacionalnom (SEETO članica) nivou.

Na SEETO nivou treba organizirati tijelo za koordinaciju i praćenje – kao što je Vijeće za sigurnost cestovnog prometa za SEETO region. Ovo koordinacijsko tijelo bi trebalo pratiti i evaluirati rad na sigurnosti cestovnog prometa u SEETO članicama kao neovisno tijelo. Ovo tijelo će takođe pratiti Reviziju i Inspekciju sigurnosti cestovnog prometa osnovne mreže, pomagati će u razmjeni najbolje prakse na radionicama i postupcima obuke kao i sposobnosti stručnjaka za Reviziju sigurnosti cestovnog prometa. Ovo tijelo bi trebalo imati podršku visokorangiranih državnika/političara da bi ispunilo misiju RRSS. Osim toga, ovo tijelo bi trebalo pomagati u organiziranju fundiranja mjera za sigurnost cestovnog prometa u regionu putem kvalitetnih kontakata SEETO sa međunarodnim donatorima.

Pored toga, na nivou SEETO članica trebalo bi organizirati dovoljne ljudske kapacitete u različitim upravama. Svaka SEETO članica trebala bi analizirati trenutnu situaciju i trebala bi reorganizirati postojeću strukturu da bi je učinila efikasnijom. Da bi se na nivou članice postigao održiv napredak u radu na sigurnosti cestovnog prometa preporučeno je da se uvede uprava za koordiniran rad na sigurnosti cestovnog prometa, ovo bi, po mogućnosti, trebalo biti Ministarstvo transporta ili druga ministarstva odgovorna za transport.

Nakon jačanja kapaciteta institucija, slijedeći korak se odnosi na pripreme i usvajanje strateških dokumenata na svim nivoima (od nivoa Vlade do nivoa lokalnih vlada).

Takođe postoji potreba da se organizuje dodatna obuka i obrazovanje za lokalne

stručnjake sa različitih područja rada na sigurnosti cestovnog prometa – Uprava za ceste, prometne policije, zdravstvene skrbi, organizacija za pomoć u nuždi i vatrogasne brigade [21].

Ova mjera bi trebala biti uvedena barem do 2012.

➤ **Mjera 5.5.2. Poboljšanje sistema za izdavanje vozačkih dozvola**

Postojeći sistem za vozačke dozvole u SEETO članicama trebalo bi poboljšati i uskladiti sa najboljom praksom iz Europske unije.

Osnova za ovu promjenu trebala bi biti Direktiva 91/439/EEC o vozačkim dozvolama od 29.07.1991.

Cilj usklađivanja trebalo bi dostići bar u pogledu:

- Kategorija vozačkih dozvola,
- Uvjeta za izdavanje vozačkih dozvola,
- Minima starosti/dobne granice za različite kategorije,
- Vozačkih ispita
- Profesionalnih vozača (osnovno i dodatno obrazovanje) i
- Minimalnih standarda fizičke i psihičke podobnosti/forme.

Mjera bi trebala biti uvedena barem do 2015.

➤ **Mjera 5.5.3. Poboljšanje ispitivanja ispravnosti motornih vozila i prikolica**

Rezultati istraživanja ozbiljnih nezgoda ukazuju na to da su u oko 13% svih nezgoda tehnički uvjeti pogoršali nezgodu.

Stoga je sistem obveznog redovnog tehničkog pregleda motornih vozila i prikolica neophodan.

SEETO članice bi trebale organizirati takav sistem za tehnički pregled u skladu sa EU Direktivom 77/143/EEC (sadašnja verzija – 96/96/EC). Ova Direktiva bi trebala biti implementirana u Nacionalne zakone u roku slijedeće tri godine.

U ovoj EU Direktivi su u pogledu pregleda vozila postavljeni obvezni minimalni zahtjevi za izvođenje periodičnih tehničkih pregleda.

Periodični i obvezni pregled vozila trebao bi barem provjeriti:

- Sistem kočenja,
- Upravljanje,
- Uvjete/stanje vidljivosti,
- Svjetla i električne sisteme,
- Osovine, točkove i gume,

- Mehanizme prijenosa/pogona,
- Drugu opremu i
- Emisije.

Pregled vozila trebao bi se organizovati uz dostatne intervale.

U isto vrijeme, posebnu pažnju treba pokloniti kontroli tehničkog pregleda vozila, da bi se poboljšalo znanje stručnjaka za kontrolu i da bi se unaprijedila i poboljšala tehnička oprema.

Sistem provjere ispravnosti cesta trebao bi slijediti pomenute procedure barem do 2015.

6. Odgovornosti

Svaka SEETO članica je odgovorna za implementaciju RRSS i/ili Nacionalne strategije za sigurnost cestovnog prometa ili slijedećeg Nacionalnog programa za sigurnost cestovnog prometa koji će omogućiti realizaciju ciljeva postavljenih u RRSS.

Unutar svake SEETO članice, Parlament (ili Vlada) bi trebao usvojiti sve potrebne Nacionalne dokumente iz sigurnosti cestovnog prometa i obezbjediti kvalitativnu podršku (političku i finansijsku), u roku slijedeće dvije godine [16].

