

КАКО СМАЊИТИ СТРАДАЊЕ ВОЗАЧА ДВОТОЧКАША У САОБРАЋАЈУ

НА ПУТЕВИМА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

HOW TO REDUCE THE SUFFERING OF DRIVER IN TRAFFIC TWO-WHEELER

ON ROADS IN THE REPUBLIC OF SERBIAN

Резиме: Саобраћајне незгоде врло често доводе до тешких, па и најтежих последица – смрт једног или више лица. Република Српска, као и сви делови БиХ, има интерес да страдање возача двоточкаша (мотоциклиста односно бициклиста) - најчешће деце и младих особа сведе на најмању могућу меру. У том погледу сви чиниоци који утичу на побољшање стања безбедности саобраћаја на путевима су на истом задатку.

У раду ћемо представити доступне податке о страдању возача двоточкаша у саобраћају на путевима у Републици Српској у претходном периоду. Указаћемо и на поједине могућности које стоје на страни локалних заједница како да унапреде систем безбедности саобраћаја на својим подручјима. То би поред улоге породице, која је несумњива када су у питању малолетни учесници – возачи двоточкаша у саобраћају у питању, било од значаја за постепено смањење страдања ових, али и осталих категорија учесника у саобраћају.

Кључне речи: возачи, бициклисти, мотоциклисти, саобраћајне незгоде, локална заједница

Abstract: Traffic accidents often lead to serious, even the most severe consequences - the death of one or more persons. Republic of Serbian, as well as all parts of Bosnia and Hercegovina, has an interest in the suffering of drivers two-wheelers (bikers or cyclists) - mostly children and young adults is reduced to a minimum. In this regard, all the factors that affect the improvement of the state of road safety are the same task.

In this paper we present the available data on the suffering of drivers of motorcycles in traffic on roads in the Republic of Serbian in the previous period. I will point to certain features that are on the local community in order to improve the system of traffic safety in their areas. This would be in addition to the role of the family, which is beyond doubt when it comes to underage participants - riders of two-wheelers in the traffic in question was of importance for the gradual reduction of the suffering of these and other categories of road users.

Keywords: drivers, cyclists, motorcyclists, traffic accidents, local community

1. УВОД

Свака одрасла особа посебно је осетљива на страдање деце и младих, на било који начин. Без обзира да ли су ова лица жртве насиља у породици, случајне жртве неког догађаја или су жртве као поједине категорија учесника у саобраћају. У свакој држави. Широм света. Не само у Србији, Републици Српској или у Федерацији БиХ односно Брчко Дистрикту. У овом раду пажњу ћемо посветити страдању возача двоточкаша у саобраћају, међу којом категоријом учесника су у погледу страдања доминантни управо деца и младе особе.

А медији су скоро свакодневно пуни информацији о страдањима возача двоточкаша, било да су у саобраћају учествовали као возачи бицикла, мотора... који спадају у тзв. „рањиве категорије учесника у саобраћају“.

Непосредан повод за овај рад су последњи подаци о страдњима возача двоточкаша током 2017.године у саобраћајним незгодама на простору оба ентитета у БиХ. Тако, у једном случају у месту Бистрица код Жепча учествовали су у саобраћајној незгоди мотоциклиста, рођен 1991.године и дечак стар 16 година који је управљао бициклом и који је повређен у овој незгоди¹, у другом случају мотоциклиста, младић тешко је повређен у Мостару када се управљајући мотоциклом сударио се са

¹<http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/u-saobracajnoj-nesreci-kod-zepca-povreden-sesnaestogodisnji-biciklista/m9ft94p>, објављено 4.6.2017., преузето 13.7.2017.

