



**GLAVNA SLUŽBA
ZA REVIZIJU JAVNOG SEKTORA
REPUBLIKE SRPSKE**

78000 Banja Luka, Vuka Karadžića 4
Republika Srpska, BiH
Tel: +387 (0) 51 /247-408
Faks: +387 (0) 51 /247-497
e-mail: revizija@gsr-rs.org
www.gsr-rs.org

**Naknadni pregled provođenja preporuka po Izvještaju revizije učinka
"Bezbjednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj"**

Broj: RU004-12_NP

Banjaluka, mart 2017. godine

SADRŽAJ

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | UVOD | 2 |
| 2 | MJERE I AKTIVNOSTI NA PROVOĐENJU PREPORUKA | 3 |
| | 2.1 Mjere i aktivnosti na provođenju preporuka u Vladi RS i Ministarstvu saobraćaja i veza 3 | |
| | 2.2 Mjere i aktivnosti na provođenju preporuka u MUP | 6 |
| | 2.3 Mjere i aktivnosti na provođenju preporuka upravljača puteva | 10 |
| 3 | ZAKLJUČAK | 13 |
| 4 | PRILOZI I DODACI | 14 |

**Naknadni pregled provođenja preporuka po Izvještaju revizije učinka
" Bezbjednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj "**

Главна служба за ревизију јавног сектора Републике Српске је на основу Закона о ревизији јавног сектора Републике Српске, а у складу са ISSAI оквиrom ревизије за јавни сектор, провела Naknadni pregled provođenja preporuka po Izvještaju revizije učinka „Bezbjednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj“ oznake RU004-12, koji je objavljen u junu 2013. godine.

Prema Odluci Glavnog revizora Naknadni pregled podrazumijeva ispitivanje mjera i aktivnosti na provođenju preporuka koje su po Izvještaju revizije učinka "Bezbjednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj" preduzete od strane Vlade Republike Srpske, Ministarstva unutrašnjih poslova – saobraćajne policije i upravljača puteva, odnosno institucija koje su bila obuhvaćena revizijom i kojima su upućene preporuke.

Naknadnim pregledom provođenja preporuka je obuhvaćeno Ministarstvo saobraćaja i veza kao resorno ministarstvo nadležno za pitanja saobraćaja u Vladi Republike Srpske, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Agencija za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske, te Javno preduzeće Putevi Republike Srpske i lokalne zajednice kao upravljači puteva. Naknadnim pregledom obuhvaćen je vremenski period od 2014-2016. godine.

Rezultati ispitivanja mjera i aktivnosti na provođenju preporuka koje su po Izvještaju revizije učinka "Bezbjednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj" preduzete od strane Vlade Republike Srpske, ministarstava u Vladi Republike Srpske i upravljača puteva prikazani su u ovom Izvještaju.

Главна служба за ревизију јавног сектора Републике Српске, у складу са одредбама Закона о ревизији јавног сектора Републике Српске, је доставила Nacrt izvještaja o naknadnom pregledu provođenja preporuka Ministarstvu saobraćaja i veza, Ministarstvu unutrašnjih poslova, Agenciji za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske, Javnom preduzeću Putevi Republike Srpske i gradovima: Banjaluka, Bijeljina i Istočno Sarajevo.

Na Nacrt izvještaja o naknadnom pregledu provođenja preporuka nije bilo primjedbi.

Konačan izvještaj o naknadnom pregledu provođenja preporuka po Izvještaju revizije učinka je dostavljen svim institucijama kojim se u skladu sa Zakonom o reviziji јавног сектора Републике Српске ovakav izvještaj mora i treba uputiti. Izvještaj je dostupan јавности putem internet stranice Главне службе за ревизију јавног сектора Републике Српске, www.gsf-rs.org.

Главни ревизор Главне службе за ревизију јавног сектора Републике Српске donio je Odluku da se provede ovaj Naknadi pregled provođenja preporuka. Naknadni pregled provođenja preporuka po Izvještaju revizije učinka "Bezbjednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj" je proveo revizorski tim u sastavu mr Bojan Dragišić, vođa revizorskog tima i Momir crnjak, član revizorskog tima.

Главни ревизор

Dr Duško Šnjegota s.r.

LISTA SKRAĆENICA

| | |
|------------|---|
| RS | Republika Srpska |
| GSRJS RS | Glavna služba za reviziju javnog sektora Republike Srpske |
| Vlada RS | Vlada Republike Srpske |
| NS RS | Narodna skupština Republike Srpske |
| Strategija | Strategija bezbjednosti saobraćaja na putevima RS 2013-2022 |
| Program | Program bezbjednosti saobraćaja na putevima RS 2014-2018 |
| ZOBS | Zakon o bezbjednosti saobraćaja Republike Srpske |
| ABS | Agencija za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske |
| IDDEEA | Agencija za identifikaciona dokumenta, evidenciju i razmjenu podataka Bosne i Hercegovine |
| MSV | Ministarstvo saobraćaja i veza |
| MF | Ministarstvo finansija |
| MUP | Ministarstvo unutrašnjih poslova |
| CJB | Centar javne bezbjednosti |
| PS | Policajska stanica |
| JP Putevi | Javno preduzeće Putevi Republike Srpske |
| Budžet RS | Budžet Republike Srpske |
| Savjet | Savjet za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske |
| UOM | Upravljanje opasnim mjestima |

1 UVOD

GSRJS RS je provela reviziju učinka RU004-12 "Bezbjednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj" koja se odnosila na period 2009-2012. godina (u daljem tekstu: Izvještaj revizije učinka). Izvještaj revizije učinka je objavljen u junu 2013. godine.

Provedena revizija je imala karakter sistemske revizije i obuhvatila je MSV, MUP, ABS, JP Putevi i lokalne zajednice kao upravljače lokalnih puteva i gradskih ulica (gradove Banjaluka, Prijedor, Bijeljina, Doboj i Istočno Sarajevo). Revizija je obuhvatila period od 2009 - 2012. godine. Osnovna svrha ove revizije učinka je bila da utvrdi da li nadležne institucije efikasno i efektivno djeluju na sprečavanju saobraćajnih nezgoda i smanjenju broja poginulih i povrijeđenih lica i da li se postižu očekivani rezultati.

Nalazi revizije su pokazali da postavljeni strateški ciljevi nisu dostignuti, i to prvenstveno zbog neefikasnosti institucija u definisanim prioritetnim oblastima rada. Brzina i vožnja pod uticajem alkohola kao faktori koji doprinose nastanku i težini posljedica saobraćajnih nezgoda su bili u stalnom porastu, dok su aktivnosti na identifikaciji, obilježavanju i otklanjanju opasnih mjesta na putevima bili na nivou nedovoljnom za značajnija unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima u RS.

U Izvještaju revizije učinka, date su preporuke čijom implementacijom bi se postiglo značajno unapređenje efikasnosti rada institucija u sistemu, kao i unapređenje stanja bezbjednosti saobraćaja na putevima u RS. U Izvještaju revizije učinka, zbog različitih uloga i nadležnosti, preporuke su dizajnirane posebno za Vladu RS, MUP – saobraćajnu policiju te upravljače puteva kao ključne institucije sistema.

Naknadnim pregledom su obuhvaćeni MSV, MUP, ABS, JP Putevi RS i gradovi Banjaluka, Bijeljina i Istočno Sarajevo. Naknadnim pregledom obuhvaćen je period od tri godine poslije objavljivanja Izvještaja revizije učinka (2014–2016. godina).

Naknadni pregled podrazumijeva ispitivanje mjera i aktivnosti na provođenju preporuka koje su po osnovu Izvještaja revizije učinka preduzete od strane Vlade RS, MUP – saobraćajne policije, ABS, JP Putevi RS i lokalnih zajednica (i to: gradova Banjaluka, Bijeljina i Istočno Sarajevo).

Na osnovu analize mjera i aktivnosti u posmatranom periodu, analize zakonskih i podzakonskih akata, izvještaja, informacija, te na osnovu intervjua sa odgovornim licima, sačinjen je Izvještaj o naknadnom pregledu provođenja preporuka po Izvještaju revizije učinka "Bezbjednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj".

2 MJERE I AKTIVNOSTI NA PROVOĐENJU PREPORUKA

Donošenje akcionih planova za provođenje preporuka po navedenom Izvještaju revizije učinka od strane revidiranih subjekata nije bila zakonska obaveza, u junu 2013. godine kada je Izvještaj revizije učinka objavljen.

Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o reviziji javnog sektora Republike Srpske¹ iz 2014. godine, Vlada RS i revidirane institucije imaju obavezu da u roku od 60 dana od dana prijema konačnog Izvještaja revizije učinka sačine Akcioni plan za provođenje preporuka i isti dostave GSRJS RS i nadležnom skupštinskom odboru radi praćenja sprovođenja datih preporuka. Vlada RS i revidirane institucije nisu izrađivali akcione planove za provođenje preporuka, te samim tim ih nisu ni dostavili GSRJS RS.

