



ВЛАДА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА

**СТРАТЕГИЈА
БЕЗБЈЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА НА
ПУТЕВИМА
РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
ЗА ПЕРИОД ОД 2026.
ДО 2035. ГОДИНЕ**

СТРАТЕГИЈА
БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА
РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
ЗА ПЕРИОД ОД 2026. ДО 2035. ГОДИНЕ

јануар, 2026. године

РУКОВОДИЛАЦ ТИМА

Доц. др Спасоје Мићић, дипл. инж. саобр. – Министарство саобраћаја и веза

ЗАМЈЕНИЦИ РУКОВОДИОЦА ТИМА

Доц. др Бошко Матовић, дипл. инж. саобр. – Машински факултет Подгорица

Проф. др Бојан Марић – Саобраћајни факултет Добој

Доц. др Драган Станимировић, дипл. инж. саобр. – Републичка управа за инспекцијске послове

Милан Илић, дипл. инж. саобр. – Агенција за безбједност саобраћаја

ЧЛАНОВИ РАДНЕ ГРУПЕ

Драган Милетић, маст. инж. саобр. – Министарство саобраћаја и веза

Свјетлана Драгишић, дипл. правник – Министарство саобраћаја и веза

Бојан Шкорић, дипл. правник за безбједност и криминалистику – Министарство унутрашњих послова

Драган Милошевић, дипл. правник безбједности и криминалистике – Министарство унутрашњих послова – Министарство унутрашњих послова

Славољуб Стојановић, дипл. правник – Министарство финансија

Анита Кос-Драгичевић, др стом. – Министарство здравља и социјалне заштите

Новица Митровић, дипл. новинар – Министарство просвјете и културе

Донка Беговић, дипл. инж. грађ. – Министарство за просторно уређење, грађевинарство и екологију

Славиша Гачић, дипл. инж. саобр. – Републичка управа за инспекцијске послове

Милија Радовић, дипл. инж. саобр. – Агенција за безбједност саобраћаја

Мсц Горан Бошњак, дипл. инж. саобр. – Агенција за безбједност саобраћаја

мр Саша Јаснић, дипл. инж. саобр. – ЈП „Путеви Републике Српске“

Никола Ћопић, маст. инж. саобр.– ЈП „Аутопутеви Републике Српске“

Јелица Љубура, дипл. инж. саобр. – Ауто мото савез Републике Српске

Мира Бера, дипл. инж. саобр. – Завод за образовање одраслих

ПОРУКА МИНИСТРА САОБРАЋАЈА И ВЕЗА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

Безбједност саобраћаја представља један од најважнијих сегмената квалитета живота грађана и темељ одрживог друштвеног и економског развоја Републике Српске. Саобраћајне незгоде, поред ненадокнадивих људских губитака, остављају дубоке социјалне и економске посљедице које погађају породице, локалне заједнице и друштво у цјелини.



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период од 2026. до 2035. године представља кључни стратешки документ којим се утврђују правци дјеловања, приоритети и мјере усмјерене ка значајном смањењу броја погинулих и тешко повријеђених лица на нашим путевима. Стратегија је заснована на детаљној анализи стања безбједности саобраћаја, реалним подацима и показатељима, као и на најбољим међународним и европским праксама у овој области.

Република Српска је овим документом јасно определијелена да прихвати и примјењује приступ „безбједног система“, у којем су људски живот и здравље изнад свих других интереса. Полазећи од чињенице да су људске грешке неизбјежне, циљ нам је да систем саобраћаја буде такав да те грешке не доводе до смртних исхода и тешких повреда. Посебан нагласак стављен је на заштиту најрањивијих учесника у саобраћају, као и на остварење визије нула – без погинуле дјеце у саобраћају.

Остваривање стратешког циља – смањења броја погинулих и тешко повријеђених лица за 50% у наредних десет година, без погинуле дјеце у саобраћају – захтијева снажну институционалну сарадњу, континуирано улагање у безбједнију путну инфраструктуру, унапређење знања и понашања учесника у саобраћају, као и ефикасно дјеловање хитних служби након саобраћајних незгода. Стратегија пружа јасан оквир за такво дјеловање и представља основу за израду и спровођење акционих планова на републичком и локалном нивоу.

Министарство саобраћаја и веза Републике Српске, у сарадњи са свим надлежним институцијама, јединицама локалне самоуправе, стручном и академском заједницом, као и организацијама цивилног друштва, остаје снажно определијелено да обезбиједи досљедну и ефикасну примјену Стратегије. Само заједничким и одговорним дјеловањем можемо створити безбједније саобраћајно окружење и очувати оно што је највриједније – људски живот.

Увјерен сам да ће Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период 2026–2035. година представљати важан корак ка достизању високих стандарда безбједности саобраћаја и допринијети стварању сигурнијег окружења за све грађане Републике Српске.

Министар саобраћаја и веза Републике Српске

Зоран Стевановић

A handwritten signature in blue ink, which appears to be "Zoran Stevanovic". The signature is written in a cursive style and is positioned over the printed name of the minister.

III

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у “Службеном гласнику Републике Српске”.

Број: 04/1-012-2-203/26
29. јануара 2026. године
Бањалука

Председник
Владе,
Др **Саво Минић**, с.р.

171

На основу члана 14. Закона о експропријацији (“Службени гласник Републике Српске”, бр. 112/06, 37/07, 66/08, 110/08 и 79/15) и члана 43. ст. 1. и 3. Закона о Влади Републике Српске (“Службени гласник Републике Српске”, број 118/08), Влада Републике Српске, на Другој сједници, одржаној 29.1.2026. године, д о н о с и

ОДЛУКУ

О УТВРЂИВАЊУ ОПШТЕГ ИНТЕРЕСА

I

Утврђује се да је од општег интереса изградња шеталишта и дијела градског парка са пратећим садржајима у Лакташима, па се у ту сврху може извршити потпуна експропријација непокретности означене као:

- к.ч. број: 350/1, звана “Илија Доња”, њива 3. класе, у површини од 12138 м², уписана у Л.н. број: 2271, КО Лакташи, као својина: Касиповић (Антон) Марко са 1/1 дијела.

II

Корисник потпуно експропријације из тачке I ове одлуке је Град Лакташи.

III

Против ове одлуке може се покренути управни спор у року од 30 дана од дана ступања на снагу Одлуке.

IV

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у “Службеном гласнику Републике Српске”.

Број: 04/1-012-2-199/26
29. јануара 2026. године
Бањалука

Председник
Владе,
Др **Саво Минић**, с.р.

172

На основу члана 43. ст. 1. и 3. Закона о Влади Републике Српске (“Службени гласник Републике Српске”, број 118/08) и члана 13. Закона о стратешком планирању и управљању развојем у Републици Српској (“Службени гласник Републике Српске”, број 63/21), Влада Републике Српске, на Другој сједници, одржаној 29.1.2026. године, д о н о с и

ОДЛУКУ

О УСВАЈАЊУ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ
САОБРАЂАЈА НА ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
ЗА ПЕРИОД ОД 2026. ДО 2035. ГОДИНЕ

I

Усваја се Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период од 2026. до 2035. године.

II

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у “Службеном гласнику Републике Српске”.

Број: 04/1-012-2-281/26
29. јануара 2026. године
Бањалука

Председник
Владе,
Др **Саво Минић**, с.р.

173

На основу члана 34. Закона о ученичком стандарду (“Службени гласник Републике Српске”, број 107/24), чла-

на 16. став 5. Закона о систему јавних служби (“Службени гласник Републике Српске”, бр. 68/07, 109/12 и 44/16), члана 7. Закона о министарским, владиним и другим именованима Републике Српске (“Службени гласник Републике Српске”, број 41/03), члана 43. ст. 1. и 3. Закона о Влади Републике Српске (“Службени гласник Републике Српске”, број 118/08) и члана 39. ст. 2. и 3. Статута ЈУ Дом ученика Бијељина, Бијељина (број: 74-2/13), Влада Републике Српске, на Другој сједници, одржаној 29.1.2026. године, д о н о с и

ОДЛУКУ

О УТВРЂИВАЊУ КРИТЕРИЈУМА ЗА ИЗБОР И
ИМЕНОВАЊЕ ЧЛАНОВА УПРАВНОГ ОДБОРА ЈАВНЕ
УСТАНОВЕ ДОМ УЧЕНИКА БИЈЕЉИНА, БИЈЕЉИНА

I

1) Овом одлуком ближе се утврђују услови и критеријуми за избор и именовање чланова Управног одбора ЈУ Дом ученика Бијељина, Бијељина.

2) Под критеријумима за избор чланова Управног одбора из претходне подтачке сматрају се општи и посебни услови утврђени овом одлуком.

II

Кандидати за функцију из тачке I ове одлуке морају испуњавати сљедеће услове.

Општи услови:

- да су држављани Републике Српске или Босне и Херцеговине,

- да су старији од 18 година,

- да имају општу здравствену способност за обављање наведених послова,

- да нису отпуштани из државне службе на основу дисциплинске мјере на било којем нивоу власти у Босни и Херцеговини или ентитетима у периоду од три године прије дана објављивања конкурса,

- да се на њих не односи члан IX став 1. Устава БиХ,

- да нису на функцији у политичкој странци или чланови органа законодавне, извршне или судске власти,

- да нису чланови неког другог управног одбора, надзорног одбора или одбора за ревизију.

Посебни услови:

- висока стручна спрема - завршен најмање први циклус студија у трогодишњем или четворогодишњем трајању и остварених најмање 180 ECTS бодова или еквивалент, за представнике оснивача,

- најмање средња стручна спрема - IV степен, за представника родитеља или старатеља,

- најмање три (3) године радног искуства у струци, које су провели на пословима у васпитно-образовном раду, за представнике оснивача,

- најмање пет (5) година радног искуства у струци, за представника родитеља или старатеља.

III

Чланове Управног одбора ЈУ Дом ученика Бијељина, Бијељина, именује Влада Републике Српске на приједлог комисије за избор чланова Управног одбора ЈУ Дом ученика Бијељина, Бијељина.

IV

1) Комисију за избор чланова Управног одбора ЈУ Дом ученика Бијељина, Бијељина, именује Влада Републике Српске, у складу са законом и овом одлуком.

2) Комисија за избор чланова Управног одбора ЈУ Дом ученика Бијељина, Бијељина, састоји се од пет (5) чланова, и то три (3) из реда државних службеника и два (2) из реда лица која познају област од интереса за пословање Установе.



САДРЖАЈ

1. УВОД	6
2. СТРАТЕШКА ПЛАТФОРМА	8
2.1. СИТУАЦИОНА АНАЛИЗА.....	8
2.1.1. Анализа стања безбједности саобраћаја током периода обухваћеног Стратегијом безбједности саобраћаја у периоду 2013–2022. године	8
2.1.2. Преглед стања безбједности саобраћаја у Републици Српској за период 2020–2024. година.....	13
2.1.3. Јавни ризик и саобраћајни ризик	15
2.1.4. Анализа посљедица саобраћајних незгода	17
2.1.5. Индикатори безбједности саобраћаја.....	22
2.1.6. Преглед друштвено-економских посљедица саобраћајних незгода	25
2.1.7. Најважнији принципи рада у безбједности саобраћаја	27
2.2. СТРАТЕШКО ФОКУСИРАЊЕ.....	28
2.2.1. SWOT анализа	28
2.2.2. Стратешки фокуси	29
2.2.3. Визија развоја	31
2.2.4. Стратешки циљ са индикаторима	31
3. ПРИОРИТЕТИ И МЈЕРЕ	33
3.1. ПРЕГЛЕД ПРИОРИТЕТА И МЈЕРА.....	35
4. МЕЂУСОБНА И УНУТРАШЊА УСКЛАЂЕНОСТ СТРАТЕШКОГ ДОКУМЕНТА	37
5. ОКВИРНИ ФИНАНСИЈСКИ ПЛАН	38
6. ОКВИР ЗА СПРОВОЂЕЊЕ, ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЈЕШТАВАЊЕ И ВРЕДНОВАЊЕ	44
7. ПРИЛОГ СТРАТЕШКОМ ДОКУМЕНТУ	46
7.1. Сажети преглед стратешких циљева, приоритета и мјера у стратешком документу	46
7.2. Детаљан преглед мјера	72



КОРИШТЕНЕ СКРАЋЕНИЦЕ И ПОЈМОВИ

СКРАЋЕНИЦА	ЗНАЧЕЊЕ
АБС РС	Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске
АМС РС	Ауто-мото савез Републике Српске
БДП	Бруто домаћи производ
БСЛЗ	Безбједност саобраћаја у локалној заједници
ЕУ	Европска унија
ЗзОО РС	Завод за образовање одраслих Републике Српске
ЗООБС БиХ	Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у БиХ
ЗОБС РС	Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске
ЗЈП РС	Закон о јавним путевима Републике Српске
ИБС	Индикатори перформанси безбједности саобраћаја
ЈР	Јавни ризик
ЈЗУ	Јавна здравствена установа
ЛТП	Лако тјелесно повријеђена лица
МСВ РС	Министарство саобраћаја и веза Републике Српске
МУП РС	Министарство унутрашњих послова Републике Српске
МПК РС	Министарство просвјете и културе Републике Српске
МЗСЗ РС	Министарство здравља и социјалне заштите Републике Српске
МПУГЕ РС	Министарство за просторно уређење, грађевинарство и екологију Републике Српске
НАСТ	Настрадала лица
ПБС	Провјера безбједности саобраћаја
ПОГ	Погинула лица у саобраћајним незгодама
ПОВ	Повријеђена лица
РБС	Ревизија безбједности саобраћаја
РЗС РС	Републички завод за статистику Републике Српске



РУИП	Републичка управа за инспекцијске послове Републике Српске
СН	Саобраћајна незгода
СН ПОГ	Саобраћајна незгода са погинулим лицима
СН ПОВ	Саобраћајна незгода са повријеђеним лицима
СН НАСТ	Саобраћајна незгода са настрадалим лицима
СН МШ	Саобраћајна незгода са материјалном штетом
СН ТТП	Саобраћајна незгода са тешко повријеђеним лицима
СН ЛТП	Саобраћајна незгода са лако повријеђеним лицима
СН УК	Укупан број саобраћајних незгода
СР	Саобраћајни ризик
ТПП	Тешко тјелесно повријеђена лица
УН	Уједињене нације
УОМ	Управљање опасним мјестима на јавном путу
ХМП	Хитна медицинска помоћ
EBRD	Европска банка за обнову и развој (енгл. <i>European Bank for Reconstruction and Development</i>)
EIB	Европска инвестициона банка (енгл. <i>European Investment Bank</i>)
CEF	Инструмент за повезивање Европе (енгл. <i>Connecting Europe Facility</i>)
HE	Програм Хоризонт Европа (енгл. <i>programme Horizon Europe</i>)
IPA	Инструмент претприступне помоћи ЕУ (енгл. <i>Instrument for Pre-accession Assistance</i>)
WB	Свјетска банка (енгл. <i>World Bank</i>)
WBIF	Инвестициони оквир за Западни Балкан (енгл. <i>Western Balkans Investment Framework</i>)
WHO	Свјетска здравствена организација (енгл. <i>World Health Organization</i>)
UNECE	Економска комисија Уједињених нација за Европу (енгл. <i>United Nations Economic Commission for Europe</i>)





1. УВОД

Саобраћајне незгоде представљају све већи глобални проблем. Према подацима Свјетске здравствене организације (WHO, 2018), годишње у саобраћајним незгодама живот изгуби око 1,3 милиона људи, док око 50 милиона задобије повреде. Код особа старости између 5 и 44 године, повреде у саобраћају су међу три водећа узрока смртности, нарочито у земљама гдје се улагање у безбједност саобраћаја не доживљава као друштвена корист већ као трошак. Ако се не предузму ефикасније мјере, очекује се да ће саобраћајне незгоде постати пети најчешћи узрок смртности у свијету, доводећи до приближно 2,4 милиона смртних случајева годишње. Млади узраста од 15 до 24 године чине више од половине свих смртних исхода на путевима. Више од 93% погинулих у саобраћају дешава се у земљама са ниским и средњим приходима (WHO, 2018).

Према извјештајима Министарства унутрашњих послова, у периоду спровођења Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске од 2013. до 2022. године погинуло је 1.230 лица, док је 31.880 лица задобило повреде у саобраћају. На основу податка о броју саобраћајних незгода у посматраном периоду, те података о цијени коштања саобраћајне незгоде у Републици Српској, утврђено је да је економија Републике Српске у посматраном периоду изгубила око 800 милиона КМ. Подаци показују да јавни ризик смрти у саобраћају у 2022. години од 8,9 смртно страдалих лица на 100.000 становника представља један од најлошијих у поређењу са земљама у региону.

Уједињене нације усвојиле су Резолуцију којом се период до 2030. године проглашава Другом деценијом акције за безбједност саобраћаја, док је Свјетска здравствена организација израдила Глобални план Друге деценије акције за безбједност саобраћаја. Европска унија (у даљем тексту: ЕУ) поставила је темеље за спровођење Оквирне политике безбједности саобраћаја до 2030. године. Сви међународни и европски стратешки документи истичу исти глобални циљ – смањење броја погинулих и тешко повријеђених лица у саобраћају за 50% до 2030. године.



Глобални план деценије акције безбједности саобраћаја обухвата мјере и активности систематизоване кроз пет стубова безбједности саобраћаја:

- организација и управљање безбједношћу саобраћаја,
- безбједнији путеви,
- безбједнија возила,
- безбједнији учесници у саобраћају и
- дјеловање након саобраћајне незгоде.

Република Српска тежи ка напретку и унапређењу животног стандарда у свим областима, ослањајући се на искуства најразвијенијих земаља, посебно у области саобраћаја. Због тога



је од кључне важности спровођење стратешких мјера које ће допринијети побољшању безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске.

У складу са чланом 43. ст. 1. и 3. Закона о Влади Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, број 118/08), чланом 13. Закона о стратешком планирању и управљању развојем у Републици Српској („Службени гласник Републике Српске“, број 63/21) и чланом 16. став 2. Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, бр. 63/11 и 111/21), а у вези са чланом 7. Уредбе о стратешким документима у Републици Српској („Службени гласник Републике Српске“, број 94/21), те с циљем дефинисања стратешких праваца дјеловања у области безбједности саобраћаја, Влада Републике Српске доноси Одлуку о изради Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период од 2026. до 2035. године. Министар саобраћаја и веза је рјешењем именовоа Радну групу задужену за израду Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске. У састав ове радне групе укључени су представници Министарства саобраћаја и веза, Министарства унутрашњих послова, Министарства финансија, Министарства здравља и социјалне заштите, Министарства просвјете и културе, Министарства за просторно уређење, грађевинарство и екологију, Републичке управе за инспекцијске послове, Агенције за безбједност саобраћаја, Завода за образовање одраслих, Јавног предузећа „Путеви Републике Српске“ д. о. о. Бања Лука, Јавног предузећа „Аутопутеви Републике Српске“ д. о. о. Бања Лука и Ауто-мото савеза Републике Српске.

Првенствено, потребно је сагледати постигнуте резултате постојеће Стратегије и Програма безбједности саобраћаја на путевима у Републици Српској, али и ажурирати ова документа. Затим, неопходно је усагласити нову визију безбједности саобраћаја, дати оквир за акциони план безбједности саобраћаја, односно дати смјернице субјектима у Републици Српској задуженима за праћење ове области.

Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период од 2026. до 2035. године прати свјетске правце, препознаје и ослања се на свјетске успјешне праксе у области безбједности саобраћаја на путевима, а нарочито:

- Глобалне циљеве одрживог развоја,
- Глобалне циљеве безбједности саобраћаја,
- Резолуције УН о глобалном унапређењу безбједности саобраћаја закључно са Резолуцијом од 2. септембра 2020. године, којом се период од 2021. до 2030. године проглашава Другом деценијом акције за безбједност саобраћаја,
- Стокхолмску декларацију,
- Глобални план друге деценије акције за безбједност саобраћаја на путевима,
- Оквирну политику безбједности саобраћаја ЕУ за период од 2021. до 2030. године,
- Акциони план безбједности саобраћаја Западног Балкана (Стални секретаријат Транспортне заједнице),
- Акциони план за путеве Западног Балкана.