путничким возилом „Фолксваген голф 4“², у добојском насељу Кожухе на регионалном путу Добој-Модрича две особе на мотоциклу тешко су повређене у судару са аутомобилом „голф“ - до судара дошло када је „голф“ скретао улево, а мотоцикл хонда вршио претицање,³ у саобраћајној незгоди јужно од Мостара погинуо моториста, аутомобил завршио на обали Неретве⁴. Ове информације о бројним саобраћајним незгодама, имају као најмањи заједнички именитељ – један од учесника саобраћајне незгоде је возач двоточкаша, а жртве су различите категорије учесника у саобраћају али углавном су то све млади људи односно деца. А тај проблем су раније препознали поједини аутори који су са другог полазног аспекта већ писали о просторној расподели саобраћајних незгода на подручју Републике Српске са учешћем бициклиста и мотоциклиста⁵.

Циљ нам је да у овом раду ограниченог обима укажемо на поједине облике саобраћајних незгода у којима су учесници возачи двоточкаша како бисмо дали допринос смањењу страдања свих учесника у саобраћају, а посебно деце и младих на путевима у Републици Српској, али и у БиХ. Немамо претензије да можемо да сагледамо све аспекте страдања ових категорија учесника у саобраћају, али сваки па и најмањи допринос у том погледу је од значаја у овој области.

2. ЗВАНИЧНИ ПОДАЦИ О СТРАДАЊУ БИЦИКЛИСТА И МОТОЦИКЛИСТА У РЕПУБЛИЦИ СРПској

Одређене податке о страдању бициклиста односно мотоциклиста, међу којима има доста младих из ових категорија учесника у саобраћају на подручју Републике Српске (даље: РС) помињу у својим радовима поједини аутори.

Тако, у периоду од 2010.-2014.године присутан је стални раст броја смртно настрадалих бициклиста са изузетком 2012.односно 2014.године. У том целокупном периоду смртно је настрадало 59 бициклиста или 8% од укупног броја свих настрадалих у посматраном периоду на путевима РС. Осим тога, у својству бициклисте у саобраћају тешке телесне повреде задобила су у саобраћајним незгодама на путевима РС у истом периоду 173 а лаке телесне повреде 453 лица. Од тога, у укупном броју настрадалих бициклиста деца - малолетни бициклисти су сваке године учествовали у саобраћајним незгодама са различитим последицама, па су у том периоду као последице саобраћајне незгоде животе изгубила 2 детета, 24 деце је задобило тешке телесне повреде а 81 дете је задобило лаке телесне повреде. О томе је било речи у појединим радовима (Ђерић и др., 2015: 80).

Када су мотоциклисти у питању у периоду од 2010.-2014.године укупан број смртно настрадалих мотоциклиста износи 60 или 8% од укупног броја свих настрадалих у посматраном периоду на путевима РС, а то је укупно 725 лица. У истом периоду тешке телесне повреде задобила су 310 а лаке телесне повреде 489 лица у својству мотоциклиста. О томе је било речи у појединим радовима (Ђерић и др., 2015: 82).

Подаци МУП РС за 2015⁶.годину показују да је током наведене године погинуло 13 возача мотоцикала и мопеда или 8,70% односно да је погинуло 6 бициклиста или 4% од укупног броја свих настрадалих у посматраном периоду на путевима РС, а то је укупно 150 лица. Из наведеног произилази да је на путевима РС током 2015.године погинуло укупно 19 возача двоточкаша што представља 12,70% свих погинулих на путевима, који податак сматрамо да је забрињавајући. Исте године у саобраћају на путевима РС тешке телесне повреде задобило је 110 возача двоточкаша односно 14,7% свих лица која су задобила тешке телесне повреде у саобраћају а то је укупно 745 лица. А лаке телесне повреде

²<http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/mostar-motociklista-tesko-povreden-u-sudaru-sa-golfom/p8ps3dp>, објављено 3.5.2017., преузето 13.7.2017.

³<http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/u-saobracajnoj-nesreci-kod-doboja-povredene-2-osobe/ff5zfe6>, објављено 26.4.2017., преузето 13.7.2017.

