



СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК ОПШТИНЕ НОВИ ГРАД

Година: XXVI - Број: 4 • Петак, 27.04.2018. године • www.opstina-novigrad.com

АКТИ СКУПШТИНЕ ОПШТИНЕ

САДРЖАЈ

63/	На основу члана 39. Закона о локалној самоуправи („Службени гласник Републике Српске“, број 97/16), члана 52. Статута општине Нови Град („Службени гласник општине Нови Град“, број 2/17) и члана 121. став 1. Пословника о раду Скупштине општине Нови Град („Службени гласник општине Нови Град“, број 4/17 и 11/17), Скупштина општине Нови Град, на 19. редовној сједници, одржаној 26.04.2018. године, донијела је	
	О Д Л У К У	
	о усвајању Стратегије безбједности саобраћаја на путевима општине Нови Град за период 2018. - 2027. године	
	I	
	Усваја се Стратегија безбједности саобраћаја на путевима општине Нови Град за период 2018. - 2027. године.	
	II	
	Саставни дио ове одлуке је Стратегија безбједности саобраћаја на путевима општине Нови Град за период 2018. - 2027. године.	
	III	
	Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику општине Нови Град“.	
Број: 02-022-64/18	ПРЕДСЈЕДНИК	
Датум: 26. април 2018. год.	СКУПШТИНЕ ОПШТИНЕ	
Нови Град	Мирко Згоњанин, с.р.	
	СТРАТЕГИЈА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ НОВИ ГРАД ЗА ПЕРИОД 2018. – 2027. ГОДИНЕ	
		1. УВОД 3
		2. БРОЈ И АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У ПЕРИОДУ ОД 2011-2017 ГОДИНЕ 6
		3. УЗРОЦИ НАСТАНКА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И КАТЕГОРИЈЕ ПУТЕВА НА КОЈИМА СЕ ДОГОДИЛА НЕЗГОДА НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНЕ НОВИ ГРАД 11
		4. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА 14
		5. ПРАВНИ, ПЛАНСКИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР 16
		5.1. Кључни циљеви стратегије 16
		5.2. Квалитативни циљеви 17
		5.3. Начела стратегије безбједности саобраћаја 18
		6. КЉУЧНИ СУБЈЕКТИ УКЉУЧЕНИ У СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ И ЊИХОВЕ ОДГОВОРНОСТИ 19
		7. КЉУЧНИ ПРАВЦИ И АКТИВНОСТИ ДЈЕЛОВАЊА 20
		7.1. Активности у оквиру стуба 1 - <i>Управљање безбједношћу саобраћаја</i> 21
		7.2. Активности у оквиру стуба 2 - <i>Безбједнији путеви и кретање</i> 23
		7.3. Активности у оквиру стуба 3 – <i>Безбједнија возила</i> 26
		7.3.1. Стање возног парка у општини Нови Град 26
		7.3.2. Краткорочне мјере за повећање безбједности возила 27
		7.3.3 Дугорочне мјере за повећање безбједности возила 28
		7.4. Активности у оквиру стуба 4 – <i>Безбједнији учесници у саобраћају</i> 29
		7.5. Активности у оквиру стуба 5 – <i>Активности након саобраћајне незгоде</i> 32
		8. ПРОЦИЈЕЊЕНИ ГОДИШЊИ БУЏЕТ ЗА НАРЕДНИХ 10 ГОДИНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ 32
		9. ПРАЋЕЊЕ И ПРОЦЈЕНЕ 33

1. УВОД

Општина Нови Град смјештена је у сјеверно-западном дијелу Републике Српске, на ушћу ријека Сане и Уне. Током ријеке Уне, на западу Општина се граничи са Републиком Хрватском, на сјеверу са општином Костајница, на сјеверно-источној страни са општином Козарска Дубица, на источној страни са градом Приједор, на југо-истоку са општином Оштра Лука и са општином Крупа на Уни са јужне стране.

Укупна дужина граница износи око 135 km, гдје око 36 km међуржавна граница са Републиком Хрватском, а око 6 km са Федерацијом Босне и Херцеговине.

Математичко-географски положај општинског центра је 16° 22' 49" источне географске дужине и 45° 2' 45" сјеверне географске ширине, на надморској висини од 122метра.

Простор општине припада раскрсници путева из Панонске низије према планинско-котлинској области Динарског планинског система. Општински центар је смјештен на десној обали ријеке Уне као и на обе обале ријеке Сане, тј. на двије геоморфолошке цјелине: у алувијалним долинама Уне и Сане и брежуљкастим падинама Грмеча и Козаре. Подручје општине поред котлина ријека Уне и Сане карактерише брежуљкасти рељеф са надморским висинама 461 метара који је

заступљен готово на подручју цијеле општине. Око 64% подручја општине налази се на надморској висини од 200-500 метара, док је осталих 36% испод 200 метара надморске висине. Површина општине износи око 469,67 km² и по величини подручја које обухвата спада у општине средње величине у Републици Српској. Према попису становништва из 1991. године у општини Нови Град живјело је 41.665 становника, док по незваничним резултатима пописа становништва у 2013. години на подручју општине живи 28.799 становника.

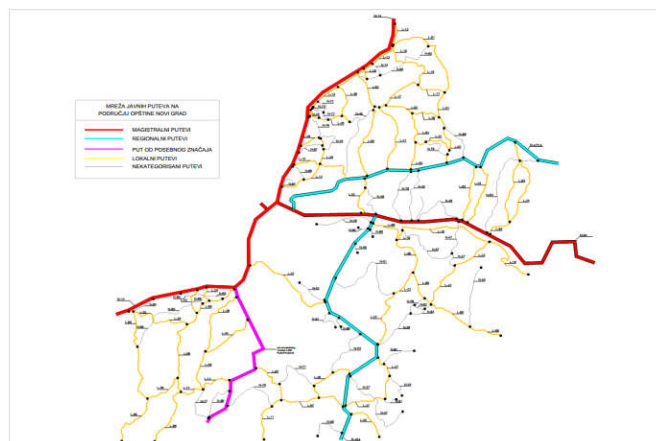
Општина Нови Град се налази на веома значајном геополитичком и геопрометном положају. Кроз историју Нови Град је био највећа раскрсница друског и жељезничког саобраћаја у Поуњу и у бившој Југославији, а сада између Републике Српске, Републике Хрватске и Федерације Босне и Херцеговине. На овим просторима су се увијек укрштали интереси „великих сила“, па је општина увијек била у граничном простору, од настанка 1280. године до данас. Прво је била на граници средњовјековне Босне и Угарске, касније Османлијског царства и Аустро-угарске монархије, до данашњих граница након цијепача друге Југославије.

Општина је организована у 21 мјесну заједницу са 48 насељених мјеста.