Savjet za bezbjednost saobraćaja RS je na V sjednici održanoj 04.07.2013. godine razmatrao Izvještaj revizije učinka "Bezbjednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj" i usvojio zaključke o konkretnim aktivnostima na provođenju datih preporuka. Takođe, NSRS je razmatrala Izvještaj revizije učinka u okviru rasprave o Godišnjem izvještaju o radu GSRJS RS.

Institucije koje su bile obuhvaćene navedenom revizijom su u posmatranom periodu preduzimale mjere i aktivnosti na provođenju preporuka u skladu sa svojim nadležnostima, što navodimo po preporukama dalje u tekstu ovog Izvještaja.

2.1 Mjere i aktivnosti na provođenju preporuka u Vladi RS i Ministarstvu saobraćaja i veza

Preporuke za Vladu RS:

Vladi RS se preporučuje da, u saradnji sa drugim nadležnim institucijama, preduzme određene mjere i aktivnosti čijom realizacijom bi se unaprijedio sistem upravljanja bezbjednošću saobraćaja.

Kako bi se realizovalo navedeno, Vladi RS je dato 6 preporuka. Dalje u tekstu dajemo pregled preporuka, mjera i aktivnosti koje su preduzete na provođenju preporuka od strane Vlade RS, odnosno resornog ministarstva nadležnog za pitanja saobraćaja.

1. Izraditi Akcioni plan za realizaciju Strategije i njime utvrditi konkretne aktivnosti, nosioce aktivnosti, dinamiku realizacije, rezultate koje je potrebno ostvariti i ciljeve koji će se ostvariti tim rezultatima. Akcionim planom regulisati način izvještavanja i periodično razmatranje realizacije Strategije i Akcionog plana i po potrebi njegovo prilagođavanje aktuelnim uslovima i okolnostima.

Strategija bezbjednosti saobraćaja na putevima RS za period 2013 – 2022. godine je usvojena Odlukom NSRS broj 01-922/13². Naredne godine, Vlada RS je usvojila Program bezbjednosti saobraćaja na putevima u RS za period 2014 – 2018. godine³.

Sastavni dio Programa jeste i Akcioni plan, urađen po stubovima Programa. Akcionim planom aktivnosti su podijeljene po prioritarnim oblastima i njime su definisane akcije, nosioci aktivnosti, ostali subjekti koji će biti uključeni u aktivnosti i vremenski okvir provođenja istih.

Vlada RS informiše NSRS o provođenju Strategije na godišnjem nivou. Informacije o provođenju Strategije, pored opštih pokazatelja stanja bezbjednosti saobraćaja, su sadržale i informaciju o realizaciji aktivnosti predviđenih Programom.

¹ Službeni glasnik RS broj 20/14

² Službeni glasnik RS broj 49/13.

³ Službeni glasnik RS broj 17/14.

2. Agenciju za bezbjednost saobraćaja uspostaviti u punom kapacitetu kako bi bila u mogućnosti da izvršava povjerene joj funkcije. Agencija primarno treba da uspostavi upravljanje bazama podataka i distribuciju podataka i informacija institucijama u sistemu bezbjednosti saobraćaja. Djelovanje Agencije treba da je u funkciji stvaranja preduslova za efikasnije i efektivnije djelovanje drugih institucija u sistemu bezbjednosti saobraćaja.

Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima RS (ZOBS), Agenciji za bezbjednost saobraćaja (ABS) su date brojne nadležnosti od značaja za izgradnju stabilnog i efikasnog sistema bezbjednosti saobraćaja. ABS ima ključnu ulogu u koordinaciji kao i ulogu stručnog tijela koje treba da podstiče i podržava druge subjekte u sistemu bezbjednosti saobraćaja.

U posmatranom periodu, ABS je povećala kadrovske kapacitete, ali nedovoljno da bi svoju ulogu ostvarila u punom obimu. Broj zaposlenih u ABS na dan 31.12.2016. godine je 6, odnosno polovina od ukupno sistematizovanih radnih mjesta. Finansijska sredstva za rad ABS odobrena Budžetom RS, prema ocjenama konsultanata, predstavljaju oko 30% sredstava potrebnih za obavljanje povjerenih funkcija⁴.

ABS je uspostavila pristup podacima o saobraćajnim nezgodama na putevima u RS koje evidentira i administrira MUP RS, u obimu u skladu sa ugovorom i politikom integriteta MUP-a. Pored toga, na zahtjev ABS dostavljaju joj se podaci o izrečenim sankcijama u saobraćaju (od strane IDDEEA) i zbirni podaci o broju registrovanih vozila i tehničkih pregleda (MSV). ABS još uvijek nije uspostavila pristup ostalim bazama podataka⁵, dijelom zbog ograničenja u pogledu vlastitih resursa, dijelom zbog neophodnosti rješavanja pravnih pretpostavki za pristup određenim bazama podataka a dijelom iz razloga što određene baze podataka nisu ni uspostavljene od strane nadležnih institucija.

Zbog svega navedenog, ABS nije u potpunosti uspostavila upravljanje bazama podataka, kao ni njihovu distribuciju institucijama u sistemu bezbjednosti saobraćaja.

3. Razmotriti alternativne mogućnosti za uspostavljanje dodatanih izvora finansiranja bezbjednosti saobraćaja na putevima u RS. Vlada RS treba da razmotri izmjenu propisa koji regulišu budžetski sistem i budžet kako bi se stvorili uslovi i pretpostavke da se dio javnih prihoda od novčanih kazni usmjerava za finansiranje bezbjednosti saobraćaja. Time bi se uspostavio stabilan i samoodrživ sistem finansiranja koji bi omogućio da oni koji stvaraju rizike na putevima finansiraju mjere i aktivnosti za unapređenje bezbjednosti saobraćaja.

NSRS je 2015. godine usvojila Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju⁶, gdje je propisana obaveza osiguravajućih društava da 1% od bruto premije osiguranja od autoodgovornosti uplaćuju kao dio preventive za realizaciju projekata unapređenja bezbjednosti saobraćaja. Ova obaveza propisana je na period od tri godine, nakon čega osiguravajuća društva neće biti u obavezi da uplaćuju istu.

Zakonom o izvršenju Budžeta Republike Srpske⁷ za 2016. godinu propisano je da ABS može koristiti sredstva koja uplaćuju osiguravajuća društva prema programu koji odobrava Vlada RS. Vlada RS je usvojila Program utroška sredstava koja uplaćuju društva za osiguranje za 2016. i 2017. godinu.

⁴ Projekat „Jačanje stanja i sistema bezbjednosti saobraćaja u RS“.

⁵ Baze podataka intenziteta i strukture saobraćaja, puteva, vozača, auto-škola, povreda nastalih u saobraćajnim nezgodama i obaveznim osiguranjima motornih vozila.

⁶ Službeni glasnik RS broj 82/15.

⁷ Službeni glasnik RS broj 110/15.

Sredstva po ovom osnovu nisu prikupljena ni približno u planiranom iznosu, iz razloga što je dio osiguravajućih društava podnio apelaciju Ustavnom sudu Republike Srpske za ocjenu ustavnosti ove odredbe. Ustavni sud je navedenu apelaciju odbacio, pa je za očekivati da će u narednom periodu ova sredstva biti uplaćivana i iskorišćena za projekte unapređenja bezbjednosti saobraćaja.

Važno je napomenuti da ni uplaćena sredstva po ovom osnovu nisu bila operativna, jer MF nije izvršilo transfer istih ABS do završetka ovog Naknadnog pregleda.

Pored navedenog, Vlada RS je donijela novu Uredbu o visini godišnje naknade za javne puteve⁸. Ovom Uredbom je propisana obaveza JP Putevi da se od 5 do 10% prikupljenih sredstava po ovom osnovu koristi isključivo za provođenje projekata unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima, a u skladu sa propisima iz ove oblasti i usvojenim planom poslovanja.

Osim navedenog, u posmatranom periodu nije bilo drugih aktivnosti na obezbjeđenju dodatnih sredstava za finansiranje mjera i aktivnosti u cilju unapređenja bezbjednosti saobraćaja. U martu 2016. godine održan je seminar na temu „Savremeni modeli finansiranja u bezbjednosti saobraćaja“ na kome su predstavljeni modeli stvaranja održivog sistema finansiranja iz sredstava od naplaćenih kazni i prekršaja. Iako je to i praksa većine evropskih zemalja i država u okruženju, do sada se u RS nije išlo u pravcu stvaranja ovakvog sistema finansiranja.