⁴<http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/nesreca-kod-mostara-poginuo-motorista-automobil-zavrshio-na-obali-neretve/8qybgcl>, објављено 13.4.2017., преузето 13.7.2017.

⁵ Мирослав Ђерић, Милан Тешић, Горан Шмитран, Бојан Марић, Просторна расподела саобраћајних незгода на подручју Републике Српске са учешћем бициклиста и мотоциклиста, IV Међународна конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“, Бања Лука, 29-30.10.2015.године, 77-85.

⁶<http://www.mup.vladars.net/index.php?vijest=52&vrsta=statistika&stat=1>, Информација о саобраћајним незгодама и предузетим мјерама полиције за период јануар – децембар 2015. године објављено 6.6.2016., преузето 20.7.2017. – подаци из: Табела 8. Преглед категорија погинулих и повријеђених учесника у саобраћајним незгодама, јануар – децембар 2015. године.

задобило је 210 возача двоточкаша односно 7,7% свих лица која су задобила лаке телесне повреде у саобраћају а то је укупно 2736 лица.

Подаци МУП РС за 2016⁷.годину показују да је у периоду од 1996-2016. године, најмањи број саобраћајних незгода са погинулим лицима и најмањи број погинулих лица евидентиран 2016. године, када је на путевима РС евидентирана 121 саобраћајна незгода са погинулим лицима у којима је погинуло 130 лица. Током наведене године погинуло је 8 возача мотоцикала и мопеда односно погинуло је 9 бициклиста, што значи да је преко 13% свих погинулих на путевима РС у тој години из категорије возача двоточкаша, који податак сматрамо да је и даље забрињавајући.

Осим података о броју настрадалих учесника у саобраћају значајни су и подаци о броју регистрованих возила – мопеда односно мотоцикала на територији РС, које податке поседује Агенција за безбједност саобраћаја (даље:АБС РС).

Без обзира на смањење броја смртно настрадалих на путевима РС током 2016.године од 13% у односу на 2015.године – погинуло укупно 130 лица, трошкови саобраћајних несрећа у РС годишње износе чак 172 милиона КМ, што такође довољно говори о потреби додатног улагања у сигурност саобраћаја⁸.

3. ОДРЕДБЕ О БИЦИКЛИСТИМА И МОТОЦИКЛИСТИМА У ЗАКОНИМА О БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Основни пропис из области безбедности саобраћаја у свим деловима Босне и Херцеговине је Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима (даље:ЗООБС)⁹. Поменути закон у својим одредбама садржи бројне одредбе које се односе на предмет овог рада, па тако дефинише у значењу израза шта је бицикл, мопед, лаки мотоцикл, мотоцикл, бициклистичка стаза односно бициклистичка трака (чл.9). Осим тога, посебно дефинише ограничење брзине кретања (чл.46), употребу светала у саобраћају (чл.90) односно изузетке од тих одредаба (чл.91) за ове категорије возила. Такође, у посебном делу одредаба које се односе на правила саобраћај садржи одредбе о саобраћају бицикала, мопеда, лаких мотоцикала и мотоцикала (чл.99-102), стицање права на управљање моторним возилом (чл.184-186.) за поједине од ових категорија возила.

Одредбе Закона о безбедности саобраћаја Републике Српске(даље:ЗБС РС)¹⁰ се „наслањају“ на поменути Закон. У ЗБС РС је дефинисана и насилничка вожња од стране возача моторног возила међу којима одредбама су одредбе и када управљају мотоциклом, лаким мотоциклом и бициклом са мотором –мопед (чл.41).

