

UDK: 656.1:625.7/.8

IMPLEMENTACIJA RSI (PROVJERA POSTOJEĆIH PUTEVA) U ZEMLJAMA REGIJE

IMPLEMENTATION OF ROAD SAFETY INSPECTION (RSI) IN THE REGION

Miroslav ĐERIĆ¹, Milan TEŠIĆ², Bojan MARIĆ³, Zoran ANDRIĆ⁴

Rezime: Evropska komisija je još 2001.godine, u svojoj Bijeloj knjizi, iskazala potrebu za ocjenjivanjem uticaja na bezbjednost drumskog saobraćaja i provođenjem kontrole bezbjednosti saobraćaja na putevima, a sve u cilju smanjenja broja poginulih u saobraćajnim nezgodama u periodu od 2001. do 2010.godine. U tom kontekstu, donesena je Direktiva 2008/96/EC o bezbjednosti putne infrastrukture. Svrha Direktive je osiguranje odgovarajućeg nivoa bezbjednosti saobraćaja tokom cijelog životnog ciklusa puta, počevši od planiranja, projektovanja, gradnje, pa do održavanja puta koji je već u eksploataciji. Direktivom se propisuje uvođenje i provođenje postupaka koji se odnose na Road Safety Impact Assessment (RSIA)–„Ocjena uticaja na bezbjednost drumskog saobraćaja“, Road Safety Audit (RSA)–„Revizija bezbjednosti puteva“, Network Safety Management (NSM) and ranking of high accident concentration sections (Black Spot Management)–„Bezbjednosno ocjenjivanje dionica sa velikim brojem saobraćajnih nezgoda i upravljanje putnom mrežom sa aspekta bezbjednosti, te Road Safety Inspection (RSI)–„Inspekcija-provjera postojećih puteva sa aspekta bezbjednosti saobraćaja“. Ovaj rad ima za cilj da prikaže postojeće stanje u zemljama regije u pogledu provođenja inspekcije-provjere postojećih puteva sa aspekta bezbjednosti saobraćaja. Rezultati rada će omogućiti naučnoj i stručnoj javnosti sagledavanje stanja bezbjednosti saobraćaja u zemljama regije u dijelu koji se odnosi na inspekciju-provjeru postojećih puteva sa aspekta bezbjednosti saobraćaja.

Кljučne riječi: inspekcija, put, bezbjednost saobraćaja.

Abstract: The European Commission expressed, as early as 2001, in its White Book the need for assessing the impacts on road safety and conducting road traffic safety inspections with the aim of reducing the number of fatalities in car crashes from 2001 to 2010. In this context, the Directive 2008/96/EC on road infrastructure safety has been issued. The purpose of this Directive is to ensure higher level of traffic safety during all phases of the road life cycle, from its planning, designing, constructing to the maintenance of the road already in operation. The said Directive requires for procedures relating to the Road Safety Impact Assessment (RSIA), Road Safety Audit, Network Safety Management (NSM) and ranking of high accident concentration sections (Black Spot Management) and Road Safety Inspection (RSI) to be established and implemented. This paper aims at showing the current state of affairs in countries of the region with regard to the implementation of the road safety inspections. The results of this paper will provide the scientific and expert public with insights into the state of traffic safety of the region's countries with regard to Road Safety Inspection.

Keywords: inspection, road, traffic safety.

1. UVOD

Evropska komisija je 2001. godine u svojoj Bijeloj knjizi pod nazivom "Evropska politika do 2010. godine: Vrijeme donošenja odluka", iskazala potrebu za ocjenjivanjem uticaja puta na bezbjednost saobraćaja (u daljem tekstu: BS), i provođenjem kontrole bezbjednosti na putevima, a u cilju smanjenja, i to za 50%, broja poginulih u saobraćajnim nezgodama u razdoblju od 2001. do 2010. godine. Na prijedlog Komisije, Evropski parlament i Savjet 19.11.2008. godine, donose Direktivu 2008/96/EC o bezbjednosti putne infrastrukture (u daljnjem tekstu: Direktiva).