Од значајнијих путних праваца на подручју општине можемо издвојити магистрални пут М-4 (дионица Нови Град-Приједор-Бања Лука) и М-14 (дионица Козарска Дубица-Костајница-Нови Град-Бихаћ) и регионални пут Р-475а и Р-404. Општински центар је магистралним путем М-4 од регионалног центра, града Приједор, удаљен свега 32 km, док је од административног центра Републике Српске, града Бања Лука, удаљен 87 km. Магистралним путем М-14 општински центар је удаљен 24 km од Костајнице, док је на другој страни 33 km удаљен од Босанске Крупе. Удаљеност општинског центра од највећег административног центра Републике Хрватске, града Загреба, је 119 km. Општина Нови Град је удаљена 167 km од будућег транснационалног аутопута 5Ц који је, као дио Паневропског саобраћајног коридора повезан са ТЕН мрежом (Трансевропска транспортна мрежа), препознат као главни регионални транспортни пројекат који иде од Будимпеште преко Осијека и Сарајева до луке Плоче.

Поред магистралних путева М-14 и М-4, кроз општину Нови Град пролазе и регионални путеви Р-404 у дужини од 26 km и Р-475а у дужини од 19 km. Евидентиран је, као посебна категорија, и локални пут од посебног значаја у дужини од 12 km. За одржавање и стање магистралних, регионалних и пута од посебног значаја брине се Јавно предузеће „Путеви Републике Српске“.

На подручју општине Нови Град евидентирана су 42 локална пута у укупној дужини од 259,42 km од чега је асфалтноколовоз 114,17 km, макадамски коловоз 135,75 km и земљани коловоз 9,5 km, те 54 значајнијих некатегорисаних путева у укупној дужини од 170,40 km од чега је асфалтни коловоз 14,31 km, макадамски коловоз 143,59 km и земљани коловоз 12,5 km. Под осталим некатегорисаним путевима, воде се сви они путеви који су уписани у јавне евиденције о непокретностима. Такође су евидентирани и градске улице у укупној дужини од 44,88 km.



Слика 1. Мрежа саобраћајница на подручју општине Нови Град

Локални путеви допуњавају мрежу магистралних и регионалних путева и својом покривеношћу простора имају изузетан значај задовољења саобраћајних потреба становништва. Локални категорисани и некатегорисани путеви су релативно повољне густине и добро покривају читав простор Општине, али су често малих попречних профила. Квалитет коловоза ових путева је разнолик, од макадамског до асфалтног застора.

Пружне дионице које пролазе кроз општину су: Нови Град-Бања Лука- Добој те кракови према Блатни и Добрљину. Прелазна станица која повезује жељезнички саобраћај Републике Српске са жељезницама Републике Хрватске је Добрљин/Волиња.

Када је у питању међународни путни саобраћај, у Новом Граду се налази гранични прелаз за путнички саобраћај Нови Град (БиХ) – Двор (ХР). Такође, гранични прелаз са свим инспекцијским контролама Градишка (БиХ) – Стара Градишка (ХР) удаљен је око 90 km, гранични прелаз за промет воћа и поврћа, утврђивање усклађености са тржишним стандардима Изачић (БиХ) – Личко Петрово Село (ХР) удаљен је 80 km и гранични прелаз превоз потника и превоз терета Градина (БиХ) – Јасеновац (ХР) је удаљен 60 km од Новог Града. Значајно је поменути и да је удаљеност Новог Града од граничног прелаза са Републиком Србијом (Рача) 302 km, док је гранични прелаз са Републиком Црном Гором (Требиње) удаљен 435 km.

Аеродром у Бања Луци удаљен је 87 km, док је аеродром у Загребу удаљен 107 km од општине Нови Град.

Најближе ријечне луке су Лука Шамац на ријечи Сави удаљена 216 km и Лука Брчко, такође на ријечи Сави, удаљена 260 km. Када су у питању морске луке, Лука Ријека (ХР) удаљена је 236 km, Сплит (ХР) удаљена је 268 km и Плоче (ХР) која је удаљена 370 km од општине Нови Град.

Република Српска као ентитет у саставу БиХ препознала је европске вриједности, односно значај безбједности друског саобраћаја и започела је са спровођењем мјера које су биле усмјерене на смањење

броја и последица саобраћајних незгода, а као резултат наведеног је и усвајање Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период 2013. година – 2022. година, односно развој стратегија безбједности саобраћаја на локалном нивоу.

Подаци који ће бити обрађени у овој Стратегији говоре о броју и последицама саобраћајних незгода и потврђују значај постојања стратешких докумената безбједности саобраћаја на свим нивоима.

2. БРОЈ И АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У ПЕРИОДУ ОД 2011-2017 ГОДИНЕ

У табели 1. је приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода са последицама, за последњих 7 година, односно за период 2011.-2017. година.

Табела 1. Преглед укупног броја саобраћајних незгода са последицама по лица за период 2011.-2017.година на подручју општине Нови Град

Година	Бр. ПЛ	Бр.СН са ПЛ	Бр. ТТП	Бр.СН са ТТП	Бр. ЛТП	Бр.СН са ЛТП	Укупно СН са настрадалим лицима
2011	1	1	3	3	14	13	17
2012	1	1	3	3	6	4	8
2013	0	0	6	6	11	5	11
2014	4	4	7	4	10	8	16
2015	2	2	18	17	32	18	37
2016	1	1	11	10	41	32	43
2017	1	1	12	12	28	19	32
Укупно	10	10	60	55	142	99	164

Легенда:

СН- саобраћајана незгода
ПЛ- погинула лица
ТТП- тешке тјелесне повреде по лица
ЛТП- лакше тјелесне повреде по лица

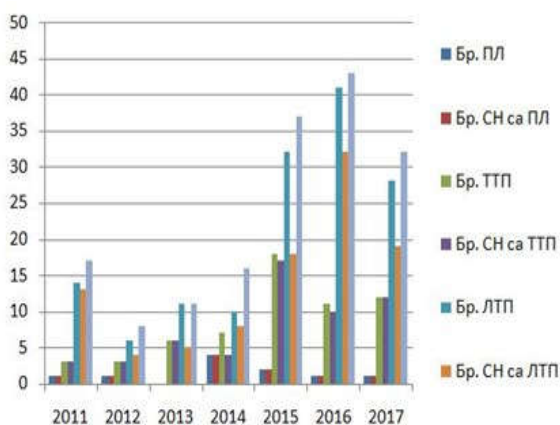


График бр 1: Приказ укупног броја СН

Табела 2. Процентуално учешће саобраћајних незгода са последицама за период 2011. година – 2017. година

Година	Бр ој СН са ПЛ	%	Бр ој СН са ТТП	%	Бр ој СН са ЛТП	%	Бр ој СН са мат ер. шт ето м	%	УК УП НО	Σ %
2011	1	2.08	3	6.25	13	27.08	31	64.58	48	100
2012	1	2.38	3	7.14	4	9.52	34	80.95	42	100
2013	0	0	6	16.66	5	13.88	25	69.44	36	100
2014	4	7.54	4	7.54	8	15.09	37	69.81	53	100
2015	2	2.43	17	20.73	18	21.95	45	54.87	82	100
2016	1	0.90	10	9.00	32	28.82	68	61.26	111	100
2017	1	1.06	12	12.76	19	20.21	62	65.95	94	100
Укуп но:	10	2.14	55	11.80	99	21.24	302	64.80	466	100

У току 2011. године на подручју општине Нови Град догодило се 48 саобраћајних незгода, од чега 16 са повријеђеним лицима и 1 саобраћајна незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 18 лица, од чега је 1 лице погинуло, 3 лица теже повређена, 14 лица задобило лакше повреде и евидентирана је 31 незгода са материјалном штетом.

