



DECENIJA AKCIJE

STRATEGIJA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA U FBIH

2011-2020



Sarajevo, decembar, 2011. godine

PREDMET	Stranica
SAŽETAK	3
1. POZADINA STRATEGIJE	6
2. KLJUČNI PARAMETRI.....	7
3. PROBLEMI BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA U FBIH.....	8
4. KLJUČNI PRAVCI DJELOVANJA	10
5. STUPOVI AKTIVNOSTI 1-5	11
6. POTENCIJALNE UŠTEDE	13
7. UPRAVLJANJE, KOORDINACIJA I FINANSIRANJE	14
8. IZVJEŠTAJ FBIH O DECENIJI AKCIJE ZA BEZBJEDNOST SAOBRAĆAJA	15
9. MONITORING I PROCJENA	16



SAŽETAK

Razlog prerane smrti često su žrtve na cestama. Svake godine 1,3 miliona osoba pogine i preko 50 miliona je trajno onesposobljenih ili ozlijedjenih na cestama diljem svijeta, i to uglavnom u srednje ili slabo razvijenim zemljama. Od tog broja u Bosna i Hercegovina godišnje pogine najmanje 400 osoba, dok je 11.000 ozlijedjenih. Stopa smrtnosti u BiH, na osnovu službenih statistika, je oko 10,3 piginulih na 100 000 građana. To je oko 3 puta više nego u susjednim zapadno evropskim zemljama. Međutim, ova (službeno objavljena) stopa smrtnosti je veća, ako se uzme u obzir podcijenjeno izvještavanje (kako je otkriveno u istraživanju FBiH).

Samo u Entitetu Federacije Bosne i Hercegovine (FBiH), lokalno istraživanje¹ ukazuje da su gubici veći od izvještenih u službenim policijskim statistikama. Ovo istraživanje je utvrdilo da samo u FBiH ima oko 250 piginulih i preko 6.800 ozlijedjenih osoba svake godine i da ekonomija FBiH gubi preko 400 miliona eura svake godine (preko 5% svog godišnjeg BDP-a) kada se uzmu u obzir ukupni troškovi medicinskog liječenja, šteta imovine, administrativni rad i gubitak produktivnosti. U FBiH samo u posljednjih 5 godina, bilo je preko 1000 piginulih, 37.000 ozlijedjenih ili trajno onesposobljenih osoba, te gubitaka od preko 1,8 miliardi eura. Nijedna ekonomija ne može sebi priuštiti da pretrpi tako ogromne gubitke svake godine. Zato se moraju poduzeti hitne mjere i aktivnosti da bi se smanjili ovi ogromni ekonomski i ljudski gubici.

Vjerovatno je da će se sveobuhvatna strategija bezbjednosti saobraćaja na državnoj razini BiH razviti u 2012. godini, od strane državnog Ministarstva za transport i komunikacije (DMTK). Ova strategija će detaljno sagledati potrebe oba entiteta (FBiH i RS), kao i Brčko Distrikta. Dok ne dođe do toga, potrebno je ažurirati posebnu Strategiju FBiH da bi se pružila vizija i smjer za dionike FBiH te da bi se pružio radni okvir za posebni sveobuhvatni akcioni plan bezbjednosti saobraćaja FBiH. Kada se usvoji, okvirna strategije bezbjednosti saobraćaja FBiH može pomoći formuliranju BiH strategije bezbjednosti saobraćaja. Ovo bi pomoglo da brige i potrebe FBiH budu obuhvaćene Strategijom BiH (na razini cijele države). Na taj način bi poseban akcioni plan bezbjednosti saobraćaja u FBiH (urađen na osnovu okvirne strategije FBiH) bio implementiran pod strategijom BiH.

Ovaj dokument predstavlja okvirnu strategiju FBiH, koja je, zajedno sa popratnim akcionim planom bezbjednosti saobraćaja FBiH, osmišljena tako da bude u skladu sa novim preporukama Skupštine UN i najboljom međunarodnom praksom, te preporukama za zemlje u razvoju od strane Svjetske zdravstvene organizacije (SZO) koji upravljaju implementacijom UN Decenije akcije za bezbjednost saobraćaja.

¹ Lindov o. et al(2011) : Troškovi saobraćajnih nezgoda u FBIH , Univerzitet u Sarajevu , 2011

Bosna i Hercegovina, kao član Ujedinjenih Naroda, zajedno sa drugim članicama, potpisnica je deklaracije UN skupštine za Deceniju akcije (DoA) za bezbjednost saobraćaja tijekom 2011 – 2020. Ova deklaracija podržava međunarodne mjere za unapređenje bezbjednosti saobraćaja fokusiranjem na pet stupova DoA bezbjednosti saobraćaja. Kao član UN, Bosna i Hercegovina zajedno sa drugim članicama mora izvijestiti Ujedinjene Narođe preko UN regionalnih komisija i SZO, na osnovu periodičnih istraživanja o uspjesima kroz desetljeće, u pogledu pitanja raspodjele sredstava za bezbjednost saobraćaja, o uspjesima partnerstva i pokroviteljstava, poduzetim aktivnostima i podacima koji ukazuju na uspjehe ili neuspjehe napora na poboljšanju bezbjednosti saobraćaja.