Čak i ako su Parlamenti i/ili Vlade prve po odgovornosti za sigurnost cestovnog prometa u SEETO članicama, važno je shvatiti da sigurnost cestovnog prometa predstavlja zajedničku odgovornost svih zainteresovanih učesnika u sigurnosti cestovnog prometa i čak štaviše, svih građana u SEETO članicama. To znači da cijelo društvo treba mobilizirati u borbi protiv prometnih nezgoda, i da su svi građani odgovorni.

7. Praćenje i izvještavanje

Da bi se pratio progres implementacije RRSS na regionalnom, kao i na nacionalnom nivou, moraju se definisati i uspostaviti dostatni instrumenti.

Na regionalnom nivou, SEETO ured bi trebao pratiti cjelokupnu situaciju sigurnosti cestovnog prometa u svim SEETO članicama i praviti osnovne godišnje izvještaje, sa općim preporukama svim članicama. SEETO ured će omogućiti prenošenje najbolje prakse između svih članica.

U isto vrijeme, uvođenje Nacionalnih tijela za sigurnost cestovnog prometa je poželjno/dobrodošlo, jer je sigurnost cestovnog prometa zajednički nacionalni problem. Nacionalno tijelo za sigurnost cestovnog prometa može se nazvati Nacionalna agencija za sigurnost cestovnog prometa, Nacionalno vijeće za sigurnost cestovnog prometa, Nacionalno koordinacijsko tijelo za sigurnost cestovnog prometa itd. Glavni zadatak tog tijela biće da koordinira sve nacionalne aktivnosti u skladu sa RRSS. Nacionalna tijela će pratiti podatke o nezgodama i prometu, podatke o pozivima (u vezi prekršaja - op.pr.), kaznama itd. i praviti detaljan godišnji izvještaj o situaciji i progresu sigurnosti cestovnog prometa u SEETO članicama uzimajući u obzir implementaciju predloženih mjera. Oni će dostaviti taj izvještaj SEETO uredu.

8. Sažetak i vremenski plan

Rastući broj nezgoda na cestama sa smrtnim ishodom u SEETO članicama je jedan od glavnih uzroka neprirodne smrti ljudi u regionu. Osim toga, uz očekivani rast motorizacije (stvarni prosjek motorizacije u svim SEETO članicama je oko 171 registriranih putničkih automobila/1000 stanovnika a za EU – 25 oko 469 registriranih putničkih automobila/1000 stanovnika), rizik za prometne nezgode će takođe porasti.

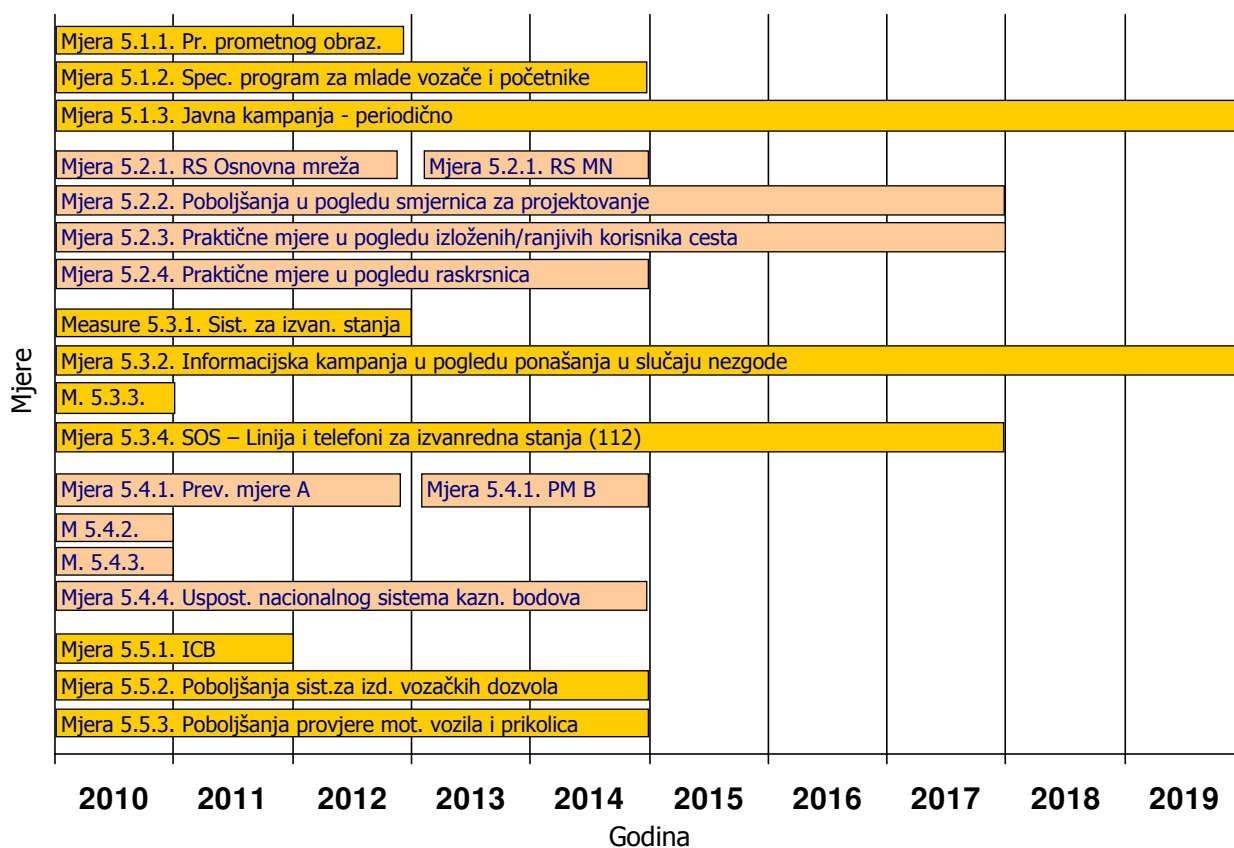
Ova situacija je alarmantna na dugotrajni period je neprihvatljiva za cijeli region i za sve SEETO članice. Funkcionalan transportni sistem u regionu (osnovna mreža) mora obezbjediti kvalitet bez potrebe da se svakodnevno broje žrtve cesta.