Namjena Direktive je osiguravanje odgovarajućeg nivoa BS, tokom cijelog životnog ciklusa puta, počevši od planiranja, projektovanja, gradnje pa do održavanja puta koji je već u eksploataciji.

Direktiva se odnosi na puteve koje su dio trans-evropske putne mreže, pri tom ne uključujući tunele koji su obuhvaćeni Direktivom Evropskog parlamenta i Savjeta, br.2004/54/EC o minimalnim bezbjedonosnim uslovima za tunele unutar trans-evropske putne mreže (Direktiva 2008/96/EC, tačka 5). Jedna od mjera ove Direktive, koja

¹ Stručni savjetnik, mr Miroslav Đerić, dipl.inž.saobraćaja, Ministarstvo komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine, Trg BiH br.1, 71000 Sarajevo, Bosna i Hercegovina, miroslav.djeric@mkt.gov.ba

² Viši stručni saradnik, Milan Tešić, master inž.saobraćaja, Agencija za bezbjednost Saobraćaja Republike Srpske, Zmaj Jove Jovanovića 18, 78000 Banja Luka, R.Srpska (BiH), m.tesic@absrs.org

³ Viši asistent, dr Bojan Marić, Saobraćajni Fakultet Dobo, Univerzitet u Istočnom Sarajevu, Vojvode Mišića br.52, 74000 Dobo, R.Srpska (BiH), bojomaric@yahoo.com

⁴ Pomoćnik ministra, Zoran Andrić, dipl. inž. saobraćaja, Ministarstvo komunikacija i transporta, Trg Bosne i Hercegovine 1., 71000 Sarajevo, e.mail: Zoran.andric@mkt.gov.ba

se odnosi na povećanje bezbjednosti puta je RSI (Road Safety Inspection), odnosno inspekcija-provjera postojećih puteva sa aspekta BS.

To je studija provjere BS na postojećem putu ili dijelu postojećeg puta, koja služi za identifikaciju nedostataka puta koji mogu dovesti do saobraćajnih nezgoda (PIARC, 2008). Brojne studije potvrdile su ulogu i značaj primjene RSI tehnike za smanjenje broja saobraćajnih nezgoda i povećanje nivoa BS (Elvik, 2006; Lutschounig and Nadler, 2005; Mocsári and Holló, 2006; Lipovac et al, 2006; Lipovac et al, 2007).

2. PROVJERA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Začetnici provjere bezbjednosti puteva su britanski inženjeri saobraćaja, koji su još u 1980-tih počeli sa provođenjem provjere bezbjednosti puteva. Ideja o provjeri u saobraćaju, međutim, puno je starija. Naime, prve provjere BS sežu u 19. vijek, kada je vojnim željezničkim inženjerima naređeno da istraže česte željezničke nesreće. Na osnovu njihovih otkrića i preporuka učinjene su izmjene kako bi se spriječile slične nesreće, a provjera je postala obavezna za sve željezničke pruge prije njihovog puštanja u saobraćaj. Procedure razvijene u Velikoj Britaniji u 1980-ima, usvojene su od strane mnogih drugih zemalja širom svijeta. Tako su Australija, Novi Zeland i Južnoafrička Republika usvojile provjeru 1990-tih, a u Evropi prve su primjere Velike Britanije slijedile Danska, Island i Norveška. Krajem 1990-ih, veliki broj zemalja počeo je pokazivati interes za provjeru, a među ostalima Austrija, Kanada, Francuska, Njemačka, Španija, SAD i dr. (Pokorny, 2012).

Direktiva nalaže da države članice trebaju uvesti i provoditi postupke koji se odnose na (Tollazzi et al, 2012:126):

- Road Safety Impact Assessment (RSIA)-„Ocjena uticaja na bezbjednost drumskog saobraćaja“,
- Road Safety Audit (RSA)-„Revizija bezbjednosti puteva“,
- Network Safety Management (NSM), and Ranking of high accident concentration sections (Black Spot Management)-„Bezbjednosno ocjenjivanje dionica sa velikim brojem saobraćajnih nezgoda i upravljanje putnom mrežom sa aspekta bezbjednosti“, i
- Road Safety Inspection (RSI)-„Inspekcija odnosno provjera postojećih puteva sa aspekta BS“.