Ova strategija i prateći akcioni plan bezbjednosti saobraćaja će navesti multi-sektorske napore unutar relevantnih privatnih i javnih sektora u FBiH da utiču na smanjenje broja žrtava na cestama, koncentrišući se na faktore najvećeg rizika: alkohol (vozač i pješak); nošenje sigurnosnog pojasa, prekršaji kretanja uključujući brzinu; stvaranje bezbjedne okoline za pješake; edukacija u školama; podizanje javne svijesti o rizicima, kao i poboljšanje vozila i cesta, te poboljšanje skrbi poslije sudara da bi se smanjio broj poginulih i ozljeda koje rezultiraju invaliditetom.

Prethodne strategije bezbjednosti saobraćaja i Akcioni planovi u FBiH nisu u potpunosti postigli planirani uticaj. Najvažniji faktori koji su ometali dostizanje planiranih ciljeva su: ranija strategija je bila preširoko zamišljena i imala je za cilj da postigne preširok raspon učinaka, prioritet nije dat „brzim“ rješenjima, sredstva potrebna za implementaciju i odgovornosti za akcije nisu bile definirane i dogovorene.

Pored toga, u gotovo svim slučajevima, nisu bili raspodijeljena dovoljna sredstva kako bi se utjecalo na implementaciju definiranih strategija unutar relevantnih vladinih ministarstava i na relevantnim različitim razinama hijerarhije (državnoj, entetskoj i kantonalnoj razini). Očito je da većina inicijativa iz ranije strategije bezbjednosti saobraćaja i iz akcionog plana, 2008. godine nisu implementirane. Jedino je formirana stručna grupa ministarstva unutrašnjih poslova (od 4 ili 5 predloženih grupa) koja je stvarno pokušavala da na različite načine poboljša bezbjednost saobraćaja. Drugi dionici nisu čak ni formirali predložene stručne grupe za svoje sektore i nisu uradili nikakve aktivnosti predložene u strategiji i akcionom planu. Pored toga, prethodna strategija je pripremljena i usvojena prije objave UN Decenije akcije. Zato ona nije usaglašena sa novim globalnim pristupom i nastojanjima koja su dogovorena od strane UN članica, a koja se odnose na bezbjednost saobraćaja.

Ova nova strategija i akcioni plan će sagledati navedene slabosti i pružiti učinkovitiji radni okvir za djelovanje. Da bi se postigao cilj - smanjenje broja poginulih za 50% do 2020. godine (kako to zahtijevaju UN), potrebno je da FBiH pruži svoj doprinos državnoj obavezi BiH, tako što će da ostvari smanjenje broja poginulih za najmanje 7% godišnje. Na taj način bi se zapravo spasilo 732 života tijekom sljedećih 10 godina. Ovo je i realistično i moguće postići ako FBiH implementira popratni akcioni plan koji je zasnovan na 5 stupova preporuka UN Decenije akcije koji će pokrivati sljedeće aspekte:

-
- **Stup 1 : Upravljanje bezbjednošću**
Jačanje institucionalnih kapaciteta za upravljanje bezbjednošću saobraćaja na svim nivoima (FBiH, kantoni i opštine)



- **Stup 2 : Sigurnije ceste i mobilnost**
Poboljšati bezbjednost cestovnih mreža za dobrobit svih učesnika u prometu, naročito najranjivijih: pješaci, biciklisti i motociklisti.



- **Stup 3 : Sigurnija vozila**
Poboljšati bezbjednost vozila poticanjem usklađivanja sa odgovarajućim globalnim standardima i mehanizmima, da bi se ubrzala primjena novih tehnologija koje imaju pozitivan utjecaj na bezbjednost.



- **Stup 4 : Sigurniji učesnici u prometu**
Razviti sveobuhvatan program za poboljšanje ponašanje učesnika u prometu.



- **Stup 5 : Djelovanje nakon sudara**
Promovirati poboljšanje zdravstvenog i drugih sistema, kako bi pružili odgovarajuću hitnu medicinsku pomoć i dugoročnu rehabilitaciju žrtvama nezgoda.



Ova strategija i popratni akcioni plan osmišljeni su tako da zadovolje potrebe FBiH i njenih 10 kantona, ali i da se odraze i uvrste u planove na nižim hijerarhijskim razinama administracije u Federaciji, u skladu sa njihovim nadležnostima i odgovornostima. Dakle, ova strategija podržava sve razine autonomnosti, kako bi garantirala valjanost i implementaciju strategije na entitetskim i kantonalnim razinama, omogućavajući njen uklapanje u sveukupnu državnu Strategiju bezbjednosti saobraćaja za BiH.

1. POZADINA STRATEGIJE

Saobraćajne nezgode na cestama prepoznate su kao globalni društveni i ekonomski teret, posebno u zemljama u razvoju. Svjetska zdravstvena organizacija, Svjetska banka i Ujedinjene nacije su, prepoznajući ovaj problem, iznijeli preporuke za smanjenja stradanja na cestama s kojim se suočavaju sve zemlje, a posebno zemlje u razvoju.