У току 2012. године на подручју општине Нови Град догодило се 42 саобраћајних незгода, од чега 7 са повређеним лицима и 1 саобраћајна незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 10 лица, од чега је 1 лице погинуло, 3 лица теже повријеђено, 6 лица задобило лакше повреде и догодиле су се 34 незгоде са материјалном штетом.

У току 2013. године на подручју општине Нови Град догодило се 36 саобраћајних незгода, од чега 11 са повријеђеним лицима а саобраћајних незгоде са погинулим лицима није било. Број СН са теже повређеним лицима био је 6, а 11 лица задобило је лакше повреде, те се догодило 25 незгода са материјалном штетом.

У току 2014. године на подручју општине Нови Град догодило се 53 саобраћајних незгода, од чега 12 са повријеђеним лицима и 4 саобраћајне незгоде са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је (погинуло или повријеђено) 21 лице, од чега су 4 лица погинула, 7 лица теже повријеђено, 10 лица задобило лакше повреде и догодило се 37 незгода са материјалном штетом.

У току 2015. године на подручју општине Нови Град догодило се 82 саобраћајних незгода, од чега 35 са повријеђеним лицима и 2 саобраћајне незгоде са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама су 2 лица погинула, 18 лица теже повријеђено, 32 лица задобило лакше повреде и догодило се 45 незгода са материјалном штетом.

У току 2016. године на подручју општине Нови Град догодило се 111 саобраћајних незгода, од чега 42 са повријеђеним лицима и 1 саобраћајна незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је 1

лица погинуло, 11 лица теже повријеђено, 41 лица задобило лакше повреде и евидентирано је 68 незгода са материјалном штетом.

У току 2017. године на подручју општине Нови Град се догодило 94 саобраћајних незгода, од чега 31 са повријеђеним лицима и 1 саобраћајна незгода са погинулим лицима. У овим саобраћајним незгодама је 1 лице погинуло, 12 лица теже повријеђено, 28 лица задобило лакше повреде и догодило се 62 незгоде са материјалном штетом.

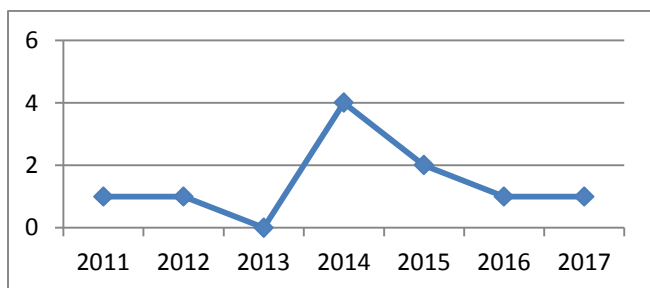


График бр. 2: Приказ броја СН са погинулим лицима

Број саобраћајних незгода са повријеђеним лицима варирао је у периоду 2011. године – 2017. година и посматрајући полазну и завршну годину анализе укупан број саобраћајних незгода се из године у годину повећавао (у 2011. години 17 саобраћајних незгода са повријеђеним лицима, а у 2017. години 32 саобраћајних незгода са повријеђеним лицима), док је број саобраћајних незгода са погинулим лицима варирао те је 2011. године погинуло 1 лице, у 2014. години евидентиран је највећи број погинулих лица 4, док је у 2017. години број погинулих лица 1.

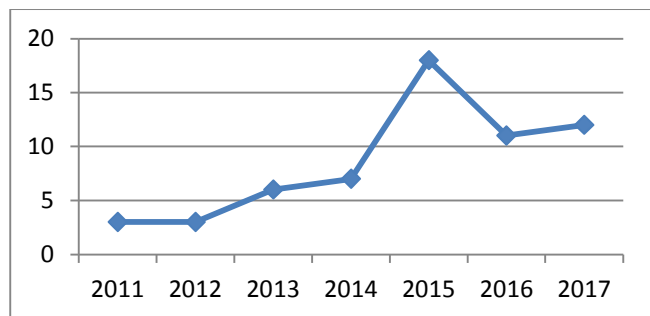


График бр. 3: Приказ броја СН са тешким тјелесним повредама по лица

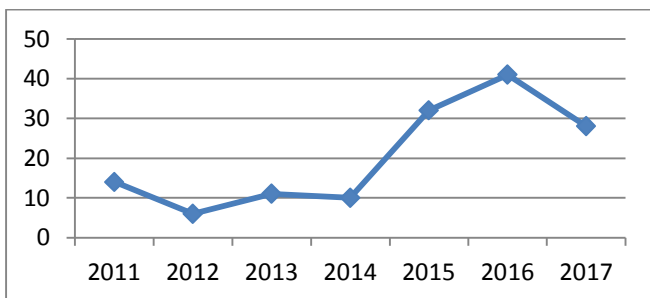


График бр. 4: Приказ броја СН са лакшим тјелесним повредама по лица

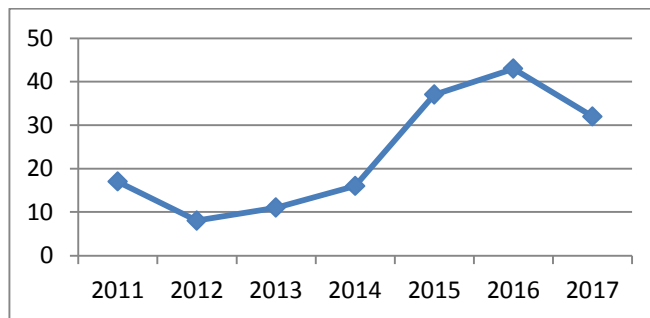


График бр. 5: Приказ укупног броја СН са настрадалим лицима

У сљедећој табели биће приказан број саобраћајних незгода са материјалном штетом:

Табела 3: СН у којима је настала материјална штета

Година	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Укупно
Број СН са МШ	31	34	25	37	45	68	62	302

Преглед броја саобраћајних незгода са материјалном штетом за период 2011-2017.године представљен је графички

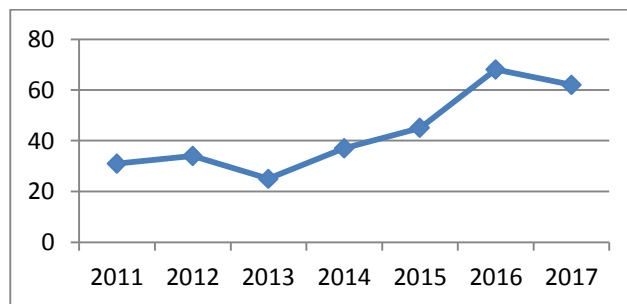


График бр. 6: Приказ укупног броја СН са материјалном штетом

3. УЗРОЦИ НАСТАНКА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И КАТЕГОРИЈЕ ПУТЕВА НА КОЈИМА СЕ ДОГОДИЛА НЕЗГОДА НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНЕ НОВИ ГРАД

