

UDK: 614.8(497.6 RS)

ПРАВЦИ РАЗВОЈА ДУБИНСКЕ АНАЛИЗЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

DIRECTIONS OF DEVELOPMENT IN-DEPTH STUDY IN REPUBLIC OF SRPSKA

Миленко ЏЕВЕР¹, Милија РАДОВИЋ², Милан ТЕШИЋ³, Милан ИЛИЋ⁴

Резиме: Дубинска анализа саобраћајних незгода је процес који је успостављен у Републици Српској кроз Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске. У оквиру овог закона одређена је улога дубинске анализе саобраћајне незгоде. У протеклом периоду установљени су проблеми у реализацији и примјени, те важећи прописи који посредно или непосредно утичу на имплементацију ове процедуре. Поред наведеног неопходно је истаћи и два врло важна аспекта неопходна за даљи развој и то: финансијски и аспект заштите податка добијених кроз дубинску анализу саобраћајних незгода. Поред наведеног, неопходно је уредити и аспект кориштења података из извјештаја о извршеним дубинским анализама саобраћајних незгода. Наиме, у основи, дубинске анализе саобраћајних незгода су у функцији унапређења путне инфраструктуре, али и других аспеката безбједности саобраћаја. Оно што је неопходно избјећи је и злоупотреба извјештаја о спроведеној дубинској анализи у сврхе у коју нису намјењене. С тим у вези у овом раду разматрани су правци и модели који се могу примјенити да би се дубинска анализа саобраћајних незгода примјењивала у пуном обиму те дала могућности и правце дјеловања са циљем унапређења путне инфраструктуре на локалитетима гдје су се саобраћајне незгоде десиле.

Кључне речи: дубинска анализа, саобраћајне незгоде, модели развоја

Abstract: In-depth studies are procedure which are implemented in laws of Republic of Srpska. Within the Law of traffic safety are defined role of in-depth study. At last time was found problems in the realization of this procedure and tagged all laws and regulations who are directly or indirectly have effect on the absolutely implementation of this procedure. Also, there is necessary mark off two impact factors: financial aspect and data protect aspect. When we says „data protect“, we are mean about use data, which are recived after in-depth study. In these paper we are analized possible models of development in-depth study with aims to improve road and traffic infrastructure, specialy on locatin where are traffic accident hapened.

Keywords: In-depth study, traffic safety, models of development

1. УВОД

Препорукама Директиве ЕК 2008/96, дубинска анализа саобраћајних незгода представља једна независан систематичан процес којим се жели утврдити да ли је неки од елемената пута допринио настанку саобраћајне незгоде у којој је неко смртно страдао. У Републици Српској дубинска анализа саобраћајних незгода је кроз Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске уведен у правни оквир, али даље од тога није начињен корак напријед.

У претходном периоду идентификоване су законске претпоставке које стварају предуслове и препреке за развој дубинске анализе саобраћајних незгода у Републици Српској (Џевер и др.2016), које су првенствено сагледане кроз законску призму. Даља анализа правног система за потребе развоја саобраћајних незгода морала би ићи у сагледавање подзаконских и других аката који посредно или непосредно утичу на развој дубинске анализе саобраћајних незгода, при чему Република Српска мора да усвоји и правац, односно адекватан модел којим ће омогућити квалитетно спровођење дубинских анализа саобраћајних незгода. Анализа начина примјене дубинске анализе из развијених земаља је свакако предуслов за развој процеса дубинске анализе саобраћајне незгоде у Републици Српској, али свакако прилагођавање дубинских анализа законском оквиру и обрнуто је најбитнији предуслов за њихову примјену и развој.

¹ Виши стручни сарадник, Џевер Миленко, дипл. инж. саобраћаја, Агенција за безбједност саобраћаја, Ул. Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука, Република Српска, БиХ, m.dzever@absrs.org

² Директор, Радовић Милија, дипл. инж. саобраћаја, Агенција за безбједност саобраћаја, Ул. Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука, Република Српска, БиХ, m.radovic@absrs.org

³ Виши стручни сарадник, Тешић Милан, мастер инжењер саобраћаја, Агенција за безбједност саобраћаја, Ул. Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука, Република Српска, БиХ, m.tesic@absrs.org

⁴ Стручни сарадник, Илић Милан, дипл. инж. саобраћаја, Агенција за безбједност саобраћаја, Ул. Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука, Република Српска, БиХ, milan.ilic021@gmail.com

Поред наведеног формирање централне базе података је свакако, основа за ефикасну и квалитетну израду дубинских анализа саобраћајних незгода.