Planirano je da se ova strategija implementira tijekom narednih 10 godina zato što Bosna i Hercegovina, kao članica UN, mora preuzeti svoju odgovornost u realizaciji Decenije akcije za bezbjednost saobraćaja, od 2011. do 2020. godine (inicirane od strane Skupštine UN). Entitet FBiH mora igrati svoju ulogu, unutar BiH, i dati svoj doprinos potrebnom smanjenju žrtava na državnom nivou tokom sljedeće decenije.

Iskustva iz zemalja sa visokim dohotkom, a posebno iz susjednih europskih zemalja, pruža dovoljno dokaza da se saobraćajne nezgode i poginuli mogu smanjiti putem određenih napora u ključnim sektorima i sa dovoljno političke i finansijske podrške od strane dionika, kao što su državna ministarstva sa odgovornostima u bezbjednosti drumskog saobraćaja, nevladine organizacije i industrije vezane za interes zajednice i transport. Ova iskustva daju činjenice i empirijske podatke koji se mogu koristiti u razvoju strategije i akcionog plana FBiH. Prednost rada u ovom sektoru je taj da je ovo globalni problem sa kojim su se mnoge druge zemlje već suočile (npr. većina zemalja iz zapadne Europe) i uglavnom prevazišli slične probleme bezbjednosti saobraćaja, s kojima se sada suočava FBiH. Postoji, dakle, ogromno iskustvo i dokazana rješenja koja se mogu primijeniti u cilju poboljšanja bezbjednosti saobraćaja. Učinkovita rješenja i „cjepiva“ su poznata i dostupna za ovu globalnu "bolest". Potrebni su samo resursi i volja (spremnost) da ih primijenimo, kao i jasnoća po pitanju odgovornosti za učinkovite radnje da bi se postigao uspjeh.

Slijedeći dijelovi opisuju viziju, ciljeve i smjerove za akciju. Akcioni plan bezbjednosti saobraćaja FBiH koji prati ovu strategiju, obuhvata detaljne radnje i intervencije koje su potrebne za ispunjenje cilja smanjenja žrtava. To će biti doprinos FBiH državnim naporima BiH da smanji broj poginulih za 50% do 2020. godine kako je propisano UN obvezama iz Plana Decenije akcije.



2. KLJUČNI PARAMETRI

CILJ:

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

VIZIJA:

Siguran i učinkovit cestovni promet koji doprinosi ekonomskom rastu i razvoju. Ovo se postiže kroz: uspostavu sigurnije cestovne mreže, poboljšanje ponašanja učesnika u prometu i koordinirane aktivnosti različitih subjekata (privrede, vlade, nevladinih i drugih organizacija, na entitetskoj i kantonalnoj razini), kroz ciljane intervencije, kako bi se smanio broj poginulih i ozlijeđenih.

MISIJA:

Uz pomoć jake političke volje i predanosti utjecati na sve učesnike u prometu, koristeći pristup na temelju 5 Stupova baziranih na preporukama Decenije akcije UN: unapređenje sistema upravljanja bezbjednošću (1), unaprijeđenje bezbjednosti cesta i mobilnosti (2), unaprijeđenje bezbjednosti vozila (3), poboljšanja bezbjednosti učesnika u prometu (4) i reagovanja poslike sudara (5).

Ključni ciljevi

1. *Smanjenje za najmanje 7% poginulih na cestama svake godine, u odnosu na prethodnu godinu, tako da ukupno smanjenje bude oko 50% za 10 godina.*
2. *Smanjenje broja nezgoda čiji uzrok je brzina, za 7% svake godine, u odnosu na prethodnu godinu.*
3. *Povećanje stope korištenja sigurnosnog pojasa na 80% do 2013. godine i 90% do 2015. godine.*
4. *Smanjenje udjela pješaka među poginulim licima na 30% do kraja 2015. godine i 17% do kraja 2020. godine.*
5. *Smanjenje broja nezgoda sa vozačima pod utjecajem alkohola za 7% svake godine, u odnosu na prethodnu godinu.*

3. PROBLEMI BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA U FBIH

Tabela 1 Prijavljeni poginuli i povrijeđeni na cestama 2005-2010

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Poginuli	202	206	235	243	197	197
Teško povređeni	1328	1349	1525	1460	1246	1033
Lakše povređeni	5047	5630	6449	6441	6109	5667
Ukupno nastrandalih	6577	7185	8209	8144	7552	6917