4. Uspostaviti aktivniju i kvalitetniju komunikaciju i koordinaciju nadležnih institucija u sistemu bezbjednosti saobraćaja i koordinaciju u provođenju zajedničkih aktivnosti na planu bezbjednosti saobraćaja. Vlada RS posredstvom Savjeta i Agencije treba da inicira zajedničke aktivnosti institucija u sistemu bezbjednosti saobraćaja, radi sinergijskog djelovanja na smanjenju i sprečavanju saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica.

Na osnovu ZOBS-a imenovan je Savjet za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske (Savjet), koji čine ministri nauke i tehnologije, saobraćaja i veza, unutrašnjih poslova, zdravlja i socijalne zaštite, prosvjete i kulture i finansija. Osim pozicije predsjednika Savjeta, na koju je imenovan ministar nauke i tehnologije, ostali ministri su članovi savjeta po funkciji. Pored ministara, još tri člana Savjeta su imenovana iz reda stručnjaka iz ove oblasti.

Početakom 2015. godine Savjet je donio odluku o osnivanju Radne grupe za koordinaciju aktivnosti, koju čine predstavnici svih institucija koje imaju određene uloge, nadležnosti i odgovornosti u sistemu bezbjednosti saobraćaja.

Sistem je zamišljen da funkcioniše na način da Savjet donosi odluke koje Radna grupa treba da iskoordiniše i provede u djelo na terenu. U praksi, ministri rijetko ili skoro nikada ne prisustvuju sjednicama Savjeta, već na njih delegiraju saradnike, uglavnom one koji bi trebalo da budu dio Radne grupe, odnosno operativne grupe za provođenje dogovorenih aktivnosti. U uslovima kada su resursi ograničeni, uloga Savjeta i Radne grupe dobija na značaju iz razloga što bi se zajedničkim djelovanjem institucija postigao mnogo veći sinergijski efekat. Ovo je moguće jedino putem Savjeta, kao neprikosnovenog autoriteta u oblasti bezbjednosti saobraćaja.

Posljedica ovakvog pristupa jeste mali broj aktivnosti provedenih koordinisanim djelovanjem više institucija u sistemu, ali i nepostojanje volje pojedinih institucija da uđu u dijalog ili zajedničke aktivnosti na inicijativu drugih institucija iz sistema.

⁸ Službeni glasnik RS broj 55/16.

5. U postojećem institucionalnom okviru uspostaviti sistem evaluacije i kontrole aktivnosti programa i projekata institucija u sistemi bezbjednosti saobraćaja u cilju povećanja njihove efikasnosti i efektivnosti.

U posmatranom periodu provedene su brojne aktivnosti u cilju unapređenja stanja bezbjednosti saobraćaja na putevima, kako one planirane Strategijom i Programom, tako i druge redovne i pojedinačne aktivnosti. Međutim, evaluacija provedenih aktivnosti u cilju ocjene njihovog uticaja na poboljšanje stanja bezbjednosti saobraćaja na putevima i unapređenja njihove efikasnosti i efektivnosti je izostala.

U godišnjim informacijama o provođenju Strategije, koje je Vlada RS podnosila NSRS, jedino što je konstatovano za planirane aktivnosti jeste da li su one provedene ili ne. Analiza efekata provedenih mjera ili njihovog uticaja na stanje bezbjednosti saobraćaja na putevima je izostala. Izostanak evaluacije programa i aktivnosti pravedan je nedostatkom finansijskih sredstava za provođenje istih.

Izuzetak od navedenog i ujedno primjer dobre prakse jeste primjer evaluacije predstave „Mirka“, namijenjenoj edukaciji nižih razreda osnovnih škola. Riječ je o mini projektu u okviru aktivnosti koje je realizovala ABS. Prilikom provođenja ovog projekta, evidentirani su rezultati testiranja prije i poslije gledanja predstave, te identifikovani nedostaci i date preporuke za unapređenje.

6. Usvojiti nedostajuće podzakonske propise na osnovu ZOBS-a i obezbijediti njihovu dosljednu primjenu od strane institucija u sistemu bezbjednosti saobraćaja na putevima u RS. Na taj način će se kompletirati normativne osnove bezbjednosti saobraćaja.

U periodu nakon objavljivanja Izveštaja revizije učinka „Bezbjednost saobraćaja na putevima u RS“ usvojeni su nedostajući podzakonski akti koji proističu iz ZOBS-a, i to:

- Pravilnik o uslovima i načinu prikupljanja, evidentiranja i praćenja podataka⁹ i
- Pravilnik o identifikaciji i kriterijumima za utvrđivanje prioriteta otklanjanja opasnih mjesta i načinu otklanjanja opasnih mjesta¹⁰.

Pored toga, donesen je i Pravilnik o dopuni Pravilnika o broju članova, načinu i imenovanju predsjednika, djelokrugu i načinu rada Savjeta za bezbjednost saobraćaja¹¹. Krajem 2016. godine izrađene su smjernice za reviziju bezbjednosti saobraćaja (RSA) i provjeru bezbjednosti saobraćaja (RSI), koje su upućene Vladi RS na usvajanje. Njihovim usvajanjem biće kompletirano donošenje propisa neophodnih za nesmetan rad na unapređenju bezbjednosti saobraćaja na putevima.

2.2 Mjere i aktivnosti na provođenju preporuka u MUP

Saobraćajna policija ima ključnu ulogu u kontrolisanju saobraćaja, kao i evidentiranju i sankcionisanju počinjenih prekršaja iz ZOBS-a. Saobraćajnoj policiji je preporučeno da postojeće resurse, znanje i informacije o saobraćajnim nezgodama, u saradnji sa drugim institucijama sistema, iskoristi u funkciji ostvarenja postavljenih ciljeva, koji će rezultirati smanjenjem vodećih uzroka teških saobraćajnih nezgoda.

Kako bi se realizovalo navedeno, MUP-u RS su date 4 preporuke. Dalje u tekstu dajemo pregled mjera i aktivnosti koje su preduzete na provođenju preporuka od strane MUP-a RS.

⁹ Službeni glasnik RS broj 77/13.

¹⁰ Službeni glasnik RS broj 94/14.

¹¹ Službeni glasnik RS broj 7/15.

1. Uspostaviti jedinstven sistem planiranja i provođenja kontrola usmjeren na otklanjanje glavnih uzroka saobraćajnih nezgoda. U postupku planiranja utvrditi jasne i mjerljive operativne ciljeve, bazirane na praćenju indikatora i faktora rizika nastanka saobraćajnih nezgoda. Planiranje i provođenje kontrola vršiti na osnovu sveobuhvatnih analiza saobraćajnih nezgoda.

Planiranje aktivnosti iz oblasti bezbjednosti saobraćaja vrši se na dnevnom, sedmičnom, mjesečnom i godišnjem nivou. Planovi se donose na nivou Uprave policije (republički), CJB (regionalni) i PS – kako stanica za bezbjednost saobraćaja, tako i stanica iz opšte nadležnosti. Planovi koji sačinjavaju PS objedinjuju se na nivou CJB-a i istim koordiniše samostalni inspektor za bezbjednost saobraćaja, koji vrši koordinaciju i nadzor nad izvršenjem planova. Planiranje kontrola na magistralnim putevima dostavlja se Upravi, koja takođe vrši nadzor nad svim aktivnostima iz poslova bezbjednosti saobraćaja u svim PS u RS. Na nivou CJB-a, osim što se vrši koordinacija planova lokalnih nivoa, vrši se i planiranje akcija, koje se provode na lokalnom i regionalnom nivou. Planiranje i provođenje svih aktivnosti koje se tiču bezbjednosti saobraćaja ima za cilj otklanjanje uzroka saobraćajnih nezgoda, a posebno uzroka saobraćajnih nezgoda s poginulim i teško povrijeđenim licima, i vrši se na osnovu prethodnih izvještaja, analiza, iskustava, dobrih praksi iz okruženja itd. Zbog navedenog vrši se stalni nadzor nad realizacijom planskih aktivnosti MUP-a iz navedene oblasti. U cilju otklanjanja glavnih uzroka saobraćajnih nezgoda, kao i uzroka stradanja lica, Uprava je početkom ove godine uvela praksu planiranja i provođenja pojedinih akcija u trajanju od mjesec dana.

MUP vrši kontinuirano praćenje saobraćajnih nezgoda na putevima RS, evidentiranih u elektronskoj evidenciji o saobraćajnim nezgodama. Organizacione jedinice koje vrše uviđaje saobraćajnih nezgoda imaju obavezu unošenja u registar podataka o istim, pri čemu prate i analiziraju nezgode, uzroke njihovog nastanka, mjesto, vrijeme, tip nezgode, posljedice, kao i stanje okoline i druge uslove koji su prethodili nastanku nezgode na datoj lokaciji. Istovremeno praćenje i analiziranje navedenog problema vrši se na nivou CJB-a, kao i na nivou Uprave policije. Pored periodičnih analiza, vrši se i godišnje analiziranje saobraćajnih nezgoda po svim parametrima, kao i prognoziranje za naredni period, te se predlažu mjere i aktivnosti za unapređenje stanja na putevima i bezbjednosti u RS.