4. ШТА ТРЕБА РАДИТИ У НАРЕДНОМ ПЕРИОДУ

Подаци који се односе на стање безбедности саобраћаја на путевима РС уколико се посматра 2016.година, само на први поглед дају разлог за задовољство. Они су са једне стране објективни – смањен број смртно настрадалих и лица која су задобила тешке телесне повреде у односу на 2015.годину, али са друге стране ти исти подаци показују да је повећан број лица која су у саобраћајним незгодама задобила лаке телесне повреде, да је повећан број саобраћајних незгода са

⁷<http://www.mup.vladars.net/index.php?vijest=52&vrsta=statistika&stat=1>, Информација о стању безбједности саобраћаја у Републици Српској за 2016.годину, објављено 10.3.2017., преузето 20.7.2017. – подаци из : II – 4 Структура настрадалих у саобраћајним незгодама по категоријама учесника

⁸<http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/sistem-bezbednosti-saobracaja-treba-da-bude-odrziv-godisnji-troskovi-saobracajki-u-rs/ne3vxxj>, објављено 12.4.2017., преузето 13.7.2017.

⁹ Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини („Службени гласник БиХ“, бр.06/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13 и 8/17): Члан 2 став 1 поменутог Закона прописује: Органи Босне и Херцеговине, ентитетски и кантонални органи и органи Брчко дистрикта Босне и Херцеговине и органи локалне самоуправе и локалне управе у градовима и општинама обезбиједиће провођење овог Закона и у оквиру своје надлежности доносити прописе и предузимати друге потребне мјере за његово досљедно провођење.

¹⁰ Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Српске, „Сл. гласник Републике Српске“ бр. 63/2011, почео са применом 29.6.2011.године, осим члана 29.ст.1. и чл.30.ст.1 и 4. који ступају на снагу 1.7.2012.године

материјалном штетом и да је евидентирано више саобраћајних незгода са настрадалим лицима него 2015. године¹¹.

Због тога, у наредном периоду треба активности на плану побољшања безбедности саобраћаја на путевима у Републици Српској треба усмерити у више праваца. Не само *репресивно*, већ пре свега *превентивно*. То се односи на све врсте учесника у саобраћају, па самим тим и на возаче двоточкаша у Републици Српској.

Када су у питању *превентивне активности* исте треба усмеравати такође, у више праваца – пре свега у правцу заштите најрањивијих категорија учесника у саобраћају а то су деца и млади односно старији од 65 година. О томе је било више речи у нашим претходним радовима^{12, 13}. То се односи идентично на ове категорије учесника у саобраћају када се појављују као возачи двоточкаша.

Међутим, генерално треба деловати превентивно на све возаче двоточкаша на путевима у Републици Српској.

На који начин је то могуће?

Пре свега, заједничким активностима АБС РС, МУП РС и свих медија – електронских и штампаних. Активности би требало да се састоје у континуираним промотивним активностима, циљаним кампањама, организовањем појединих трибина на којима заједно учествују представници АБС РС, МУП РС и локалних заједница као и локалних медија, дељењем штампаних лифлета и на бројне друге начине у зависности од потреба сваке локалне заједнице.

У тим активностима треба да се укаже на неопходност ношења за време вожње закопчане заштитне кациге на глави за возаче мопеда, лаког мотоцикла, мотоцикла, али и за возаче трицикла, лаког четвороцикла или четвороцикла, као и лица која се превозе тим возилима (чл.102.ст.1.ЗООБС). Међутим, у тим активностима треба указивати не само на значај вожње са закопчаном заштитном кацигом на глави, већ и на потребу да не само возачи него и лица која се превозе тим возилима имају комплетну заштитну одећу за вожњу овим двоточкашима. На тај начин они су безбеднији као учесници у саобраћају у свим оним ситуацијама које могу да буду опасне за њих, па макар то био и пад у вожњи без било каквог контакта са другим возилом у саобраћају. Само ношењем комплетне заштитне опреме - јакне, панталона, рукавица, ципела, поред закопчане заштитне кациге, делује се превентивно у правцу спречавања евентуалних повреда у саобраћају.

Када су у питању возачи бицикла у тим активностима треба да се укаже на неопходност ношења за време вожње светлоодбојног прслука или одговарајуће ретрорефлектујуће опреме која обезбеђује адекватну уочљивост возача бицикла или бицикла у периоду од првог сумрака до потпуног сванућа, као и дању у случају смањене видљивости (чл.102.ст.2.ЗООБС). Осим тога, треба указивати на правилан начин превоза деце у саобраћају (чл.102.ст.4.ЗООБС).