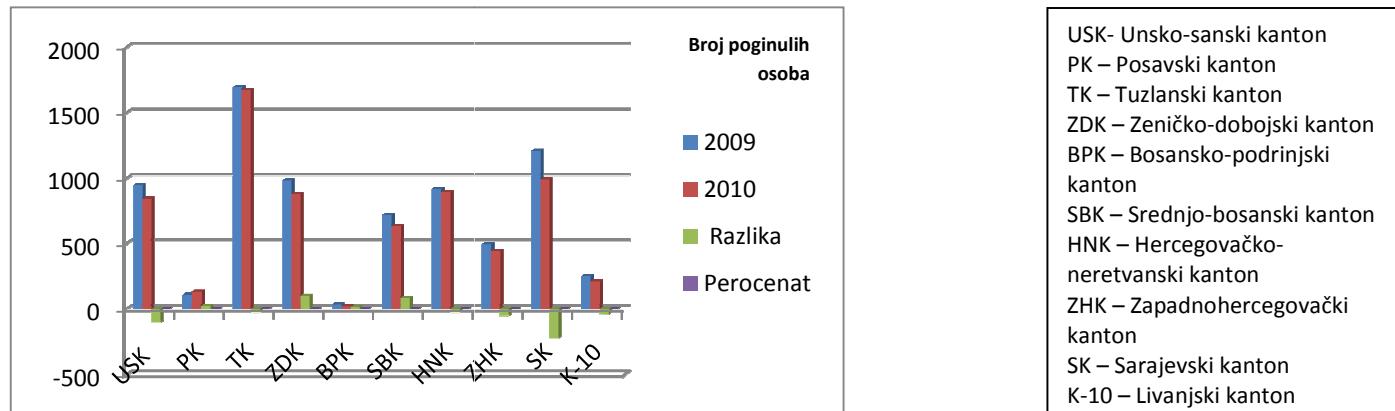
Izvor: Prometna policija

Mjesta na kojima se nezgode sa poginulim ili povređenim?

Tabela 2: Tipovi cesta i lokacije nezgoda sa nastrandalim licima

Tip ceste	2009				2010			
	nezgode	nastrandali			nezgode	nastrandali		
		Poginuli	Teško povređeni	Lakše povređeni		Poginuli	Teško povređeni	Lakše povređeni
Magistralne ceste	7425	98	462	2155	6931	112	439	1929
Regionalne ceste	2510	32	318	908	2930	28	172	976
Lokalne cete	2763	25	185	827	2822	21	123	732
Ulice u naseljima	15423	33	360	2112	14816	28	287	1915
Drugo	1335	9	21	107	1347	8	15	95
Ukupno	29456	197	1246	6109	28446	197	1036	5647