Табела 4: Преглед узрока због којих је дошло до СН

ГОДИНА УЗРОЦИ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	УКУПНО
Брзина	14	8	8	9	15	24	22	100
Претицање	0	0	1	1	7	5	5	19
Првенство пролаза	3	2	3	3	8	19	9	47
Мимолажење	11	8	5	3	3	5	1	36
Обилажење	0	2	0	0	1	0	1	4
Радње возилом	14	20	11	11	19	16	20	111
Одстојање	1	0	0	0	6	15	8	30
Пјешаци	0	0	0	0	0	1	0	1
Пут	0	0	0	0	0	0	1	1
Остало	5	2	8	26	23	26	27	117
УКУПНО	48	42	36	53	82	111	94	466

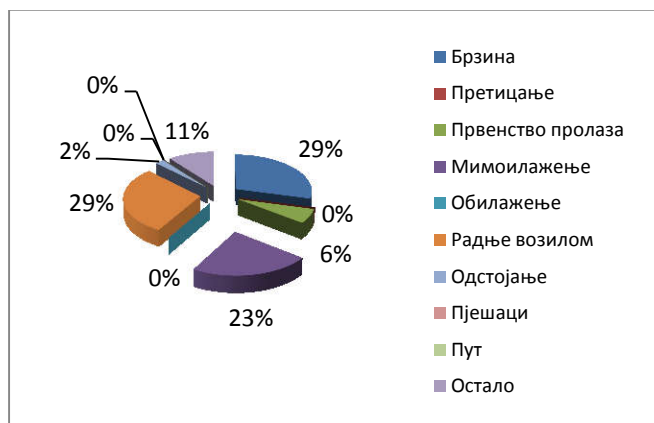


График бр. 7: Приказ укупног броја саобраћајних незгода према узроцима настанка саобраћајних незгода

У претходној табели издвојена су три фактора која су узроци највећег броја саобраћајних незгода а то су: радње возилом у саобраћају, брзина и првенство пролаза.



График бр. 8: Приказ броја СН које су узроковале радње возилом у саобраћају

Радње возилом у саобраћају су најчешћи узрок саобраћајних незгода, и то 111 незгода се догодило због одређених радњи возилом у саобраћају.



График бр. 9: Приказ броја СН које је узроковала брзина возила у саобраћају

На другом мјесту као узрок саобраћајних незгода је брзина са 100 саобраћајних незгода за анализирани период.



График бр. 10: Приказ броја СН које су узроковане првенством пролаза возила у саобраћају

Као трећи узрок са највећим бројем саобраћајних незгода показало се првенство пролаза возила у саобраћају са 47 саобраћајних незгода.

Табела 5: Приказ броја СН по категорији пута

Категорија пута	Магистрални путеви	Регионални и путеви	Локални путеви	Улице у насељу	Некатегорисани путеви	Укупно
Број СН	166	33	118	114	35	466

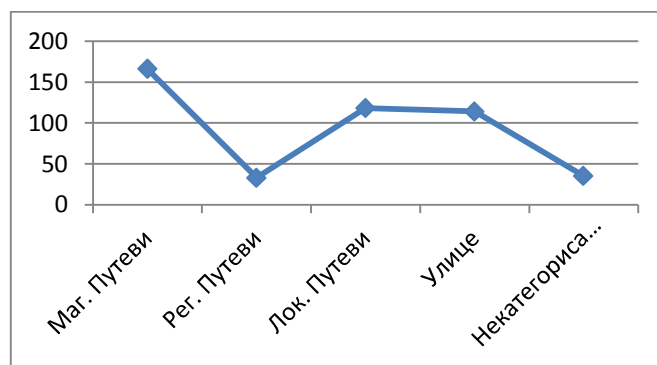


График бр. 11: Приказ броја СН по категорији пута на коме су се догодиле

Евидентно је да се највећи број саобраћајних незгода на подручју општине Нови Град дешава на магистралном путевима јер се на истим возила крећу и највећим брзинама те је и густина саобраћаја на овој категорији пута знатно већа него на другим категоријама путева.

4. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

На основу истраживања које је спровео Економски институт у склопу рада „Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској“ (Sweroad пројектни тим) примјеном бруто аутпут методе (метода људског капитала) израчунати су социјално-економски губици који настају као последица саобраћајних незгода у Републици Српској. Примјеном ове методе израчунавају се следећи трошкови: трошкови администрације, здравственог збрињавања жртава, штета на имовини, изгубљене продуктивности погинулих и повријеђених, као и надокнада за претрпљену физичку бол, душевну бол и патњу.

На основу овог истраживања дошло се до сљедећих трошкова за свако лице настрадало у саобраћајним незгодама у РС.

Табела 6. Приказ насталих губитака за сваку жртву саобраћајне незгоде према степену озбиљности у Републици Српској

Посљедице	Трошкови
Погинули	520.950 КМ
Тежа повријеђени	20.766 КМ
Лакше повријеђени	693 КМ

На основу ових података извршен је прорачун губитака за сваку жртву СН према степену озбиљности у општини Нови Град.

Табела 7. Приказ насталих губитака за сваку жртву саобраћајне незгоде (погинула лица) у општини Нови Град

Година	Број погинулих лица	Трошкови (КМ)
2011.	1	520.950
2012.	1	520.950
2013.	0	0
2014.	4	2.083.800
2015.	2	1.041.900
2016.	1	520.950
2017.	1	520.950
УКУПНО	10	5.209.500

Табела 8. Приказ насталих губитака за сваку жртву саобраћајне незгоде (тешко повријеђена лица) у општини Нови Град

Година	Број тешко повријеђених лица	Трошкови (КМ)
2011.	3	62.298
2012.	3	62.298
2013.	6	124.596
2014.	7	145.362
2015.	18	373.788
2016.	11	228.426
2017.	12	249.192
УКУПНО	60	1.245.960

Табела 9. Приказ насталих губитака за сваку жртву саобраћајне незгоде (лакше повријеђена лица) у општини Нови Град

Година	Број лакше повријеђених лица	Трошкови (КМ)
2011.	14	9.702
2012.	6	4.158
2013.	11	7.623
2014.	10	6.930
2015.	32	22.176
2016.	41	28.413
2017.	28	19.404
УКУПНО	142	98.406

На основу претходне три табеле долази се до износа укупних трошкова саобраћајних незгода у општини Нови Град и тај износ је 6.553.866 КМ. Имајући у виду да је анализом обухваћено 7 година, слиједи да је годишњи губитак око 936.266 КМ. За средње развијену општину као што је општина Нови Град овај износ је недопустиво велики, те су овакви губици у људским ресурсима и финансијским средствима неприхватљиви.

5. ПРАВНИ, ПЛАНСКИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР

ВИЗИЈА

"Саобраћај који омогућава квалитетан живот и одвијање осталих функција у општини, са што мање стреса и застоја, без погинулих и тешко повређених у саобраћају".