2. СТРАТЕШКА ПЛАТФОРМА

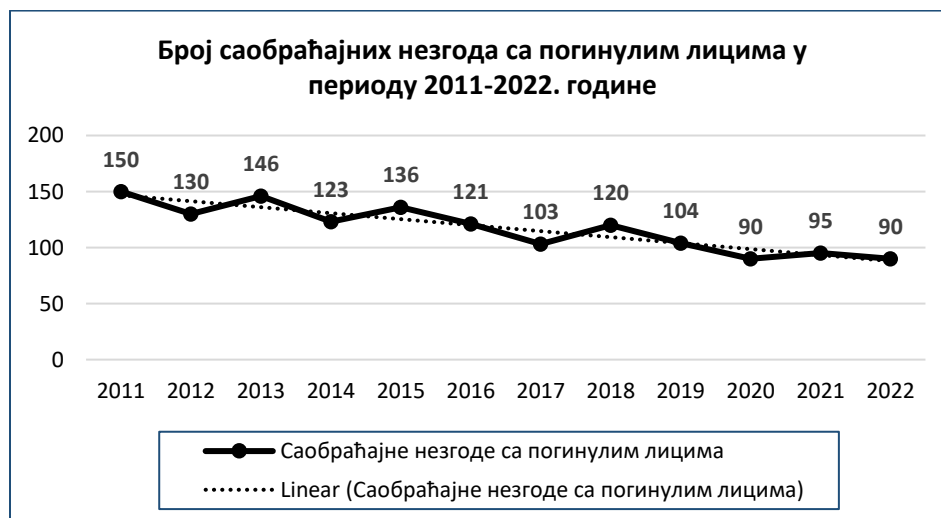
2.1. СИТУАЦИОНА АНАЛИЗА

2.1.1. Анализа стања безбједности саобраћаја током периода обухваћеног Стратегијом безбједности саобраћаја у периоду 2013–2022. године

Народна скупштина Републике Српске усвојила је 30. маја 2013. године Стратегију безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период 2013–2022. година. Законом о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, бр. 63/11 и 111/21) прописано је да Влада Републике Српске усваја Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске на период од пет година. Влада Републике Српске усвојила је 2019. године Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2019–2022. година.

Смањивање броја погинулих лица на путевима у Републици Српској за 50% до 2022. године у односу на број погинулих у 2011. години, те смањивање укупних друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода, у периоду од десет година, за око 582 милиона КМ су коначни циљеви који су предвиђени да се реализују покретањем и јачањем постојећих ресурса и изградњом нових капацитета који ће се, уз снажну политичку подршку и вођство, користећи системски приступ заснован на пет стубова безбједности саобраћаја утврђених Деценијом акције за безбједност саобраћаја на путевима 2011–2020. године, непрекидно радити с циљем смањења ризика учешћа у саобраћају, а посебно радити у областима система управљања безбједношћу саобраћаја, безбједнијих путева и кретања, безбједнијих возила, безбједнијих учесника у саобраћају и збрињавања након незгода.

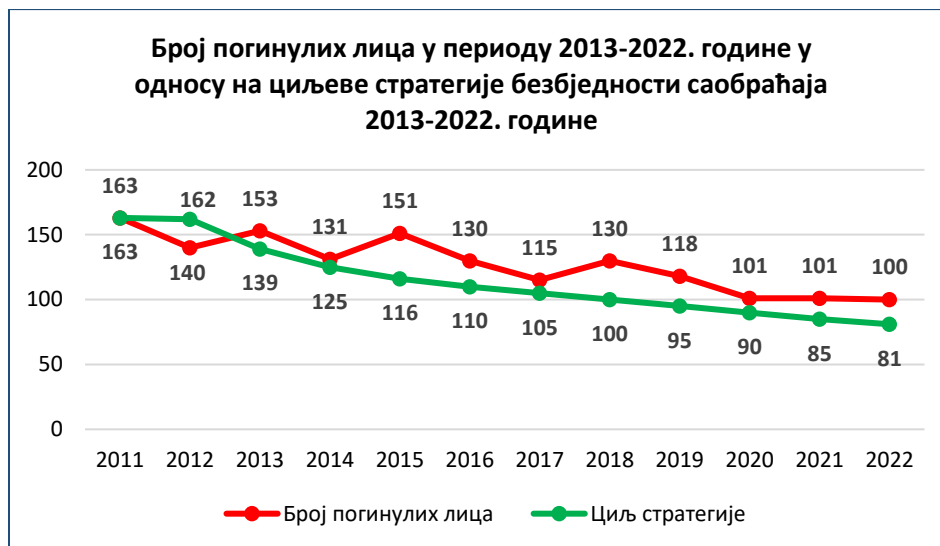
У односу на базну 2011. годину, која је дефинисана Стратегијом безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2013–2022. године (у даљем тексту: Стратегија) смањен је број саобраћајних незгода са погинулим лицима за 38,7% (графикон 1).



Графикон 1. Број саобраћајних незгода са погинулим лицима у периоду 2011–2022. године

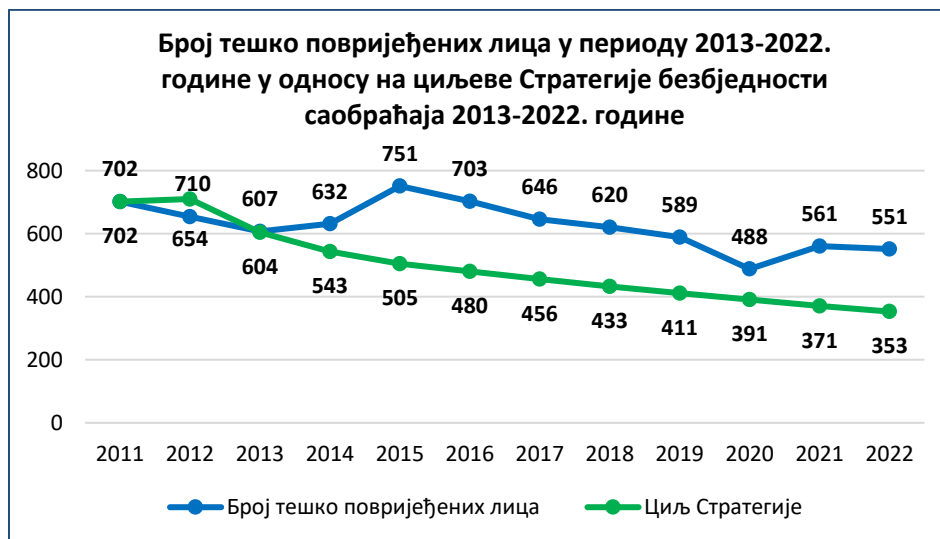


Графикон 2. показује тренд смањења броја погинулих у саобраћајним незгодама од 2013. до 2022. године, са укупним смањењем од 38,7% у односу на базну 2011. годину. Иако је дошло до значајног побољшања безбједности саобраћаја, нису постигнути зацртани циљеви у погледу смањења броја погинулих лица и тешко повријеђених лица у саобраћајним незгодама.



Графикон 2. Број погинулих лица у периоду 2013–2022. године у односу на циљеве Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске

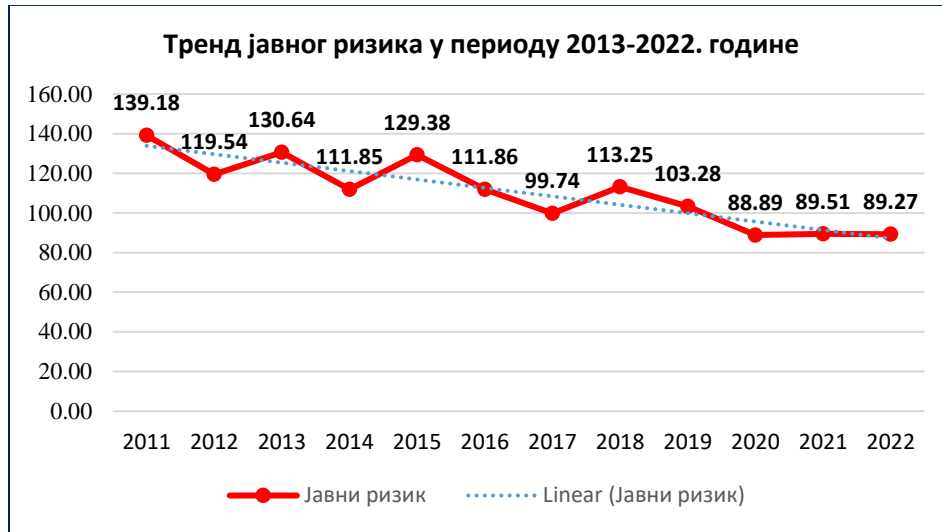
На графикону 3. приказан је тренд тешко повријеђених лица у друмском саобраћају у периоду 2013–2022. године. Може се уочити да број тешко повријеђених лица не прати трендове који су одређени кроз десетогодишњи период дефинисан кроз Стратегију, односно број тешко повријеђених лица је већи у односу на број пројектован Стратегијом.



Графикон 3. Број тешко повријеђених лица у периоду од 2013. до 2022. године, у односу на циљеве Стратегије безбједности саобраћаја

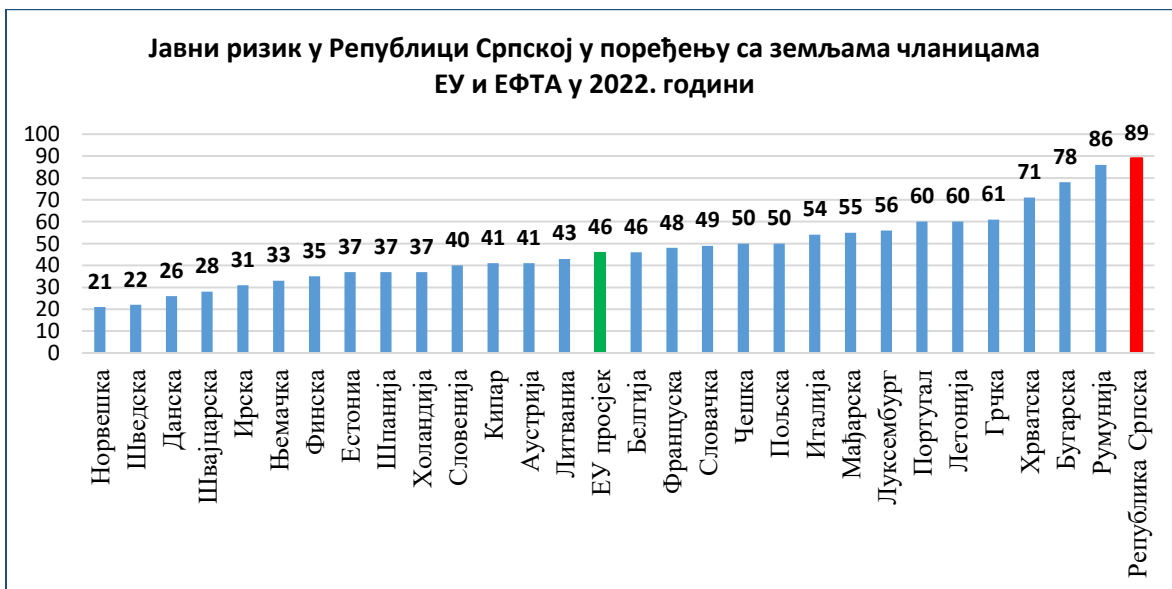


У 2022. години смртно је страдало 8,9 лица на 100.000 становника (89,27 лица на 1.000.000 становника), што је у благом смањењу у односу на 2021. годину. Неопходно је напоменути да су подаци о броју становника у Републици Српској по годинама преузети из статистичког билтена који публикује Републички завод за статистику Републике Српске (графикон 4).



Графикон 4. Тренд кретања јавног и саобраћајног ризика у периоду 2013–2022. године

Јавни ризик у саобраћају у Републици Српској смањио се са 139,18 погинулих/милион становника у 2011. години, на 89,27 погинулих лица/милион становника у 2022. години. Међутим, ово је знатно више од јавног ризика смрти у саобраћају у ЕУ (46 погинуло лице/милион становника, у 2022. години), као и од најуспешнијих земаља Европе (графикон 5).

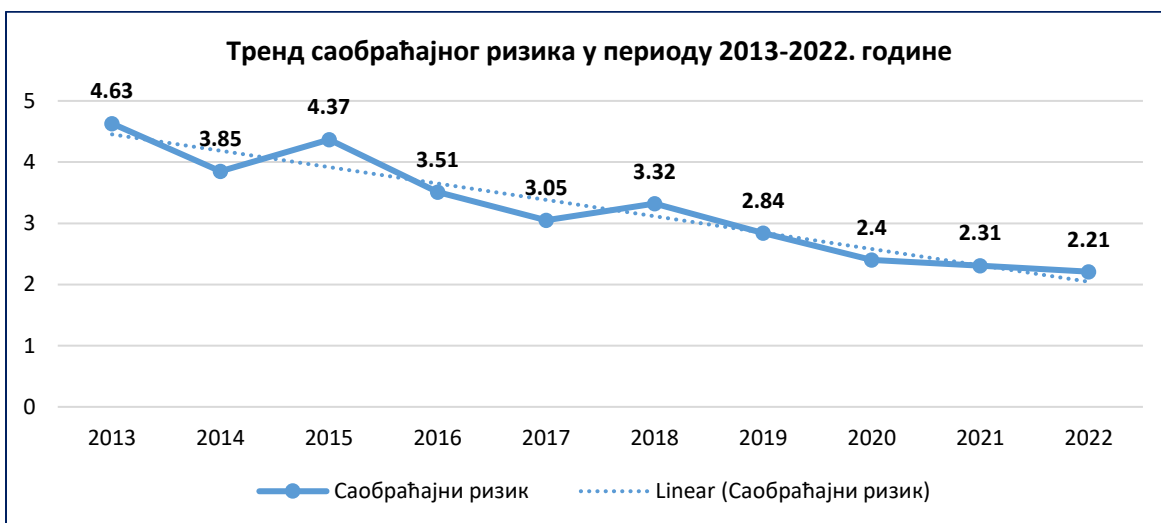


Графикон 5. Јавни ризик у Републици Српској у поређењу са земљама чланицама ЕУ и ЕФТА у 2022. години



Када се упореди са лидерима у безбједности саобраћаја као што су нпр. Норвешка и Шведска јавни ризик је чак четири пута безбједнији (четири пута је мањи ризик да неко погине у саобраћајној незгоди у Норвешкој и Шведској него у Републици Српској).

Саобраћајни ризик у саобраћају у Републици Српској смањено се са 4,63 погинулих лица на 10.000 регистрованих возила у 2013. години, на 2,21 погинулих лица на 10.000 регистрованих возила у 2022. години. Од 2018. године успостављен стабилан тренд опадања броја погинулих у односу на број регистрованих возила.



Графикон 6. Саобраћајни ризик у периоду 2013–2022. година



Графикон 7. Тренд смањивања губитака по основу сваке жртве саобраћајне незгоде у периоду 2013–2022. године



На бази исказаних трошкова у оквиру овог извјештаја извршена је анализа уштеда на основу броја саобраћајних незгода у периоду од 2013. до 2022. година (графикон 7). На основу податка о броју саобраћајних незгода у посматраном периоду, те података о цијени коштања саобраћајне незгоде у Републици Српској, утврђено је да од пројектоване уштеде од 49.968.724 КМ, која је утврђена Стратегијом, уштеде које је Република Српска имала у 2022. години износе 35.957.026 КМ, што чини 71,96% од планираног. Ако се посматра период од 2013. до 2022. године, уштеде које је Република Српска остварила износе 240.686.680 КМ, што чини 67,28% у односу на циљеве који су дефинисани Стратегијом.

Коначни циљеви у Стратегији безбједности саобраћаја дефинисани су на сљедећи начин:

- Смањити број погинулих лица на путевима у Републици Српској за 50% до 2022. године у односу на број погинулих у 2011. години,
- Смањити укупне друштвено-економске трошкове саобраћајних незгода, у периоду од десет година, за око 582 милиона КМ.

На основу свих наведених података видљиво је да резултати који се постигнути у периоду 2013–2022. године у Републици Српској нису достигнути циљеви који су предвиђени Стратегијом.

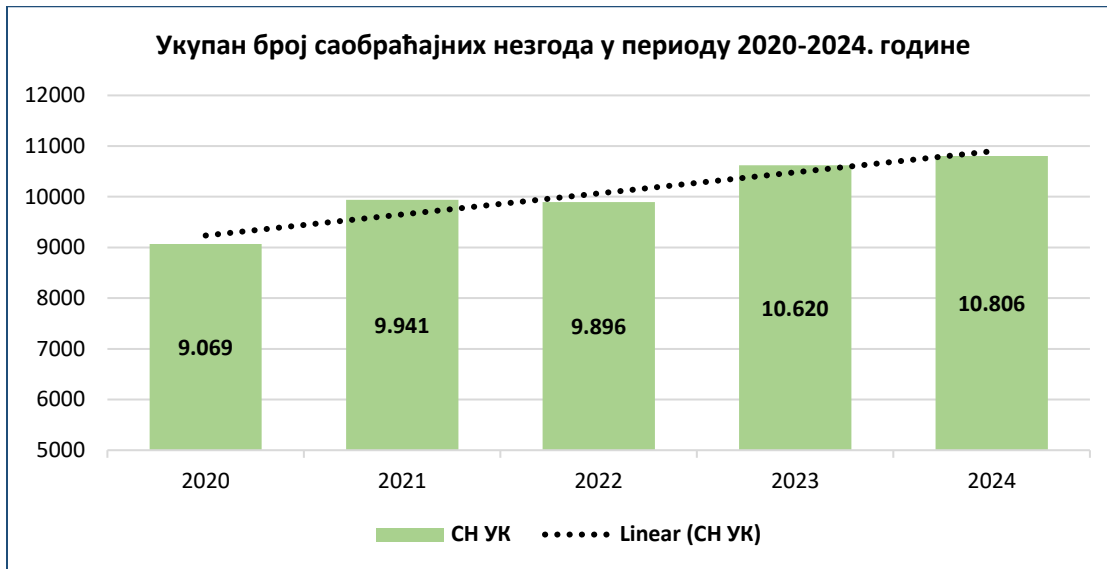
С тим у вези у наредном периоду, неопходно је, прије свега:

- наставити са изградњом финансијски одрживог система управљања безбједношћу саобраћаја, како на републичком тако и на локалном нивоу,
- наставити са праћењем саобраћајних незгода и њихових посљедица, трошкова саобраћајних незгода, индикатора безбједности саобраћаја и ставова према безбједности саобраћаја,
- интензивно спроводити активности које се односе на репресивне и превентивне мјере по питању брзине, алкохола и кориштења безбједносног појаса,
- спроводити активности како би јединице локалне самоуправе у Републици Српској препознале и ојачале своју улогу у унапређењу безбједности саобраћаја,
- да управљачи пута наставе са изградњом и јачањем капацитета за управљање безбједношћу саобраћаја,
- да управљачи пута и даље раде интензивно на идентификацији опасних мјеста и дионица на путној мрежи и њиховом интензивнијем отклањању,
- предузимати активности како би дошло до смањења просјечне старости возила,
- да надлежни органи инсистирају на спровођењу прописа везаних за хомологацију резервних дијелова и опреме,
- да здравствене установе у Републици Српској и даље раде на унапређењу система евидентирања лица која се збрињавају и лијече од повреда насталих као посљедица саобраћајне незгоде.



2.1.2. Преглед стања безбједности саобраћаја у Републици Српској за период 2020–2024. година

Графикон 8. приказује тренд повећања укупног броја саобраћајних незгода у периоду од 2020. до 2024. године. У односу на претходну годину, пораст је износио 9,6% у 2021, док је 2022. забиљежен благи пад од 0,5%, а затим раст од 7,4% у 2023. години и 1,8% у 2024. години. Линеарни тренд указује на континуирани раст током посматраног периода.