2. МЕТОДОЛОГИЈА

У оквиру овог рада претпостављени су модели даљег развоја дубинске анализе саобраћајних незгода (у даљем тексту „ДАСН“). Три модела односно правца развоја претпостављени су на бази анализе правног система те функционисања система управљања безбједношћу саобраћаја у Републици Српској. Приликом дефинисања могућих праваца, односно дефинисања начина њиховог функционисања није узета у обзир комуникација са другим субјектима који могу посједовати одређена сазнања и податке о саобраћајним незгодама као што су здравствене установе, осигуравајућа друштва, ауто-сервиси и др.

У том смислу правци развоја ДАСН-а, а који су разматрани у оквиру овог рада су:

- Понац 1. – Формирање мјешовитих стручних тимова од стране представника субјеката безбједности саобраћаја, који би дјеловали на регионалном принципу;
- Понац 2. – Формирање сталних стручних тимова као тимова професионалаца у оквиру Агенције за безбједност саобраћаја;
- Понац 3. – Ангажовање стручних институција на бази јавних набавки као што су факултети, институти, стручне институције или друга привредна друштва која испуне одређене квалификационе критеријуме.

Претходно наведени правци, у овом раду су сагледани кроз призму пет заједничких и значајних фактора, чиме су утврђене заједничке тачке, односно основне разлике између анализираних модела развоја ДАСН-а то су:

- Организација и надзор над спровођењем процедура;
- Прикупљање података;
- Састав тимова за извршавање дубинске анализе;
- Финансијски аспект;
- Извјештавање.

У циљу идентификовања снага, слабости, могућности и претњи појединих праваца, те као алат за доношење одређених одлука извршена је SWOT-анализа сваког појединачног правца, те након тога на бази дискусије изведени одређени закључци.

3. РЕЗУЛТАТИ

3.1. Поређење претпостављених праваца

У оквиру овог рада извршено је поређење могућих праваца развоја дубинске анализе саобраћајних незгода узимајући обзир мјере у циљу промјене законске и подзаконске регулативе.

3.1.1. Организација и надзор над спровођењем процедура дубинске анализе саобраћајних незгода у Републици Српској

Понац 1	<ul style="list-style-type: none">• Стручни тимови би били формирани на бази Комисија, која би руководио Предсједник Комисије. Ови стручни тимови би били именовани по принципу сталних стручних тимова за одређен период (1, 2 или више година..), на бази усаглашених територијалних принципа који се примјењују код појединих субјеката који су укључени у процес дубинске анализе саобраћајне незгоде.• Надзор над овим активностима вршио би се од стране Агенције.
Понац 2	<ul style="list-style-type: none">• У организационом смислу спровођење ових активности биле би у оквиру Агенције за безбједност саобраћаја гдје би се формирало посебно одјељење или неки одруги организациони облик у оквиру Агенције чији би основни задатак био израда дубинских анализа саобраћајних незгода.

Правац 3	<ul style="list-style-type: none"> • Надзор над изработом вршио би се на бази унутрашње организације, односно у складу са важећим законским нормама. • Стручни тим би био организован и формиран од стране изабраног правног лица на бази критеријума и елемената пројектног задатка приликом избора вршиоца израде дубинских анализа саобраћајних незгода. • Надзор над реализацијом активности спроводиле би се од стране Агенције, а према критеријумима приликом избора, односно дефинисаних уговорних односа.
-----------------	---

3.1.2. Начин прикупљања податка

Правац 1	<ul style="list-style-type: none"> • Дио чланова Комисије био би оперативни дио тима у смислу прикупљања и евидентирања податка на лицу мјеста, при чему су дужни материјале, те припремљен прелиминаран извјештај у складу са успостављеном процедуром да доставе остатку стручног тима, који би на сједницима заузимали коначне ставове, потврђивали прелиминарни извјештај, враћали на додатно утврђивање чињеница, тражили изјашњење, припремали коначан извјештај и др.
Правац 2	<ul style="list-style-type: none"> • Чланови стручног тима, односно запослени у Агенцији за безбједност саобраћаја би по добијању адекватних информација о настанку саобраћајних са погинулим лица, а у законском року извршили обилазак терена, те након тога вршили анализе прикупљених података.
Правац 3	<ul style="list-style-type: none"> • Након настанка саобраћајне незгоде са погинулим лицем, ангажовано правно лице би од стране Агенције а у складу са усвојеним протоколом било обавјештено о саобраћајној незгоди, те би након тога а у законском року извршило обилазак терена.