5.1. Кључни циљеви стратегије

У периоду од 2011. до 2017. године на подручју општине Нови Град број погинулих лица је 10, односно више од 1 (једног) лица годишње у просјеку. Обзиром да је за 7 анализираних година погинуло више од једног лица, за потребе ове анализе усвојена вриједност је 2 погинула на годишњем нивоу. Имајући у виду да општина Нови Град има 28.799 становника, а да се број погинулих посматра у односу на 100.000 становника, према нашим подацима на 100.000 становника погинуло би 7 лица. Стратегија ће се базирати на смањењу броја погинулих лица и тежити да тај број буде 4 (четири) на 100.000 становника, а у просјеку на годишњем нивоу да се задржи на 2 (лица) и тежи ка смањењу на 1 (једно) погинуло лице годишње.

У периоду од 2018. до 2027. године, реализоваће се мјере и активности различитих субјеката којима ће се унапредити систем безбједности саобраћаја кроз сљедеће индикаторе перформанси безбједности саобраћаја:

- повећаће се употреба система заштите, и то:
 - употреба сигурносног појаса од стране возача аутомобила за 20 %,
 - употреба сигурносног појаса од стране сувозача у аутомобилу за 30 %,
 - употреба сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту аутомобила са за 40 %,
 - употреба кацига од стране мотоциклиста за 20 %,
 - употреба сигурносних дечијих сједишта за 50 %.
- побољшаће се поштовање ограничења брзине на проласцима путева кроз општину и на улицама и то:
 - смањиће се проценат возила која прекорачују дозвољену брзину, за више од 30km/h, на проласку путева М-14 и М-4 за 20%,
 - смањиће се проценат возила која прекорачују дозвољену брзину за више од 10 km/h, на проласку путева М-14 и М-4 за 20%,
 - смањиће се удио возача који возе под утицајем алкохола за 15 %,
 - смањиће се удио возача без положеног возачког испита (без права учешћа у саобраћају) међу свим возачима у саобраћају за 10 %.

5.2. Квалитативни циљеви

Квалитативни циљеви треба да постигну даље смањење најтежих последица саобраћајних незгода, односно броја погинулих, тешко и лако повријеђених лица. Посматрајући глобално, важно је:

- повећати саобраћајну културу становништва,
- створити предуслове за боље познавање и поштовање саобраћајних прописа као и
- повећати друштвену свијест о проблемима страдања у саобраћају.

Оспособљавање у познавању саобраћајних прописа за сигурно учешће у саобраћају већ у најранијем дјечијем узрасту има једну од најважнијих улога у остваривању главног квантитативног циља. Увођење саобраћајног образовања у све образовних установа, почевши од дјечјих вртића, као мјеру која ће дугорочно утицати на понашање најмлађе и адолесцентске групе учесника у саобраћају, а самим тим и директно на безбједност саобраћаја.

Све врсте саобраћајне недисциплине, посебно међу млађим категоријама становништва, потребно је свести на најнижи ниво.

Праћење и усмјеравање казнене политике у циљу повећања саобраћајне дисциплине и одговорности возача према поштовању саобраћајних прописа и ширењу саобраћајне културе, посебна је мјера која ће допринијети остварењу циља.

Главни квалитативни циљеви су:

- спровести препоруку Свјетске здравствене организације (WHO) о превенцији повреда у друмском саобраћају,
- јачати капацитет и интегритет појединаца и институција БС (безбједности саобраћаја) у општини, тако да се успоставе снажне и стабилне институције безбједности саобраћаја,
- успоставити мрежу партнера, добру сарадњу и усаглашавања рада институција БС у општини, уз главну координирајућу улогу општинског Савјета за БС, (одржавати мјесечне састанке посвећене БС),
- достићи стабилан опадајући тренд у броју саобраћајних незгода и тренд опадања друштвено-економских трошкова од саобраћајних незгода,
- увести захтјеве безбједности саобраћаја у процес урбанистичког планирања и израде регулационих планова,
- урадити локалне нормативне акте у области саобраћаја и успоставити процес њиховог сталног побољшања,
- унапређивати свијест о потреби генералног побољшања законодавства и примјене закона,
- унапређивати свијест о значају проблема БС и о могућности унапређења БС кроз мјере и активности у општини,
- подржати најважније partnere да припреме своје

стратешке документе о БС (политике, стратегије, акциони планови и сл.), у складу са овом стратегијом и да их активно спроводе,

- припремити квалитетну базу података о саобраћајним незгодама у општини,
- успоставити процес периодичног снимања и праћења најважнијих индикатора безбједности саобраћаја у општини (употреба система заштите, возња под утицајем алкохола, прекорачење брзине и слично),
- унапредити процес евидентирања повријеђених у саобраћајним незгодама и њиховог збрињавања и лијечења,
- побољшати хитну медицинску службу, лијечење и рехабилитацију повријеђених у саобраћајним незгодама.

5.3. Начела стратегије безбједности саобраћаја

- *тежња за највишим стандардима* (политика безбједности друмског саобраћаја треба да стави грађане у фокус активности, да их охрабрује да и сами преузму одговорности за себе и остале учеснике у саобраћају, као и да се ствара свијест о једнакости свих учесника у саобраћају);
- *свеобухватни приступ безбједности друмског саобраћаја* (о будућој политици безбједности саобраћаја треба да воде рачуна и остале гране политике, а безбједност друмског саобраћаја уско је повезана са политиком енергетике, околине, запошљавања, образовања, младих, јавног здравља, правосуђа, осигурања итд.);
- *подијељена одговорност* (најважније начело дјеловања је питање управљања у складу са начелом пропорционалности. У подручју безбједности саобраћаја посматра се концепт подијељене одговорности, а нужно је показати и развијати заједништво и конкретне акције на нивоу управљачке структуре како у ЕУ, тако и у регионалним и локалним тијелима власти, односно општини Нови Град).

6. КЉУЧНИ СУБЈЕКТИ УКЉУЧЕНИ У СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ И ЊИХОВЕ ОДГОВОРНОСТИ

Да би дошло до реализација активности из Стратегије, неопходно је укључивање свих субјеката безбједности саобраћаја дефинисаних кроз Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске.

Поред Савјета за безбједност саобраћаја неопходно је укључивање свих заинтересованих правних и физичких лица који дјелују на територији Општине Нови Град, те у том смислу се могу издвојити наведени субјекти:

- Општинска управа општине Нови Град;
- Савјет за безбједност саобраћаја општине Нови Град;
- ЦЈБ Приједор - Полицијска станица Нови Град;
- ЈЗУ Дом здравља Нови Град;
- Црвени крст Нови Град;
- Дјечији вртић „Пчелица Маја“;

- Основне школе на подручју општине Нови Град;
- ЈУ Гимназија „Петар Кочић“;
- ЈУ СШЦ „Ђуро Радмановић“;
- ЈУ Културно-образовни центар;
- ЈУ „Народна библиотека“;
- Мјесне заједнице;
- КП „Комус“ а.д.;
- Аутошколе које активно дјелују на подручју општине Нови Град и
- Невладине организације и друге јавне установе на подручју општине Нови Град.

7. КЉУЧНИ ПРАВЦИ И АКТИВНОСТИ ДЈЕЛОВАЊА

Основу за израду ове стратегије представља Стратегија безбједности саобраћаја Републике Српске, и у складу са тим касније дефинисани кључни правци су у већој мјери идентични, али у сваком случају прилагођени могућностима у оквиру субјеката на територији општине Нови Град.