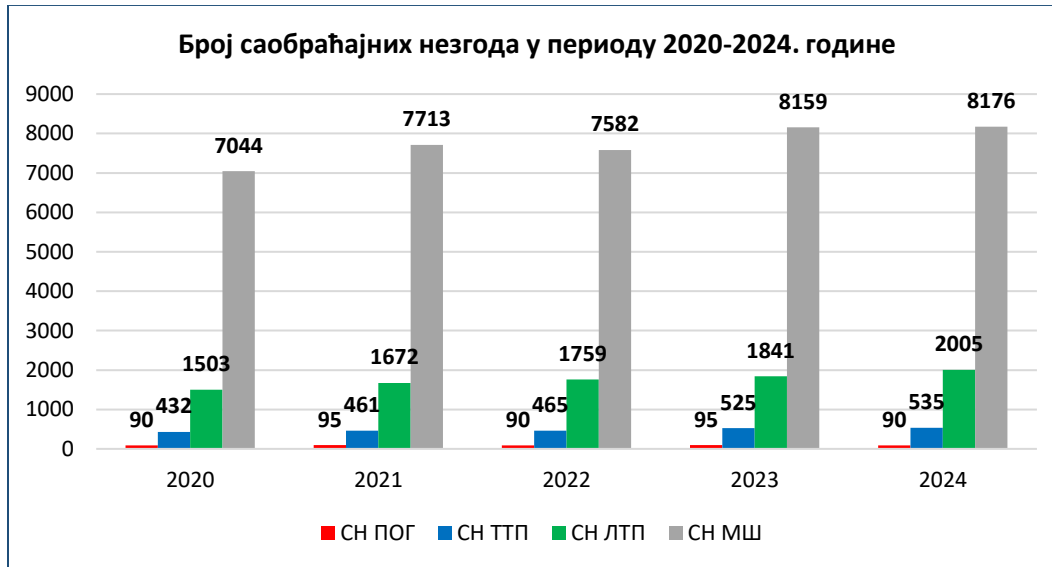
Графикон 8. Укупан број саобраћајних незгода у периоду 2020–2024. године

Анализирајући податке са графикона 9, видљиво је кретање броја саобраћајних незгода у посљедњих пет година. У 2024. години забиљежено је 8.176 саобраћајних незгода са материјалном штетом, што представља благо повећање од 0,2% у односу на 2023. годину, када је било 8.159 таквих саобраћајних незгода. Број незгода са лакше повријеђеним лицима у 2024. години износи 2.005, што је повећање од 8,9% у поређењу са 2023. годином, када је било 1.841. У протеклих пет година ова категорија биљежи растући тренд. Када су у питању незгоде са тешко повријеђеним лицима, у 2024. години је забиљежено 535 случајева, што је повећање од 1,9% у односу на 2023. годину када је било 525 таквих незгода. Број саобраћајних незгода са смртним исходом у 2024. години остао је исти као 2022. године, са 90 случајева, док је у 2023. години забиљежен благи пад од 5,3% у односу на претходну годину, када је било 95 случајева.

Графикон 10. приказује број саобраћајних незгода са погинулим лицима у периоду од 2020. до 2024. године, тј. показује благе осцилације без јасног тренда раста или пада. Вриједности се смјењују између 90 и 95, при чему су 2021. и 2023. године забиљежене највише вриједности, док су остале године на нивоу од 90. Линеарни тренд указује на релативну стабилност током посматраног периода.

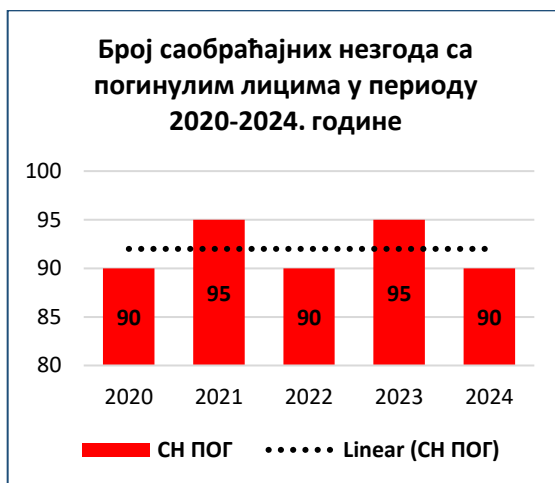


Број саобраћајних незгода са тешко повријеђеним лицима приказан је на Графикону 11. и у континуираном је порасту од 2020. до 2024. године. Вриједност је порасла са 432 на 535, при чему је највећи релативни пораст забиљежен 2023. године са 12,9% у односу на претходну. Линеарни тренд потврђује константно повећање броја ових незгода.

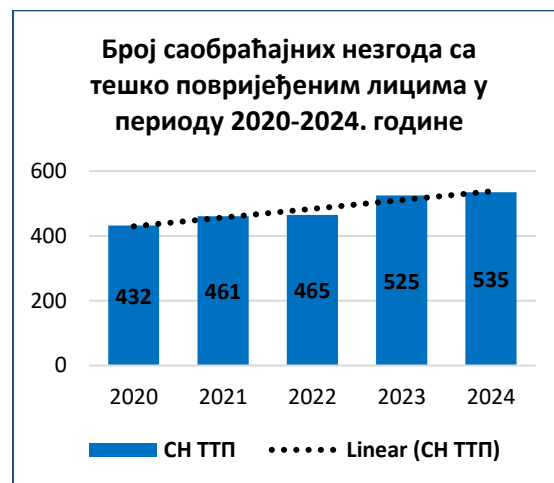


Графикон 9. Број саобраћајних незгода у периоду 2020–2024. године

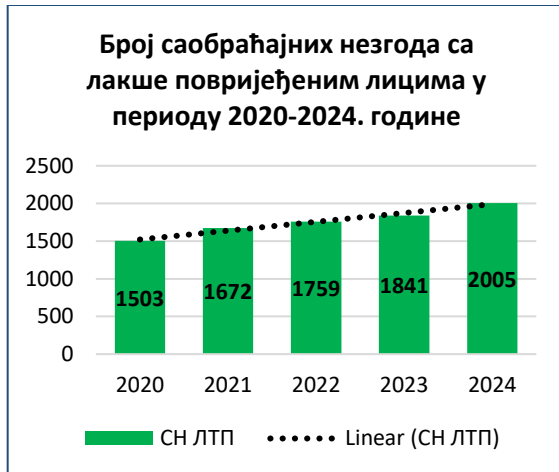
Број саобраћајних незгода са лакше повријеђеним лицима биљежи константан раст током анализираног периода. У 2021. години забиљежено је повећање од 11,3% у односу на претходну, док је у 2022. години раст износио 5,2%. Тренд се наставља у 2023. години са порастом од 4,7%, а највеће процентуално повећање од 8,9% забиљежено је 2024. године. Укупно, број незгода је у посматраном периоду повећан за 33,4%, што се јасно види на Графикону 12.



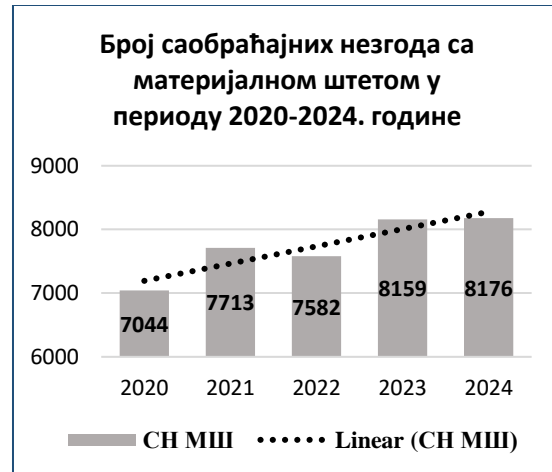
Графикон 10. Број саобраћајних незгода са погинулим лицима, период 2020–2024. године



Графикон 11. Број саобраћајних незгода са тешко повријеђеним лицима, период 2020–2024. године



Графикон 12. Број саобраћајних незгода са лакше повријеђеним лицима, период 2020–2024. године

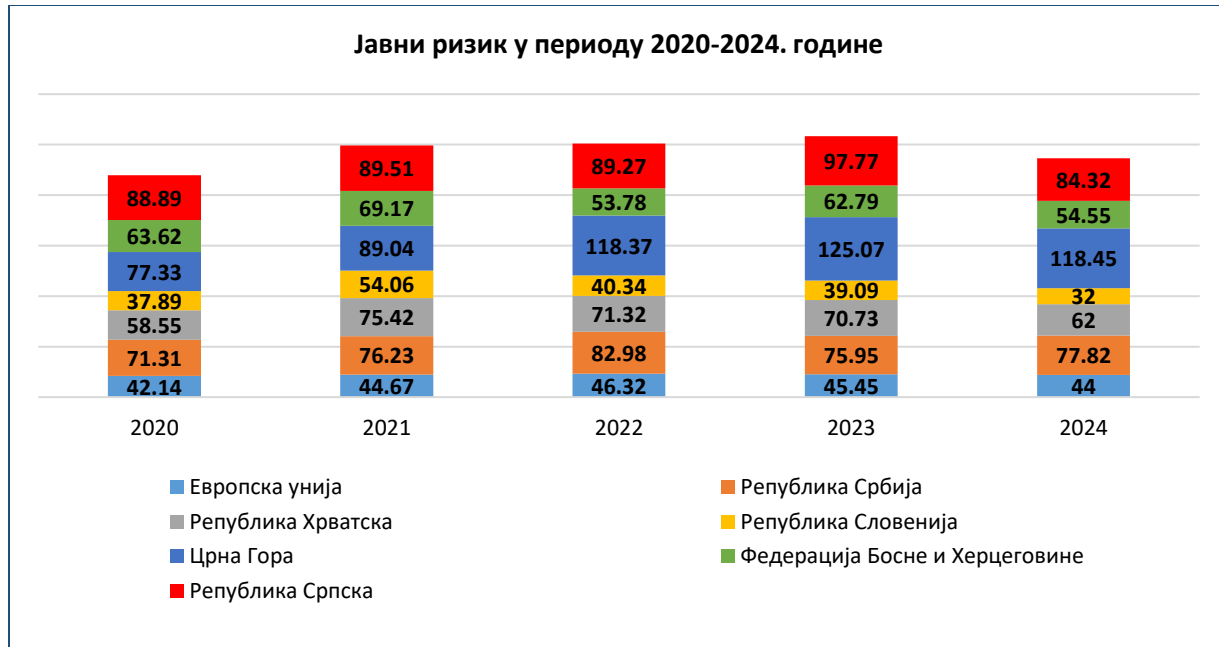


Графикон 13. Број саобраћајних незгода са материјалном штетом, период 2020–2024. године

Број саобраћајних незгода са материјалном штетом такође показује углавном растући тренд, уз одређене осцилације. У 2021. години број незгода је порастао за 9,5%, али је 2022. године забиљежен пад од 1,7%. Након тога, у 2023. години број незгода је поново порастао за 7,6%, док је у 2024. години дошло до минималног повећања од 0,2%. Укупно гледано, број незгода је у овом периоду порастао за 16,1%. Линеарни тренд на Графикону 13. показује постепени раст упркос мањим флукуацијама.

2.1.3. Јавни ризик и саобраћајни ризик

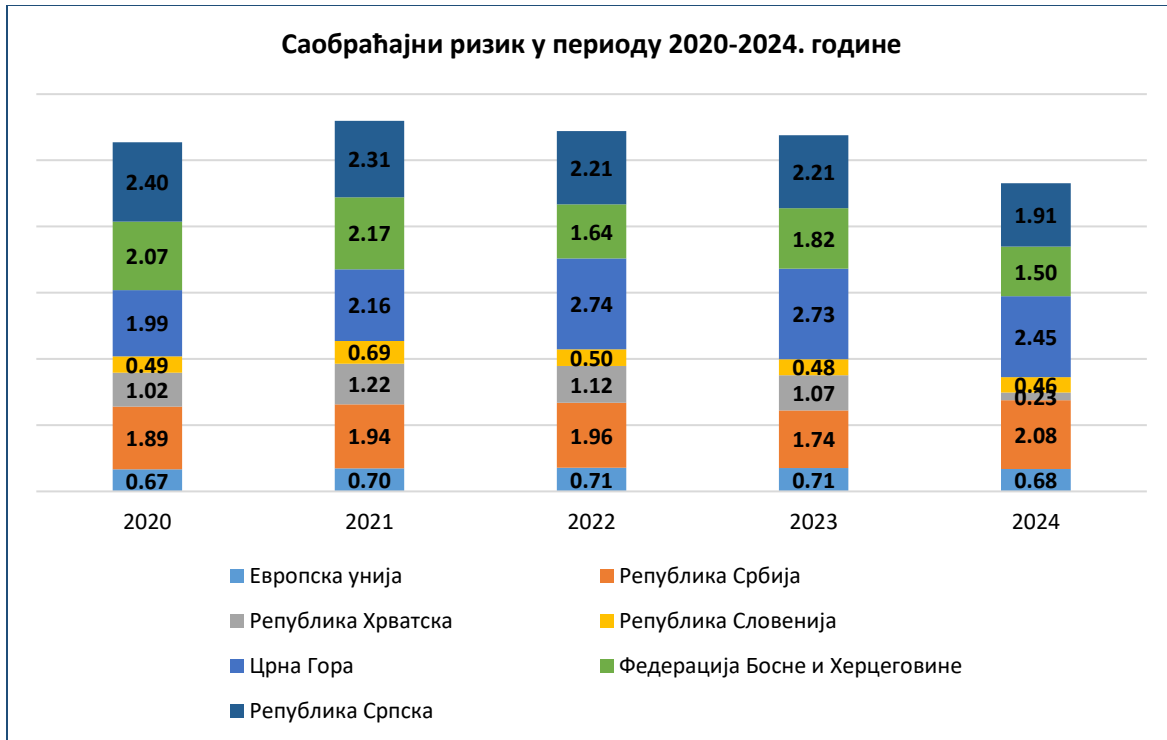
На графикону 14. је приказан јавни ризик смртог страдања становника у саобраћају за период 2020–2024. године.



Графикон 14. Јавни ризик у Републици Српској, ЕУ, земљама у региону у периоду 2020–2024. године

Анализиран је јавни ризик у односу на окружење Републике Српске и просјек у Европској унији. Након анализе је утврђено да је јавни ризик у Републици Српској већи за око 51% у односу на просјек у Европској унији. Такође, утврђено је да Република Српска има већи јавни ризик од држава у окружењу, као и од Федерације Босне и Херцеговине, осим Црне Горе, која има највећи јавни ризик у 2022, 2023. и 2024. години.

На графикону 15. приказан је саобраћајни ризик у периоду од 2020. до 2024. године, изражен као број погинулих на 10.000 регистрованих возила. Током читавог посматраног периода, највиши саобраћајни ризик биљежи Црна Гора, посебно у 2022. и 2023. години када он премашује вриједност од 2,7. Насупрот томе, Словенија и Хрватска конзистентно имају најнижи ризик, испод 0,5 у свим годинама. Република Српска се налази у доњој половини распона, са вриједностима од 0,67 до 0,71, што је повољније од већине земаља региона, али и даље значајно изнад просјека Европске уније, који се креће око 0,45.



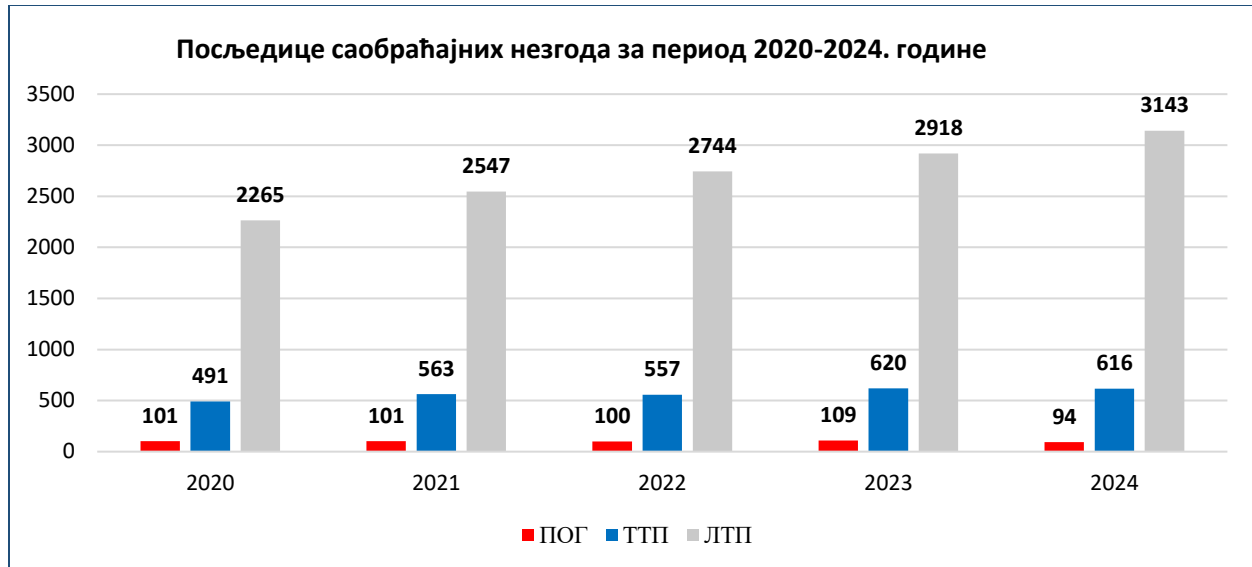
Графикон 15. Саобраћајни ризик у Републици Српској, ЕУ и земљама у региону у периоду 2020–2024. године

2.1.4. Анализа посљедица саобраћајних незгода

Број лакше повријеђених лица у саобраћајним незгодама показује константан раст од 2020. до 2024. године. У 2021. години забиљежено је повећање од 12,4% у односу на претходну годину, док је у 2022. години раст износио 7,7%. Тренд се наставља у 2023. години са порастом од 6,3%, а највећи скок од 7,7% забиљежен је 2024. године. Укупно, број лакше повријеђених лица порастао је за 38,8%.

Број теже повријеђених лица варирао је током анализираног периода. У 2021. години дошло је до раста од 14,7% у односу на 2020. годину, након чега је 2022. године број незгода опао за 1,1%. У наредним годинама забиљежен је благи раст од 11,3% у 2023. години, али 2024. године број теже повријеђених лица опао је за 0,6%. Укупан број тешко повријеђених лица је у петогодишњем периоду порастао за 25,5%.

Број погинулих лица задржао је приближно исте вриједности током већине година, са благим падом у 2024. години. Након што је број остао исти у 2021. у односу на 2020, у 2022. години забиљежен је минималан пад од 1%, да би 2023. године дошао до највеће вриједности у периоду. Ипак, 2024. године број погинулих лица је опао за 13,8% (графикон 16).

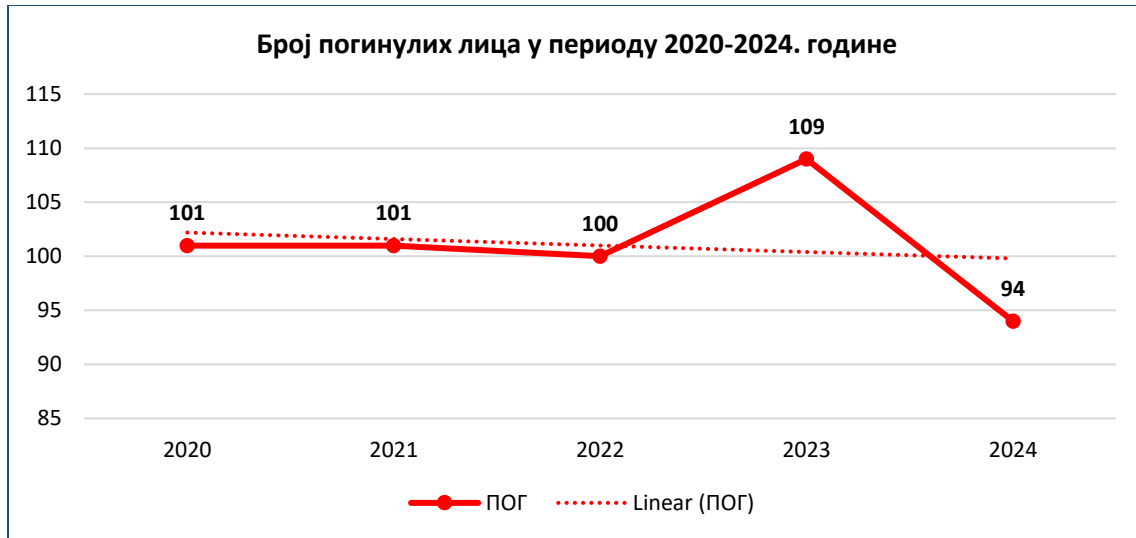


Графикон 16. Посљедице саобраћајних незгода за период 2020–2024. године

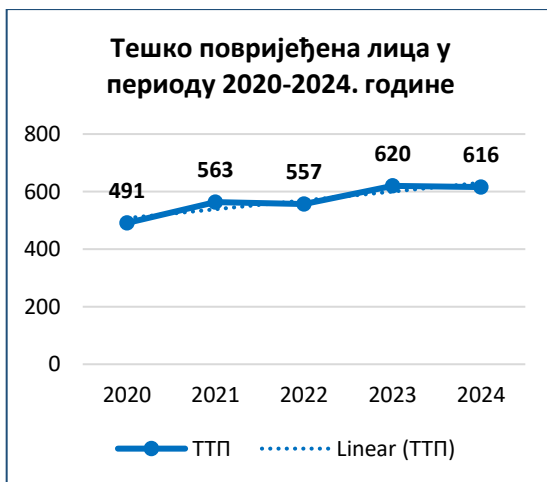
У 2020. и 2021. години број погинулих лица је остао исти, док је у 2022. години забиљежен минималан пад од 1%. Значајнији пораст догодио се 2023. године, када је број погинулих достигао 109, што представља повећање од 9% у односу на претходну годину. Међутим, 2024. године забиљежен је највећи пад у периоду, са смањењем од 13,8%. Линеарни тренд на Графикону 17. показује да, упркос осцилацијама, укупан број погинулих у саобраћајним незгодама има тенденцију опадања током анализираниог периода.