Uporedo sa navedenim vrši se i posebna analiza saobraćajnih nezgoda sa poginulim i teško povrijeđenim licima, u kojoj se detaljnije analizira svaka saobraćajna nezgoda ove vrste. Navedene analize predstavljaju osnovu za gore pomenute planove, u kojima su predviđene preventivno-represivne aktivnosti pripadnika MUP na putevima u RS.

Na osnovu strateških dokumenata RS koji se tiču bezbjednosti saobraćaja, kao i na osnovu planova na sva tri organizaciona nivoa u MUP-u, jasno je utvrđen prioritet rada policijskih službenika u otkrivanju i sankcionisanju prekršaja prekoračenja brzine, upravljanja vozilom pod dejstvom alkohola, droga ili psihoaktivnih lijekova i korištenja bezbjednosnih pojaseva, kao osnovnih uzroka teških saobraćajnih nezgoda ili faktora koji ima odlučujući uticaj na težinu posljedica.

2. Izvršiti analizu postojeće organizacije i načina provođenja kontrola, u smislu identifikovanja mogućih poboljšanja u provođenju kontrola, mogućnosti za uštede i modernizacije vršenja kontrola, naročito kontrola poštovanja ograničenja brzine i vožnje pod dejstvom alkohola.

MUP kontinuirano provodi aktivnosti kako bi se postigao optimalan organizacioni sistem njegovog funkcionisanja u svim oblastima, kao i u oblasti bezbjednosti saobraćaja. U tom pravcu donesen je Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta u MUP-u, br. S/M-020-62/15, od 30.03.2015. godine. Ovim pravilnikom uspostavljena je nova organizacija rada policijskih službenika MUP-a u oblasti bezbjednosti saobraćaja. Navedenim pravilnikom ukinut je jedan broj PS za bezbjednost saobraćaja, dok su poslovi

iz domena bezbjednosti saobraćaja preneseni na PS iz opšte nadležnosti. Navedeni model organizovanja u prvom momentu pokazao je određene nedostatke i slabosti sistema, koji se prije svega tiču nedovoljne obučenosti širokog kruga policajaca za poslove vezane za bezbjednost saobraćaja. Ove promjene su uticale na pogoršanje stanja bezbjednosti saobraćaja u 2015. godini¹². Kontinuirane akcije obuke i nadzora nad radom policijskih službenika na terenu, kao i unapređenje koordinisanja navedenim aktivnostima na nivou MUP-a, rezultirali su značajnim poboljšanjem nivoa obavljenih poslova i stanja bezbjednosti saobraćaja tokom 2016. godine. Prednost koja se može iskoristiti u narednom periodu ogleda se u činjenici da se navedenom organizacijom raspolaže većim brojem policajaca koji izvršavaju poslove bezbjednosti saobraćaja, kao i materijalnih i tehničkih resursa za provođenje kontrola na terenu. Time se ostvaruje pretpostavka da, uz kontinuiranu obuku istih, MUP može odgovoriti na složene zahtjeve iz djelokruga svojih poslova koji se odnose na aktivnosti u vezi sa bezbjednošću saobraćaja. Revizorima je predočeno da MUP ima u planu dalju reorganizaciju, u kojoj će se dodatno ojačati kapaciteti za izvršavanje poslova iz domena bezbjednosti saobraćaja.

Uprava policije je depešom od 09.04.2015. godine naložila da je u vršenju nadzora bezbjednosti saobraćaja na magistralnim putevima obavezno prisustvo radnika kriminalističke policije. Navedena postavka umanjila je efikasnost rada na poslovima bezbjednosti saobraćaja u svim segmentima navedenih aktivnosti, od planiranja do izvršavanja zadataka. Revizija je utvrdila da navedeni način organizovanja kontrola na magistralnim putevima predstavlja ograničavajući faktor za efikasno izvršavanje istih jer postoje teškoće u usaglašavanju rada saobraćajne policije i krim inspektora. Čest je slučaj da uopšte nije ni moguće obezbijediti prisustvo krim inspektora sa patrolama na terenu. Istovremeno, rezultati rada krim inspektora sa patrolama saobraćajne policije su beznačajni i kao takvi ne mogu opravdati uložene resurse.

U svrhu modernizacije kontrola saobraćaja, MUP je tokom 2015. godine izvršio nabavke mobilnih radara za automatsku identifikaciju prekršaja, stacionarne radarske sisteme, kao i nove uređaje za utvrđivanje prisustva alkohola i opojnih droga u organizmu. Navedena modernizacija omogućila je da se u 2016. god. broj evidentiranih nedozvoljenih prekoračenja brzine poveća za oko 75% u odnosu na prethodnu godinu¹³, dok se broj istih prekršaja evidentiranih putem radarskih sistema (PS PROPERTIS) povećao za više od tri puta u navedenom periodu¹⁴.

Od ukupno evidentiranih prekoračenja brzine u 2016. godini (123.173), putem navedena tri mobilna radara nabavljena krajem 2015. godine otkriveno je oko 65 % (82.000) prekršaja ove vrste. Značajno je napomenuti da navedeni prekršaji čine 42% od ukupnog broja evidentiranih prekršaja u saobraćaju u 2016. godini¹⁵. U istoj godini broj službi kontrole saobraćaja manji je za oko 5%, dok je broj ukupno evidentiranih prekršaja povećan za više od 30% u odnosu na prethodnu godinu¹⁶, što dovoljno govori o povećanju efikasnosti kontrola modernizacijom opreme.

Nabavka uređaja za kontrolu prisustva alkohola u organizmu je rezultirala time da je u 2016. godini isključeno iz saobraćaja oko 12% više vozača zbog uticaja alkohola u odnosu na 2015. god., i u odnosu na prethodnu godinu lišeno je slobode oko 28% više lica (čl. 170. st. 4 ZOP RS).

¹² Prilog 1.

¹³ Prilog 2, Grafikon 1.

¹⁴ Prilog 3, Grafikon 1.

¹⁵ Prilog 2, Grafikon 2.

¹⁶ Prilog 4, Grafikon 1.

3. Uspostaviti jedinstven interni sistem za stalno praćenje i evaluaciju provedenih kontrola, rezultata kontrola, angažovanih resursa i izrečenih kaznenih mjera, u cilju povećanja efikasnosti i efektivnosti kontrola i određivanja prioriteta.

Uspostavljen je jedinstven sistem za stalno praćenje i evaluaciju provedenih kontrola, koji se manifestuje sačinjavanjem detaljnih i redovnih izvještaja i analiza na svim nivoima odgovornosti. Izvještaji se podnose na mjesečnom, kvartalnom i godišnjem nivou, sa težištem na identifikovanju uzroka saobraćajnih nezgoda. Na kraju godine MUP sačinjava detaljnu informaciju o stanju bezbjednosti saobraćaja u RS, sa svim relevantnim pokazateljima bitnim za navedenu oblast. Planiranje, izvještavanje i analiziranje stanja bezbjednosti saobraćaja, kao i procjena za naredni period, čine pretpostavku i za druge aktivnosti koje se provode na nivou MUP-a, a tiču se prije svega kontinuirane obuke i usavršavanja policijskih službenika, kao i stalnog unapređenja u vršenju nadzora nad izvršavanjem poslova iz domena bezbjednosti saobraćaja.

Pored navedenog, MUP redovno kontroliše stanje na magistralnim, regionalnim, lokalnim putevima i gradskim ulicama i uredno obavještava upravljače puta i ostale relevantne subjekte o stanju na putevima. Takođe, vrši se redovno praćenje izdatih prekršajnih naloga po vrsti prekršaja i po zadatim grupama unutar istog prekršaja, kao i realizacija izrečenih novčanih kazni. Navedeno je, zajedno sa uzrocima saobraćajnih nezgoda, poslužilo kao osnova Upravi da u periodu 2013–2016. godine planira i provede 34 preventivne i 46 represivne akcije.

4. Uspostaviti objektivne kriterijume za alokaciju ljudskih, materijalnih i finansijskih resursa između PS. Alokaciju resursa provoditi u skladu sa uspostavljenim kriterijumima, uvažavajući postojeće stanje, potrebe i specifičnosti prostora na kome djeluju PS. Na taj način stvoriti pretpostavke za efikasno i efektivno funkcionisanje saobraćajne policije.