Успостављање структуре са јасном подјелом задатака и постојање тијела које врши координацију спровођења планираних активности, као и усвајање стратегије и програма безбједности саобраћаја, представљају основу за организован приступ рјешавању проблема безбједности саобраћаја на територији општине Нови Град. Као савјетодавно тијело формиран је Савјет за безбједност саобраћаја, и оно представља основну контуру структуре, а истовремено и координационо тијело међу раније дефинисаним кључним субјектима. Главни први дјеловања дефинишу се кроз опште прихваћене стубове безбједности саобраћаја и огледају се у сљедећем:

Стуб 1: Управљање безбједношћу саобраћаја

- Управљање безбједношћу,
- Локални прописи који се односе на безбједност саобраћаја,
- Подаци о незгодама и повријеђеним,
- Програм безбједности саобраћаја,
- Индикатори дјеловања и праћење.

Стуб 2: Безбједнији путеви и кретања

- Планирање и пројектовање безбједних путева,
- Превентивне активности на постојећим путевима (провјере безбједности),
- Активности на смањењу броја опасних мјеста и слично.

Стуб 3: Безбједнија возила

- Технички прегледи возила,
- Возила за превоз роба и путника на нивоу општине Нови Град.

Стуб 4: Безбједнији учесници у саобраћају

- Саобраћајно образовање и васпитање дјете,
- Оспособљавање кандидата за возаче и полагање возачких испита,
- Кампање јавног информисања,
- Активности саобраћајне полиције.

Стуб 5: Збрињавање након незгоде

- Служба медицинске хитне помоћи на мјесту саобраћајне незгоде,
- Унапређење људских и материјалних ресурса у оквиру носиоца ових активности,
- Заједничка обука спасилаца, полиције, ватрогасаца и службе хитне медицинске помоћи,
- Лијечење и рехабилитација лица која су повријеђена у саобраћајној незгоди.

7.1. Активности у оквиру стуба 1 - Управљање безбједношћу саобраћаја

У оквиру ових субјеката неопходно је предузимати кораке да би се десила промјена, у начину размишљања, а посебно у организационом облику, гдје би безбједност саобраћаја имала своје мјесто у оквиру њихових редовних активности.

Битна активност треба да је редовно анализирање стања безбједности саобраћаја и препознавање кључних проблема и дефинисање потенцијалних мјера за отклањање. У овај процес треба укључити научно истраживачке институције, школе, невладине организације и друге, да би се добили адекватни резултати те имали адекватне показатеље за даље дјеловање.

Када је у питању ниво општине Нови Град, може се јасно уочити постојање основних контура успостављене структуре, са постојањем координационог тијела оличеном у Савјету за безбједност саобраћаја.

Недостају усвојена Стратегија унапређења безбједности саобраћаја усклађена са Стратегијом унапређења безбједности саобраћаја на простору Републике Српске, и квалитетан и уравниотежен акциони план, као и дефинисан и сталан извор финансирања који ће омогућити реализацију планираних мјера. Неопходно је кроз све активности радити на јачању институција за управљање безбједношћу саобраћаја.

Конкретне активности које је потребно на адекватан начин уградити у документ стратегије и кроз реализацију програма безбједности плански спроводити су:

I група активности:

- промовисање одговорности за безбједност на путевима међу органима надлежним за путеве, пројектантима, урбанистима,
- успостављање сарадње са водећом Агенцијом за безбједност саобраћаја,
- развијање основних програма

II група активности:

- утврђивање дугорочних и инвестиционих приоритета,
- унапређење система за прикупљање података који ће послужити као основа за праћење напретка у смањењу броја смртно страдалих и повријеђених у саобраћају,

- идентификација реализованих пројеката који су примјениви на простору општине Нови Град

III група активности:

- одржавање и побољшање постојеће путне инфраструктуре,
- идентификација области у којима се може постићи напредак и побољшање те уградња наведених области у програм безбједности са праћењем постигнутих ефеката

IV група активности:

- подстицање примјене и промовисање већ постојећих и доказаних сазнања о безбједној инфраструктури,
- креирање модела одрживог финансирања заснованог на трошковима и користима доказаних инвестиционих учинака,
- постављање основних годишњих и средњорочних буџетских циљева,
- подстицање успостављања процедура за ефикасну расподелу ресурса за програме безбједности,
- усмјеравање 8-10% улагања у инфраструктуру на финансирање безбједности на путевима

V група активности:

- подстицање истраживања у циљу безбједнијег кретања на путевима,
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење смртних случајева, повреда и незгода у саобраћају,
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење резултата интервенција које су предузимане у циљу побољшања безбједности саобраћаја,
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење финансијске штете настале услед повреда и страдања у саобраћају
- успостављање и подршка системима за мјерење и праћење ризика од повреда у саобраћају.

Наведене мјере се уобичајено разврставају у основне правце дјеловања као што су: саобраћајно образовање, инжењерске мјере, мјере за побољшање реаговања након саобраћајних незгода, и сл.

7.2.Активности у оквиру стуба 2 - Безбједнији путеви и кретање

Циљ је подизање опште безбједности и квалитета путне мреже за добробит свих учесника у саобраћају, а посебно најугроженијих (пјешака, бициклиста и мотоциклиста), што ће бити постигнуто кроз увођење процјене инфраструктуре путева и циљано побољшање безбједности приликом планирања, пројектовања, изградње и експлоатацији путева.

Подстицање надлежних органа (власти) да разматрају сигурност путне инфраструктуре у циљу задовољења потреба свих учесника у саобраћају и различите врсте едукације на тему безбједности у саобраћају.

I група активности:

Промовисање одговорности за безбједност на путевима међу органима надлежним за путеве, пројектантима и урбанистима кроз:

- подстицање органа надлежних за путеве да 10-15% од буџета намјењених изградњи и реконструкцији путне мреже издвоје за програме посвећене сигурнијој инфраструктури путева;
- успостављање правне одговорности органа надлежних за путеве за унапређење безбједности саобраћаја на путевима који су под њиховом надлежношћу кроз спровођење фискално-одговорних мјера и редовно годишње извјештавање о безбједности, трендовима и извршеним поправкама;
- именовање стручних лица за безбједност на путевима са задатком праћења и побољшања безбједности на путевима;
- промовисање приступа "сигурног система", као и праћење резултата улагања у путну инфраструктуру од стране органа надлежних за путеве, банака за развој и других агенција.

II група активности:

Промосивање потреба свих учесника у саобраћају, као дијела одрживог урбаног планирања, организације саобраћаја и управљања потражњом коришћења земљишта, кроз:

- планирање коришћења земљишта како би се на најбољи начин одговорило потребама за безбједним кретањем свих корисника, укључујући приступање потребама и захтјевима тржишта, географским и демографским условима;
- укључивање процјене безбједности саобраћаја као дијела свих донесених одлука у вези са планирањем и развојем саобраћаја,
- успостављање ефикасног приступа и развој процедура за контролу како би се спријечила небезбједна дешавања.