3.1.3. Састав тимова за извршавање дубинске анализе

Правац 1	<ul style="list-style-type: none"> • (1)Представник управљача пута би био надлежни надзорни орган ЈП „Путеви РС“ уколико се саобраћајна незгода догодила на магистралним или регионалном путу. Уколико се саобраћајна незгода догодила на аутопуту, члана тима би именовало ЈП „Аутопутеви РС“. Уколико се саобраћајна незгода догодила на путу у надлежности ЈЛС (улица у насељу, локални и некатегорисани пут) члан тима би био лице које би именовала надлежна ЈЛС. Агенција би од свих ових субјеката затражила именовање ових лица за период од годину дана. • (2)Представник МУП-а би био именован у складу са надлежностима полицијских станица. • (3)Представник Републичке управе за инспекцијске послове би био саобраћајни/грађевински инспектор из подручног центра који покрива одређено подручје. • (4)Представник Министарства саобраћаја и веза био би именован од стране Министарства саобраћаја и веза • (5)Представник Министарство унутрашњих послова- Управа Полиције, Јединица за послове безбједности саобраћаја био би именован представник из управљачког дијела Јединице за послове безбједности саобраћаја. • (6)Представник ЈП „Путеви Републике Српске“, Одјељење за безбједност саобраћаја – испред Одјељења за безбједност саобраћаја ЈП „Путеви Републике Српске“ био би именован члан, без обзира да ли се саобраћајна незгода десила на магистралном, регионалном или било којем другом путу, укључујући и аутопутеве.
-----------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> • (7)Представник Инспектората Републике Српске – испред Инспектората Републике Српске био би именован члан који би представљао управљачку структуру Инспектората • (8)Представник Агенције за безбједност саобраћаја – Испред Агенције за безбједност саобраћаја био би именован члан у чију надлежност спадају послови који се односе на безбједност инфраструктуре.
Правац 2	<ul style="list-style-type: none"> • Одјељење из тачке 3.1.1. би чинио одређен број стручних лица која би била формирана на бази утврђених критеријума. Адекватна стручна спрема, искуство, морални интегритет, независност су одређени параметри на којима би се заснивали критеријуми за запошљавање у Агенцији у сврху формирања одјељења за спровођење ДАСН-а
Правац 3	<ul style="list-style-type: none"> • Приликом избора правног лица за вршење ДАСН-а, утврдио би се минималан број лица која би била у уговорном односу са изабраним правним лицима, а која би задовољавала стручне, моралне и друге критеријуме.

3.1.4. Финансијски аспект;

Правац 1	<ul style="list-style-type: none"> • Финансирање активности и трошкова насталих у току спровођења ДАСН-а били би на терету правних лица која би предлагала чланове за тимове за ДАСН.
Правац 2	<ul style="list-style-type: none"> • Финансирање активности за спровођење ДАСН-а вршило би се путем буџета Агенције за безбједност саобраћаја.
Правац 3	<ul style="list-style-type: none"> • Приликом избора правног лица на бази јавне набавке дефинисале би цијене вршења ДАСН-а које би се финансирале путем буџета Агенције.