Ocjena uticaja na bezbjednost drumskog saobraćaja (RSIA), i Revizija bezbjednosti puteva (RSA), obavljaju se u fazama planiranja, projektovanja i puštanja puta u saobraćaj, dok se bezbjednosno ocjenjivanje dionica sa velikim brojem saobraćajnih nezgoda i upravljanje putnom mrežom sa aspekta bezbjednosti, te provjera BS obavljaju na putevima koji su već u eksploataciji. Bitno je naglasiti da je omjer troškova i koristi („cost-benefit ratio“), obrnuto proporcionalan sa vremenskom varijablom eksploatacije puta, odnosno, najveći učinci uz najmanje troškove mogući su u fazama planiranja i projektovanja puta.

2.1. Road Safety Inspection (RSI)

Provjera BS predstavlja preventivan alat čijom primjenom se djeluje na smanjenje broja i posljedica saobraćajnih nezgoda kroz identifikaciju nedostataka puta i okoline. Prema Rune Elvik-u, provjera BS predstavlja sistematsku inspekciju postojećih puteva u cilju identifikovanja opasnih mjesta i promoviše mjere za otklanjanje ovih problema. Ova procedura primenjuje se na postojećim putevima prema utvrđenoj metodologiji. Rezultat provjere BS jeste izvještaj o uočenim opasnostima na putevima i nedostacima puta sa aspekta BS, na koji je naručilac provjere BS (upravljač puta ili onaj ko donosi odluke), dužan da odgovori. Provjera BS nije prosto ocjenjivanje i kritika pravilne primjene odgovarajućih standarda za postojeće puteve, već predstavlja sveobuhvatno sagledavanje stanja i potencijalnih problema na putu posmatranjem, iz perspektive različitih učesnika u saobraćaju. Na taj način se predlažu odgovarajuća rješenja za otklanjanje ili umanjivanje problema BS koja uvažavaju potrebe različitih učesnika u saobraćaju.

Provjeru BS potrebno je sprovoditi kada:

- je put, dionica puta ili raskrsnica identifikovana kao opasna, na primjer: prema podacima o saobraćajnim nezgodama ili na osnovu neke od ocjena puta (iRAP),
- postoje druge informacije o ozbiljnim problemima u BS na putu, dionici puta ili raskrsnici dobijene od policije, službe za održavanje puta, lokalne vlasti ili slično,
- se planira rekonstrukcija ili rehabilitacija u skorijoj budućnosti,
- prema planu sprovođenja provjera BS dođe na red.

Učesnici u provjeri BS su klijent i provjeravač. Klijent je naručilac provjere BS, i po pravilu je to organizacija zadužena za upravljanje putevima (upravljač puta). Klijent dostavlja potrebnu dokumentaciju provjeravaču koji

nakon pregleda i detaljne analize u kancelariji izlazi na teren, uočava probleme, te nakon toga piše izvještaj o sprovedenoj provjeri BS i predlaže mjere.

Ne mora svaki uočeni problem da bude praćen predloženom mjerom, niti prijedlog mjera obavezuje klijenta da mora postupati po njemu. Provjeravač dostavlja izveštaj klijentu koji je u obavezi da da pismeno saopštenje o tome koje mjere su prihvaćene, a koje odbijene, sa razlozima takvih odluka. Klijent je dužan da obezbjedi potrebna sredstva i ostale resurse koji su potrebni za implementaciju prihvaćenih mjera i da u što skorije vreme počne sa primjenom istih.

Provjeravač je nezavisan, stručan tim koji sprovodi provjeru BS. Tim ima zadatak da sagleda sve uticajne elemente puta (pružanje trase puta, promjenu radijusa krivina, širinu kolovoza, stanje kolovoza, preglednost, itd.), koji mogu biti direktni ili indirektni uzročnici saobraćajnih nezgoda. Tim mora biti multidisciplinaran, i sastavljen od više članova kako bi se subjektivnost smanjila na najmanju moguću mjeru i po mogućstvu eliminisala. Da bi se obezbjedili efikasnost terenske provjere i adekvatan izbor mjera provjeru BS bi trebalo da vrše veoma iskusni i dobro obučeni stručnjaci za BS. Iskustvo članova tima je bitan faktor za procjenu važnosti uočenih problema i odabir mjera koje će dati najveće efekte u odnosu na uložena sredstva. Vrlo je bitno da se provjera BS sprovodi nepristrasno. PIARC preporučuje tim koji obuhvata vođu tima, članove tima, savjetnike specijaliste (gdje je to neophodno), i posmatrače.