Број тешко повријеђених лица у саобраћајним незгодама показује углавном растући тренд током анализираниог периода. У 2021. години забиљежен је пораст од 14,7% у односу на претходну годину, док је 2022. године дошло до благог пада од 1,1%. Наредне године, број тешко повријеђених лица поново расте, достигавши највишу вриједност од 620 у 2023. години, што је повећање од 11,3%. У 2024. години број незнатно опада за 0,6%. Линеарни тренд на Графикону 18. показује да, упркос осцилацијама, укупан број тешко повријеђених лица има тенденцију раста.

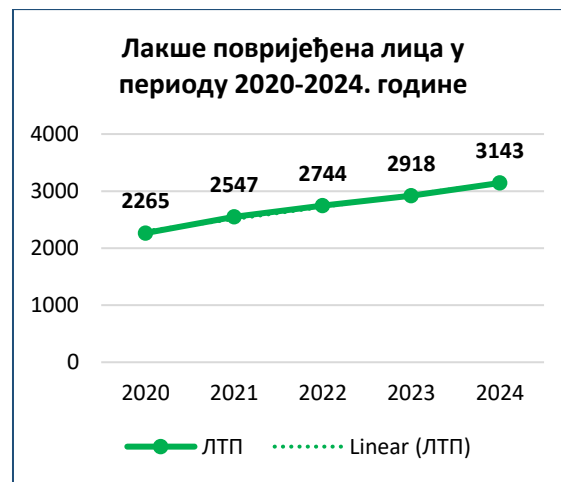
Број лакше повријеђених лица константно расте од 2020. до 2024. године. У 2021. години забиљежено је повећање од 12,4% у односу на претходну, док је у 2022. години раст износио 7,7%. У 2023. години број лакше повријеђених се повећао за 6,3%, а највећи скок од 7,7% забиљежен је 2024. године. Укупан пораст у периоду износи 38,8%, што је видљиво на Графикону 19.



Графикон 17. Број погинулих лица у саобраћајним незгодама у периоду 2020–2024. године

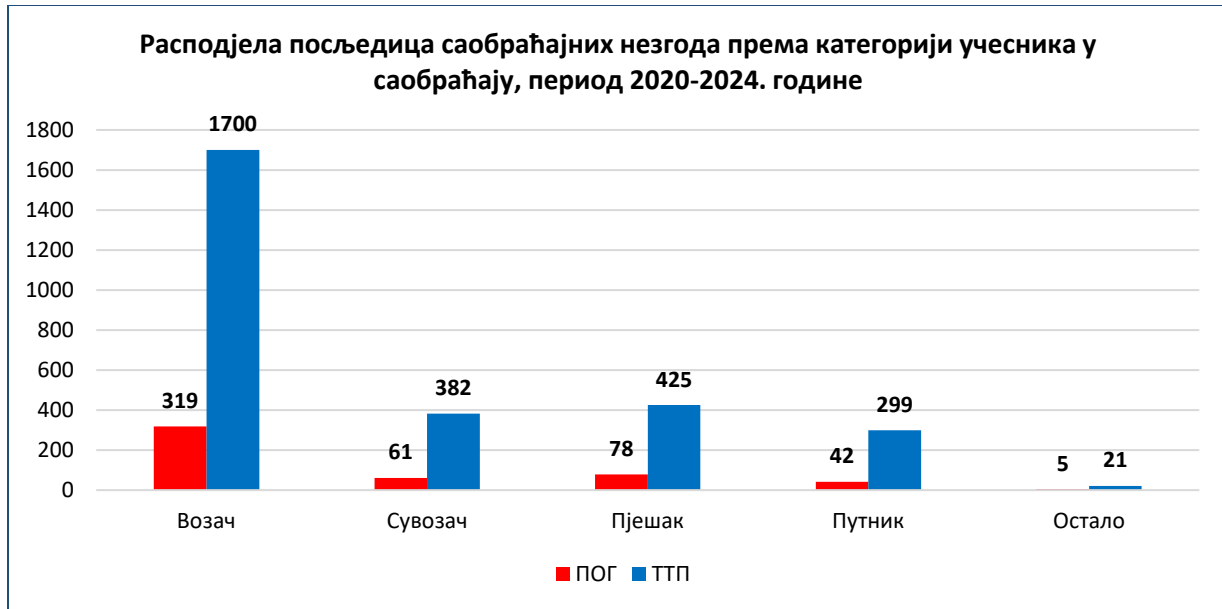


Графикон 18. Тешко повријеђена лица у саобраћајним незгодама у периоду 2020–2024. године



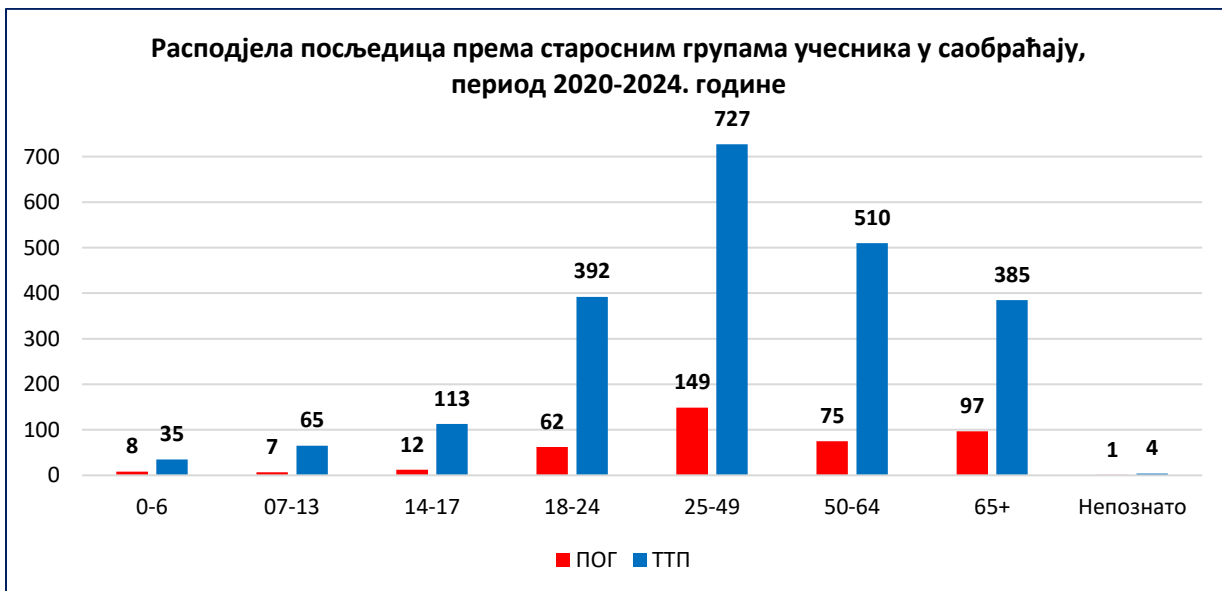
Графикон 19. Лакше повријеђена лица у саобраћајним незгодама у периоду 2020–2024. године

Графикон 20. приказује расподјелу посљедица саобраћајних незгода у периоду 2020–2024. године према категорији учесника у саобраћају. Највећи број погинулих (319) и тешко повријеђених лица (1.700) забиљежен је код возача, што указује на њихову највећу изложеност ризику. Пјешаци и сувозачи такође су значајно заступљени у категорији тешко повријеђених, са 425 и 382 случаја. Остале категорије учесника имају мањи број страдалих, али је тренд сличан код свих група.



Графикон 20. Расподјела посљедица саобраћајних незгода према категорији учесника у саобраћају, период 2020–2024. године

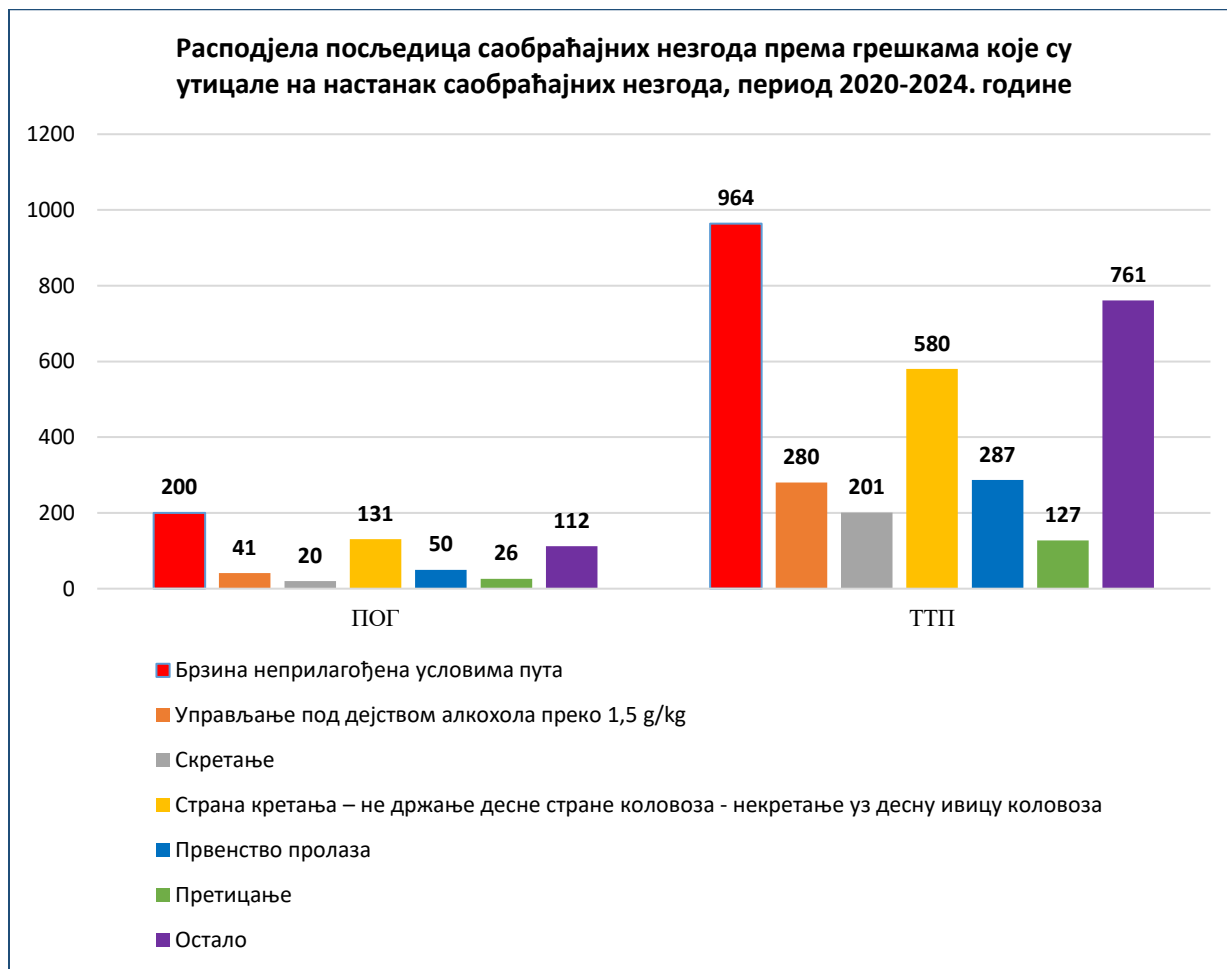
Графикон 21. приказује расподјелу посљедица саобраћајних незгода према старосним групама учесника у периоду 2020–2024. године. Највећи број теже повријеђених лица (ТПП) забиљежен је у старосној групи 25–49 година (727), док је у истој групи регистрован и висок број погинулих (ПОГ) – 149. Значајан број теже повријеђених примјетан је и у групама 50–64 (510) и 65+ година (385), при чему је број погинулих у овим категоријама 75, односно 97. Код млађих старосних група, попут 0–6, 6–13 и 14–17 година, број и повријеђених и погинулих је знатно мањи, али ипак присутан.



Графикон 21. Расподјела посљедица према старосним групама учесника у саобраћају, период 2020–2024. године

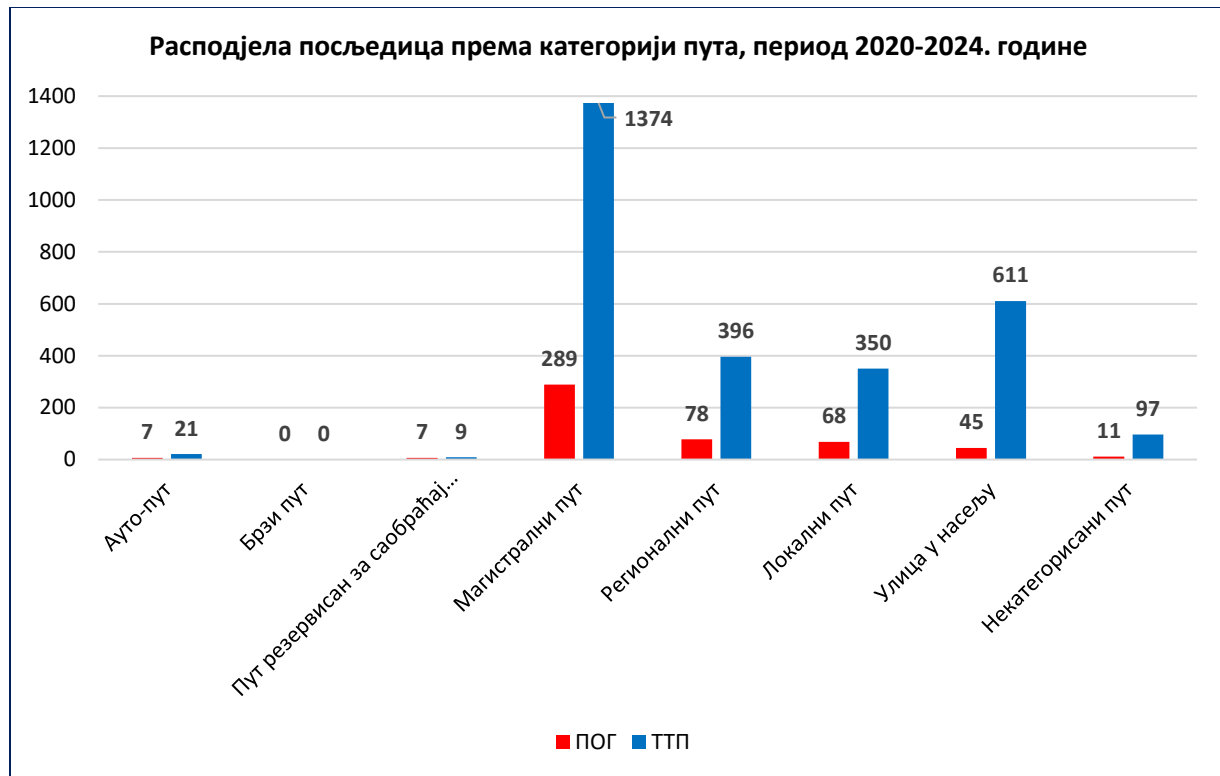


Расподјела посљедица саобраћајних незгода у периоду 2020–2024. године показује да је брзина неприлагођена условима пута најчешћи узрок, са 200 погинулих и 964 тешко повријеђених лица. Значајан број незгода је резултат непридржавања стране кретања, што је довело до 580 тешко повријеђених. Као што је приказано на графикаону 22. управљање под дејством алкохола, непоштовање првенства пролаза и друге грешке такође су имале утицај на број страдалих у саобраћају.



Графикон 22. Расподјела посљедица саобраћајних незгода према грешкама које су утицале на настанак саобраћајних незгода, период 2020–2024. године

Расподјела посљедица саобраћајних незгода према категорији пута у периоду 2020–2024. године указује на то да су магистрални путеви најризичнији, са укупно 289 погинулих и чак 1.374 тешко повријеђена лица. Знатан број повријеђених забиљежен је и на улицама у насељу (611), регионалним (396) и локалним путевима (350). На овим путевима забиљежен је и осјетан број погинулих: 45 у насељу, 78 на регионалним и 68 на локалним путевима. Поређења ради, на ауто-путу је евидентирано свега 7 погинулих и 21 тешко повријеђено лице. Подаци са графикаона 23. допуњују слику о утицају врсте пута на тежину посљедица незгода.



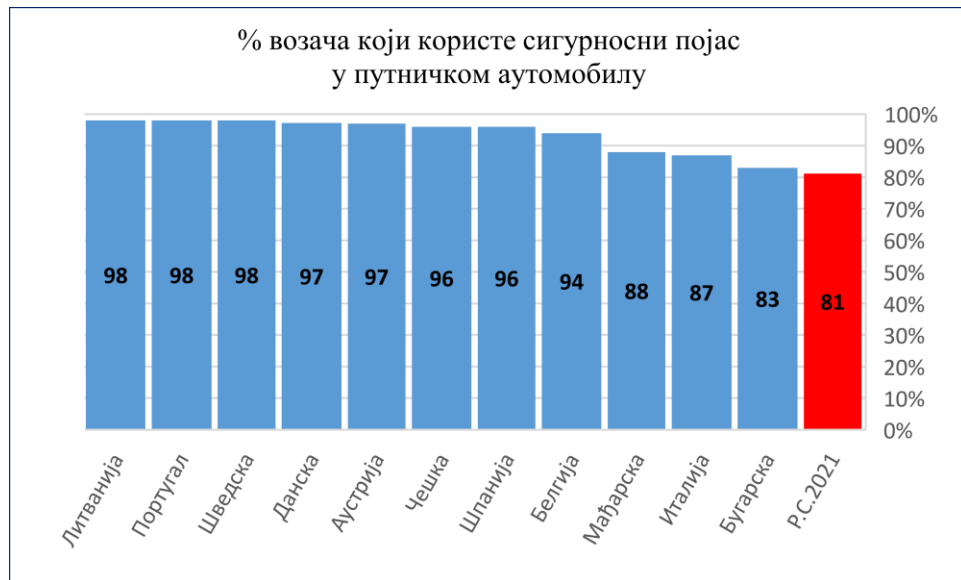
Графикон 23. Расподјела посљедица саобраћајних незгода према категорији пута, период 2020–2024. године

2.1.5. Индикатори безбједности саобраћаја

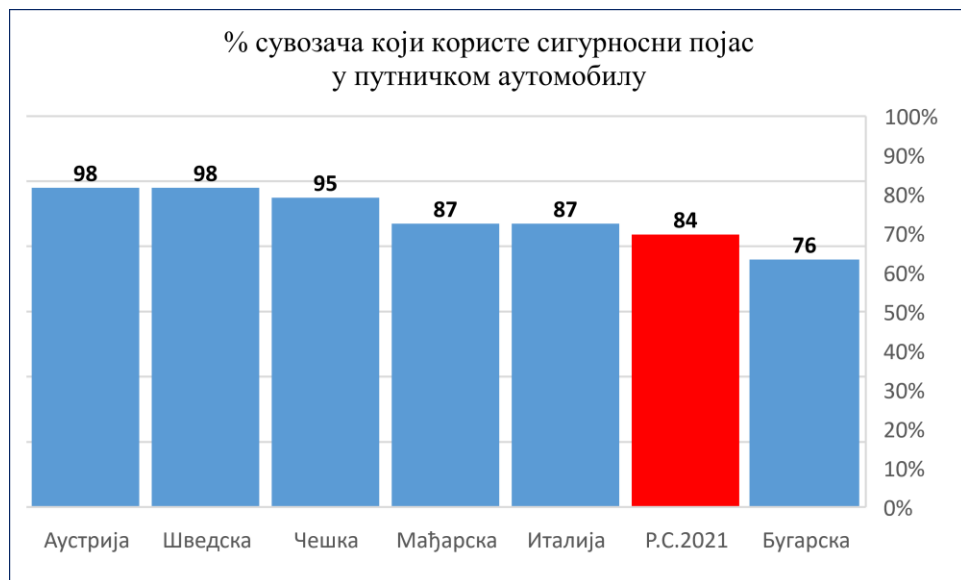
Кључ успјешног управљања безбједношћу саобраћаја лежи у квантификавању сваког елемента система. Под квантификавањем се прије свега подразумијева дефинисање постојећег стања и процјена будућег стања на основу вриједности одређених показатеља. Индикатори безбједности саобраћаја директно указују на област дјеловања с циљем унапређења безбједности саобраћаја и због тога се значајно разликују од посљедица саобраћајних незгода, односно традиционалног начина праћења стања безбједности саобраћаја. У Републици Српској се од 2017. године, у складу са усвојеном дефинисаном методологијом, мјере индикатори перформанси безбједности саобраћаја. Са овим документом и Смјерницама из 2019. године Република Српска сврстала се у ред земаља које поред директних показатеља редовно, тј. Годишње, спроводи мјерење индиректних показатеља, тј. индикатора безбједности саобраћаја, што јој омогућава квалитетно праћење стања, али и поређење са најбољима из ове области. Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске мјери и прати индикаторе који су везани за: заштитне системе, мобилне телефоне, брзину и алкохол.