III група активности:

Промовисање безбједног рада, одржавање и побољшање постојеће инфраструктуре путева захтјевајући од надлежних органа да:

- утврде број и локацију смртних исхода и повреда по врсти корисника путева, као и кључних фактора инфраструктуре који утичу на ризик за сваку групу корисника,
- идентификују опасна мјеста (црне тачке) или дионице гдје се јављају незгоде у великом броју или незгоде са тежим посљедицама и предузму корективне мјере у складу са тим;
- врши провјере безбједности постојеће

инфраструктуре путева и примјењују ефикасне техничке и друге мјере у циљу побољшања безбједности на путевима,

- преузима водећу улогу у контроли брзине на путевима;
- преузима водећу улогу у управљању брзинама и пројектовању прихватљивих брзина и ефикасности извођења радова на путевима;
- осигурава безбједност радне зоне.

IV група активности:

Промовисање развоја нове, безбједне инфраструктуре која задовољава потребе свих корисника путева стимулисањем надлежних органа да:

- приликом изградње нове инфраструктуре узму у обзир све видове транспорта, поставе доњу границу безбједности за нови дизајн и друмске инвестиције које би осигурале да безбједносне потребе свих учесника у саобраћају буду укључене у спецификацију нових пројеката;
- користе независне процјене безбједности на путевима и врше независне провјере безбједности приликом планирања, пројектовања, изградње, управљања и одржавања новог путног пројекта и да обезбједе да се препоруке ревизије прописно спроводе.

V група активности:

Подстицање развоја већ постојећих и стицања нових знања о безбједној инфраструктури кроз:

- стварање партнерства са развојним банкама, властима, цивилним друштвом, едукаторима и приватним сектором, како би се осигурало добро разумијевање и примјене принципа пројектовања безбједне инфраструктуре;
- промовисање буке о безбједности у саобраћају на путевима и едукације из области нискобуџетног инжењеринга, ревизије и оцјене безбједности на путевима, и
- развој и промовисање стандарда за изградњу безбједних путева у које су укључени и људски фактори и изглед возила.

VI група активности:

Подстицање истраживања у циљу безбједнијег кретања на путевима кроз:

- завршетак и објављивање резултата истраживања пословних модела за сигурнију инфраструктуру путева и висину улагања потребну како би се задовољили задати циљеви
- промовисање истраживања и укључивање побољшања у инфраструктуру безбједности путне мреже и
- промовисање показних пројеката за процјену иновација за унапређење безбједности, посебно најугоженијих учесника у саобраћају.

7.3. Активности у оквиру стуба 3 – Безбједнија возила

Моторно возило је технички систем који ствара повећану опасност по околину поготово ако се неопрезно користи и недовољно брижљиво одржава. Усљед експлоатације долази до трошења елемената, дијелова и склопова возила, тако да долази до отказивања без претходне најаве.

Безбједност возила има три основна аспекта.

1. Да својим активним елементима не повећава ризик.
2. Да што мање угрожава субјективне способности возача важне за исправно реаговање.
3. Да својим пасивним елементима ублажава посљедице када дође до незгоде.

Возило утиче на безбједност саобраћаја читавим низом својих конструктивних, производних и експлоатационих параметара. Некад и мања грешка на возилу може возачу створити потешкоће у ситуацији која претходи незгоди. Возило на разне начине може утицати индиректно на појаву умора и сл. Кад дође до незгоде од возила много зависи какве ће посљедице претрпјети путници.

Због тога се може закључити да је у око 10% незгода присутан неки недостатак на возилу. Задњих година аутомобилска индустрија је доста учинила на побољшању безбједности возила увођењем вишекружних система за кочење, управљача који се телескопски увлачи у случају незгоде, стабилизације путничке кабине, зауставне снаге ударних зона, ублажавање оштрих ивица унутар кабине и на спољним дијеловима возила, серијске уградње разних сигурносних система и др. Међутим у мање развијеним земљама као што је наша тржиште више захтјева економичне аутомобиле него поуздане и безбједне.

7.3.1. Стање возног парка у општини Нови Град

Број регистрованих аутомобила у Републици Српској и ове године као и претходних има тренд раста. У Републици Српској у 2016. години број регистрованих возила износио је 370 767, за 25 131 возила више него у 2015. години.

Према посљедњем попису становништва одржаном 2013. године Република Српска имала је 1 170 342 становника и 414 847 домаћинстава.

На хиљаду становника Република Српска има 316,8 возила. Када број регистрованих возила подијелимо са бројем домаћинстава долазимо до закључка да у Републици Српској по домаћинству имамо 1,12 возило.

Табела 10. Број регистрованих возила у општини Нови Град

Општина	Бр. воз. 2011.	Бр. воз. 2012.	Бр. воз. 2013.	Бр. воз. 2014.	Бр. воз. 2015.	Бр. воз. 2016.	Бр. воз. 2017.
Нови Град	5443	5729	5898	6129	6193	6640	7071

Имајући у виду да је општина Нови Град по попису из 2013. године имала 28.799 становника и 8.852 пописаних домаћинстава може се закључити да је регистровано 0,79 возила по домаћинству, што је испод просјека у Републици Српској који износи 1,12.

7.3.2. Краткорочне мјере за повећање безбједности возила

Пошто је у БиХ у задњих неколико година примјетан пад животног стандарда а степен моторизације је достигао задовољавајући ниво не треба очекивати значајно повећање броја возила те је потребно зауставити тренд повећања просјечне старости возила.

Потребно је радити на побољшању безбједности возила бољим коришћењем постојећих ресурса на следећи начин:

- Комбинацијом информативних, пропагандних, контролних и репресивних мјера повећати проценат возача и путника који користе сигурносне појасеве (према истраживањима повећање коришћења појаса за 1% смањује број погинулих за 0,39% и повријеђених за 0,77%)
- Проширење примјене сигурносних појасева (задња сједишта путничких аутомобила, аутобус, теретно возило)
- Сигурносни појасеви нису ефикасни за лица чија је тјелесна маса мања од 35kg па се мора интензивирати кампања за примјену дјечијих сједалица и подметача.
- Спроводити кампање за коришћење кацига за мотоциклисте јер кациге према истраживањима у 29% случајева спречавају, а у 67% случајева ублажавају повреду.
- Техничке прегледе треба проводити квалитетније како би се обезбједили они ефекти због којих су ове мјере и уведене.
- Стварању свјести код возача о потреби коришћења исправног возила.
- Радити информативне, пропагандне и контролне кампање о активним елементима возила посебно о оним којима се на редовним техничким прегледима не посвећује велика пажња као што су:
 - пнеуматици од којих зависи пријањање а самим тим стабилност кретања и ефекат кочења
 - систем ослањања који такође утиче контакт са путем, смањује клизање и обезбјеђује стабилност возила у кривини
 - свјетла за осветљавање пута која на служе за правовремено добијање релевантних информација из спољне средине ноћу и условима слабе видљивости.

Појачати контролне и репресивне мјере према свим возилима, а посебно старијим од просјека.

7.3.3 Дугорочне мјере за повећање безбједности возила

Пошто се у наредних неколико година очекује приближавање или улазак БиХ у ЕУ тако је потребно

тежити да се достигну Европски стандарди у погледу безбједности возила за шта ће главни предуслов бити повећање животног стандарда становништва.