Prilikom vršenja provjere BS tim koristi kontrolne liste („check liste“), koje služe kao podsjetnici za evidentiranje problema koji su uočeni tokom obilaska dionice. Prilikom sprovođenja provjere BS mora se uzeti u obzir vrijeme vršenja provjere (dnevni i noćni uslovi), sezonske promene (jako sunce, snijeg, kiša, led, magla), i posebne okolnosti (blizina škole, supermarketa, itd.).

Kako bi se pouzdano identifikovale opasnosti provjeru BS bi trebalo izvršiti kako iz vozila, tako i pješke, i to u oba smjera. Identifikovani problemi su razvrstani u osam grupa: funkcija puta; poprečni profil; pružanje trase; ukrštanja; javni i privatni servisi, javni objekti i prostori za odmor, javni prevoz; ranjivi učesnici u saobraćaju; saobraćajni znakovi, oznake na kolovozu i osvjjetljenje; okolina pored puta i elementi pasivne bezbjednosti puta.

2.1.1. Funkcija puta

U ovom djelu definiše se kategorija puta, da li put prolazi kroz gradove ili naselja, koje vrste vozila koriste put i koliki je procenat učešća određenih kategorija u ukupnom saobraćaju, da li su ograničenja brzine odgovarajuća, koji tip saobraćaja je zastupljen (tranzitni, lokalni ili mješoviti), te da li put koriste i ranjivi učesnici u saobraćaju (pješaci, biciklisti i dr.).

2.2.2. Poprečni presjek puta

Kod djela koji se odnosi na poprečni presjek puta provjerava se širina kolovoza i širina saobraćajnih traka, stanje površine kolovoza, postojanje i širina bankina, poprečni nagib kolovoza, postojanje posebnih (odvojenih), staza za bicikliste/pješake i njihova širina.

2.2.3. Trasa pružanja puta

Kada se posmatra trasa puta, važno je utvrditi postojanje i broj horizontalnih krivina, stanje vertikalnih krivina, kao i to postoji li dovoljna preglednost.

2.2.4. Raskrsnice (ukrštanja)

Osim ukrštanja puteva u ovom djelu važno je utvrditi i definisati stanje pristupnih prilaza privatnim posjedima, kao i stanje pružnih prelaza, odnosno ukrštanje puta i željezničke pruge.

2.2.5. Javni i privatni servisi, usluge i prostor za odmor, javni prevoz

U ovom djelu potrebno je ispitati postojanje pristupnih puteva do servisa, odmorišta, škola, bolnica, supermarketa, restorana, prostora za parkiranje, utovar, istovar tereta i slično. Takođe je neophodno ispitati stanje javnog prevoza na posmatranoj dionici kao i lokaciju autobuskih stajališta.

2.2.6. Ranjivi učesnici u saobraćaju

Provjera BS uključuje i projeru bezbjednosti ranjivih učesnika u saobraćaju odnosno pješaka, biciklista, skutera-mopeda i motociklista. Ukoliko nema posebnih saobraćajnih traka za ranjive učesnike, potrebno je, na osnovu procenta učešća u ukupnom saobraćaju i stradanja ranjivih učesnika, utvrditi da li postoji potreba za izgradnjom istih ili se ova kategorija učesnika može da se zaštiti sprovođenjem određenih mjera.

2.2.7. Saobraćajna signalizacija, obilježavanje i osvjetljenje

Ovaj dio obuhvata analizu stanja horizontalne i vertikalne saobraćajne signalizacije. Provjerava se da li je signalizacija čitka, jasna i vidljiva, kako u dnevnim, tako i u noćnim uslovima. Takođe se vrši kontrola broja i pozicije saobraćajnih znakova, ali i kontrola osvjetljenja na određenom putu ili dionici puta.