Такође, у овим активностима треба указивати континуирано, на штетност вожње под дејством алкохола и опасности које вребају у саобраћају у таквој вожњи да осим тога што ове категорије возача не би смели да имају више од 0,3 г/кг алкохола у крви односно да не смеју превозити лице које је под утицајем алкохола, односно психоактивних супстанци или из других разлога није способно да управља својим поступцима (чл.102.ст.3.ЗООБС); односно да сви возачи, па и возачи двоточкаша који има мање од 21 године старости или мање од три године возачког искуства не смеју да имају уопште алкохола у крви (чл.174.ст.3.тач.6.ЗООБС.).

Посебну пажњу у овим активностима треба усмерити на управљање возилом на начин којим се не умањује стабилност возила и не ометају други учесници у саобраћају, а што је својственом пре свега младим возачима двоточкаша у жељи да се направе важни пред друговима, девојкама, да покажу да

¹¹<http://www.mup.vladars.net/index.php?vijest=52&vrsta=statistika&stat=1>, Информација о стању безбедности саобраћаја у Републици Српској за 2016. годину, објављено 10.3.2017., преузето 20.7.2017. – подаци из : II – 4 Структура настрадалих у саобраћајним незгодама по категоријама учесника : Показатељи из претходне године, у односу на 2015. годину показују да је у току 2016. године 21 лица мање погинуло, 48 лица мање је задобило тешке тјелесне повреде, док је 136 лица више задобило лакше тјелесне повреде. Број саобраћајних незгода са материјалном штетом већи је за 443 саобраћајне незгоде или за 6,4 %, те је евидентирано више 40 саобраћајних незгода са посљедицама по лица.

¹²Весна Стевановић, Улога породице у спречавању страдања деце у саобраћају и пропусти са судског аспекта, IV Међународна конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“, Бања Лука, 29-30.10.2015. године, 147-154.

¹³Весна Стевановић, Како смањити страдање деце и младих у саобраћају на путевима у Републици Српској, V Међународна конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“, Бања Лука, 27-28.10.2016. године, 35-38.

се не плаше у возњи. Ту указујемо пре свега на то да: испуштају управљач из руку, склањају ноге са педала, употребљавају на оба уха слушалице за аудио - уређаје односно употребљавају мобилни телефон (чл.100. ЗООБС).

Када су у питању *репресивне* активности исте треба спроводити у више праваца и то: према учесницима у саобраћају – возачима двоточкаша, али и према њиховим родитељима када су у питању малолетни возачи у саобраћају који су стекли право да управљају возилом одређене категорије – у овом случају А или А1.

А према одредбама Закона о заштити и поступању са дјецом и малолетницима у кривичном поступку у Републици Српској (даље: Закон о малолетницима РС)¹⁴ и одредбама Закона о прекршајима Републике Српске (даље: ЗОП РС)¹⁵, малолетник је лице које је у време извршења кривичног дела навршило 14 година, а није навршило 18 година. Одредбама свих поменутих казних прописа који се примењују у Републици Српској искључена је могућност изрицања кривичних – прекршајних санкција према деци - лицима која у време извршења противправног дела које је у закону предвиђено као кривично дело односно прекршај нису навршила 14 година.

Због тога треба користити могућности да се од стране полиције подносе одговарајуће пријаве пре свега прекршајне, према власницима возила – двоточкаша, родитељима малолетника које се односе на пропуштање дужног надзора над моторним возилом (чл.49.ЗБС РС) јер за то постоји законски основ у чл.126.ЗБС РС.