Stupanjem na snagu Pravilnika o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta u MUP od 30.03.2015. godine uspostavljena je nova organizacija rada policijskih službenika u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima RS. Na ovaj način regulisanje i kontrolu saobraćaja, kao i vršenje uviđaja saobraćajnih nezgoda, vrše svi policijski službenici na području koje operativno pokrivaju.

MUP je tokom 2014. godine nabavio oko 300 novih službenih vozila, što je obezbijedilo pretpostavku efikasnog obavljanja policijskih zadataka iz oblasti bezbjednosti saobraćaja. Problem nedostatka goriva, koji je bio prisutan tokom vršenja revizije o bezbjednosti saobraćaja, više nije aktuelan. Tako sve PS za bezbjednost saobraćaja i CJB koje su revizori obišli imaju dovoljne količine goriva za nesmetano izvršavanje planiranih zadataka.

MUP RS je tokom 2015. godine izvršio nabavku jednog mobilnog radara marke „Redflex Dual Radar NK7-LX”, te dva mobilna radara marke „Ramer 10 T”. Prednost navedenih radara jeste u tome da se isti mogu postaviti na bilo kojoj lokaciji određenog putnog pravca, da prekršaj detektuju potpuno automatski, bez zaustavljanja vozila, a dobijeni podaci naknadno se obrađuju u policijskoj stanici za obradu prekršaja. Sem navedenog, izvršena je nabavka i instaliranje dva stacionirana radarska sistema, kao i 16 mobilnih uređaja marke „LTI TruCam 20/20” i jedan uređaj marke „FamaLaser 3-VHT”. Navedeni uređaji se koriste u svim CJB, tako da isti nemaju stalno na raspolaganju ove uređaje. Stoga je planirano da se u 2017. godini nabavi još osam mobilnih radara, kako bi svaki CJB imao u svakom trenutku operativan uređaj.

Tokom 2015. i 2016. godine izvršena je nabavka 42 uređaja za utvrđivanje prisustva alkohola u organizmu vozača (etilometra), od kojih su dva „Alkosenzor 5”, 20 komada „Alkovant 6020” i 20 komada „Alkovant 6020 plus”. na ovaj način je omogućeno da skoro

svaka patrola koja vrši kontrolu saobraćaja ima na raspolaganju uređaj za utvrđivanje prisustva alkohola u organizmu.

2.3 Mjere i aktivnosti na provođenju preporuka upravljača puteva

Kvalitetni putevi, prateća saobraćajna signalizacija i oprema puta su osnovni uslovi za bezbjedno i efikasno odvijanje saobraćaja. Upravljači puteva su dužni da, u skladu sa svojim zakonskim obavezama, obezbijede uslove za nesmetano, efikasno i bezbjedno odvijanje saobraćaja. Upravljačima puteva je preporučeno da, u saradnji sa drugim institucijama u sistemu bezbjednosti saobraćaja, preduzmu određene mjere i aktivnosti čijom realizacijom bi se povećao nivo bezbjednosti saobraćaja na putevima.

Kako bi se realizovalo navedeno, upravljačima puteva su date 4 preporuke. Dalje u tekstu dajemo pregled mjera i aktivnosti koje su preduzete na provođenju preporuka od strane JP Putevi, odnosno lokalnih zajednica iz uzorka.

1. Intenzivirati aktivnosti na identifikaciji, obilježavanju i otklanjanju opasnih mjesta i poboljšanju drugih elemenata bezbjednosti saobraćaja na putevima. Aktivnosti planirati i provoditi na osnovu dostupnih podataka, informacija i pokazatelja i provedenih analiza a u skladu sa utvrđenim prioritetima i raspoloživim resursima, zasnovane na objektivnim podacima, analizama, prioritetima i kontroli efektivnosti provedenih mjera.

Iako formalne prepreke nikada nisu ni postojale, donošenjem Pravilnika o identifikaciji i kriterijumima za utvrđivanje prioriteta otklanjanja opasnih mjesta i načinu otklanjanja opasnih mjesta krajem 2014. godine ispunjeni su sve pretpostavke da upravljači puteva pristupe aktivnostima na identifikaciji, obilježavanju i otklanjanju opasnih mjesta.

JP Putevi su započeli aktivnosti na upravljanju opasnim mjestima, ali se te aktivnosti ne odvijaju dinamikom potrebnom za efikasno i efektivno djelovanje u cilju poboljšanja bezbjednosti puteva. Značajnije aktivnosti u svrhu upravljanja opasnim mjestima započete su u 2016. godini, donošenjem Politike bezbjednosti saobraćaja i Uputstva za identifikaciju i sanaciju opasnih mjesta na putnoj mreži kojom upravlja JP. Takođe, izrađen je analitički proračun prioriteta identifikacije i sanacije opasnih mjesta na osnovu podataka o saobraćajnim nezgodama iz baze MUP-a, na osnovu kojeg je na kraju 2016. godine definisan Projektni zadatak za konsultantske usluge Izrade idejnog rješenja, Urbanističko tehničkih uslova sa planom parcelacije i Glavnog projekta za sanaciju tri opasna mjesta i označavanje dodatnih šest opasnih mjesta. Na osnovu navedenog, očekivano je da će u 2017. godini biti završene aktivnosti na obilježavanju i otklanjanju nekoliko opasnih mjesta.

Pored toga, JP Putevi su u 2016. godini izradili i projektni zadatak za konsultantske usluge Provjere bezbjednosti saobraćaja na dijelu magistralne putne mreže. Na taj način su započete aktivnosti i na provjeri bezbjednosti saobraćaja na postojećoj mreži magistralnih i regionalnih puteva, te je očekivano da, nakon što su izrađeni prvi izvještaji, započnu aktivnosti na otklanjanju identifikovanih nedostataka a u cilju poboljšanja bezbjednosti puteva.

Što se tiče identifikacije, obilježavanje i otklanjanja opasnih mjesta na putevima kojima upravljaju lokalne zajednice, u posmatranom periodu bilo je određenih aktivnosti ali one nisu bile rezultat analize i prioritetizacije na osnovu Pravilnika o identifikaciji i kriterijumima za utvrđivanje prioriteta otklanjanja opasnih mjesta i načinu otklanjanja opasnih mjesta. Naime, lokalne zajednice su u okviru svojih redovnih aktivnosti na održavanju i izgradnji vršile određene radove na rekonstrukciji gradskih ulica i lokalnih puteva, ali bez detaljne analize saobraćajnih nezgoda i jasnih kriterija za određivanje prioriteta. Skoro sve intervencije na putevima kojima upravljaju lokalne zajednice izvođene su na gradskim ulicama, dok se pitanjem opasnih mjesta na lokalnim putevima nije posvećivala značajnija pažnja.

2. Uspostaviti sistem praćenja i upravljanja brzinama, kao i redovne provjere projektovanih i postojećih ograničenja brzina na putevima. Provjere projektovanih i postojećih ograničenja brzina uključiti u redovne aktivnosti provjere stanja putne mreže.

JP Putevi nije uspostavilo jedinstven način upravljanja brzinama na putevima za koje je nadležno. Jedina aktivnost koja je provedena u vezi ove preporuke jeste upravljanje brzinama u zonama škola uz magistralne i regionalne puteve. Izrađen je tipski projekat u nekoliko mogućih varijanti, u zavisnosti od položaja i karakteristika školskih objekata i okolnih saobraćajnica, te je na osnovu njega urađeno i obilježavanje zona škola i upravljanje brzinama u tim zonama u skladu sa propisima.

Kao što je već pomenuto, tokom 2016. godine započete su aktivnosti na provjeri bezbjednosti saobraćaja na postojećoj mreži magistralnih i regionalnih puteva. Sastavni dio ovih provjera jeste i provjera projektovanih i postojećih ograničenja brzine, pa je za očekivati da se u narednom periodu intenziviraju aktivnosti na upravljanju brzinama na magistralnim i regionalnim putevima.

Obzirom da je odredbama ZOBS-a brzina u naseljenim mjestima ograničena jedinstvenim ograničenjem, fokus lokalnih zajednica u upravljanju brzinama na gradskim ulicama je takođe bio na smirivanju saobraćaja u zonama škola i to je aktivnost koja je uglavnom u potpunosti provedena. Ono što je izostalo jeste interes i angažman lokalnih zajednica u upravljanju brzinama na lokalnim putevima i putevima van naselja, a koji su u njihovoj nadležnosti.

3. Obezbjediti uslove za izradu nedostajuće projektne dokumentacije, naročito projekata saobraćajne signalizacije, i njihovo usklađivanje sa uslovima na putevima, kao i dostupnost navedene dokumentacije drugim institucijama u sistemu bezbjednosti saobraćaja. Obezbjediti da se saobraćajna signalizacija uskladi sa projektnom dokumentacijom.