2.2.8. Okolina i pasivna bezbjednost puta

Problemi koji se mogu javiti, a vezani su za okolinu puta, odnose se na duboke kanale, visoke bankine ili usjeke, rastinje, drveće ili druge objekte u neposrednoj blizini puta. Takođe je potrebno izvršiti kontrolu elemenata pasivne bezbjednosti puta, koji sami po sebi mogu predstavljati problem za BS (na primjer: pogrešno postavljene zaštitne ograde) (PIARC, 2008).

3. REZULTATI

3.1. Bosna i Hercegovina

U Bosni i Hercegovini, Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH, definiše izraz sistem provjere bezbjednosti (RSI-Road Safety Inspection), koji predstavlja proceduru nezavisne provjere postojećih javnih puteva u pogledu bezbjednosti. Dalje, Zakon propisuje da su nadležni organi za puteve dužni, radi ispunjavanja zahtjeva BS, podvrgnuti postojeće puteve sistemu provjere bezbjednosti (RSI). Predviđeno je donošenje i podzakonskog propisa, kojim će se propisati osnovni uslovi koje putevi, njihovi elementi i objekti na njima moraju ispunjavati sa stanovišta BS, sistema revizije i provjere bezbjednosti. Do danas pomenuti podzakonski propis nije izrađen i usvojen.

Kada govorimo o implementaciji sistema provjere BS na nivou entiteta i Brčko Distrikta BiH, situacija, posebno u slučaju Republike Srpske je znatno drugačija. Tako Zakon o bezbjednosti saobraćaja Republike Srpske („Službeni glasnik RS“ , br.63/11), propisuje da se, u cilju poboljšanja uslova za bezbjedno odvijanje saobraćaja, između ostalog, uspostavlja sistem obavezne nezavisne provjere postojećih javnih puteva sa aspekta BS (RSI). Dalje, Zakon propisuje da postojeći javni putevi podliježu obaveznoj provjeri sa aspekta BS u cilju identifikacije nedostataka koji bi mogli negativno uticati na bezbjedno odvijanje saobraćaja i prevencije saobraćajnih nezgoda. Provjeri obavezno podliježu magistralni i regionalni putevi, a u slučaju potrebe i ostali javni putevi i ulice u naselju. Provjeru vrši nezavisno licencirano pravno ili fizičko lice, a ista ne mogu biti uključena u proces upravljanja putevima koja su predmet provjere. Licenciranje pravnih i fizičkih lica vrši Agencija za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske. Takođe, Zakon predviđa donošenje podzakonskog propisa, Pravilnika o uslovima i načinu revizije i provjere, kao i postupku licenciranja.

Pravilnik o reviziji i provjeri, uslovima i načinu licenciranja („Službeni glasnik RS“, br.72/12), propisuje uslove i pravce djelovanja za primjenu revizije BS, provjere BS, uslove za obavljanje poslova revizora i provjerivača BS, način licenciranja i kontrole rada revizora i provjerivača BS, bazu podataka, kao i važeću listu revizora i listu provjerivača BS.

Pravilnik propisuje da je provjera BS formalna i nezavisna ocjena bezbjednosti postojećeg puta od nezavisnog stručnog lica ili tima. Dalje, provjera BS je preventivna mjera koja se sastoji od regularnih i sistematskih provjera BS na postojećim javnim putevima, koja se vrši na cijeloj putnoj mreži.

Provjera BS može biti :

- periodična, koja se odnosi na provjeru saobraćajne signalizacije, puta i okoline puta, koja se vrši svake dvije godine na međunarodnim putevima, auto-putevima i brzim putevima i svakih pet godina na magistralnim, regionalnim i lokalnim putevima i
- ciljane, koja se odnosi na dionicu i odsjeke puteva sa najvećim učešćem rizika u saobraćaju.