Такође, у односу на возаче двоточкаша учеснике у саобраћају треба знатно чешће него до сада примењивати и казнене одредбе због непоштовања правила саобраћаја из чл.237.ЗООБС тако што ће се према њима подносити одговарајуће прекршајне пријаве од стране полиције и то: према возачу мопеда, лаког мотоцикла, мотоцикла, као и лица која се превозе тим возилима, који за време возње не носи на глави закопчану заштитну kacигу (члан 102. став (1)); возачу бицикла који у периоду од првог сумрака до потпуног сванућа, као и дању у случају смањене видљивости не користи светлоодбојни прслук или одговарајућу ретрорефлектујућу опрему која обезбеђује адекватну уочљивост возача бицикла или бицикла (члан 102. став (2)); возачу бицикла, мопеда, лаког мотоцикла, мотоцикла, који превози лице које је под утицајем алкохола, односно психоактивних супстанци или из других разлога није способно да управља својим поступцима (члан 102. став (3)); возачу бицикла старијем од 18 година који на јавном путу бициклом превози дете до осам година старости, ако на бициклу није уграђено посебно седиште, прилагођено узрасту дјетета и чврсто спојено са бициклом, те ако дете на глави не носи закопчану заштитну kacигу (члан 102. став (4)). Идентично треба поступати и због непоштовања осталих правила саобраћаја од стране возача бицикла, мопеда или лаког мотоцикла или мотоцикла који се не креће на начин прописан у члану 99. односно због тога што возач бицикла, мопеда или лаког мотоцикла или мотоцикла поступи против одредби члана 100. или због тога што возач бицикла, мопеда, лаког мотоцикла или мотоцикла превози друго лице против одредби члана 101. Осим тога, потребно је да припадници полиције значајно више него до сада стриктно примењују своја законска овлашћења у погледу кршења и осталих прописа од стране возача двоточкаша, која нису сва изричито поменута у овом раду.

5. ЗАКЉУЧАК

Страдање возача двоточкаша у саобраћају је последица пропуста њих самих због кршења појединих правила саобраћаја, али и због пропуста других учесника у саобраћају.

Међутим, да би се у наредном периоду смањило њихово страдање и да би се на њих утицало како да се правилно понашају у својству учесника у саобраћају било да су возачи бицикла, мотоцикла или лаког мотоцикла неопходно је превентивно али и репресивно деловање од свих надлежних институција, служби, медија и локалних заједница у којима они живе. Осим тога, када су у питању деца и млади неопходно је превентивно учење о томе како да се понашају као учесници у саобраћају и од стране њихових породица, школа.

¹⁴ Закон о заштити и поступању са дјецом и малолетницима у кривичном поступку у Републици Српској („Сл. гласник Републике Српске“ бр. 13/2010 и 61/2013).

¹⁵ Закон о прекршајима („Сл. гласник Републике Српске“ бр. 63/2014).

Само заједничким деловањем свих ових чинилаца и локалне заједнице који делују превентивно уз неопходну сарадњу са припадницима саобраћајне полиције као и самих возача двоточкаша, може се утицати на смањење страдања возача двоточкаша у саобраћају.

Улога локалне заједнице је од посебног значаја, јер на основу сарадње са свим надлежним службама, установама у свакој заједници могу се специфичности сваке локалне заједнице у страдању возача двоточкаша у саобраћају посебно кроз разне форме – едукација, медији итд., анализирати и радити на њиховом смањењу.

То треба да буде сталан задатак свих, јер ниједна држава, ниједан народ на подручју бивше СФРЈ, па ни у БиХ нема довољан број становника, због смањења популације негативним природним прираштајем али и иселавањем становника у друге државе, пре свега у државе чланице ЕУ али и у САД, Канаду односно друге богате државе. То се посебно односи на младе, па је луксуз изгубити било ког човека односно дете у саобраћају.

6. ЛИТЕРАТУРА

<http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/u-saobraćajnoj-nesreci-kod-zepca-povredjen-sesnaestogodisnji-biciklista/m9ft94p>, објављено 4.6.2017., преузето 13.7.2017.