U periodu nakon objavljivanja izvještaja revizije učinka, u kojem je upozoreno na nedostatak projektne dokumentacije za većinu magistralnih i regionalnih puteva, nije bilo značajnijih aktivnosti na izradi nedostajuće projektne dokumentacije. Uglavnom je riječ o nekoliko pojedinačnih projekata ili rješenja putem Komisija za postavljanje privremene signalizacije i opreme puta a koji nisu značajnije izmijenili sliku stanja po ovom pitanju. U JP Putevi su izrazili očekivanja da će se rješavanje ovog pitanja ubrzati provođenjem provjera bezbjednosti saobraćaja i revizija bezbjednosti saobraćaja.

Što se tiče lokalnih zajednica i puteva kojima one upravljaju, prisutne su različite prakse. Sa jedne strane, pojedine lokalne zajednice koje skoro cijelu putnu mrežu u njenoj nadležnosti imaju pokrivenu projektom dokumentacijom, a za svaku izmjenu se izrađuje i izmjena projekta. Kao druga krajnost ističe se primjer kada lokalne zajednice grade puteve bez projektne dokumentacije, a nakon izgradnje saobraćajnu signalizaciju postavljaju na osnovu odluka o bezbjednosti saobraćaja. Izostanak projektne dokumentacije pravda se nedostatkom finansijskih sredstava.

4. Unaprijediti primjenu mjera za smirivanje saobraćaja i upozoravanja vozača na potencijalne rizike na putevima, uvažavajući zahtjeve za brzo i efikasno odvijanje i protok saobraćaja.

U periodu 2014-2016 godine JP Putevi nije sistematski i planski provodilo mjere za smirivanje saobraćaja i upozoravanje vozača na rizike na putevima. Osim pomenutih usklađivanja ograničenja brzina u zonama škola, jedine aktivnosti koje se mogu dovesti u vezu sa provođenjem ove preporuke jesu pojedinačna rješenja putem Komisija za postavljanje privremene signalizacije i opreme puta.

Lokalne zajednice su u posmatranom periodu provodile aktivnosti na smirivanju saobraćaja uglavnom primjenom vještačkih izbočina, u skladu sa Pravilnikom o postavljanju posebnih objekata na putu radi smanjenja brzine kretanja vozila¹⁷. ove mjere se primjenjuju u skladu sa raspoloživim sredstvima i uglavnom na inicijativu građana ili predstavnika drugih institucija (najčešće MUP-a).

Primjer planskog pristupa i dobre prakse predstavlja Grad Banjaluka, koji je izradio Elaborat o postavljanju posebnih objekata na putu radi smanjenja brzine kretanja vozila na gradskim i lokalnim putevima. Pored postavljanja posebnih objekata, Grad Banjaluka je primjenjivao i mnoge druge mjere u cilju smirivanja saobraćaja i upozoravanja vozača na rizike, kao što su: iscrtavanje optičkih linija, postavljanje uzdignutih pješačkih prelaza na gumenim platformama, postavljanje promjenjive saobraćajne signalizacije, transparentata sa upozorenjima za vozače, kao i mnoge druge mjere upozoravanja vozača.

¹⁷ Službeni glasnik RS broj 21/07.

3 ZAKLJUČAK

U posmatranom periodu 2014-2016 godine, institucije u sistemu bezbjednosti saobraćaja preduzimale su značajne aktivnosti na provođenju preporuka po Izvještaju revizije učinka „Bezbjednost saobraćaja na putevima u RS“.

Usvajanjem Strategije i Programa, kao i donošenjem Akcionog plana jasno su identifikovane potrebne aktivnosti, nosioci i rokovi za njihovu realizaciju. Institucije su, u manjem ili većem obimu, uglavnom započele sa provođenjem preporuka. Provedene aktivnosti dale su značajne rezultate u pogledu poboljšanja stanja bezbjednosti saobraćaja na putevima. Modernizacijom kontrola saobraćajne policije i većim fokusom na vodeće uzroke i faktore koji utiču na težinu saobraćajnih nezgoda, ali i značajnim medijskim prisustvom ABS sa promotivnim i preventivnim kampanjama postignuto je značajno smanjenje broja poginulih i teško povrijeđenih lica u 2016. godini.

Određene aktivnosti još uvijek nisu provedene u značajnijem obimu i postoji još dosta prostora za poboljšanja. Na osnovu provedenih ispitivanja, jasno je da najveći potencijal za smanjenje posljedica saobraćajnih nezgoda i poboljšanje bezbjednosti saobraćaja na putevima stoji u oblasti javnih puteva. Stoga je očekivano da se u narednom periodu intenziviraju započete aktivnosti na identifikaciji, obilježavanju i otklanjanju opasnih mjesta na putevima.

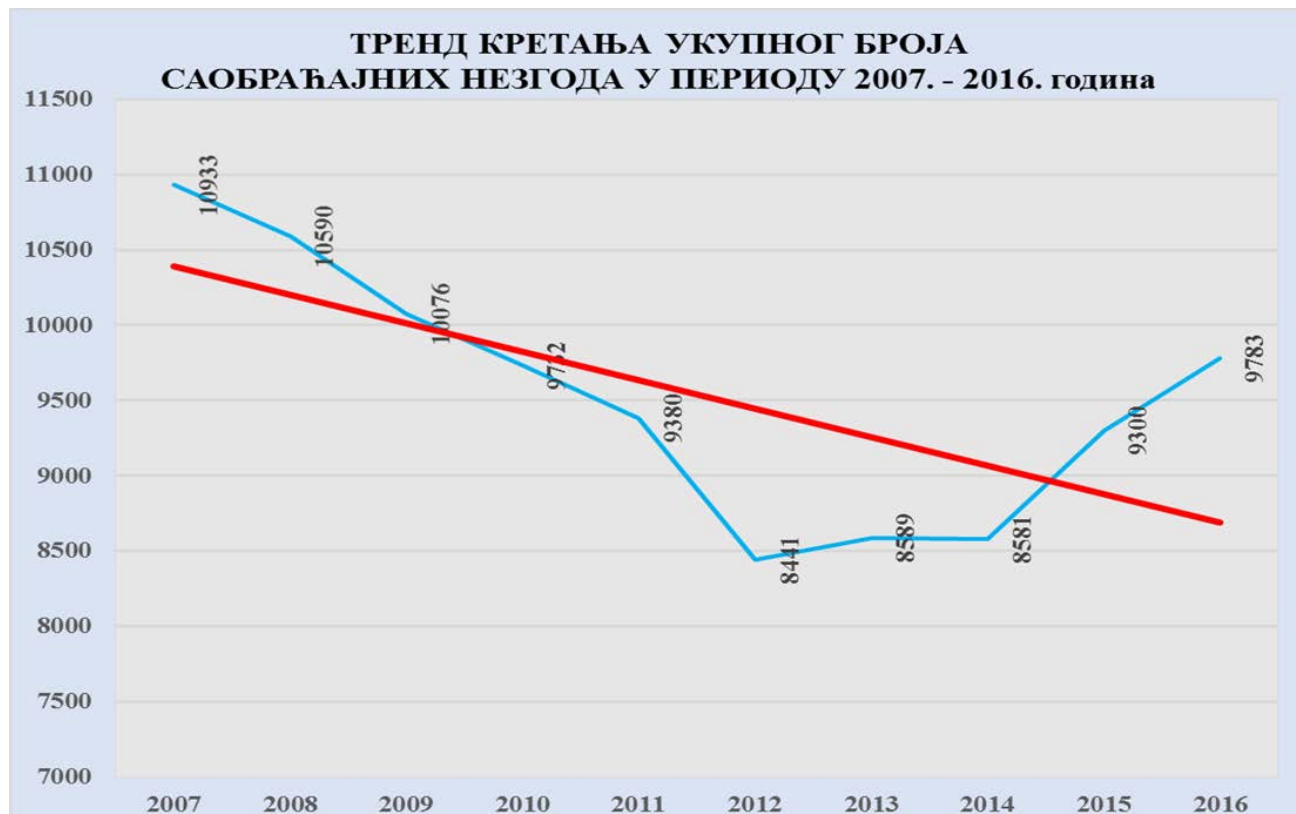
Vladi RS i drugim institucijama koje imaju određene uloge, nadležnosti i odgovornosti u sistemu bezbjednosti saobraćaja na putevima u RS se preporučuje da intenziviraju aktivnosti na implementaciji preporuka iz Izvještaja revizije učinka i na primjeni Strategije i Programa bezbjednosti saobraćaja na putevima u RS. Takođe je neophodno da vrše evaluaciju preduzetih aktivnosti i mjera na provođenju preporuka u cilju povećanja njihove efikasnosti i efektivnosti, posljedično i na unapređenje stanja bezbjednosti saobraćaja na putevima u RS.

Vođa revizorskog tima
mr Bojan Dragišić s.r.