На сљедећим графиконима приказана је упоредна анализа индикатора безбједности саобраћаја Републике Српске и одабраних земаља Европске уније. Анализирајући резултате са земљама Европе можемо видјети да Република Српска није на завидном

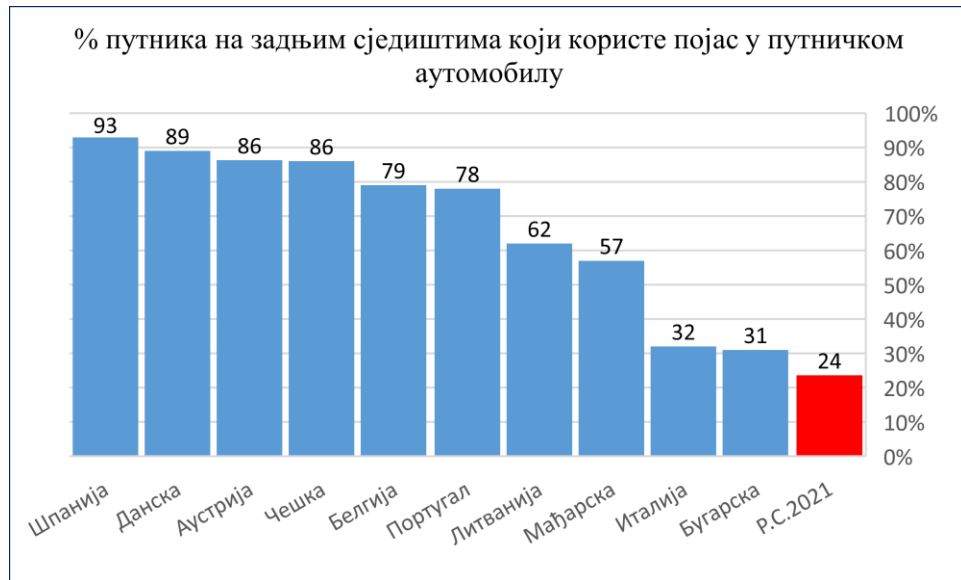
нивоу у већини мјерених индикатора. Лоше стање се може видјети када је у питању кориштење сигурносног појаса возача, путника на задњим сједиштима (само 23,6%), употреба дјечијих ауто-сједилицама (46,5%), као и индикатор који се односи на прекорачење ограничења брзине у насељу, гдје је Република Српска на првом мјесту. Када је у питању употреба мобилних телефона током војње, ту можемо видјети нешто боље стање (6%), за разлику од Грчке, Шпаније и Кипра гдје је ова вриједност преко 8%.



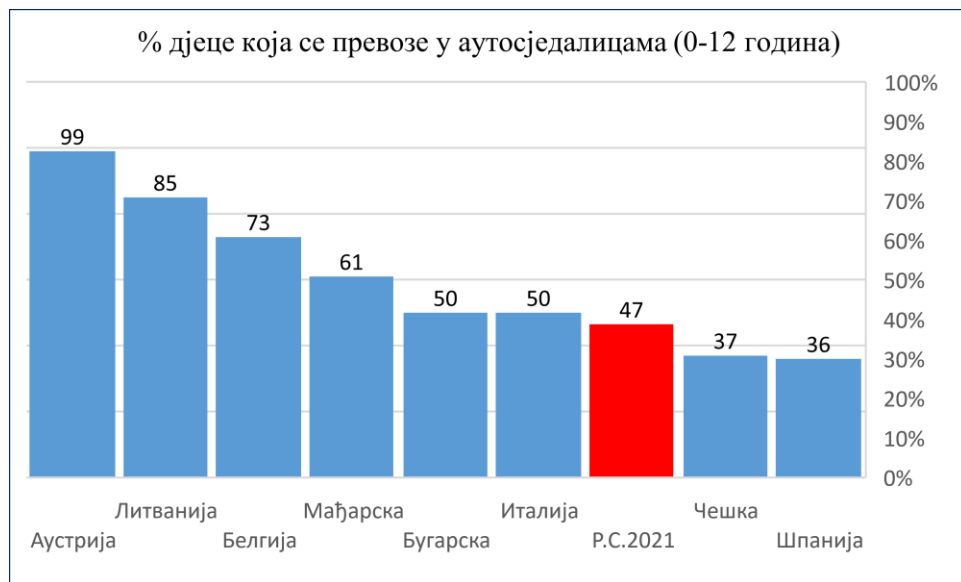
Графикон 24. Процент возача који користе сигурносни појас у путничком аутомобилу



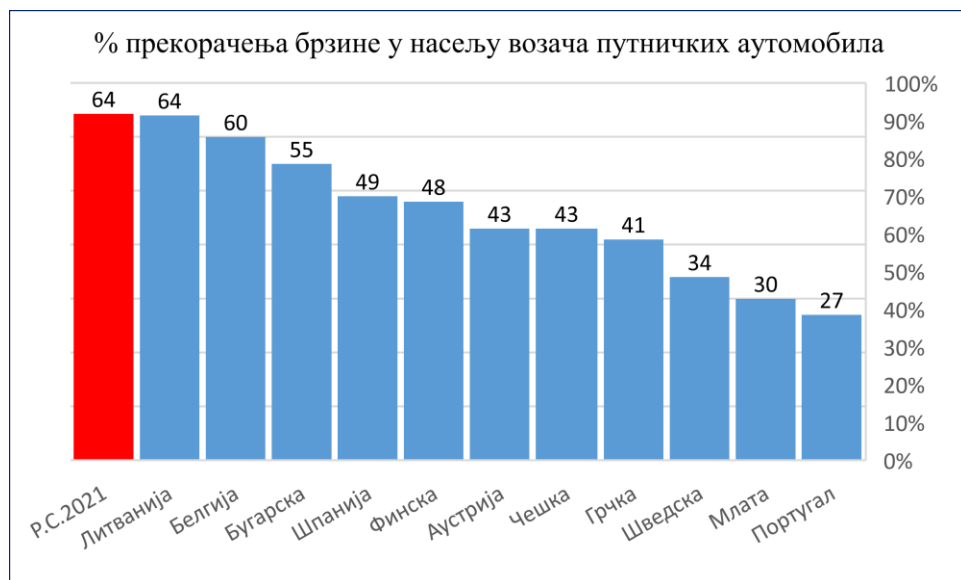
Графикон 25. Процент сувозача који користе сигурносни појас у путничком аутомобилу



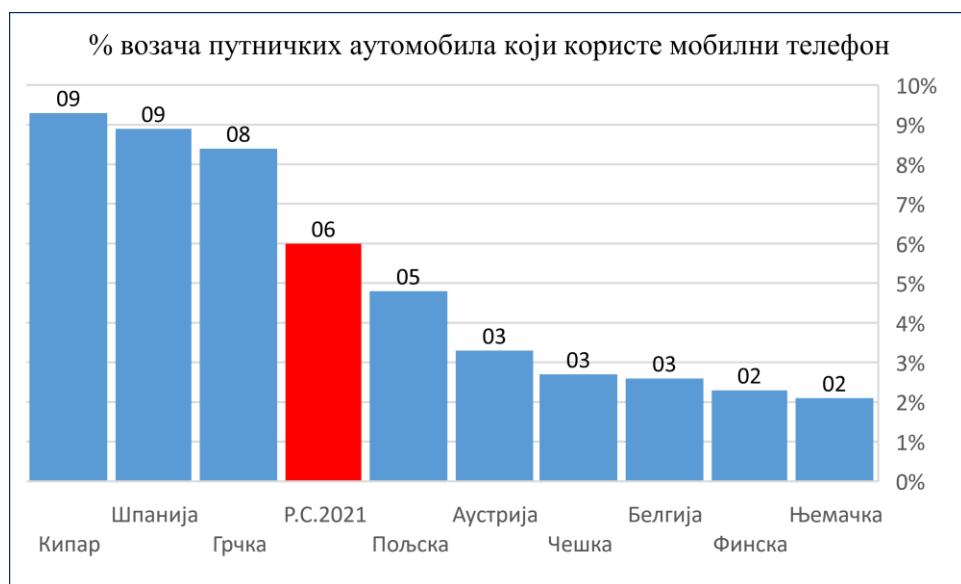
Графикон 26. Процент путника на задњим сједиштима који користе појас у путничком аутомобилу



Графикон 27. Процент дјече која се превозе у ауто-сједицима (0-12 година)



Графикон 28. Процент прекорачења брзине у насељу возача путничких аутомобила



Графикон 29. Процент возача путничких аутомобила који користе мобилни телефон

2.1.6. Преглед друштвено-економских посљедица саобраћајних незгода

Један од коначних циљева који је био дефинисан Стратегијом безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2013–2022. година био је „**Смањити укупне друштвено-економске трошкове саобраћајних незгода, у периоду од десет година, за око 582 милиона КМ**“.



Анализом укупних друштвено-економских посљедица саобраћајних незгода, у периоду праћења Стратегије, а на основу националне методологије за прорачун трошкова саобраћајних незгода у Републици Српској из 2012. године, долазимо до податка да су наведени трошкови, у посматраном периоду, **прешли износ од милијарду конвертибилних марака.**

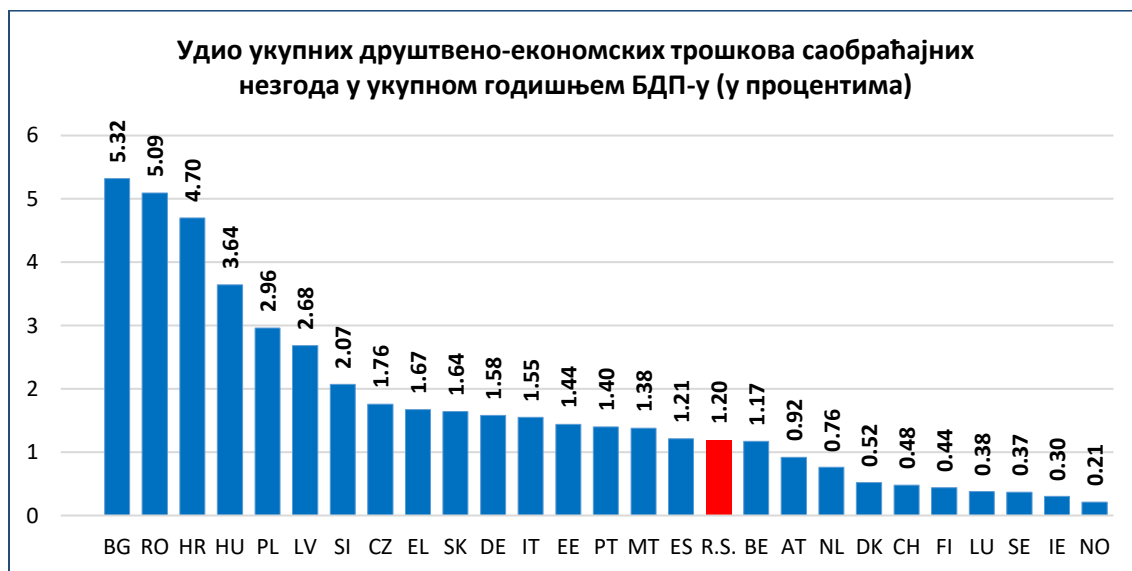
Према националној методологији, настали губици за сваку жртву саобраћајне незгоде према степену озбиљности у Републици Српској износе:

1. Погинули – 520.950 КМ (266.358 евра),
2. Теже повријеђени – 20.776 КМ (10.623 евра),
3. Лакше повријеђени – 693 КМ (354 евра),

док настали губици по свакој саобраћајној незгоди према степену озбиљности у Републици Српској износе:

1. Незгоде са погинулим лицима – 620.618 КМ (317.317 евра),
2. Незгоде са теже повријеђеним лицима – 66.683 КМ (34.094 евра),
3. Незгоде са лакше повријеђеним лицима – 6.221 КМ (3.181 евра),
4. Незгоде само са штетом на имовини – 3.258 КМ (1.666 евра).

Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској у 2019. години износили су 134.353.480 КМ (68,7 милиона евра). Узимајући у обзир да је укупни бруто домаћи производ (БДП) Републике Српске за 2019. годину износио 5,8 милијарди евра, долази се до закључка да је удио трошкова саобраћајних незгода у укупном БДП-у Републике Српске 1,2%. Поредећи Републику Српску са осталим земљама Европе, закључује се да Република Српска има нешто повољније стање у погледу укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном БДП-у, за разлику од осталих приказаних земаља.





Графикон 30. Удио укупних друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода у укупном годишњем БДП-у у Републици Српској и у земљама ЕУ (у процентима)

2.1.7. Најважнији принципи рада у безбједности саобраћаја

Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период од 2026. до 2035. године подржава тзв. Приступ безбједног система (енгл. *Safe System Approach*), као и следеће кључне принципе рада у безбједности саобраћаја:

1. Смрт и тешке тјелесне повреде нису прихватљиви у саобраћају;
2. Људски је гријешити и људи ће увијек гријешити у саобраћају, па је стога неопходно креирати систем који предвиђа и „опрашта“ ове грешке, као и у случају отказа или грешке једног елемента система, остали елементи система треба да спријече смрт и тешку повреду;
3. Постоји граница људске толеранције на силу, послије које човјек задобија тешке повреде или гине, а систем треба да буде такав да се никад не прелази ова граница;
4. Подијељена одговорност мора да постоји, јер за саобраћајне незгоде су одговорни и креатори система (да креирају безбједан систем) и учесници у саобраћају (да поштују прописана правила учешћа у саобраћају);
5. Проширена одговорност, која поред правне, подразумијева и ванправну одговорност: стручну, моралну и политичку одговорност за безбједност саобраћаја;
6. Превентивно дјеловање треба редовно и систематски, у континуитету да се спроводе прописане процедуре откривања и отклањања (смањивања) ризика у саобраћају, а сваку саобраћајну незгоду са озбиљним посљедицама користити за учење и унапређење система;
7. Безбједност саобраћаја заснована подацима – прикупљање, систематизовање и аутоматска обрада података (о изложености, ставовима, самопријављеном понашању, индикаторима безбједности саобраћаја, саобраћајним незгодама и њиховим посљедицама) су основа за стручно планирање и спровођење оптималних мјера с циљем унапређења безбједности саобраћаја;
8. Безбједност саобраћаја заснована на науци – знање у безбједности саобраћаја је скупо и плаћа се жртвама у саобраћајним незгодама; систематско вршење трансфера знања, креирање нових знања, ширење знања из области безбједности саобраћаја, а посебно у вези са доказаним и успјешним иницијативама, обезбиједиће примјену најбољих знања и искустава у Републици Српској;
9. Комуникација између субјеката безбједности саобраћаја мора бити успостављена и редовна, због заједничких акција, активности, планирања и пројектовања мјера безбједности саобраћаја и размјене информација између субјеката;
10. Вертикална и хоризонтална координација (усаглашавање) у раду субјеката и појединаца – хоризонтална координација подразумијева да субјекти на истом нивоу (државном, јединице локалне самоуправе) усаглашавају своје активности на извршавању заједничких задатака и достизању циљева безбједности саобраћаја, а вертикална координација подразумијева да надлежне државне институције (министарства и др.) обезбјеђују координирано спровођење мјера и активности на свим нивоима;



11. Сарадња између субјеката безбједности саобраћаја подразумијева да је више субјеката укључено у припрему и реализацију појединих мјера и активности, да сарађују и заједнички раде на достизању циљева унапређења безбједности саобраћаја.

2.2. СТРАТЕШКО ФОКУСИРАЊЕ

2.2.1. SWOT анализа

SWOT анализа представља један од кључних аналитичких алата у изради и имплементацији Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, јер омогућава систематично сагледавање унутрашњих и спољашњих фактора који утичу на ниво безбједности саобраћаја. У контексту стратешког планирања, ова анализа служи као основ за реално дефинисање циљева, приоритета и мјера које треба предузети ради смањења броја саобраћајних незгода и њихових посљедица.

СНАГЕ	СЛАБОСТИ
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Постојање законодавног оквира у области безбједности саобраћаја; ✓ Формиране институције за управљање безбједношћу саобраћаја; ✓ Доступни подаци о саобраћајним незгодама; ✓ Сарадња са научним и стручним институцијама; ✓ Искуство у изради јавних политика, стратешких докумената и акционих планова; ✓ Стручни кадрови у јавном сектору; ✓ Законска могућност примјене превентивних мјера; ✓ Постојање нормативног оквира за анализу и управљање саобраћајним ризицима; ✓ Успостављен систем хитне медицинске помоћи; ✓ Раст јавне свијести о безбједности саобраћаја. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Недовољна координација надлежних институција; ✗ Ограничени финансијски ресурси; ✗ Недовољна примјена постојећих прописа; ✗ Недовољна едукација учесника у саобраћају; ✗ Политичке прилике у Републици Српској, односно Босни и Херцеговини; ✗ Недостатак редовног мониторинга ефеката мјера; ✗ Блокада средстава из ЕУ фондова због неиспуњавања услова из процеса ЕУ интеграција; ✗ Спора имплементација стратешких мјера; ✗ Недовољна примјена стратешких мјера на нивоу локалних заједница.
ПРИЛИКЕ	ПРИЈЕТЊЕ
<ul style="list-style-type: none"> ☺ Усаглашавање са европском регулативом и стандардима; ☺ Доступност међународних фондова и пројеката; ☺ Развој интелигентних транспортних система у саобраћају; 	<ul style="list-style-type: none"> ☹ Пораст степена моторизације и интензитета саобраћаја; ☹ Старење возног парка; ☹ Неповољни демографски трендови; ☹ Низак ниво саобраћајне културе;



<ul style="list-style-type: none">☺ Унапређење система обуке и едукације;☺ Примјена савремених аналитичких алата у области безбједности саобраћаја;☺ Инвестиције у модернизацију инфраструктуре;☺ Јачање међународне сарадње;☺ Значајније улагање у кампање подизања јавне свијести;☺ Унапређење система реаговања након саобраћајне незгоде;☺ Дигитализација управљања саобраћајем.	<ul style="list-style-type: none">☹ Повећано учешће ризичних група у саобраћају;☹ Климатске промјене и екстремни временски услови;☹ Економска нестабилност;☹ Недовољна политичка подршка;☹ Отпор јавности према рестриктивним мјерама;☹ Неусклађен развој саобраћаја и инфраструктуре;☹ Недовољна обученост радне снаге за изазове у будућности.
--	--

2.2.2. Стратешки фокуси

Безбједност саобраћаја, усљед динамичних друштвених, технолошких и економских промјена, постаје један од кључних елемената одрживог развоја саобраћајног система. Пораст степена моторизације, интензивнији саобраћајни токови, промјене у структури учесника у саобраћају, као и убрзан развој нових технологија, условљавају да систем безбједности саобраћаја дјелује у окружењу које се брзо мијења, уз све израженију потребу за проактивним и системским приступом. Унапређење нормативног и институционалног оквира, усаглашавање са савременим европским нормама и стандардима, као и јачање одговорности свих релевантних актера, довели су до трансформације приступа управљању безбједношћу саобраћаја. Фокус се са реактивног дјеловања након настанка саобраћајних незгода све више помјера ка превенцији, управљању ризицима и смањењу тежине посљедица саобраћајних незгода, уз посебан нагласак на заштиту најрањивијих учесника у саобраћају.



Управљање системом безбједности саобраћаја

- Јасно дефинисање институционалних надлежности, одговорности и механизма координације између свих релевантних актера.

Безбједни путеви

- Планирање, пројектовање, изградњу и одржавање путне инфраструктуре у складу са принципима „безбједног система“.

Безбједна возила

- Јачање система техничких прегледа возила и досљедна примјена прописа и стандарда.

Безбједнији учници у саобраћају

- Унапређење понашања учесника у саобраћају и саобраћајне културе.

Дјеловање након саобраћајне незгоде

- Ефикасно реаговање служби хитне помоћи, полиције, ватрогасно-спасилачких јединица и ауто-мото друштава.

Дефинисање стратешких фокуса представља кључни корак у изради стратешке платформе безбједности саобраћаја и усмјеравању будућег развоја система, а огледа се у сљедећем:

Стратешки фокус 1: Управљање системом безбједности саобраћаја

Управљање системом безбједности саобраћаја представља темељ ефикасне и одрживе стратегије. Овај фокус подразумијева јасно дефинисање институционалних надлежности, одговорности и механизма координације између свих релевантних актера. Посебан нагласак ставља се на развој система одлучивања заснованог на подацима и доказима. Успостављање редовног мониторинга и евалуације омогућава праћење ефеката спроведених мјера. На овај начин обезбјеђује се континуирано унапређење система безбједности саобраћаја.