3.1.5. Извјештавање

Правац 1	<ul style="list-style-type: none"> • Чланови стручног тима у тачки 3.1. 1. означени ознакама 1-3, дјеловали би на терену и они би били чланови тима који би прикупљали податке са мјеста саобраћајне незгоде. Неби била искључена могућност, да и остали чланови стручног тима заједно са члановима стручног тима од 1-3 изврше обилазака мјеста саобраћајне незгоде. • Чланови стручног тима 1-3, креирали би привремени извјештај који би доставили члановима стручног тима од 4-8. Наиме, дио чланова (од 1-3), били би оперативни дио тима у смислу прикупљања и евидентирања податка на лицу мјеста, при чему су дужни материјале, те припремљен прелиминаран извјештај у складу са успостављеном процедуром да доставе остатку стручног тима, који би на претходно наведеним сједницима заузимали коначне ставове, потврђивали прелиминарни извјештај, враћали на додатно утврђивање чињеница, тражили изјашњење, припремали коначан извјештај и др. • Чланови стручног тима од 4-8 састајали би се 2 или више пута мјесечно у Бањалуци, у просторијама Агенције, гдје би разматрали достављене извјештаје чланова стручног тима од 1-3, те у сарадњи са члановима стручног тима од 1-3 креирали коначан извјештај о извршеној анализи. • На овај начин а у складу са чланом 33. став 4. Закона били би формирани стручни тимови који би били организовани на тзв. „дводомом“ систему управљања. Оба дијела стручног тима састављена су од непарног броја чланова, те у припреми прелиминарног извјештаја а и коначног извјештаја, о одлучивању о појединим елементима постајао би механизам одлучивања, под условом да не постоји концезус међу члановима.
-----------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> Достављање материјала, те интерактиван рад међу члановима стручног тима обављао би се путем WEB-апликације, чиме би се смањила и одређена количина трошкова. Поред наведеног, на овај начин организације стручног тима била би обезбјеђена контрола чланова стручног тима од 1-3 од стране чланова стручног тима од 4-8. Након завршене ДАСН-а Комисија би коначан извјештај доставила Агенцији на даљу надлежност.
Правац 2	<ul style="list-style-type: none"> Стручни тим који би вршио ДАСН, би након сваке саобраћајне незгоде са погинилим лицем и извршене ДАСН-а креирао и достављао извјештај директору Агенције на даљу надлежност.
Правац 3	<ul style="list-style-type: none"> Правно лице који би било изабрано за вршење ДАСН-а би сукцесивно а у складу са утврђеним временским роковима достављао извјештаје о извршеним ДАСН-а, а најкасније у року од 6 мјесеци од настанка саобраћајне незгоде са погинулим лицем.

3.2. SWOT анализа претпостављених праваца развоја дубинске анализе саобраћајних незгода у Републици Српској

У даљем тексту рада (Табела бр. 1.) приказана је SWOT анализа претпостављених праваца. Ова анализа, је формирана на бази учеша аутора овог рада, али је неопходно напоменути да квалитет анализе првенствено зависи од броја ученика у истој, односно значају учесника у систему. За доношење значајних одлука свакако је потребно проширити број учесника у анализи и на друге субјекте безбједности саобраћаја.

Табела бр. 1. SWOT анализа предвиђених праваца развоја односно одређења.

	Правац 1	Правац 2	Правац 3
Снаге	<ul style="list-style-type: none"> Лакши приступ подацима о СН, путу и сл., Субјекти БС, свако из свог домена, упознати су са проблематиком, Брз и ефикасан обилазак терена од стране оперативних дијелова тима, 	<ul style="list-style-type: none"> Јединствена БП о ДАСН, ДАСН независна од управљача путева и осталих потенцијалних субјеката чији рад може бити анализиран кроз ДАСН, Стручни и обучени чланови тима, координисани из једног центра 	<ul style="list-style-type: none"> Стручност и независност АБСРС није „оптерећена“ запошљавањем нових радника,
Слабости	<ul style="list-style-type: none"> Недостатак мотива за рад (не плаћа се), Недостатак финансијских и материјално техничких средстава/опreme за додатна истраживања, Немогућност приступа увиђајној документацији, Непостојање кохезије међу члановима радних тимова, 	<ul style="list-style-type: none"> Немогућност приступа увиђајној документацији, Недовољна финансијска средства за провођење ДАСН, Недовољна средства у Буџету Агенције за ангажовање стручних тимова (стални радни однос, привремени и повремени послови, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> Немогућност приступа увиђајној документацији, Да ли ће се кроз јавну набавку изабрати одговарајућа стручна институција, привредно друштво која може квалитетно вршити ДАСН (лоша искуства са ЈН), Зависност од одређеног правног лица, институције, Нема развоја властитих ресурса (људских и осталих, а мисли се на АБС),

			<ul style="list-style-type: none"> • Проблем надзора над радом и недостатак пуне контроле над процесом ДАСН (могућност „утицаја“ управљача пута и др. на извођача радова ДАСН), • Заштита резултата ДАСН („цурење“ података о резултатима ДАСН), • Недостатак финансијских средстава и проблем дозначавања средстава.
Могућности	<ul style="list-style-type: none"> • Сазнања о недостацима који доводе до СН (пут, возило, човјек, ...) могу бити корисна за рад субјеката БС, • Краћи пут од утврђивања недостатака до отклањања недостатака 	<ul style="list-style-type: none"> • Коришћење резултата ДАСН за планирање рада у АБС и предузимање мјера на унапређењу БС, • БП о ДАСН доступна стручној јавности 	<ul style="list-style-type: none"> • Формирање квалитетног стручног тима, • Једноставнија употреба средстава за истраживање
Претња	<ul style="list-style-type: none"> • Субјективност у раду (чланови тимова нису независни, свако штити себе и институцију из које долази), • Рад на ДАСН представници субјеката схватили би као додатни наметнути посао за који поред редовног посла немају времена 	<ul style="list-style-type: none"> • Отпор код субјеката БС који треба да раде на отклањању недостатака уочених кроз ДАСН, • Повећан број радника Агенције које треба упослити када не раде на ДАСН, 	<ul style="list-style-type: none"> • Некориштење понуђених стручних лица од стране уговорног органа, • Могућност пријевременог отказивања уговора,