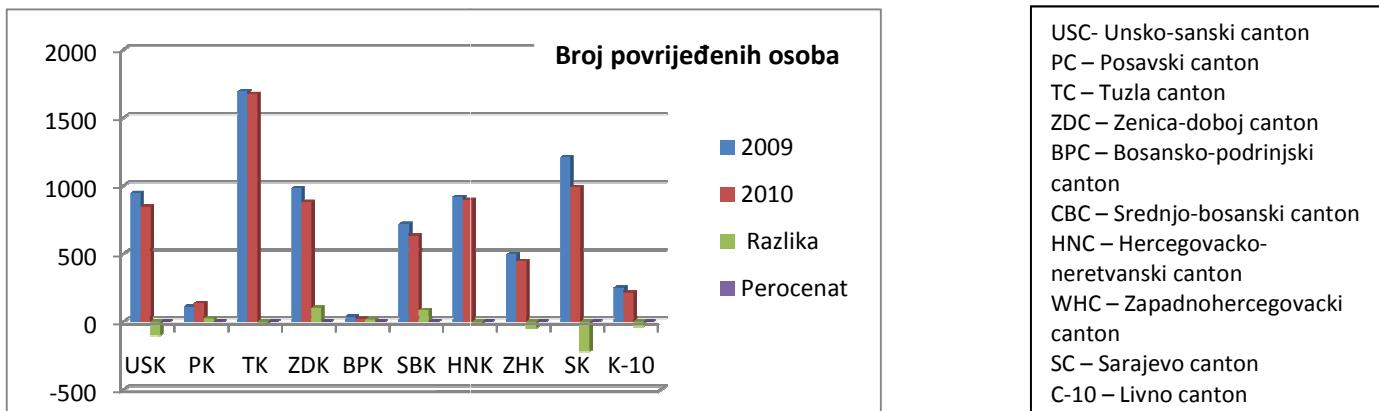
Izvor: Prometna policija



Broj poginulih osoba

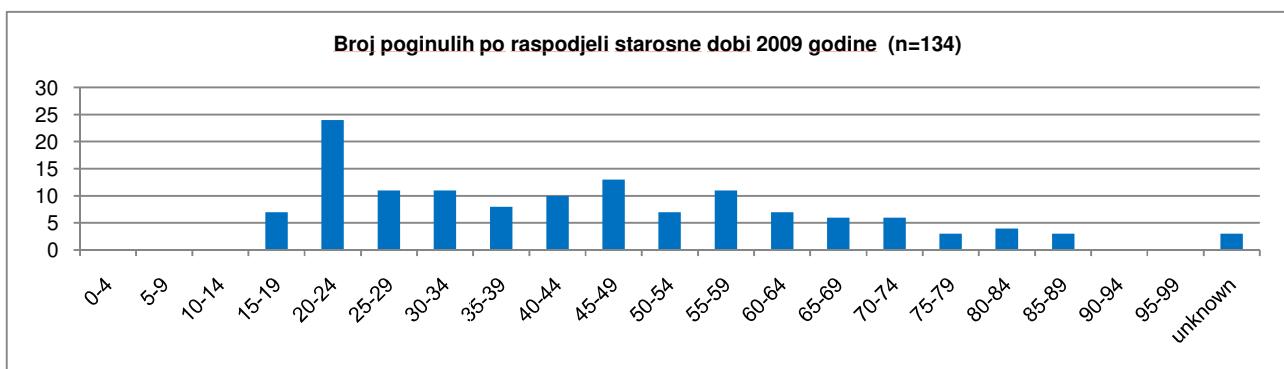
Godina	USK	PK	TK	ZDK	BPK	SBK	HNK	ZHK	SK	K-10
2009	945	111	1695	981	37	717	917	494	1208	250
2010	844	134	1671	879	21	632	893	445	988	213
Razlika	-101	23	-24	102	16	85	-24	-49	-220	-37
Procenat	-11%	21%	-1%	10%	43%	12%	-3%	-10%	-18%	-15%

Izvor: Prometna policija



Godina	USK	PK	TK	ZDK	BPK	SBK	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%

Tko su poginuli i povređeni?



4. KLJUČNI PRAVCI DJELOVANJA

Većina od oko 200 zemalja članica UN već imaju ili su u procesu usklađivanja svojih strategija i akcionih planova sa UN Decenijom akcije i sa njenih preporučenih 5 stupova, da bi se uveo pristup „sigurni sistemi“. Ovo zahtijeva jačanje kapaciteta i razvoj intervencija i aktivnosti u sljedećim stupovima. Aspekti i sektori koji će se uključiti pod svaki stup su predstavljeni dolje:

1. Stup 1 : Upravljanje bezbjednošću saobraćaja

- Uspostavljanje i jačanje kapaciteta za upravljanje bezbjednošću saobraćaja
- Propisi u bezbjednosti saobraćaja
- Sistem podataka o nezgodama
- Strategija i akcioni planovi bezbjednosti saobraćaja
- Pokazatelji djelovanja i praćenje

2. Stup 2 : Bezbjednije ceste i mobilnost

- Projekti bezbjednih cesta
- Preventivne aktivnosti (revizija bezbjednosti saobraćaja u fazama projektavanja i izgradnje puteva, provjera bezbjednosti postojećih puteva)
- Aktivnosti u cilju smanjenja saobraćajnih nezgoda (identifikacija i sanacija „crnih tačaka“ itd.).

3 Stup 3: Bezbjednija vozila

- Standardi vozila
- Provjera tehničke ispravnosti vozila
- Nasumične provjere vozila na cesti

4 Stup 4: Bezbjedniji korisnici ceste

- Ospozobljavanje kandidata za vozače i vozački ispiti
- Kampanje bezbjednosti saobraćaja
- Saobraćajno obrazovanje i vaspitanje djece
- Rad saobraćajne policije

5 Stup 5: Djelovanje nakon sudara

- Usluge hitne medicinske službe
- Zajednička obuka spasioca / policije / hitna medicinske pomoći
- Bolničke hitne službe

Prateći akcioni plan bezbjednosti saobraćaja obuhvata ovih 5 stupova i pruža detaljnije informacije o posebnim intervencijama, radnjama i izgradnji kapaciteta potrebnih u FBiH da bi se ostvarilo potrebno smanjenje žrtava i uvela najbolja međunarodna praksa.

Dolje su navedene vrste aktivnosti koje će se poduzeti unutar svakog stupa, radi ilustracije raspona intervencija uključenih u akcioni plan bezbjednosti saobraćaja. One će biti implementirane u faznom programu izgradnje kapaciteta, postepeno, sve dok vještine i sposobnosti lokalnih stručnjaka i lokalne prakse, u različitim aspektima bezbjednosti saobraćaja, ne budu usklađene sa najboljom međunarodnom praksom u svakom području.

5. STUPOVI AKTIVNOSTI 1-5

Stup 1: Upravljanje bezbjednošću saobraćaja – Aktivnosti

Uspostavljanje i jačanje kapaciteta za upravljanje bezbjednošću saobraćaja

- Razvijati kapacitete na entetskom nivou (Federacija BiH) koji će moći efikasno realizovati funkcije FBiH u bezbjednosti saobraćaja.
- Uspostavljanje Odjeljenja/Odsjeka za bezbjednost saobraćaja, pri državnom Ministarstvu transporta i komunikacija
- Uspostavljanje Odjeljenja/Odsjeka za bezbjednost saobraćaja pri Federalnom Ministarstvu transporta i komunikacija
- Uspostavljanje održivih mehanizama finansiranja bezbjednosti saobraćaja
- Uspostavljanje rada Vijeća /Savjeta za sigurnost cestovnog prometa na nivou BiH koji će imati savjetodavnu i nadzornu funkciju.
- Uspostavljanje Vijeća /Savjeta za sigurnost cestovnog prometa na nivou Federacije BiH koji će imati savjetodavnu i nadzornu funkciju.