За успјешно побољшање безбједности возила потребно је просјечну старост возила смањити испод 10 година и обезбједити да велики проценат возила буде опремљен са најсавременијим технологијама активне и пасивне безбједности и да сви грађани буду добро информисани о стандардима које су достигли сви произвођачи возила у области безбједности саобраћаја.

Да би се остварили зацртани циљеви потребно је у наредном периоду активирати велики број институција на државном, ентитетском и општинском нивоу за доношење одговарајућих мјера.

Потребно је подићи минималне стандарде безбједности за увезена возила јер су сада најригорознији стандарди везани за емисију издувних гасова и за буку. Потребно је у прописима хомологације одмах захтјевати обавезан АБС систем и ваздушне јастуке.

Потребно је и на друге начине стимулирати грађане на куповину безбједних аутомобила смањењем обавеза за регистрацију и омогућавањем повољних кредита, лизинга итд.

Са друге стране потребно је дестимулисати увоз небезбједних аутомобила. Потребно је дестимулисати кориштење старих и небезбједних возила и обезбједити да она буду што безбједнија, увођењем редовног техничког прегледа сваких шест мјесеци за возила старија од 15 година. Такође је потребно да од стране МУП-а старија возила буду чешће упућивана на ванредне техничке прегледе.

Техничку исправност возила не може обезбједити само технички преглед већ се она мора обезбједити стручним одржавањем и свакодневном контролом. Одржавање возила зависи од мреже опрељености и начина рада сервисних радионица. Због тога ће бити потребна подршка општине и владе да наша средина добије најмодерније сервисе са дијагностиком, салоне нових и половних аутомобила те продавнице квалитетних дјелова.

Потребно је пружити информације јавности о овој проблематици и акцијама институција како би се повећала свијест о безбједности возила.

7.4. Активности у оквиру стуба 4 - Безбједнији учесници у саобраћају

Возило, пут и околина се могу унаприједити примјеном нових технологија, наука и достигнућа, али је најтеже утицати на човјека, као доминантног фактора безбједности саобраћаја. Свијест и ставови учесника у саобраћају су примарни фактор безбједности на који треба утицати.

Земље у Свијету које су највише постигле на пољу безбједности саобраћаја одавно су препознале значај адекватне обуке, стицања квалитетног знања и исправних ставова свих учесника у саобраћају. Свјетска искуства

указују на висок ефекат који су унапређење образовања и ставова имали на повећање нивоа безбједности у саобраћају, што се директно огледа кроз смањење броја саобраћајних незгода и посљедица. У свијету је одавно успостављен систем образовања о саобраћају дјеце предшколског и школског узраста који се наставља квалитетним образовањем кроз аутошколе све у циљу да млади у будућности постану узорни учесници у саобраћају. образовање се континуирано спроводи од најранијег дјетинства чиме се подиже ниво колективне свијести о ризицима у саобраћају.

Свјетски тренд је реализација кампања безбједности саобраћаја о горућим проблемима, како би се унаприједила свијест и понашање људи о актуелним проблемима. Безбједност саобраћаја је тема о којој се говори у школи, улици, радију, телевизији и тиме је постала дио свакодневице и пажње сваког учесника у саобраћају.

Саобраћај на подручју општине Нови Град је свакодневно додатно оптерећен несавјесним и незаконитим понашањем великог броја учесника. Овакво понашање је постало друштвено прихватљиво и такорећи одобрено, што је основна препрека ка стварању уређеног и безбједног саобраћајног система. Грубим кршењем прописа учесници у саобраћају доводе и себе и друге у ризичне ситуације, а да притом тога нису ни свјесни док не буде прекасно.

Велики број свјетских истраживања указује да је човек највећим дијелом препознат као узрок саобраћајних незгода са тешко и смртно настрадалима (преко 90% ових саобраћајних незгода).

Кампање за безбједност на путевима представљају основни сегмент мјера и активности усмјерених на промовисању безбједног коришћења путева. Утицај на ставове возача путем кампања показао се као један од кључних елемената унапређења безбједности на путевима. Активним и свеобухватним дјеловањем на ставове возача подиже се свијест о ризицима и могућим посљедицама непримјереног понашања.

Рекламе, спотови о безбједности саобраћаја који се промовишу путем масовних медија често су најупадљивија компонента кампања. Како би реализоване кампање биле ефективне, морају бити усаглашене са видљивом и јасном подршком власти, локалне заједнице, док је подршка полиције неизоставна. У комбинацији са принудом, кампање за безбједност на путевима ефикасно утичу на унапређење понашања учесника у саобраћају, а самим тим и на смањење броја саобраћајних незгода, посебно оних са најтежим посљедицама.

На основу негативних ставова и понашању учесника у саобраћају у општини Нови Град одабране су и основне тематске целине које су приказане у табели 11. Општина треба да буде главни носилац свих организационих активности везаних за реализацију ових кампања, као и праћење и вредновање ефеката реализације кампања.

Табела 11. Активности - мјере, кампање и образовање

	Активност	Носилац	Остали учесници	Циљни датум	Финансије ка средства (КМ)*
1.	Периодични панели - стручне расправе о проблемима безбједности саобраћаја у општини	Савјет за безбједност саобраћаја		Периодично, годишње	100
2.	Кампања за поштовање ограничења брзине	Агенција за безбједност саобраћаја РС	Савјет за БС, МУП	Периодично, годишње	200
3.	Кампања за повећање коришћења сигурносног појаса	Агенција за безбједност саобраћаја РС	Савјет за БС, МУП	Периодично, годишње	150
4.	Кампања за смањење учесника у саобраћају под утицајем алкохола	Агенција за безбједност саобраћаја РС	Савјет за БС, МУП	Периодично, годишње	200
5.	Кампања везана за унапређење понашања возача комерцијалних возила	Агенција за безбједност саобраћаја РС	Јавна и приватна предузећа, МУП	Периодично, годишње	0
6.	Кампања за унапређење безбједности дјеце у саобраћају	Агенција за безбједност саобраћаја РС	Савјет за БС, школе и предшколске установе, МУП	Периодично, годишње	300
7.	Кампања везана за смањење и елиминацију агресивне вожње	Агенција за безбједност саобраћаја РС	Савјет за БС, МУП	Периодично, годишње	150
8.	Кампања везана за употребу мобилних телефона у току вожње	Агенција за безбједност саобраћаја РС	Савјет за БС, провајдери, МУП	Периодично, годишње	150
9.	Кампања за унапређење понашања возача пољопривредних машина	Агенција за безбједност саобраћаја РС	Савјет за БС, МУП	Периодично, годишње	200
10.	Кампања за унапређење безбједности мотоциклиста	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске	Савјет за БС, МУП	Периодично, годишње	150
11.	Процјена ефеката, мијењање и унапређење програма кампање	Савјет за безбједност саобраћаја		Периодично, годишње	200

*Финансијска средства на годишњем нивоу

7.5. Активности у оквиру стуба 5 – Активности након саобраћајне незгоде

Повећање ефикасности активности предузетих послје саобраћајне незгоде и побољшање одговора здравствених служби, ватрогасног друштва и других система у циљу обезбјеђивања што ефикаснијег збрињавања као и каснијег лијечења и опоравка особа настрадалих у саобраћајним незгодама. Наведено