4. ДИСКУСИЈА

У претходном дијелу текста издвојена су три могућа правца развоја ДАСН-а, који су зансовани на бази прије свега постојећих услова у Републици Српској а посматрајући са аспекта развијености система управљања безбједности саобраћаја, развијености свијести према проблему безбједности саобраћаја те начина финансирања система безбједности саобраћаја.

У Републици Српској (Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, чл. 2) субјекти надлежни и одговорни за стање безбједности саобраћаја су: „Републички органи управе и институције надлежне и одговорне за стање безбједности саобраћаја су Министарство саобраћаја и веза (у даљем тексту: Министарство), Министарство унутрашњих послова (у даљем тексту: МУП), Министарство просвјете и културе, Министарство здравља и социјалне заштите, Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске (у даљем тексту: Агенција), Републичка управа за инспекцијске послове, Ауто-мото савез Републике Српске, јавна предузећа којима су повјерена управљање путном мрежом, те органи јединица локалне самоуправе.

Такође, обавезе Агенције (Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, чл. 33) у случају када се догоди саобраћајна незгода са погинулим лицима су :

„(1) У случају саобраћајне незгоде са погинулим лицима Агенција формира независни стручни тим, који у року од пет дана од дана када се саобраћајна незгода догодила излази на лице мјеста како би сагледао околности и могуће узроке настанка саобраћајне незгоде, те предложити евентуалне мјере.

(2) Стручни тим из става 1. овог члана дужан је да сачини извјештај о саобраћајној незгоди, која за посљедицу има погинуло лице, у року од 15 дана од дана формирања стручног тима.

(3) Извјештај из става 2. овог члана може се користити искључиво у сврху унапређења стања у безбједности саобраћаја.

(4) Агенција посебним актом прописује састав и начин рада стручног тима из става 1. овог члана“.

На бази наведеног претпостављен је правац 1, који анализиран у оквиру овог рада. Наиме Правац 1. подразумева формирање стручног тима на бази Комисије, којег би чинили именовани и предложени представници субјеката безбједности саобраћаја. Правац 2. развоја ДАСН-а претпоставља формирање посебног одјељења у оквиру Агенције за безбједност саобраћаја, које би се се формирало запошљавањем одређеног броја радника и/или ангажовање одређеног броја стручњака, различитих профила и струка у складу са утврђеним и усвојеним моделом ДАСН, односно нивоа обраде податка о саобраћајним незгодама.

Правац 3. подразумева ангажвање одређеног правног лица који би путем система јавне набавке а на бази пројектног задатка и утврђених критеријума успоставио уговорни однос са Агенцијом за безбједност саобраћаја која је у складу са законом и надлежна за спровођење ДАСН (Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, чл. 33).

Предност Правца 1. огледа се првенствено у укључености већег броја субјеката безбједности саобраћаја у сам процес ДАСН, чиме би се јачала кооперативност и сарадња међу субјектима безбједности саобраћаја, те успоставили модели унапређења система безбједности саобраћаја путем формалних, а и неформалних активности. Поред наведеног, на овај начин извршена би равнотејна дисперзија трошкова међу субјектима безбједности саобраћаја, али исторемено би мотив за рад код чланова тима био мањи због немогућности адекватног плаћања посла који обаве, с обзиром да би се ове активности обављале у оквиру редовних радних активности. Једна, али значајна опасност која се може појавити огледа се и у субјективности у раду појединих чланова тима за ДАСН.

Садашњи капацитети Агенције у броју и структури запослених не дају могућност за адекватно спровођење ДАСН, што представља једну од више Законом предвиђених задатака Агенције. Кроз Правац 2. који је приказан у овом раду претпоставило се формирање посебног одјељења у оквиру Агенције које би првенствено обављало ДАСН, те одређене послове и активности у складу са годишњим планом Агенције. Наведено подразумева, измјену систематизације радних мјеста у Агенцији, повећање буџета Агенције у дијелу плата и накнада запослених, те у дијелу материјалних и других трошкова (трошкови путовања, и сл.) за несметан рад тима за вршење ДАСН.