Na osnovu raspoloživih informacija sa službene internet stranice Agencije za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske (www.absrs.org), trenutno u Republici Srpskoj, sa 02.06.2016.godine, za poslove provjere BS licencirano

je 20 fizičkih i 6 pravnih lica. Ono što je bitno istaći jeste da ne postoje zvanične informacije odnosno podaci o obavljenim provjerama BS na javnim putevima Republike Srpske u periodu od donošenja podzakonskog propisa odnosno od jula mjeseca 2012.godine.

Što se tiče Federacije Bosne i Hercegovine i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine, nisu doneseni zakonski odnosno podzakonski propisi koji bliže uređuju oblast provjere bezbjednosti postojećih puteva (RSI). Takođe ne postoje zvanične informacije da li su postojeći putevi podvrgnuti provjeri BS.

3.2. Republika Srbija

U Republici Srbiji, Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima propisuje da upravljač javnog puta mora obezbjediti nezavisne projekte provjere BS na putu i to: periodične provjere u periodu od pet godina za sve dionice državnih puteva, ciljane provjere za najugroženije dionice državnih puteva i periodične i ciljane provjere za ostale puteve prema mogućnostima, odnosno potrebama. Takođe, Zakon propisuje donošenje podzakonskog propisa, kojim će se, između ostalog, propisati uslovi u pogledu provjere bezbjednosti puta.

I ovdje treba istaći da ne postoje informacije da li je u međuvremenu donesen predmetni podzakonski propis. Takođe, ne postoje zvanične informacije da li su i u kojoj mjeri postojeći putevi podvrgnuti provjeri BS.

3.3. Republika Hrvatska

U Republici Hrvatskoj pojmovi provjere i provjerivača revizora implementirani su u Zakon o putevima. Shodno Zakonu o putevima, reviziju projektne i druge dokumentacije, u okviru procjene bezbjednosti na putevima trans-evropske mreže provodi revizor putne bezbjednosti. Revizor putne bezbjednosti mora imati ovlaštenje, koje se izdaje za razdoblje od pet godina, a predviđa se i registar ovlaštenih revizora.

U međuvremenu odnosno, početkom 2016.godine, donesen je podzakonski propis, Pravilnik o reviziji bezbjednosti putne infrastrukture i o osposobljavanju revizora putne bezbjednosti.

Pravilnik propisuje način i obim obavljanja poslova revizije putne bezbjednosti, radno iskustvo i stručnu spremu za revizora putne bezbjednosti, postupak izdavanja ovlaštenja, program osposobljavanja za revizora i provjeru osposobljenosti, program dodatnog osposobljavanja, sadržaj i način vođenja registra ovlaštenih revizora, izradu izvještaja revizora, te način izračunavanja naknade za obavljanje poslova revizije putne bezbjednosti.

Ono što je bitno istaći jeste da se predmetni Pravilnik odnosi isključivo na reviziju bezbjednosti putne infrastrukture sa aspekta planiranja i izgradnje novih puteva ili rekonstrukcije postojeće mreže puteva, te pregleda postojećih puteva u početnom razdoblju korištenja. Nije donesen podzakonski propis koji propisuje oblast provjere bezbjednosti postojećih javnih puteva. Takođe ne postoje zvanične informacije da li su i u kojoj mjeri javni putevi podvrgnuti provjeri BS.

4. ZAKLJUČAK

Analizirajući stanje u oblasti primjene RSI odnosno provjere BS u Bosni i Hercegovini i zemljama regije, odnosno Srbije i Hrvatske, može se reći da još uvijek nije u potpunosti implementirana Direktiva. Naime, sa izuzetkom Republike Srpske, u Federaciji BiH, Brčko Distriktu BiH, te Srbiji i Hrvatskoj, ne postoje fizička ili pravna lica koja su od nadležnog tijela licencirana za obavljanje poslova provjere BS. Takođe, ne postoje informacije, nezavisno od navedenog, da li su postojeći putevi i u kojoj mjeri podvrgnuti provjeri BS. Imajući u vidu navedeno, postavlja se pitanje provjere BS na nivou jedinica lokalne samouprave.