<http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/mostar-motociklista-tesko-povredjen-u-sudaru-sa-golfom/p8ps3dp> објављено 3.5.2017., преузето 13.7.2017.

<http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/u-saobraćajnoj-nesreci-kod-doboja-povredene-2-osobe/ff5zfe6> објављено 26.4.2017., преузето 13.7.2017.

<http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/nesreca-kod-mostara-poginuo-motorista-automobil-završio-na-obali-neretve/8qybglc>, објављено 13.4.2017., преузето 13.7.2017.

Ђерић, М., Тешић, М., Шмитран, Г., Марић, Б., Просторна расподела саобраћајних незгода на подручју Републике Српске са учешћем бициклиста и мотоциклиста, (2015) Зборник радова IV Међународна конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“ Бања Лука, 77-85.

<http://www.mup.vladars.net/index.php?vijest=52&vrsta=statistike&stat=1>, МУП Републике Српске, Информација о саобраћајним незгодама и предузетим мјерама полиције за период јануар – децембар 2015. године објављено 6.6.2016., преузето 20.7.2017. – подаци из : Табела 8. Преглед категорија погинулих и повријеђених учесника у саобраћајним незгодама, јануар – децембар 2015. године

<http://www.mup.vladars.net/index.php?vijest=52&vrsta=statistike&stat=1>, МУП Републике Српске Информација о стању безбједности саобраћаја у Републици Српској за 2016. годину, објављено 10.3.2017., преузето 20.7.2017. – подаци из : II – 4 Структура настрадалих у саобраћајним незгодама по категоријама учесника

<http://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/sistem-bezbednosti-saobraćaja-treba-da-bude-održiv-godisnji-troskovi-saobraćajki-u-rs/ne3vxxj> објављено 12.4.2017., преузето 13.7.2017.

Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини („Службени гласник БиХ“, бр.06/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13 и 8/17): Члан 2 став 1 поменутог Закона прописује: Органи Босне и Херцеговине, ентитетски и кантонални органи и органи Брчко дистрикта Босне и Херцеговине и органи локалне самоуправе и локалне управе у градовима и општинама обезбиједиће провођење овог Закона и у оквиру своје надлежности доносити прописе и предузимати друге потребне мјере за његово досљедно провођење.

Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, „Сл. гласник Републике Српске“ бр. 63/2011, почео са применом 29.6.2011. године, осим члана 29.ст.1. и чл.30.ст.1 и 4. који ступају на снагу 1.7.2012. године

<http://www.mup.vladars.net/index.php?vijest=52&vrsta=statistike&stat=1>, МУП Републике Српске Информација о стању безбједности саобраћаја у Републици Српској за 2016. годину, објављено 10.3.2017., преузето 20.7.2017. – подаци из : II – 4 Структура настрадалих у саобраћајним незгодама по категоријама учесника : Показатељи из претходне године, у односу на 2015. годину показују да је у току 2016. године 21 лица мање погинуло, 48 лица мање је задобило тешке тјелесне повреде, док је 136 лица више задобило лакше тјелесне повреде. Број саобраћајних незгода са материјалном штетом већи је за 443 саобраћајне незгоде или за 6,4 %, те је евидентирано више 40 саобраћајних незгода са посљедицама по лица.

Стевановић, В. (2015) Улога породице у спречавању страдања деце у саобраћају и пропусти са судског аспекта, Зборник радова IV Међународна конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“ Бања Лука, 147-154.

Стевановић, В. (2016) Како смањити страдање деце и младих у саобраћају на путевима у Републици Српској, V Међународна конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“, Бања Лука, 27-28.10.2016. године, 35-38.

Закон о заштити и поступању са дјецом и малолетницима у кривичном поступку у Републици Српској („Сл. гласник Републике Српске“ бр. 13/2010 и 61/2013).

Закон о прекршајима („Сл. гласник Републике Српске“ бр. 63/2014).