Propisi

- Izmijeniti i dopuniti/poboljšati Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja,
- Pripremiti i donijeti sve podzakonske akte prema Zakonu o osnovama bezbjednosti saobraćaja

Sistem podataka o nezgodama

- Uspostaviti novu bazu podataka o nezgodama tako da bude povezana sa drugim bazama podataka

Strategija, akcioni plan i monitoring

- Desetogodišnja strategija i akcioni plan će biti pripremljeni u skladu sa UN Decenijom
- Pokazatelji izvedbe će biti uspostavljeni da bi omogućili učinkovito praćenje.

Stup 2: Bezbjednije ceste i mobilnost

Projekti bezbjednih cesta

- Ojačati odsjek bezbjednosti saobraćaja pri Direkciji cesta FBiH
- Revidirati i izmijeniti projektne smjernice/priručnike za povećanje bezbjednosti saobraćaja
- Poboljšati kontrolu pristupa i izgradnje u blizini puta
- Obučiti lokalne inžinjere u Reviziji bezbjednosti saobraćaja (RSA)

Unapređenje postojećih cesta

- Masovni akcioni planovi
- Programi upravljanja „Crnim tačkama“
- Provjera bezbjednosti saobraćaja postojećih cesta (RSI)

Institucionalni radni okvir za ostvarivanje bezbjednih cesta

- Izmjene i dopune zakona u cilju unapređenja kontrole pristupa i kontrole izgradnje u blizini puteva
- Obučavanje lokalnih inžinjera o prevenciji i smanjivanju broja saobraćajnih nezgoda
- Uspostavljanje sistema certificiranja za revizore i provjerivače bezbjednosti saobraćaja

Stub 3: Bezbjednija vozila

Standardi vozila

- Zahtijevati odobrenje cijelog tipa vozila za uvezena laka vozila i motocikle
- Uvesti granicu od 5 (10) godina starosti za uvezena laka vozila i motocikle

Inspekcija cestovne (tehničke) ispravnosti vozila

- Uvesti provjeru sigurnosnih pojaseva u redovan tehnički pregled vozila
- Uključiti provjeru brava na vratima u redovan tehnički pregled vozila
- Poboljšati procedure provjere kočnica
- Koristiti dizalice, umjesto kanala za provjere
- Preispitati proceduru i validnost postupka testiranja proklizavanja u stranu
- Uvesti pokretne dizalice i podizanje osovina da se provjeri upravljački mehanizam
- Zahtijevati opremu za simulaciju tereta kod testiranja teretnih vozila-promjeniti proceduru testiranja
- Uvesti više nasumičnih provjera na cestama od strane policije i objavljivati rezultate
- Pridržavati se zakonske Direktive 2009/40/EC i provesti sve izmjene i dopune kad budu napravljene
- Objavljivati statistiku rezultata tehničkih pregleda vozila.

Stup 4: Bezbjedniji učesnici u prometu

Obuka i testiranje vozača

- Ispraviti greške u teorijskim testovima i uspostaviti grupu stručnjaka da naprave nove testove
- Usportaviti jedinstven nastavni plan i program za osposobljavanje kandidata za vozače i ujednačiti rad instruktora i ispitivača
- Prilagoditi propise da budu u skladu sa Direktivom EU br. 2005/126/EC
- Usportaviti programe stalnih analiza postotka prolaznosti po instruktoru, spolu, godinama, autoškoli itd. radi uklanjanja predrasuda i korupcije
- Provesti anketu o mišljenju javnosti i kandidata da bi se provjerilo poboljšanje kvalitete

Obrazovanje i publicitet učesnika u prometu

- Poboljšati/nadograditi trenutno saobraćajno obrazovanje u osnovnim i srednjim školama
- Uvesti projekte „bezbjedni putevi do škole“ diljem FBiH
- Održavati godišnje konferencije o bezbjednosti djece u prometu
- Implementirati kampanju korištenja sigurnosnih pojaseva u cilju podizanja svijesti
- Implementirati kampanju o prekoračenju brzina i vožnje u pijanom stanju
- Provesti istraživanja prije i poslije da bi procijenili utjecaj i učinkovitost kampanja

Rad saobraćajne policije kako bi se utjecalo na ponašanje učesnika u prometu

- Poboljšati obuku i znanja policijskih patrola o provođenju taktike i metodama rada
- Poboljšati obuku i znanje viših policijskih službenika o strategijama i planiranju rada
- Unaprijediti obuku o uvidaju saobraćajnih nezgoda i
- Unaprijediti obuke o drugim stručnim temama u vezi rada saobraćajne policije.