Стратешки фокус 2: Безбједнији путеви

Безбједнији путеви представљају један од кључних предуслова за смањење броја и тежине саобраћајних незгода. Овај стратешки фокус обухвата планирање, пројектовање, изградњу и одржавање путне инфраструктуре у складу са принципима „безбједног система“. Идентификација и санација опасних мјеста имају централну улогу у превенцији незгода. Посебна пажња посвећује се заштити рањивих учесника у саобраћају. Унапређење



саобраћајне сигнализације и управљања саобраћајем додатно доприноси повећању нивоа безбједности.

Стратешки фокус 3: Безбједнија возила

Овај стратешки фокус усмјерен је на унапређење техничке исправности и безбједносних карактеристика возила. Подразумијева јачање система техничких прегледа и досљедну примјену прописаних стандарда. Посебан значај има подстицање кориштења возила опремљених савременим активним и пасивним безбједносним системима. Унапређење контроле возног парка доприноси смањењу ризика од настанка саобраћајних незгода. На тај начин се смањује и тежина посљедица у случају саобраћајне незгоде.

Стратешки фокус 4: Безбједнији учесници у саобраћају

Фокус на безбједније учеснике у саобраћају усмјерен је на унапређење понашања учесника у саобраћају и саобраћајне културе. Остварује се кроз системску едукацију, информисање и превентивне кампање. Досљедна примјена прописа и ефикасан надзор имају значајну улогу у промјени ризичних образаца понашања. Посебна пажња посвећује се рањивим категоријама учесника у саобраћају, као што су пјешаци, бициклисти, дјеца и старија лица. Циљ је смањење људског фактора као узрока саобраћајних незгода.

Стратешки фокус 5: Дјеловање након саобраћајне незгоде

Дјеловање након саобраћајне незгоде има за циљ смањење смртности и тежине повреда. Овај фокус обухвата ефикасно реаговање служби хитне помоћи, полиције, ватрогасно-спасилачких јединица и ауто-мото друштава. Унапређење координације и скраћење времена одзива представљају кључне факторе успјешног реаговања. Посебан значај има унапређење система здравственог збрињавања повријеђених лица. Континуирана анализа саобраћајних незгода омогућава унапређење превентивних мјера и будућих активности.

2.2.3. Визија развоја

Одржив систем безбједности друмског саобраћаја у Републици Српској, који обезбјеђује високу мобилност грађана и који је усмјерен ка достизању визије нула.

2.2.4. Стратешки циљ са индикаторима

На основу дефинисаних стратешких фокуса и предложене визије развоја, утврђује се стратешки циљ Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период од 2026. до 2035. године:

- 1. Смањење броја погинулих и тешко повријеђених лица у саобраћају, без смртно страдале дјеце у саобраћају.**



СТРАТЕШКИ ЦИЉ 1 Смањење броја погинулих и тешко повријеђених лица у саобраћају, без смртно страдале дјеце у саобраћају	Индикатор (утицаја)	Полазна вриједност (2024)	Циљна вриједност (2035)
	Број погинулих лица у саобраћају	94	47
	Број тешко повријеђених лица у саобраћају	581	290
	Број смртно страдале дјеце у саобраћају	4	0

Стратешки циљ односи се на континуирано и системско смањење броја погинулих и тешко повријеђених лица у саобраћају, са посебним нагласком на заштиту дјеце као најосјетљивије категорије учесника у саобраћају. Овај циљ одражава одређеност ка дугорочном унапређењу нивоа безбједности саобраћаја на путевима, кроз примјену превентивних, системских и координисаних мјера на свим нивоима управљања. Битно је истаћи да су саобраћајне незгоде један од водећих узрока смртности и тешких повреда, те да њихове посљедице имају изражене друштвене, економске и здравствене ефекте. Због тога постоји стална потреба за праћењем стања безбједности саобраћаја, анализом узрока и околности настанка незгода, као и правовременим интервенцијама у креирању и спровођењу мјера које ће спречити губитак људских живота, посебно живота дјеце.

У остваривању овог циља неопходно је унапређење нормативног и институционалног оквира, као и јачање координације између свих надлежних органа и организација укључених у систем безбједности саобраћаја. Примјена приступа „безбједног система“, који прихвата чињеницу да људска грешка не може бити у потпуности елиминисана, али да њене посљедице могу бити ублажене, представља један од кључних принципа за смањење броја погинулих и тешко повријеђених лица. Посебан нагласак ставља се на унапређење безбједности путне инфраструктуре, техничке исправности возила и понашања учесника у саобраћају, уз истовремено јачање система надзора и контроле. Заштита дјеце у саобраћају захтијева примјену циљаних мјера, као што су безбједни школски путеви, прилагођавање инфраструктуре у зонама школа и вртића, те континуирана едукација дјеце, родитеља и наставника. Остваривање овог стратешког циља подразумијева и унапређење система реаговања након саобраћајне незгоде, са циљем смањења смртности и тежине повреда. Ефикасно дјеловање служби хитне помоћи, полиције, спасилачких служби и служби помоћи на путу, као и континуирана анализа саобраћајних незгода, омогућавају да се научене лекције уграде у будуће превентивне мјере и допринесу постизању визије саобраћаја без смртно страдале дјеце.

Овим стратешким циљем је планирано смањење броја погинулих и тешко повријеђених лица за 50%, без погинуле дјеце у саобраћају у периоду од десет година.



3. ПРИОРИТЕТИ И МЈЕРЕ

ВИЗИЈА

Одржив систем безбједности друмског саобраћаја у Републици Српској који обезбјеђује високу мобилност грађана и који је усмјерен ка достизању визије нула

Приоритети представљају кључне фокусе и усмјерења дјеловања за остваривање дефинисане визије и стратешких циљева. У сљедећој табели приказани су тако што су груписани према дефинисаном стратешком циљу.

СТРАТЕШКИ ЦИЉ	ПРИОРИТЕТИ
<p>Стратешки циљ 1:</p> <p>Смањење броја погинулих и тешко повријеђених лица у саобраћају, без смртно страдале дјеце у саобраћају</p>	<p>Приоритет 1.1. Управљање системом безбједности саобраћаја на начин да све институције које су дио система безбједности саобраћаја међусобно сарађују и дјелују ка достизању заједничких циљева.</p>
	<p>Приоритет 1.2. Сви новоизграђени путеви морају бити изграђени уважавајући највише стандарде безбједности саобраћаја, при чему најмање 10% дужине најоптерећенијих магистралних путева првог реда морају уважавати највише стандарде безбједности саобраћаја.</p>
	<p>Приоритет 1.3. Просјечна старост возила испод 15 година, са усвајањем висококвалитетних стандарда у погледу нових и кориштених моторних возила.</p>
	<p>Приоритет 1.4. Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбједности саобраћаја.</p>
	<p>Приоритет 1.5. Смањити вријеме одзива хитних служби кроз јачање капацитета, унапређење опреме и професионално усавршавање хитних служби, праћење и евидентирање трауматских повреда насталих у саобраћајним незгодама.</p>

У овом дијелу табеларно су приказани и сажето описани приоритети за стратешки циљ, са припадајућим индикаторима. За индикаторе је дефинисано полазно стање, кад год је то било могуће на основу расположивих података, као и циљно стање. Притом се ради о индикаторима крајњег резултата (енгл. *outcome*) у случају приоритета. У оквиру стратешког циља планирано је пет приоритета који у значајној мјери могу дати допринос унапређењу безбједности саобраћаја.



Приоритети	Индикатор (крајњег) резултата	Полазна вриједност (2026)	Циљна вриједност (2035)
1.1. Управљање системом безбједности саобраћаја на начин да све институције које су дио система безбједности саобраћаја међусобно сарађују и дјелују ка достизању заједничких циљева	Процент институција које редовно учествују у састанцима радне групе за координацију активности у безбједности саобраћаја.	50%	100%
	Учесталост извјештавања о остварењу заједничких циљева (нпр. годишњи извјештаји).	није мјерено	40 (четири годишње)
	Постојање и функционалност јединственог система прикупљања и размјене значајних података о безбједности саобраћаја.	НЕ	ДА
1.2. Сви новоизграђени путеви морају бити изграђени уважавајући највише стандарде безбједности саобраћаја, при чему најмање 10% дужине најоптерећенијих магистралних путева првог реда морају уважавати највише стандарде безбједности саобраћаја	Процент новоизграђених путева који испуњавају највише стандарде безбједности саобраћаја.	није мјерено	100%
	Процент дужине најоптерећенијих магистралних путева првог реда у складу са највишим стандардима безбједности.	< 3%	10%
	Број идентификованих и санираних опасних мјеста на приоритетним дионицама.	није мјерено	15 укупно
	Процент смањења броја саобраћајних незгода на дионицама обухваћеним интервенцијама.	није мјерено	50%
1.3. Просјечна старост возила испод 15 година, са усвајањем висококвалитетних стандарда у погледу нових и кориштених моторних возила	Старост возног парка у Републици Српској.	18	12
	Процент возила искључених из саобраћаја због техничке неисправности.	40%	65%
	Процент возила која испуњавају прописане безбједносне и еколошке стандарде.	20%	70%
1.4. Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе	Процент учесника у саобраћају који поштују основна правила саобраћаја (употреба појаса, кациге, ограничења брзине и сл.).	није мјерено	60%



у области безбједности саобраћаја	Процент смањења прекршаја повезаних са ризичним понашањем.	није мјерено	30%
	Поређење кључних показатеља безбједности саобраћаја са земљама региона и Европске уније.	не	ДА
1.5. Смањити вријеме одзива хитних служби кроз јачање капацитета, унапређење опреме и професионално усавршавање хитних служби, праћење и евидентирање трауматских повреда насталих у саобраћајним незгодама	Просјечно вријеме одзива хитних служби.	није мјерено	< 15 мин.
	Смањење стопе смртности у периоду након саобраћајне незгоде.	није мјерено	30%
	Процент саобраћајних незгода у којима је интервенција започета у дефинисаном временском року	60%	90%

3.1. ПРЕГЛЕД ПРИОРИТЕТА И МЈЕРА

Стратешки циљ 1: Смањење броја погинулих и тешко повријеђених лица у саобраћају, без смртно страдале дјеце у саобраћају.
Приоритет 1.1. Управљање системом безбједности саобраћаја на начин да све институције које су дио система безбједности саобраћаја међусобно сарађују и дјелују ка достизању заједничких циљева
Мјере:
1.1.1. Унапређење стратешког оквира безбједности саобраћаја
1.1.2. Унапређење нормативног оквира безбједности саобраћаја
1.1.3. Унапређење финансирања безбједности саобраћаја
1.1.4. Унапређење институционалног капацитета у области безбједности саобраћаја
1.1.5. Унапређење координације у области безбједности саобраћаја
1.1.6. Успостављање база података од значаја за управљање безбједношћу саобраћаја
Приоритет 1.2. Сви новоизграђени путеви морају бити изграђени уважавајући највише стандарде безбједности саобраћаја, при чему најмање 10% дужине најоптерећенијих магистралних путева првог реда морају уважавати највише стандарде безбједности саобраћаја
Мјере:
1.2.1. Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева
1.2.2. Унапређење безбједности саобраћаја на проласцима магистралних и регионалних путева кроз насеља



1.2.3. Унапређење постојећих и увођење нових технологија у систему праћења стања безбједности саобраћаја и безбједности путне инфраструктуре
1.2.4. Унапређење безбједности саобраћаја на локацијама повећане угрожености у саобраћају на локалним путевима
1.2.5. Унапређење безбједности саобраћаја на прелазима пута преко жељезничке пруге
Приоритет 1.3. Просјечна старост возила испод 15 година, са усвајањем висококвалитетних стандарда у погледу нових и кориштених моторних возила
Мјере:
1.3.1. Унапређење стимулације и других погодности за набавку возила са високим стандардима безбједности саобраћаја
1.3.2. Унапређење одржавања и контроле техничке исправности возила
1.3.3. Унапређење институционалног капацитета у области безбједности возила
1.3.4. Дефинисање услова за возила микромобилности
Приоритет 1.4. Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбједности саобраћаја
Мјере:
1.4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања
1.4.2. Унапређење и интензивирање превентивно пропагандног дјеловања
1.4.3. Унапређење система принуде
1.4.4. Праћење нивоа знања, ставова и безбједног понашања учесника у саобраћају
Приоритет 1.5. Смањити вријеме одзива хитних служби кроз јачање капацитета, унапређење опреме и професионално усавршавање хитних служби, праћење и евидентирање трауматских повреда насталих у саобраћајним незгодама
Мјере:
1.5.1. Доношење нових и унапређење постојећих процедура поступања свих хитних служби након саобраћајних незгода
1.5.2. Опремање хитних служби транспортним средствима и опремом за брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде
1.5.3. Успостављање савременог квалитетног комуникационог система
1.5.4. Унапређење стручности, оспособљености и увјежбаности припадника хитних служби за дјеловање након саобраћајне незгоде



4. МЕЋУСОБНА И УНУТРАШЊА УСКЛАЂЕНОСТ СТРАТЕШКОГ ДОКУМЕНТА

Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске заснована је на принципу међусобне и унутрашње усклађености свих својих елемената, како би се обезбиједила јасна логичка повезаност између визије, стратешких циљева, приоритета, мјера и индикатора учинка. Унутрашња усклађеност документа огледа се у чињеници да је дефинисани стратешки циљ директно произашао из анализе стања безбједности саобраћаја и идентификованих изазова, те да су приоритети и мјере усмјерени ка њиховом остваривању.

Визија и стратешки циљ представљају оквир унутар којег су дефинисани стратешки фокуси, који покривају све кључне компоненте система безбједности саобраћаја, укључујући управљање системом, путну инфраструктуру, возила, учеснике у саобраћају и дјеловање након саобраћајне незгоде. На тај начин обезбијеђен је свеобухватан приступ, који омогућава синергијско дјеловање свих мјера и активности, без преклапања надлежности и дуплирања интервенција.

Приоритети и индикатори учинка међусобно су усклађени тако да омогућавају мјерљиво праћење напретка у остваривању стратешких циљева. За сваки приоритет дефинисани су јасни индикатори, полазне и циљне вриједности, што обезбјеђује транспарентност, објективност и могућност редовне евалуације спровођења стратегије. Оваква структура омогућава благовремено уочавање одступања и прилагођавање мјера у складу са постигнутим резултатима.

Међусобна усклађеност стратешког документа огледа се и у његовој усаглашености са релевантним политикама, стратешким документима и прописима на републичком и локалном нивоу, као и са међународним обавезама и добром праксом у области безбједности саобраћаја. Стратегија је усклађена са савременим европским и међународним приступима, укључујући принципе „безбједног система“, чиме се обезбјеђује њена релевантност и примјенљивост у дугорочном периоду.

Текст Стратегије сачињен је у складу са Законом о стратешком планирању и управљању у Републици Српској („Службени гласник Републике Српске“, број 63/21), Уредбом о стратешким документима у Републици Српској („Службени гласник Републике Српске“, број 94/21) и Уредбом о спроведеним документима у Републици Српској („Службени гласник Републике Српске“, број 8/22).

Овако дефинисана унутрашња и међусобна усклађеност стратешког документа ствара чврст основ за ефикасну имплементацију, координисано дјеловање свих надлежних институција и остваривање постављених циљева у области безбједности саобраћаја.



5. ОКВИРНИ ФИНАНСИЈСКИ ПЛАН

ОКВИРНИ ФИНАНСИЈСКИ ПЛАН ЗА ПЕРИОД ВАЖЕЊА СТРАТЕШКОГ ДОКУМЕНТА					
Ознака стратешког циља, приоритета и мјере	Структура финансирања (у %)*	Укупно (КМ)	Буџет институције (КМ)	Остали извори финансирања	
				(КМ)	Назив потенцијалног извора финансирања
1. Стратешки циљ: Смањење броја погинулих и тешко повријеђених лица у саобраћају, без смртно страдале дјеце у саобраћају	100%	249.160.000	147.795.000	101.365.000	Буџет ЈЛС, властита средства, донације, EBRD, EIB, WB, WHO, UNECE, WBIF, IPA, CEF, HE
1.1. Приоритет: Управљање системом безбједности саобраћаја на начин да све институције које су дио система безбједности саобраћаја међусобно сарађују и дјелују ка достизању заједничких циљева	20,9%	51.990.000	41.395.000	10.595.000	Буџет ЈЛС, EIB, WB, WHO, WBIF, IPA, CEF
1.1.1. Мјера: Унапређење стратешког оквира безбједности саобраћаја		640.000	640.000	0	-



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



1.1.2. Мјера: Унапређење нормативног оквира безбједности саобраћаја		0	0	0	-
1.1.3. Мјера: Унапређење финансирања безбједности саобраћаја		2.000.000	2.000.000	0	-
1.1.4. Мјера: Унапређење институционалног капацитета у области безбједности саобраћаја		42.100.000	33.680.000	8.420.000	Буџет ЈЛС, ЕИВ, WB
1.1.5. Мјера: Унапређење координације у области безбједности саобраћаја		0	0	0	-
1.1.6. Мјера: Успостављање база података од значаја за управљање безбједношћу саобраћаја		7.250.000	5.075.000	2.175.000	WHO, ЕИВ, WBIF, IPA, CEF
1.2. Приоритет: Сви новоизграђени путеви морају бити изграђени уважавајући највише стандарде безбједности саобраћаја, при чему најмање 10% дужине најоптерећенијих магистралних путева првог реда морају уважавати највише стандарде безбједности саобраћаја	67,3%	167.600.000	86.400.000	81.200.000	Властита средства, буџет ЈЛС, донације, WB, ЕИВ, EBRD, WBIF, IPA, CEF, UNECE
1.2.1. Мјера: Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева		113.600.000	56.800.000	56.800.000	Властита средства, буџет ЈЛС, WB, ЕИВ, EBRD, WBIF
1.2.2. Мјера:		26.000.000	10.400.000	15.600.000	Властита средства, буџет ЈЛС, WB, ЕИВ, EBRD, WBIF



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



Унапређење безбједности саобраћаја на проласцима магистралних и регионалних путева кроз насеља					
1.2.3. Мјера: Унапређење постојећих и увођење нових технологија у систему праћења стања безбједности саобраћаја и безбједности путне инфраструктуре		21.000.000	14.700.000	6.300.000	Буџет ЈЛС, WB, EIB, EBRD, WBIF, IPA, CEF
1.2.4. Мјера: Унапређење безбједности саобраћаја на локацијама повећане угрожености у саобраћају на локалним путевима		1.500.000	1.200.000	300.000	Донације, IPA, CEF, UNECE
1.2.5. Мјера: Унапређење безбједности саобраћаја на прелазима пута преко жељезничке пруге		5.500.000	3.300.000	2.200.000	Властита средства, WB, EIB, EBRD, WBIF
1.3. Приоритет: Просјечна старост возила испод 15 година, са усвајањем висококвалитетних стандарда у погледу нових и кориштених моторних возила	0,2%	570.000	420.000	150.000	Донације, властита средства, CEF, UNECE
1.3.1. Мјера: Унапређење стимулације и других погодности за набавку возила са високим стандардима безбједности саобраћаја		70.000	70.000	0	-



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



1.3.2. Мјера: Унапређење одржавања и контроле техничке исправности возила		500.000	350.000	150.000	Донације, властита средства, СЕФ, UNECE
1.3.3. Мјера: Унапређење институционалног капацитета у области безбједности возила		0	0	0	-
1.3.4. Мјера: Дефинисање услова за возила микромобилности		0	0	0	-
1.4. Приоритет: Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбједности саобраћаја	6,9%	17.100.000	12.420.000	4.680.000	Буџет ЈЛС, донације, WB, EIB, WBIF, IPA, WHO, UNECE, HE
1.4.1. Мјера: Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања		3.100.000	2.170.000	930.000	WB, EIB, WBIF, IPA
1.4.2. Мјера: Унапређење и интензивирање превентивно пропагандног дјеловања		8.500.000	5.950.000	2.550.000	Буџет ЈЛС, донације, WHO, UNECE, IPA
1.4.3. Мјера: Унапређење система принуде		4.500.000	3.600.000	900.000	EIB, WB, IPA
1.4.4. Мјера: Праћење нивоа знања, ставова и безбједног понашања учесника у саобраћају		1.000.000	700.000	300.000	HE, UNECE, EIB
1.5. Приоритет: Смањити вријеме одзива хитних служби кроз јачање капацитета, унапређење опреме и	4,7%	11.900.000	7.160.000	4.740.000	Буџет ЈЛС, властита средства, WHO,



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



професионално усавршавање хитних служби, праћење и евидентирање трауматских повреда насталих у саобраћајним незгодама					UNECE, WB, EIB, WBIF, IPA, CEF
1.5.1. Мјера: Доношење нових и унапређење постојећих процедура поступања свих хитних служби након саобраћајних незгода		200.000	140.000	60.000	Буџет ЈЛС, WHO, UNECE
1.5.2. Мјера: Опремање хитних служби транспортним средствима и опремом за брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде		5.800.000	3.480.000	2.320.000	Буџет ЈЛС, властита средства, WHO
1.5.3. Мјера: Успостављање савременог квалитетног комуникационог система		3.000.000	1.800.000	1.200.000	WB, EIB, WBIF, CEF
1.5.4. Мјера: Унапређење стручности, оспособљености и увјешаности припадника хитних служби за дјеловање након саобраћајне незгоде		2.900.000	1.740.000	1.160.000	Буџет ЈЛС, WHO, UNECE, IPA
Укупно из стратешког документа**	100%	249.160.000	147.795.000	101.365.000	-
ПРЕГЛЕД ПО ИЗВОРИМА ФИНАНСИРАЊА (износи у КМ и проценти)					
Буџет Републике Српске / јединице локалне самоуправе	Средства обезбијеђена на основу ЈПП¹		Средства претприступних и других фондова ЕУ		
147.795.000 КМ	0 КМ		25.341.250 КМ		
59,3%	0%		10,2%		



Бесповратна средства других међународних донација	Кредити међународних и развојних институција	Други извори
15.204.750 КМ	50.682.500 КМ	10.136.500 КМ
6,1%	20,3%	4,1%

¹ Средства јавно-приватног партнерства.