4 PRILOZI I DODACI

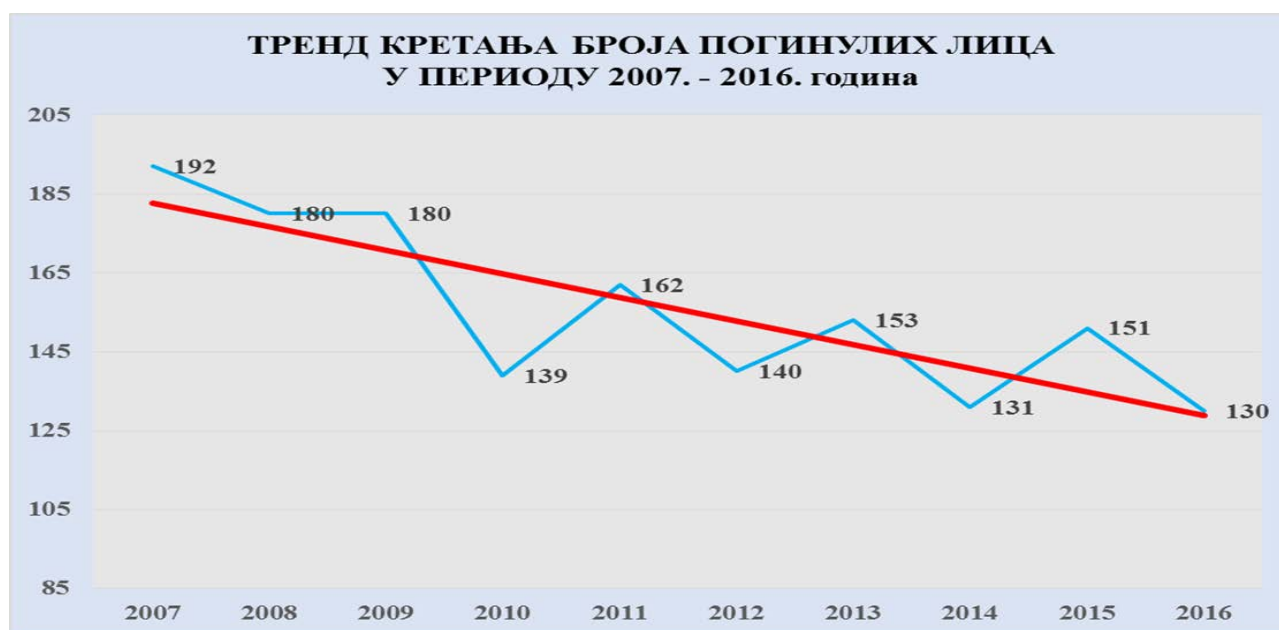
Prilog 1. Trend kretanja ukupnog broja saobraćajnih nezgoda, poginulih i teško povrijeđenih lica u periodu 2007 – 2016. godina

Grafikon 1. Trend kretanja ukupnog broja saobraćajnih nezgoda u periodu 2007 – 2016. g.



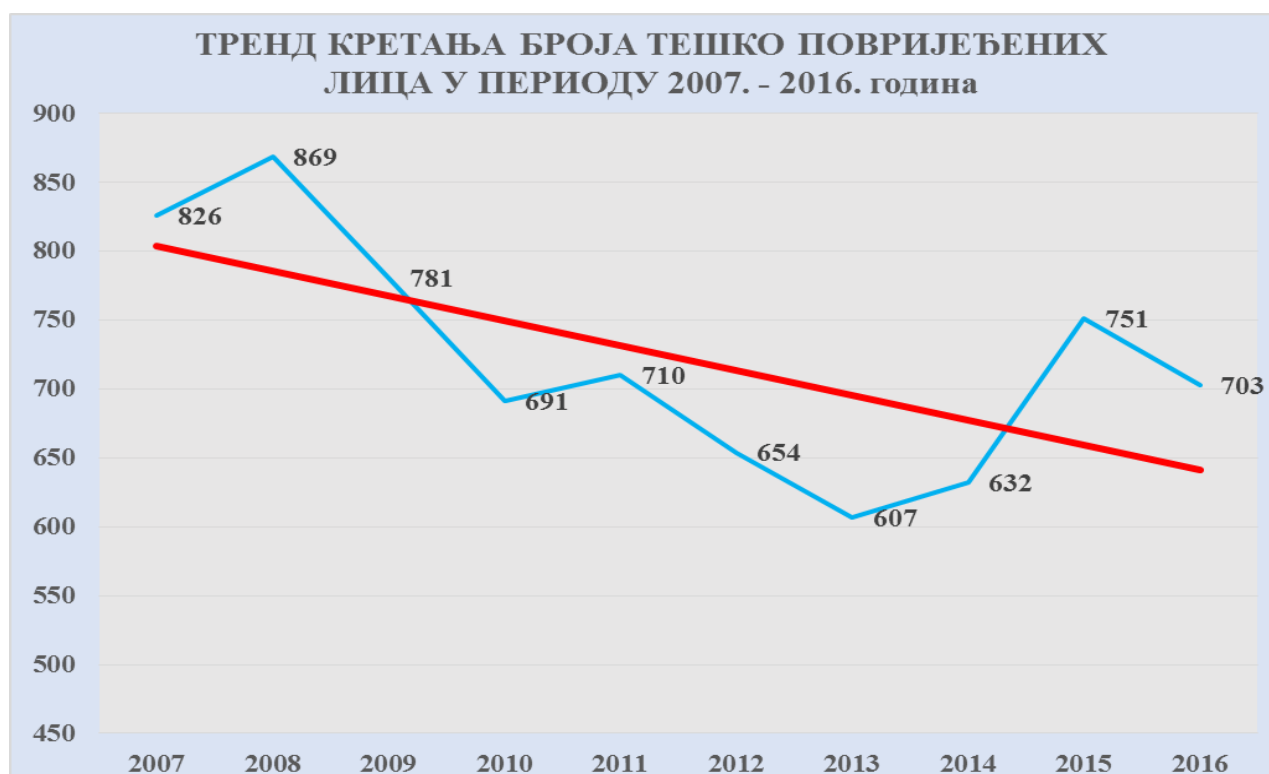
Izvor: Informacija o stanju bezbjednosti saobraćaja u Republici Srpskoj za 2016. godinu, MUP

Grafikon 2. Trend kretanja broja poginulih lica u periodu 2007 – 2016. g.



Izvor: Informacija o stanju bezbjednosti saobraćaja u Republici Srpskoj za 2016. godinu, MUP

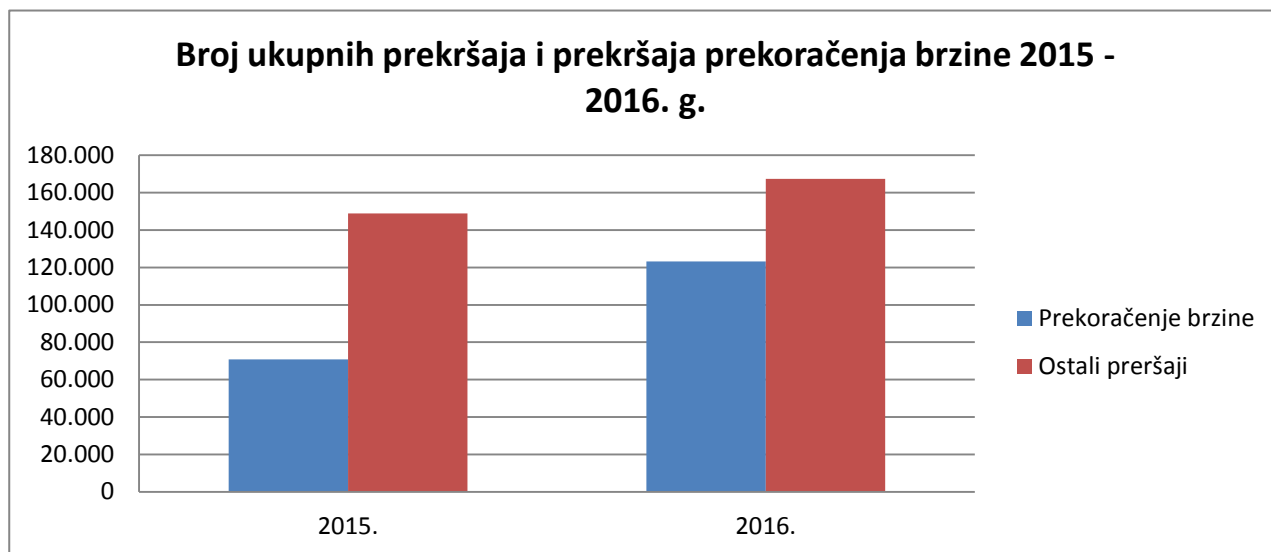
Grafikon 3. Trend kretanja broja teško povrijeđenih lica u periodu 2007 – 2016. g.