Značaj provođenja provjere BS je u tome što, kao poslednja faza proaktivnog djelovanja, daje mogućnost otklanjanja uočenih nedostataka puta, tako da do saobraćajnih nezgoda uopšte ne dođe. Nivo BS je u direktnoj vezi sa stanjem puteva. Detaljnom analizom uticajnih elemenata puta identifikuju se problemi puta i predlažu se mjere za povećanje nivoa BS, po kriterijumu vremenskih odrednica i zahtjevanih finansijskih ulaganja. Na ovaj način, smanjuje se broj nezgoda i veličina njihovih posljedica, čime se direktno ostvaruje pozitivan odnos između uloženi sredstava za vršenje provjere BS i primjenu mjera prema troškovima koji bi nastali u slučaju da do nezgoda dođe. Ovo je osnovna korist koja se ostvaruje od primjene provjere BS.

Imajući u vidu naprijed navedeno, svjetska iskustva po pitanju efekata i koristi usljed primjene provjere BS, stanje BS u BiH i zemljama regije, kao i stanje putne mreže, neophodno je da, kako republičke vlasti, tako i lokalne vlasti, shvate i prepoznaju koristi od provjere BS i počnu sa primjenom ove mjere u što skorije vreme kako bi se efekti što prije vidjeli i donijeli koristi.

Naime, postoji veliki broj mjera koje se predlažu na osnovu provjere BS koje ne zahtijevaju velika finansijska ulaganja, a čiji kratak period implementacije znači da do poboljšanja može doći veoma brzo. U osnovi, postoje dvije glavne strategije za primjenu provjere BS. To su djelovanje od nacionalnog nivoa ka lokalnom nivou i djelovanje od lokalnog nivoa ka nacionalnom. Kako je udio puteva koji su u lokalnoj zajednici u ukupnoj saobraćajnoj mreži veliki, time se pristupom od lokalnog nivoa, odnosno od lokalnih vlasti u čijoj nadležnosti se nalazi upravljanje putevima, ka nacionalnom nivou može ostvariti veliki napredak u unaprjeđenju bezbjednosti puteva. Naime, veliki broj subjekata u svakoj od lokalnih zajednica, svojim zajedničkim uticajem može izvršiti „pritisak sa dna“.

5. LITERATURA

Aleksandar Trufunović, Vanja Vožni, Svetlana Čičević, Marjana Čubranić-Dobrodolac (2015). Primjena RSI-Provjere bezbjednosti saobraćaja na uklici Vojvode Stepe prije i nakon rekonstrukcije. Bezbjednost saobraćaja u lokalnoj zajednici (str.75-82), X. Međunarodna konferencija, Kragujevac.

Direktiva 2008/96/EC. Evropska komisija (2001). Bijela knjiga, Evropska transportna politika do 2010. godine: Vrijeme donošenja odluka.

Ivan Jagatić, Vlado Bužanić, Marko Šošćarić, Slaviša Babić (2014). Revizori putne bezbjednosti kao faktor povećanja bezbjednosti saobraćaja u lokalnim zajednicama. Bezbjednost saobraćaja u lokalnoj zajednici (str.337-342.), IX. Međunarodna konferencija, Zaječar.

Jelena Ranković, Dragana Nojković, Jelena Milošević (2013). Provjera bezbjednosti saobraćaja (Road Safety Inspection)-Primjena u lokalnoj zajednici. Bezbjednost saobraćaja u lokalnoj zajednici, VIII.Međunarodna konferencija, Valjevo.

Krsto Lipovac, Aleksandar Trifunović, Svetlana Čičević, Marjana Čubranić-Dobrodolac (2015). Primjena RSI-Provjere bezbjednosti saobraćaja na dionici državnog puta M22. „Bezbjednost saobraćaja u lokalnoj zajednici (str.63-69), IV Međunarodna konferencija, Banja Luka.

Pravilnik o reviziji i provjeri, uslovima i načinu licenciranja („Službeni glasnik RS“, br.72/12).

Pravilnik o reviziji bezbjednosti putne infrastrukture i o osposobljavanju revizora putne bezbjednosti (“Narodne novine Republike Hrvatske”, br. 02/16).

Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH (2010).

Zakon o bezbjednosti saobraćaja Republike Srpske („Službeni glasnik RS“, br.63/11).

www.absrs.org