Stup 5: Djelovanje nakon sudara

Mobiliziranje zdravstvenog sektora da se više uključi u rad na cestovnoj bezbjednosti u FBiH

- Da se uključi zdravstveni sektor u entitetska i državna koordinacijska tijela
- Da zdravstveni sektor uspostavi koordinacijsku grupu liječnika hitne medicinske pomoći
- Uvođenje SZO ICD –kodnog sistema (međunarodna klasifikacija bolesti)
- Uvođenje sistema nadzora ozljeda

Poboljšani sistem HMP (Hitna medicinska pomoć)

- Uvođenje jedinstvenog telefonskog broja za hitne slučajeve (npr. 112) u svim kantonima
- Da Crveni križ pruži obuku prvog odgovora onima koji su često na cesti poput policije, zaposlenih u auto moto klubovima, osoblja direkcije za ceste, volontera, profesionalnih vozača
- Povećati suradnju, zajedničku obuku za osoblje HMP i spasilačku/vatrogasnu službu
- Obuka instruktora za Hitnu medicinsku pomoć za liječnike HMP iz kantona
- Uvesti standardne protokole liječenja za pred-bolničku njegu širom FBiH
- Osigurati obuku za stručnjake za brže tehnike izvlačenja koristeći „Vučnu metodu“
- Nadograditi standarde opreme i komunikacija HMP
- Prikupiti podatke i statistike i pratiti napredak za ishode HMP.

6. POTENCIJALNE UŠTEDE² U PERIODU 2011-2020 AKO SE AKCIONI PLAN IMPLEMENTIRA KAO PREDLOŽENO

- **735 spašenih života**
- **11,025 spriječenih težih povreda**
- **44.100 spriječenih lakših povreda**
- **Ukupni spriječeni ekonomski gubitak³ 1,252 milijarde eura**

² Lokalna istraživanja u FBiH su pokazala da svaki izvještaj o poginulom prati 15 teže i 60 lakše povrijeđenih osoba. Stoga možemo pretpostaviti, u ovom trenutku, da za svaki spašen život kroz bezbjednost u prometu možemo spriječiti srazmjeran broj teže i lakše povređenih.

³ Na temelju procijenjenih troškova za sve vrste ozljeda, kao dio istraživanja procjena troškova koje je sproveo Univerzitet u Sarajevu.

7. UPRAVLJANJE, KOORDINACIJA I FINANSIRANJE

Upravljanje bezbjednošću na cesti u FBiH

Upravljanje bezbjednošću na cestama trenutno zapravo ne postoji u FBiH. Iako je Federalno ministarstvo transporta i komunikacija (FMTK) odgovorno za bezbjednost saobraćaja u FBiH, ono trenutno čini vrlo malo, osim što nadgleda sistem pregleda vozila i aktivnosti Direkcije za ceste. Federalno ministarstvo unutrašnjih poslova (FMUP), kroz saobraćajnu policiju, realizuje aktivnosti na cestama, a Federalno ministarstvo obrazovanja i kulture (FMOK) nadgleda obuku vozača i polaganje vozačkih ispita, te obrazovanje o prometu u školama. U praksi stvarne aktivnosti se provode unutar pojedinih kantona. Uloga Federalnih ministarstava je samo da pruže specifikacije i radni okvir, unutar odgovornog kantonalnog ministarstva. Ovo je slabo učinkovito upravljanje i odgovornosti su previše raspršene i sporadične da bi imale ikakav dugotrajni učinak na situaciju u bezbjednosti saobraćaja. Promjene se trebaju napraviti u Osnovnom državnom Zakonu da bi se jasnije definirale odgovornosti, da bi se dozvolilo učinkovitije upravljanje bezbjednošću na cestama, na entitetskoj i kantonalnoj razini u FBiH. Odgovarajuće službe bezbjednosti saobraćaja (odjeljenje ili odsjek) trebaju biti uspostavljene u FMTK, da bi upravljale bezbjednošću saobraćaja.

Koordinacija bezbjednosti saobraćaja u FBiH

U odsustvu učinkovitog upravljanja, mala je ili nikakva koordinacija aktivnosti za bezbjednost saobraćaja u FBiH. Svaka institucija djeluje izolovano, uglavnom ne radeći ništa da poboljšaju bezbjednost saobraćaja. Unatoč postojanju akcionog plana bezbjednosti saobraćaja (urađenog u 2008. godini), jedina grupa koja nastoji uraditi bilo šta proaktivno da poboljša bezbjednost saobraćaja (za razliku od samo vršenja svojih normalnih dužnosti i aktivnosti službe) je policijska stručna grupa. Niko od drugih dionika, na entitetskoj ili kantonalnoj razini, ne radi ništa u vezi sa trenutnim entitetskim akcionim planom. Zato možemo reći da koordinacija aktivnosti bezbjednosti saobraćaja trenutno ne postoji u FBiH. Predložene izmjene državnog Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja će specificirati koordinacijske mehanizme koji će se uspostaviti na entitetskoj i kantonalnoj razini, a predložena Služba bezbjednosti saobraćaja u FMTK će pomoći uspostaviti prikladno koordinacijsko tijelo, kao što je Savjet/Vijeće za bezbjednost saobraćaja da dopusti svim dionicima da igraju aktivniju ulogu u poboljšanju bezbjednosti saobraćaja u FBiH.