Izvor: Informacija o stanju bezbjednosti saobraćaja u Republici Srpskoj za 2016. godinu, MUP

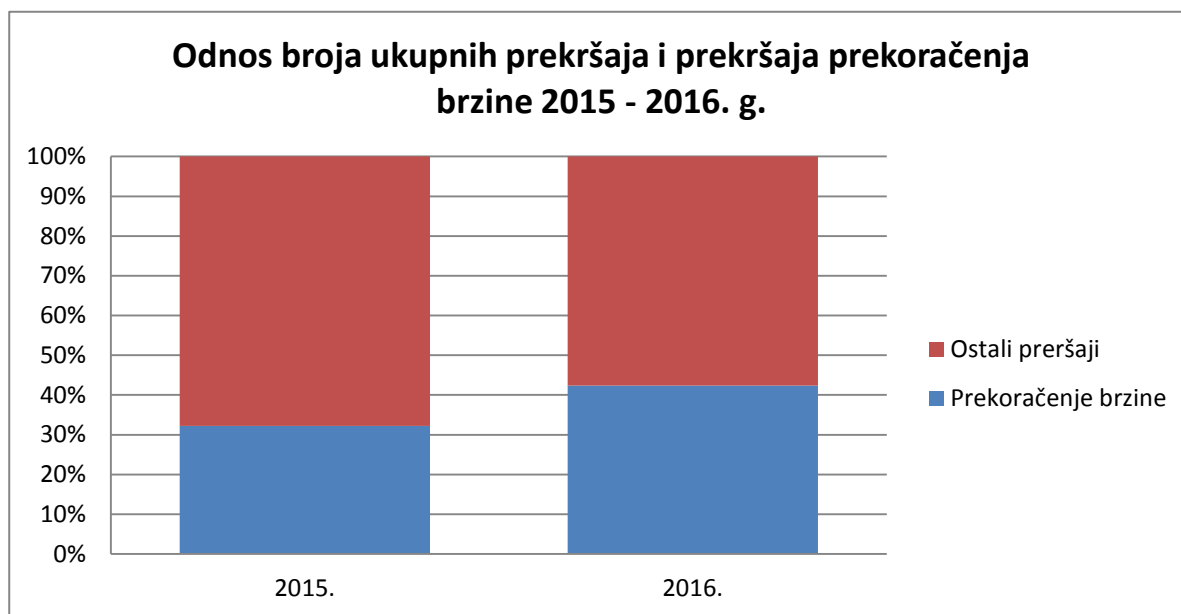
Prilog 2. Registrovani prekršaji prekoračenja brzine i ukupno registrovani prekršaji 2015-2016. godina

Grafikon 1. Broj ukupnih prekršaja i prekršaja prekoračenja brzine 2015 - 2016. g.



Izvor: dokumentacija MUP-a

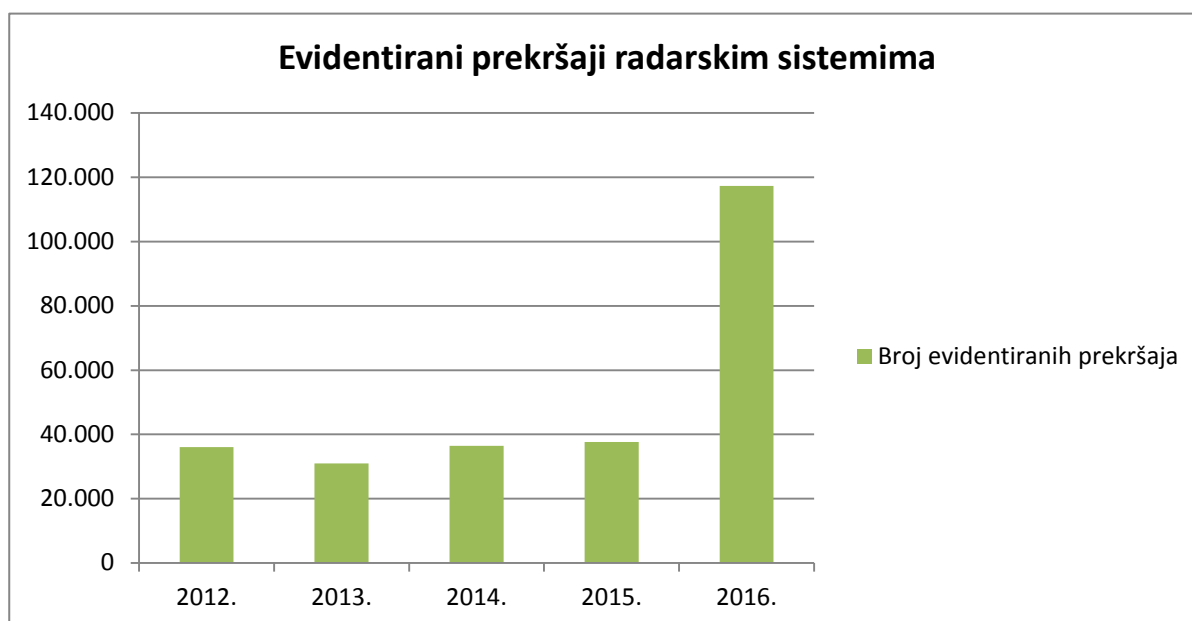
Grafikon 2. Odnos broja ukupnih prekršaja i prekršaja prekoračenja brzine 2015 - 2016. g.



Izvor: dokumentacija MUP-a

Prilog 3. Prekršaji prekoračenja brzine registrovani upotrebom uređaja za automatsko registrovanje prekršaja 2012-2016. godina

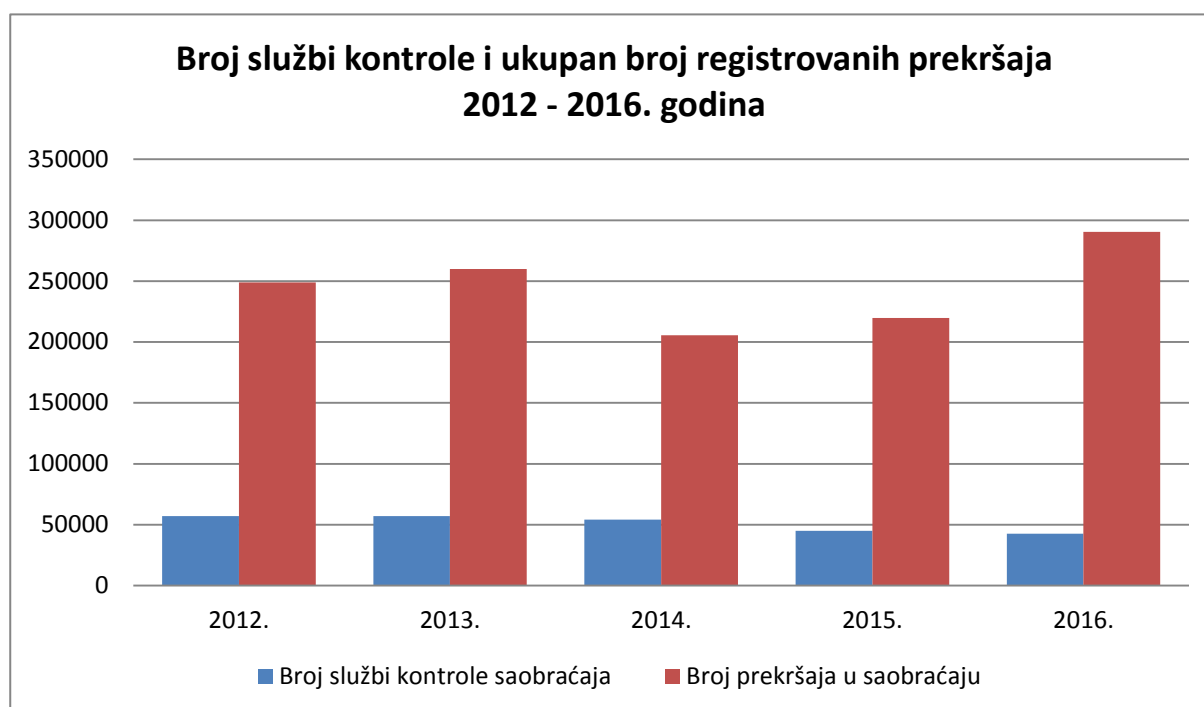
Grafikon 1. Prekršaji evidentirani radarskim sistemima (PS PIOPERS) 2012 - 2016. g.



Izvor: dokumentacija MUP-a

Prilog 4. Kontrole i ukupno registrovani prekršaji u saobraćaju 2012. - 2016. godina

Grafikon 1. Broj službi kontrole i ukupno registrovanih prekršaja u saobraćaju 2012. - 2016. godina.



Izvor: dokumentacija MUP-a