Regionalna strategija za sigurnost cestovnog prometa je osnovni i sistematski alat/sredstvo za smanjenje ukupnog broja smrtno nastradalih u SEETO članicama. Prema tome, RRSS mora biti usvojena i inkorporirana/ugrađena u svim SEETO članicama u dokumente vezane za transport, sigurnost cestovnog prometa, zakonske i podzakonske dokumente. Svi predloženi alati/sredstva moraju se koristiti i pratiti u svakoj Članici.

Implementacija RRSS i osiguravanje cesta u SEETO članicama je jedan od koraka ka sigurnijim cestama u budućoj EU.

Predloženi vremenski plan za implementiranje predloženih mjera je dat na Slici 8.1.

Slika 8.1. Predloženi vremenski plan za implementiranje mjera



Reference:

- [1] A Strategic Road Safety Plan for the European Union, European Transport Safety Council, Brussels, 1977.
- [2] Communication from the Commission "Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent, Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport" - White Paper, 2006.
- [3] Communication from the Commission, "European road safety action programme – Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: a shared responsibility", 2003.
- [4] Directive on road infrastructure safety management, European Parliament and of the Council, 2008.
- [5] Elliott, B., Road Safety Mass Media Campaigns: A Meta Analysis, Federal Office of Road Safety, Kambera, 1992.
- [6] European Commission, "Keep Europe moving — Sustainable mobility for our continent", Luxembourg, 2006.
- [7] Global Road Safety Crisis, UN Resolution adopted by the General Assembly, 2003.
- [8] Good-practice Guidelines to infrastructural Road Safety, European Union Road Federation, 2002.
- [9] International Road Safety Strategy, White book, PRI (International Road Safety), Lisbon, 2000.
- [10] Master – Managing Speeds of Traffic on European Roads, Final Report, 1998.
- [11] National Strategic Road Safety Plans – Code of Good Practice, PRI (International Road Safety), Lisbon, 2000.
- [12] Ogden, K. W. : "Safer roads, Guide to road safety engineering", Aldershot, Avebury, 1996.
- [13] PIARC-World Road Association, "Road safety Manual", Paris, 2003.
- [14] Police Enforcement Strategy to Reduce Traffic Casualties in Europe, European Transport Safety Council, 1999.
- [15] Priorities in EU Road Safety Progress Report and Ranking of Actions, Brussels, 2000.
- [16] Promoting Road Safety in the EU, The program for 1997-2001, Commission of the European Communities, Brussels, 1997.
- [17] Rune Elvik & Truls Vaa.: "The Handbook of Road Safety Measures", Elsevier Science, Oxford, 2004.
- [18] Safety of Vulnerable Road Users, CEMT, 2002.
- [19] Safety Strategies for Rural Roads in Europe – draft Recommendations, European Conference of Ministers of Transport, CEMT, 2002.
- [20] United Nations, General Assembly, Resolution 60/5. "Improving global road safety", Geneva, 2005.
- [21] Verona declaration: Conference of Ministers for Transport on Road Safety, Verona, 2003.
- [22] White Paper, "European Transport Policy for 2010, Time to Decide", European Commission, 2001.
- [23] World Disasters Report, WHO, 2002.
- [24] World report on road traffic injury prevention, WHO, Geneva, 2004.

Bitni Internet linkovi:

- [1] <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html>
- [2] http://www.who.int/topics/injuries_traffic/en/
- [3] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm
- [4] http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/index.html
- [5] <http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2281/5926>
- [6] http://www.oecd.org/document/53/0,2340,en_2649_34351_2002165_1_1_1_1,00.html
- [7] <http://www.etsc.be/home.php>
- [8] <http://www.lapri.info/fundo11.htm>
- [9] <http://www.irfnet.org/>
- [10] <http://www.irfnet.eu/>

* * *