Održivo finansiranje bezbjednosti saobraćaja

Ulaganje u bezbjednost saobraćaja se smatra „**investicijom**“ a ne „**troškom**“. Održivi izvori finansiranja se trebaju uspostaviti da bi se smanjio trošak od 400 miliona eura godišnje koje FBiH trenutno gubi. Alternativni načini finansiranja su predloženi DMTK-u i FMTK-u, a neki od njih će biti uključeni u revidirani državni Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja i utvrđeni zajedno sa unaprijeđenim upravljanjem i koordinacijom, da se omogući učinkovitiji rad u cestovnoj bezbjednosti.

8. IZVJEŠTAJ FBIH O DECENIJI AKCIJE O BEZBJEDNOST U PROMETU

Naš pristup i fokus napora

Decenija akcije za bezbjednost saobraćaja FBiH će se zasnovati na 5 stupova

Naš vremenski raspored za djelovanje

Akcioni plan o bezbjednosti saobraćaja će biti usmjeren na ključne faktore rizika: nekorištenju sigurnosnih pojaseva, vožnja u pijanom stanju i prekoračenje brzine, te na pronalaženju boljih načina za poboljšanje bezbjednosti saobraćaja za ranjive učesnike u prometu. Ovo zahtjeva poboljšanja u praksi povezana sa unapređenjem bezbjednosti saobraćaja, boljom koordinacijom i finansiranjem, boljim projektovanjem i upravljanjem mrežom puteva, unapređenjem vozača i vozila i poboljšanim uslugama hitne medicinske pomoći. Implementacija ovih aktivnosti i programa će biti provedena u 4 faze, u sklopu Akcionog plana o bezbjednosti saobraćaja i to:

Neposredno	Prva godina	od januara 2012. do decembra 2012. godine
Kratkoročno	Druga i treća godina	od januara 2013. do decembra 2014. godine
Srednjoročno	Četvrta i peta godina	od januara 2015. do decembra 2016. godine
Dugoročno	Od šeste do devete godine	od januara 2017. do decembra 2020. godine

Najhitnija pitanja koja treba rješavati

Bezbjednost saobraćaja se može poboljšati, ako su svi dionici proaktivno uključeni u poboljšanje bezbjednosti saobraćaja u njihovim područjima odgovornosti. Ovo zahtjeva pristup tačnim podacima o saobraćajnim nezgodama (da bi se mogao analizirati i shvatiti problem), te tehničke i finansijske sposobnosti za razvoj intervencija i za njihovu implementaciju. Trenutni sistem podataka o saobraćajnim nezgodama u FBiH je neadekvatan, a postojeći dogovori o koordinaciji upravljanja i finansiranja bezbjednosti saobraćaja ne omogućavaju razvijanje i realizaciju učinkovitih korektivnih mjera. Hitno djelovanje je potrebno u ovim područjima, kako bi se predloženi akcioni plan uspješno implementirao.

9. MONITORING I PROCJENA

Najučinkovitije metode procjenjivanja, po najboljoj praksi bezbjednosti saobraćaja, moraju biti znanstveno zasnovane. Sljedeća pitanja zahtijevaju razumijevanje:

- Koji su ključni problemi i njihovi uzroci?
- Koje su intervencije bezbjednosti saobraćaja učinkovite u rješavanju utvrđenih ključnih problema?
- Da li su planirane intervencije učinkovite u pogledu posebnih kultura naroda i zajednica u FBiH?
- Šta se može uraditi da se poboljša javna svijest i promjene ponašanja?

Monitoring i evaluacija bitna su komponenta uspješnih programa bezbjednosti saobraćaja i međunarodne najbolje prakse. Programi bezbjednosti saobraćaja su učinkoviti tamo gdje su dostupne pouzdane informacije. U kontekstu FBiH, podaci o bezbjednosti saobraćaja (priključenje, obrada i dostavljanje) će zahtijevati daljnja jačanja institucija i unaprijeđenje procedure, prije nego se taj posao mogne uraditi maksimalno učinkovito. Indikatori bezbjednosti saobraćaja (srednji pokazatelji) su osmišljeni za monitoring učinkovitosti intervencija koje će se implementirati unutar akcionog plana cestovne sigurnosti i obuhvataće slijedeće:

- Mjerna skala programa (inputi)
- Procjena pomaka u ponašanju (outputi)
- Praćenje poboljšanja bezbjednosti postignutih u različitim područjima (ishodi – podaci).
- Izvještaj o posebnim aktivnostima prinude u svim ovlastima.

Pripremili



MUNIKACIJA

prometa i

u saradnji sa



za sigurnost cestovnog prometa

Federacije BiH

Uz tehničku podršku i pomoć



Daljnje informacije o ovoj strategiji i akcionom planu o bezbjednosti saobraćaja naći na:

Odjel za bezbjednost cestovnog prometa FBiH, JP Ceste Federacije BiH
Tel + 387 33 563 488 E mail reufb@jpdcfbh.ba ili sdzelila@jpdcfbh.ba