Предност овог модела, огледа се у централизацији вршења ДАСН у материјалном, финансијском и др. смислу. У оквиру једног мјеста, формирала би се и база извршених ДАСН која би биле више доступна стручној јавности. Такође, као једна од предности овог правца огледа се у доступности података за адекватно планирање активности Агенције и других субјеката безбједности саобраћаја.

Овим моделом дошло би до повећања броја радника Агенције, чиме би се број радника повећа најмање за дупло, а самим тим и повећао буџет Агенције. Велика претња овом правцу развоја је немогућност формирања адекватног стручног тима који ће иза себе имати одређено и значајно искуство, првенствено због неадекватне могућности ангажовања квалитетних стручњака. Овај проблем је могуће превазићи ангажовањем стручњака путем других уговора о раду, што би у коначном циљу довело до континуираног процеса рада, а истовремено и до додатног оспособљавања запослених у Агенцији на пословима спровођења ДАСН.

Трећи модел, представља истовремено и потпуно независан приступ вршењу ДАСН кроз анагажовање одређеног правног лица, које испуњава унапријед дефинисане критеријуме у стручном, оперативном и другом смислу. Значајна предност овог система је значајна слобода и могућност привредних друштава да ангажују адекватне стручњаке који могу одговорити изазовима вршења ДАСН-а. Значајни недостаци и претња код развоја Правца 3. ДАСН-а огледа се у умањеној могућности контроле и надзора над спровођењем ДАСН-а, те немогућности развоја ресурса у Агенцији и другим субјектима безбједности саобраћаја. Такође, услед успостављеног система јавних набавке не може се гарантовати континуирано анагажовање и континуиран рад изабраних правних лица на дужи период.

5. ЗАКЉУЧАК

Кроз претходни дио рада, представљени и изанализирани су модели, односно могући правци развоја дубинске анализе саобраћајних незгода у Републици Српској. Ови модели представљау три основна

модела који су засновани превентивно на постојећим односима у систему управљања безбједности саобраћаја у Републици Српској.

Кратком анализом и вредновањем претходно наведених модела може се видјети колике су могућности развоја дубинске анализе, само у основним поставкама дубинске анализе.

Као што је претходно наведено кроз рад нису анализирани могући односи са другим субјектима из којих се могу црпити подаци битни за дубинску анализу саобраћајних незгода.

На бази анализа извршених у овом раду, модел који би се могао имплементирати у овом тренутку је Пирама 1. али је у функцији заинтересованих других субјеката безбједности саобраћаја, док су Пираме 2. и 3. пираме који у значајној мјери зависе од буџета Агенције и јачања капацитета Агенције.

Сва три наведена модела, представљају реалну и могућу основу за развој, али је неопходно у будућем периоду продубити ниво истраживања, те у што краћем року донијети одлуку о пирами и моделу развоја, првенствено у циљу унапређења система безбједности саобраћаја у Републици Српској и смањењу броја погинулих у саобраћајним незгодама.

6. ЛИТЕРАТУРА

Hill J., Thomas P., Smith M., Byard N., Rillie I. (2001) The methodology of on the spot accident investigations in the UK, International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles, Amsterdam, Nederland, Proceeding

Џевер М., Драшковић Д., Радовић М., (2016). Развој дубинске анализе саобраћајних незгода у Републици Српској са освртом на искуства из Краљевине Шведске, Саветовање са међународним учешћем на тему: саобраћајне незгоде, осигурање возила, процена штета, вештачење, транспорт, заступање на суду, образовање, Златибор, Србија, Зборник радова (14).

Марковић, Н., Вујанић, М., Антић, Б., Пешић, Д. (2015). Дубинске анализе саобраћајних незгода – савремени приступ превентивног деловања у безбедности саобраћаја. IV конференција о безбједности саобраћаја у локалној заједници, 29.-30. Октобар. Бања Лука, Република Српска, БиХ, стр. 15-24.

Врањеш Ђ., Милетић, М. (2013). Дубинске анализе саобраћајних незгода – међународна искуства, препоруке и измене закона, XII Симпозијум "Вештачење саобраћајних незгода и преваре у осигурању", Дивчибаре, Србија, Зборник радова 47(3), 365-374.

Липовац, К., Јованов, Д., Јовановић, Д. (2009). Савремени приступ унапређењу безбедности пута. Пут и саобраћај, 56(4), 32-37.

Закон о безбједности саобраћаја на путевима (2009), Службени гласник Републике Српске бр. 63/11.