* Структура учешћа финансирања (у %) приоритета и стратешких циљева у укупном износу финансирања стратешког документа.

** Структура финансирања по изворима финансирања.



6. ОКВИР ЗА СПРОВОЂЕЊЕ, ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЈЕШТАВАЊЕ И ВРЕДНОВАЊЕ

Стручно спровођење, праћење, извјештавање и вредновање представљају кључне процедуре које је неопходно успоставити ради стручног и научно аргументованог праћења стања безбједности саобраћаја, односно мониторинга реализације мјера и активности које предвиђа Стратегија. Ово подразумијева анализу остварених пролазних и коначних резултата (циљева) на годишњем нивоу и перманентно публиковање показатеља о стању безбједности саобраћаја на националном и локалном нивоу. Посебно је потребно нагласити улогу надлежних институција, стручне и шире јавности у процесу извјештавања базираног на стручним и научним чињеницама, који проистичу из процеса прикупљања, систематизације и анализе података.

За квалитетно и релевантно праћење стања безбједности саобраћаја, потребно је установити редовно праћење сљедећих најважнијих обиљежја безбједности саобраћаја: саобраћајних незгода и посљедица; индикаторе безбједности саобраћаја; ставове учесника у саобраћају; изложеност учесника у саобраћају; показатеље о путевима и путној инфраструктури; показатеље о возилима и возном парку; показатеље о дјеловању након саобраћајне незгоде; институционални капацитет безбједности саобраћаја и др.

Мониторинг ефикасности мјера и активности захтијева посматрање на годишњем нивоу. У року од три мјесеца по истеку календарске године од дана усвајања стратегије и акционог плана, потребно је припремити извештај о резултатима спровођења акционог плана. У оквиру редовног праћења, извјештавања и вредновања, а након завршетка периода сваког акционог плана биће спроведена анализа прије–послије. У пратећим програмима рада ће бити предвиђена подршка организацији научно-стручним скуповима и конференцијама (БСЛЗ) које ће се одржавати најмање једном годишње и које ће разматрати стање безбједности саобраћаја и спровођење мјера и активности које су дефинисане Стратегијом и Програмом безбједности саобраћаја. Такође, тематика која ће бити разматрана на овим скуповима укључиће тематске цјелине у вези ефеката спроведених превентивних мјера и остварених претходно постављених циљева, као и потенцијалне разлоге због којих нису реализоване и давање предлога мјера за превазилажење конкретних проблема, нпр. интензивирање спровођења, кориговање планираних или додавање мјера и активности.

Савјети за безбједност саобраћаја (републички и локални) би морали на свакој сједници да анализирају: најважније показатеље безбједности саобраћаја, спровођење мјера и активности, а најмање једанпут годишње би требало да расправљају о стручним анализама достизања циљева Стратегије. Анализе стања безбједности саобраћаја ће разматрати Влада Републике Српске, Народна скупштина Републике Српске и Републички савјет за безбједност саобраћаја.



С обзиром на то да је неопходно обезбиједити перманентно извјештавање и информисање најшире јавности о стању безбједности саобраћаја, то се може спровести путем електронских медија и других комуникационих канала. Извјештаје о стању безбједности саобраћаја је неопходно учинити доступним на увид стручној и општој јавности. У телевизијским и радио-емисијама неопходно је заступати теме о ризицима у саобраћају, као и мјерама и активностима за унапређење безбједности саобраћаја.

Вредновање овог стратешког документа биће спроведено од стране екстерних експерата због обухвата и обезбјеђивања већег степена објективности. Средства за спровођење биће обезбијеђена из буџета Агенције за безбједност саобраћаја или из других извора.



7. ПРИЛОГ СТРАТЕШКОМ ДОКУМЕНТУ

7.1. Сажети преглед стратешких циљева, приоритета и мјера у стратешком документу

Редни број и ознака	НАЗИВ	Индикатори и финансијски извори		
		Индикатори стратешког циља	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
1. Стратешки циљ	Смањење броја погинулих и тешко повријеђених лица у саобраћају, без смртно страдале дјеце у саобраћају	Број погинулих лица у саобраћају	94	47
		Број тешко повријеђених лица у саобраћају	581	290
		Број смртно страдале дјеце у саобраћају	4	0
		Буџет (KM)	Остали извори (KM)	Укупно (KM)
		147.795.000	101.365.000	250.160.000
1.1. Приоритет	Управљање системом безбједности саобраћаја на начин да све институције које су дио система безбједности саобраћаја међусобно сарађују и дјелују ка достизању заједничких циљева	Индикатори приоритета	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Процент институција које редовно учествују у састанцима радне групе за координацију активности у безбједности саобраћаја	50%	100%
		Учесталост извјештавања о остварењу заједничких циљева (нпр. годишњи извјештаји)	није мјерено	40 (четири годишње)
		Постојање и функционалност	не	да



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		јединственог система прикупљања и размјене значајних података о безбједности саобраћаја		
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		51.990.000	41.395.000	52.990.000
1.1.1. Мјера	Унапређење стратешког оквира безбједности саобраћаја	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Процент ЈЛС које су усвојиле стратегију и акциони план у складу са националном стратегијом безбједности саобраћаја	30%	100%
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		640.000	0	640.000
1.1.2. Мјера	Унапређење нормативног оквира безбједности саобраћаја	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Процент усаглашености и примјене прописа у складу са науком и најбољом праксом	30%	70%
		Процент унапријеђених закона са припадајућим подзаконским актима, у погледу безбједности путне инфраструктуре	није мјерено	70%



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Процент унапријеђених закона са припадајућим подзаконским актима, у погледу безбједности возила	није мјерено	70%
		Нормативно регулисани услови и правила у погледу употребе возила, односно превозних средстава микробилности	дјелимично	да
		Нормативно регулисани услови и правила у погледу обавезне употребе заштитних каца за све двочкаше	дјелимично	да
		Нормативно регулисани услови и правила у погледу унапређења мјера за возаче којима је одузета возачка дозвола	да	да
		Нормативно регулисани услови и правила, као и досљедно спровођење у погледу посебних услова за утврђивање здравствене способности за управљање моторним возилом возача којима је одузета возачка дозвола	да	да
		Нормативно регулисани организација и	не	да



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		(заједничко) дјеловање хитних служби након саобраћајне незгоде		
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		0	0	0
1.1.3. Мјера	Унапређење финансирања безбједности саобраћаја	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Процент искориштених средстава у односу на укупна средства која су одређена за унапређење безбједности саобраћаја (subjekti безбједности саобраћаја који су дефинисани законом)	није мјерено	100%
		Успостављени додатни извори финансирања безбједности саобраћаја	не	да
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		2.000.000	0	2.000.000
1.1.4. Мјера	Унапређење институционалног капацитета у области безбједности саобраћаја	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Процент у којем субјекти безбједности саобраћаја на републичком нивоу имају потребан институционални капацитет	30%	80%
		Процент ЈЛС који имају потребан институционални капацитет	20%	50%
		Процент ЈЛС које сваке године упућују запослене и чланове локалних савјета за безбједност саобраћаја на стручна усавшавања у области безбједности саобраћаја	50%	80%
		Процент повећања полицијских службеника саобраћајне полиције на пословима непосредне контроле саобраћаја	0% (400)	25% (500)
		Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције – возила са обиљежјима полиције	0% (150)	66% (250)
		Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције – повећање броја мотоцикала	0% (7)	330% (30)



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције – броја возила (пресретача)	0% (12)	83% (22)
		Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције – уређаји и опрема за непосредну контролу саобраћаја, увиђаје саобраћајних незгода и др.	није мјерено	30%
		Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције	0% (26)	23% (32)
		Повећање броја мобилних уређаја за контролу брзине кретања	0% 109	102% 220
		Буџет (KM)	Остали извори (KM)	Укупно (KM)
		33.680.000	8.420.000	42.100.000
1.1.5. Мјера	Унапређење координације у области безбједности саобраћаја	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Оцјена нивоа координације субјеката безбједности саобраћаја (на скали од 0 до 10, гдје је 0 најнижа оцјена, а 10 највиша оцјена)	није мјерено	10



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		0	0	0
1.1.6. Мјера	Успостављање база података од значаја за управљање безбједношћу саобраћаја	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		База података саобраћајних незгода, база података регистрованих возила, база података станица за технички преглед возила, база података интензитета и структуре саобраћаја, база података путева, база података возача, база података ауто-школа, база података изречених санкција у саобраћају, база података повреда насталих у саобраћајним незгодама и база података о обавезним осигурањима моторних возила	не	да
		База података о саобраћајним незгодама која се односи на	не	да



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		дјеловање и одзив хитних медицинских служби		
		База података о лицима којима је одузета возачка дозвола из здравствених разлога	не	да
		Увођење MAIS 3 скале (односи се на оцјену тежине повреда у оквиру система класификације познатог као MAIS – Maximum Abbreviated Injury Scale)	не	да
		Буџет (KM)	Остали извори (KM)	Укупно (KM)
		5.075.000	2.175.000	7.250.000
1.2. Приоритет	Сви новоизграђени путеви морају бити изграђени уважавајући највише стандарде безбједности саобраћаја, при чему најмање 10% дужине најоптерећенијих магистралних путева првог реда морају уважавати највише стандарде безбједности саобраћаја	Индикатори приоритета	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Процент новоизграђених путева који испуњавају највише стандарде безбједности саобраћаја	није мјерено	100%
		Процент дужине најоптерећенијих магистралних путева првог реда унапријеђених у складу са највишим	< 3%	10%



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		стандардима безбједности		
		Број идентификованих и санираних опасних мјеста на приоритетним дионицама	није мјерено	15 укупно
		Процент смањења броја саобраћајних незгода на дионицама обухваћеним интервенцијама	није мјерено	50%
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		86.400.000	81.200.000	167.600.000
1.2.1. Мјера	Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Процент саобраћајних незгода са погинулим лицима, у којима је пут имао утицај на настанак и посљедице саобраћајних незгода	није мјерено	< 20%
		Процент саобраћајних незгода са погинулим лицима за које је припремљен извјештај о независној оцјени утицаја пута на настанак и посљедице тих незгода, односно извјештај о дубинској анализи саобраћајних незгода	0%	50%



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Број годишње спроведених обука / стручних усавршавања за идентификовање пута као утицајног фактора и узрока настанка саобраћајних незгода (увиђајне екипе, ревизори и провјеривачи безбједности саобраћаја, инспектори за путеве)	0	10 укупно (једном годишње)
		Процент примјене алата за унапређење безбједности путева	није мјерено	50%
		Процент примјене прихваћених и реализованих препорука из извјештаја алата за унапређење безбједности пута	0%	75%
		Процент спроведених процедура процјене безбједности путева (iRAP)	4,8%	50%
		Процент примјене прихваћених и реализованих препорука из извјештаја процјене безбједности путева (iRAP)	0%	15%
		Спроведен годишњи надзор над примјеном алата за унапређење	не	да



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		безбједности путне инфраструктуре		
		Буџет (KM)	Остали извори (KM)	Укупно (KM)
		56.800.000	56.800.000	113.600.000
1.2.2. Мјера	Унапређење безбједности саобраћаја на проласцима магистралних и регионалних путева кроз насеља	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Број спроведених студија – идентификација небезбједних пролазака магистралних и регионалних путева кроз насеље	0	10 укупно (једном годишње)
		Процент припремљених и изведених пројеката побољшања безбједности саобраћаја на проласцима магистралних и регионалних путева кроз насеље у односу на број идентификованих небезбједних	није мјерено	75%
		Буџет (KM)	Остали извори (KM)	Укупно (KM)
		10.400.000	15.600.000	26.000.000



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
1.2.3. Мјера	Унапређење постојећих и увођење нових технологија у систему праћења стања безбједности саобраћаја и безбједности путне инфраструктуре	Увођење савремених метода утврђивања и праћења стања безбједности саобраћаја на путној мрежи, те информисање учесника у саобраћају о релевантним информацијама о саобраћајним токовима и безбједности саобраћаја	није мјерено	50%
		Увођење и усавршавање функционалних интелигентних транспортних система у свакодневну употребу	1%	10%
		Буџет (KM)	Остали извори (KM)	Укупно (KM)
		14.700.000	6.300.000	21.000.000
1.2.4. Мјера	Унапређење безбједности саобраћаја на локацијама повећане угрожености у саобраћају на локалним путевима	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Број спроведених студија идентификација високоризичних локација на локалним путевима са посебним акцентом на зоне школа	није мјерено	три укупно



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Број припремљених и изведених пројеката побољшања безбједности саобраћаја за локације повећане угрожености учесника у саобраћају, са акцентом на зоне школа	није мјерено	30 укупно
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		1.200.000	300.000	1.500.000
1.2.5. Мјера	Унапређење безбједности саобраћаја на прелазима пута преко жељезничке пруге	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Годишњи број саобраћајних незгода на прелазима пута преко пруге	13	6
		Процент возача који се зауставља и безбједно се креће путем преко пруге	89,1%	99%
		Број изведених пројеката унапређења безбједности саобраћаја на високо ризичним прелазима пута преко пруге	1	10 укупно (једном годишње)
		Број спроведених активности на унапређењу понашања учесника у саобраћају на	1	10 укупно (једном годишње)



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		прелазима пута преко пруге		
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		3.300.000	2.200.000	5.500.000
1.3. Приоритет	Просјечна старост возила испод 15 година, са усвајањем висококвалитетних стандарда у погледу нових и кориштених моторних возила	Индикатори приоритета	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Старост возног парка у Републици Српској	18	12
		Процент возила искључених из саобраћаја због техничке неисправности	40%	65%
		Процент возила која испуњавају прописане безбједносне и еколошке стандарде	20%	70%
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		420.000	150.000	570.000
1.3.1. Мјера	Унапређење стимулације и других погодности за набавку возила са високим стандардима безбједности саобраћаја	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Успостављен систем за набавку возила са најмање 4 EURONCAP звјездице и најмање Euro 6 стандардом емисије	није мјерено	65%



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Успостављен систем симулације за доградњу система активне и пасивне безбједности у возилима	није мјерено	70%
		Процент возила млађих од три године	3%	10%
		Процент возила млађих од 20 година	64%	75%
		Буџет (KM)	Остали извори (KM)	Укупно (KM)
		70.000	0	70.000
1.3.2. Мјера	Унапређење одржавања и контроле техничке исправности возила	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Број спроведених активности (акције бесплатних превентивних провјера техничке исправности склопова и уређаја на возилу) на унапређењу одржавања возила	двије годишње	најмање двије годишње
		Број спроведених активности на унапређењу контроле техничких прегледа возила (надзор над радом станица техничких прегледа)	двије годишње	најмање двије годишње



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		350.000	150.000	500.000
1.3.3. Мјера	Унапређење институционалног капацитета у области безбједности возила	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Број спроведених стручних усавршавања руководиоца и контролора техничког прегледа	4	најмање шест годишње
		Процент научно образовних институција које врше обуке и стручна усавршавања у области безбједности возила које су унаприједиле планове и програме из области безбједности возила	0%	95%
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		0	0	0
1.3.4. Мјера	Дефинисање услова за возила микромобилности	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Дефинисани и прописани технички услови које	дјелимично	да



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		морају испуњавати возила микромобилности		
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		0	0	0
1.4. Приоритет	Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбједности саобраћаја	Индикатори приоритета	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Процент учесника у саобраћају који поштују основна правила саобраћаја (употреба појаса, кациге, ограничења брзине и сл.)	није мјерено	60%
		Процент смањења прекршаја повезаних са ризичним понашањем	није мјерено	30%
		Поређење кључних показатеља безбједности саобраћаја са земљама региона и Европске уније	не	да
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		12.420.000	4.680.000	17.100.000
1.4.1. Мјера	Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Оцјена квалитета система на нивоу предшколских установа (0–10)	3	7



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Оцјена квалитета система на нивоу основних школа (0–10)	3	7
		Оцјена квалитета система на нивоу средњих школа (0–10)	2	6
		Оцјена квалитета система на нивоу ауто-школа (са посебним освртом на знања и вјештине возача мотоцикала и професионалних возача комерцијалних возила) (0–10)	није мјерено	5
		Оцјена квалитета система на нивоу постојећих возача, са посебним освртом на рањиве категорије учесника у саобраћају (0–10)	није мјерено	6
		Оцјена система надзора над радом ауто-школа и радом испитних комисија (0–10)	није мјерено	6
		Оцјена примјене савремених информатичких средстава приликом обуке кандидата и полагања возачких испита (0–10)	2	8



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		2.170.000	930.000	3.100.000
1.4.2. Мјера	Унапређење и интензивирање превентивно пропагандног дјеловања	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача путничких аутомобила	три	најмање пет годишње
		Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања пјешака	један	најмање два годишње
		Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача бицикла	један	најмање два годишње
		Број реализованих превентивних кампања	један	најмање два годишње



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		(са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања корисника превозних средстава микромобилности		
		Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача моторизованих двоточкаша	један	најмање два годишње
		Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача трактора	један	најмање два годишње
		Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача комерцијалних возила	не	најмање два годишње
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		5.950.000	2.550.000	8.500.000
		Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Оцјена квалитета система принуде (на скали од 0 до 10, гдје је 0 најнижа оцјена, а 10 највиша оцјена)	6	10
		Процент смањења броја откривених прекршаја системима за аутоматску детекцију прекршаја	0% (500.000)	30%
		Процент смањења укупног броја откривених прекршаја	0% (342.053)	30% (220.000)
		Број контролисаних возача на присуство алкохола (смањење броја искључених возача)	0% (212.961)	30% (140.000)
		Број контролисаних учесника везано за кориштење заштитних система (смањење)	0% (212.961)	30% (140.000)
		Број контролисаних учесника везано за употребу мобилног телефона у вожњи (смањење)	0% (212.961)	30% (140.000)
1.4.3. Мјера	Унапређење система принуде			



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		3.600.000	900.000	4.500.000
1.4.4. Мјера	Праћење нивоа знања, ставова и безбједног понашања учесника у саобраћају	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Број пројеката везаних за мјерење индикатора понашања учесника у саобраћају	један	најмање два годишње
		Број пројеката везаних за мјерење индикатора ставова учесника у саобраћају	није мјерено	најмање један годишње
		Број пројеката везаних за оцјену нивоа знања учесника у саобраћају	није мјерено	најмање један годишње
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		700.000	300.000	1.000.000
1.5. Приоритет	Смањити вријеме одзива хитних служби кроз јачање капацитета, унапређење опреме и професионално усавршавање хитних служби, праћење и евидентирање трауматских повреда насталих у саобраћајним незгодама	Индикатори приоритета	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Просјечно вријеме одзива хитних служби	није мјерено	< 15 мин.
		Смањење стопе смртности у периоду	није мјерено	30%



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		након саобраћајне незгоде		
		Процент саобраћајних незгода у којима је интервенција започета у дефинисаном временском року	60%	90%
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		7.160.000	4.740.000	11.900.000
1.5.1. Мјера	Доношење нових и унапређење постојећих процедура поступања свих хитних служби након саобраћајних незгода	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Побољшање ефикасности и координације свих хитних служби – полиције, хитне медицинске помоћи, ватрогасних јединица и службе помоћи на путу (АМС РС) у тренуцима непосредно након саобраћајне незгоде доношењем нових и унапређењем постојећих оперативних процедура	не	да
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		140.000	60.000	200.000



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
1.5.2. Мјера	Опремање хитних служби транспортним средствима и опремом за брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде	Процент јединица хитних медицинских служби које су опремљене транспортним средствима и опремом за брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде	није мјерено	25%
		Процент јединица ватрогасних јединица које су опремљене транспортним средствима и опремом за брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде	није мјерено	85%
		Процент јединица саобраћајне полиције које су опремљене транспортним средствима и опремом за брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде	није мјерено	85%
		Процент јединица службе помоћи на путу АМС РС које су опремљене транспортним средствима и опремом за	85%	100%



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде		
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		3.480.000	2.320.000	5.800.000
1.5.3. Мјера	Успостављање савременог квалитетног комуникационог система	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Успостављен комуникациони систем који омогућава истовремену гласовну комуникацију међу свим јединицама хитних служби и који омогућава квалитетну аудио и видео везу, те брзо слање и пријем података између хитних служби	НЕ	ДА
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		1.800.000	1.200.000	3.000.000
1.5.4. Мјера	Унапређење стручности, оспособљености и увјежбаности припадника хитних служби за дјеловање након саобраћајне незгоде	Индикатори мјере	Полазне вриједности индикатора	Циљне вриједности индикатора
		Иновирани образовни, наставни и стручни	не	да



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



		плани и програми за дјеловање након саобраћајне незгоде		
		Годишњи број спроведених образовних, наставних и стручних плана и програма хитних служби за дјеловање након саобраћајне незгоде	није мјерено	најмање два годишње
		Годишњи број заједничких вјежби хитних служби за дјеловање након саобраћајне незгоде	није мјерено	најмање два годишње
		Буџет (КМ)	Остали извори (КМ)	Укупно (КМ)
		1.740.000	1.160.000	2.900.000



7.2. Детаљан преглед мјера

Назив мјере	1.1.1. Унапређење стратешког оквира безбједности саобраћаја		
Кратак опис мјере	<p>Организовано ће се пратити међународни документи и документи ЕУ у безбједности саобраћаја и најбоље праксе ће се примјењивати у националним и локалним стратешким документима безбједности саобраћаја у Републици Српској. Организовано праћење и примјена међународних докумената подразумијева: праћење, избор, превођење и промоцију међународних докумената, размјену искуства и успостављање одрживе сарадње са најважнијим међународним и иностраним институцијама и организацијама, научним институтима и другим субјектима који се баве безбједношћу саобраћаја на међународном нивоу, стручне посјете и учешће у раду конференција значајних за праћење трендова у безбједности саобраћаја и др.</p> <p>Поред тога, редовно ће се реализовати стручна анализа усклађености стратешких докумената у Републици Српској са међународним документима и најбољом праксом, пратити усклађеност локалних стратегија безбједности саобраћаја са националном односно успјешним праксама у свијету које су оствариле ефекте на унапређењу безбједности саобраћаја и организација годишње конференције о спровођењу стратегија безбједности саобраћаја и достизање циљева.</p>		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Процент ЈЛС које су усвојиле стратегију и акциони план у складу са националном стратегијом безбједности саобраћаја	30%	100%
Процјена средстава	Износ: 640.000 КМ Извор: буџет јединица локалних самоуправа		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	АБС РС		

Назив мјере	1.1.2. Унапређење нормативног оквира безбједности саобраћаја		
Кратак опис мјере	<p>У складу са науком, струком и потребама доносиће се, унапређивати и спроводити закони и подзаконски акти значајни за безбједност саобраћаја, а посебно Закон о безбједности саобраћаја на путевима, Закон о уређењу простора и грађењу, Закон о јавним путевима, Закон о обавезном осигурању, Закон о жељезницама, Закон о извршењу буџета Републике Српске, Закон о локалној самоуправи Републике Српске и др. Посебно ће се анализирати нормативи, који се односе на учеснике у саобраћају, превозна средства</p>		



	<p>микромобилности, обавезну употребу заштитних кацага за двоточкаше, мјере за возаче којима је одузета возачка дозвола и др.</p> <p>Надлежним законима прописаће се финансирање безбједности саобраћаја, и то: извори средстава, расподјела средстава између републике и јединица локалне самоуправе, намјена средстава, начин кориштења и извјештавања. Прописаће се и други извори финансирања безбједности саобраћаја: новчане казне од прекршаја, дио бруто премије обавезног осигурања возила, дио акциза за путарине, гориво итд.</p> <p>Законски и подзаконски акти који се односе на здравствено збрињавање ће бити усаглашени са најновијом ЕУ праксом, посебно у сегменту организације и дјеловања у случају саобраћајних незгода.</p> <p>Како би се унапредио процес планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева, у складу са високим стандардима безбједности саобраћаја и како би се одређене неусклађености прописа отклониле неопходно је спровести унапређење прописа, који су у директној вези са безбједношћу путне инфраструктуре. Посебно је неопходно прописе усклађивати са прихваћеним међународним прописима и директивама из области безбједности путне инфраструктуре. Код увођења нових алата, као што су дубинске анализе саобраћајних незгода, неопходно их је имплементирати у националне прописе и подзаконска акта.</p> <p>Потребно је усклађивати и унапређивати прописе на свим нивоима који се односе на возила и ратификовање споразума који се односе на возила. Приликом измјене законских и подзаконских аката, користиће се ЕУ директиве које се односе на област возила, а посебно нове ЕУ директиве које нису препознате националним нормативима, а у ЕУ оквирима значајно доприносе унапређењу безбједности возила. Дефинисаће се нормативни оквири за аутономна возила.</p>		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Процент усаглашености и примјене прописа у складу са науком и најбољом праксом	30%	70%
	Процент унапријеђених закона са припадајућим подзаконским актима, у погледу безбједности путне инфраструктуре	није мјерено	70%
	Процент унапријеђених закона са припадајућим подзаконским актима, у погледу безбједности возила	није мјерено	70%
Нормативно регулисани услови и правила у погледу употребе возила, односно превозних средстава микромобилности	дјелимично	да	



	Нормативно регулисани услови и правила у погледу обавезне употребе заштитних каца за све двоточкаше	дјелимично	да
	Нормативно регулисани услови и правила у погледу унапређења мјера за возаче којима је одузета возачка дозвола	да	да
	Нормативно регулисани услови и правила, као и досљедно спровођење у погледу посебних услова за утврђивање здравствене способности за управљање моторним возилом возача којима је одузета возачка дозвола	да	да
	Нормативно регулисани организација и (заједничко) дјеловање хитних служби након саобраћајне незгоде	не	да
Процјена средстава	Износ: Нису потребна финансијска средства Извор: -		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МСВ РС, МУП РС, МЗСЗ РС, МПК РС, АМС РС и МПУГЕ РС		

Назив мјере	1.1.3. Унапређење финансирања безбједности саобраћаја		
Кратак опис мјере	<p>Неопходно је обезбиједити изворе финансирања безбједности саобраћаја у Републици Српској. Ово ће се постићи враћањем посебног фонда (Фонд 02) који је раније био на снази или финансирањем на неки други начин (средства од казни за прекршаје, средства од путарина и сл.). Уколико се обезбиједи средства за финансирање безбједности саобраћаја, важно је да буду трајна, а не на одређен период како је то било раније. На тај начин ће се моћи усмјеравати средства за локалне заједнице, институције и пројекте (пројектно финансирање безбједности саобраћаја) и на тај начин у значајној мјери унаприједити стање безбједност саобраћаја на нашим путевима.</p> <p>Такође, вршиће се надзор над кориштењем средстава, информисаће се јавност и покретаће се поступци због ненамјенског трошења средстава, а све с циљем оптималног кориштења расположивих средстава.</p>		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Процент искориштених средстава у односу на укупна средства која су определијелена за унапређење безбједности саобраћаја (субјекти	није мјерено	100%



	безбједности саобраћаја који су дефинисани законом)		
	Успостављени додатни извори финансирања безбједности саобраћаја	не	да
Процјена средстава	Износ: 2.000.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	АБС РС		

Назив мјере	1.1.4. Унапређење институционалног капацитета у области безбједности		
Кратак опис мјере	<p>Унаприједиће се капацитет, интегритет и рад субјеката безбједности саобраћаја. Ојачаће се капацитети институција које су надлежне за путну инфраструктуру кроз стручно усавшавање кадрова и кроз формирање, односно јачање одговарајућих организационих јединица, сектора и одјељења за безбједност путне инфраструктуре.</p> <p>С циљем побољшања поштовања прописа међу учесницима у саобраћају, ојачаће се капацитети институција које чине систем принуде, посебно саобраћајне полиције, кроз повећање броја службеника, посебно оних који се баве непосредном контролом саобраћаја. У оквиру унапређења капацитета неопходно је континуирано унапређивати техничку опремљеност и едукацију службеника саобраћајне полиције. Штавише, с циљем ефикаснијег вођења прекршајног поступка и повећања извјесности изрицања и извршења санкција, потребно је повећати капацитете прекршајних судова.</p>		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Процент у којем субјекти безбједности саобраћаја на републичком нивоу имају потребан институционални капацитет	30%	80%
	Процент ЈЛС који имају потребан институционални капацитет	20%	50%
	Процент ЈЛС које сваке године упућују запослене и чланове локалних савјета за безбједност саобраћаја на стручна усавшавања у области безбједности саобраћаја	50%	80%



Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике
Српске за период од 2026. до 2035. године



	Процент повећања полицијских службеника саобраћајне полиције на пословима непосредне контроле саобраћаја	0% (400)	25% (500)
	Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције – возила са обиљежјима полиције	0% (150)	66% (250)
	Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције – повећање броја мотоцикала	0% (7)	330% (30)
	Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције – броја возила (пресретача)	0% (12)	83% (22)
	Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције – уређаји и опрема за непосредну контролу саобраћаја, увиђаје саобраћајних незгода и др.	није мјерено	30%
	Процент повећања техничке опремљености саобраћајне полиције	0% (26)	23% (32)
	Повећање броја мобилних уређаја за контролу брзине кретања	0% 109	102% 220
Процена средстава	Износ: 42.100.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, буџет ЈЛС, ЕИВ и WB		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МУП РС, АБС РС и ЈЛС		

Назив мјере	1.1.5. Унапређење координације у области безбједности саобраћаја
Кратак опис мјере	Унаприједиће се сарадња свих субјеката безбједности саобраћаја, што подразумијева редовну комуникацију и извјештавање свих субјеката у безбједности саобраћаја, одржавање редовних сједница Савјета за безбједност саобраћаја Републике Српске и Радне групе за координацију активности, припрему и реализацију плана активности, унапређење сарадње субјеката безбједности саобраћаја кроз заједничку реализацију активности, унапређење вертикалне и хоризонталне координације између републичких и локалних субјеката и активније укључивање ЈЛС кроз заједничку реализацију националних превентивних и других активности. Унапређење знања, ставова



	и понашања учесника у саобраћају, односно достизање предвиђених циљева није могуће остварити уколико не буде постигнута међуинституционална координација.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Оцјена нивоа координације субјеката безбједности саобраћаја (на скали од 0 до 10, гдје је 0 најнижа оцјена, а 10 највиша оцјена)	није мјерено	10
Процјена средстава	Износ: Нису потребна финансијска средства Извор: -		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	АБС РС		

Назив мјере	1.1.6. Успостављање база података од значаја за управљање безбједношћу саобраћаја		
Кратак опис мјере	Неопходно је успоставити базе података које су од значаја за управљање безбједношћу саобраћаја. Базе података које су неопходне да се успоставе, а које су дефинисане чланом 22. Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, јесу: база података саобраћајних незгода, база података регистрованих возила, база података станица за технички преглед возила, база података интензитета и структуре саобраћаја, база података путева, база података возача, база података ауто-школа, база података изречених санкција у саобраћају, база података повреда насталих у саобраћајним незгодама и база података о обавезним осигурањима моторних возила у Агенцији за безбједност саобраћаја, база података о саобраћајним незгодама које воде јединице локалне самоуправе, база података о саобраћајним незгодама која се односи на дјеловање и одзив хитних медицинских служби, база података о лицима којима је одузета возачка дозвола из здравствених разлога, увођење MAIS 3 скале (односи се на оцјену тежине повреда у оквиру система класификације познатог као MAIS – Maximum Abbreviated Injury Scale) и др., као и унапређење постојећих база података.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	База података саобраћајних незгода, база података регистрованих возила, база података станица за технички преглед возила, база података	не	да



	интензитета и структуре саобраћаја, база података путева, база података возача, база података ауто-школа, база података изречених санкција у саобраћају, база података повреда насталих у саобраћајним незгодама и база података о обавезним осигурањима моторних возила		
	База података о саобраћајним незгодама која се односи на дјеловање и одзив хитних медицинских служби	не	да
	База података о лицима којима је одузета возачка дозвола из здравствених разлога	не	да
	Увођење MAIS 3 скале (односи се на оцјену тежине повреда у оквиру система класификације познатог као MAIS – Maximum Abbreviated Injury Scale)	не	да
Процена средстава	Износ: 7.250.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, WHO, EIB, WBIF, IPA и CEF		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МУП РС, МЗСЗ РС и АБС РС		

Назив мјере	1.2.1. Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева
Кратак опис мјере	У оквиру ове мјере неопходно је наставити развој капацитета безбједног управљања путном инфраструктуром, нарочито приликом израде пројектних задатака, пројектовања будућих саобраћајница или реконструкције постојећих путева, те одржавања и заштите путева, посебно кроз примјену алата за идентификовање утицајних фактора и узрока пута на настанак саобраћајних незгода те увођење и континуирано усавршавање безбједних планских и пројектних рјешења те инсистирању на њиховој примјени, посебно приликом пројектовања нових или реконструкције постојећих путева. Додатно ће се спроводити редовне и периодичне обуке надлежних субјеката за идентификовање пута као утицајног фактора и узрока настанка саобраћајних незгода (особље управљача путева, увиђајне екипе саобраћајне полиције, ревизори и провјеривачи безбједности саобраћаја, инспектори за путеве). Успоставиће се систем дубинских анализа саобраћајних незгода са најтежим посљедицама, што ће омогућити прецизније идентификовање околности које доводе до настанка саобраћајних незгода, превасходно са циљем каталогизације ризичних инфраструктурних рјешења и ситуација и системских мјера за њихово уклањање.



	<p>Сви нови путеви ће бити планирани, пројектовани и изграђени уз примјену алата за унапређење безбједности путне инфраструктуре. Као резултат дословне примјене наведених алата, до циљне године најмање 10% постојећих магистралних путева првог реда са најинтензивнијим саобраћајним оптерећењем ће бити реконструисани а потом и одржавани тако да се на њима обезбиједи висок стандард безбједности саобраћаја. Висок стандард безбједности путне инфраструктуре ће бити додатно обезбијеђен редовним надзором, примјеном предложених мјера и примјеном концепта подијељене одговорности.</p> <p>Кроз ову мјеру неопходно је и вршити стално усавршавање постојећих (РБС, ПБС, УОМ) и увођење недостајућих (RSIA, NSM, iRAP¹) савремених алата за управљање путном инфраструктуром с циљем побољшања услова за безбједно одвијање саобраћаја у складу са директивом ЕУ и најбољом међународном праксом, са посебним акцентом на имплементацији већ спроведених процедура. Посебан акценат је неопходно посветити:</p> <ul style="list-style-type: none"> • успостављању система ефикасног и вјеродостојног управљања брзинама истовремено поштујући и уважавајући интересе привреде Републике Српске и система безбједности саобраћаја као основног и најризичнијег утицајног фактора стања безбједности саобраћаја; • успостављању вјеродостојног система претицања као основног и најризичнијег маневра приликом одвијања саобраћаја; • установљавању принципа безбједног прикључења на пут имајући у виду висок степен ризика којег приступне тачне емитују те дословне имплементације истих. <p>Такође, неопходно је подстицати извођаче радова да, приликом извођења радова на путној инфраструктури, без обзира на врсту радова, употребљавају висококвалитетне материјале и системе заштите учесника у саобраћају.</p>		
	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
Индикатори за праћење резултата мјере	Процент саобраћајних незгода са погинулим лицима, у којима је пут имао утицај на настанак и посљедице саобраћајних незгода	није мјерено	< 20%
	Процент саобраћајних незгода са погинулим лицима за које је припремљен извјештај о независној оцјени утицаја пута на настанак и посљедице тих незгода, односно извјештај о дубинској анализи саобраћајних незгода	0%	50%

¹ RSIA (енгл. Road Safety Impact Assessment – процјена утицаја на безбједност саобраћаја),
NSM (енгл. Network Safety Management – управљање безбједношћу путне мреже),
iRAP (енгл. International Road Assessment Programme – Међународни програм процјене путева).



	Број годишње спроведених обука / стручних усавршавања за идентификовање пута као утицајног фактора и узрока настанка саобраћајних незгода (увиђајне екипе, ревизори и провјеривачи безбједности саобраћаја, инспектори за путеве)	0	10 укупно (једна годишње)
	Процент примјене алата за унапређење безбједности путева.	није мјерено	50%
	Процент примјене прихваћених и реализованих препорука из извјештаја алата за унапређење безбједности пута	0%	75%
	Процент спроведених процедура процјене безбједности путева (iRAP)	4,8%	50%
	Процент примјене прихваћених и реализованих препорука из извјештаја процјене безбједности путева (iRAP)	0%	15%
	Спроведен годишњи надзор над примјеном алата за унапређење безбједности путне инфраструктуре	не	да
Процјена средстава	Износ: 113.600.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, буџет ЈЛС, властита средства, WB, EBRD, EIB и WBIF		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МУП РС, АБС РС, ЈП „Путеви РС“, ЈП „Аутопутеви РС“ и ЈЛС		

Назив мјере	1.2.2. Унапређење безбједности саобраћаја на проласцима магистралних и регионалних путева кроз насеља
Кратак опис мјере	<p>С обзиром на то да су проласци магистралних и регионалних путева кроз насеља мјеста гдје се „преплићу“ локални и транзитни саобраћај, са изразитом мјешовитом функцијом и по правилу присуством свих учесника у саобраћају, те се ове дионице путева сматрају високо ризичним. С тим у вези, неопходно је извршити идентификацију свих таквих одсјека, те за овако идентификоване локације и дионице магистралних и регионалних путева спровести детаљне анализе, а за детектоване високо ризичне проласке магистралних и регионалних путева кроз насеља припремиће се пројекти побољшања безбједности саобраћаја.</p> <p>Посебно на овим одсјецима путева, али и мимо њих, нарочито ће се водити рачуна о потребама рањивих учесника у саобраћају (пјешака, бициклиста) акцентујући стално праћења стања величине ризика на ризичним локацијама</p>



	(раскрснице, прикључци, опасне кривине, прелази пута преко жељезничке пруге и сл.). Посебну пажњу је неопходно посветити идентификацији свих школа примарног нивоа образовања на пролазима магистралних и регионалних путева кроз насеља, али и ван насеља, те ће се покренути поступци уређења зона школа које се налазе на овим дионицама путевима.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Број спроведених студија идентификација небезбједних пролазака магистралних и регионалних путева кроз насеље	0	10 укупно (једна годишње)
	Процент припремљених и изведених пројеката побољшања безбједности саобраћаја на проласцима магистралних и регионалних путева кроз насеље у односу на број идентификованих небезбједних	није мјерено	75%
Процена средстава	Износ: 26.000.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, буџет ЈЛС, властита средства, WB, EBRD, EIB и WBIF		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	ЈП „Путеви РС“ и ЈЛС		

Назив мјере	1.2.3. Унапређење постојећих и увођење нових технологија у систему праћења стања безбједности саобраћаја и безбједности путне инфраструктуре
Кратак опис мјере	Унапређењем постојећих и увођењем нових технологија потребно је започети примјену савремених метода утврђивања и праћења стања безбједности саобраћаја на путној мрежи, нарочито на аутопутевима, брзим и магистралним путевима. Посебну пажњу треба усмјерити на развој система који омогућавају континуирано праћење саобраћајних токова и благовремено реаговање на ризичне ситуације и информисање учесника у саобраћају о наведеном у реалном времену. Поред тога, у већим јединицама локалне самоуправе увођење „паметних семафора“, са циљем правовременог реаговања код формирања саобраћајног тока у реалном времену, гдје примјена ових система доприноси ефикаснијем управљању саобраћајем и већој безбједности учесника у саобраћају. Као дио cjелокупног система неопходно је пажњу усмјерити на наставак увођења и усавршавања функционалних интелигентних транспортних система (ИТС) у свакодневну употребу, у складу са директивама ЕУ и најбољом



	међународном праксом. Примјена ових система доприноси ефикаснијем управљању саобраћајем, већој безбједности и бољем информисању учесника у саобраћају.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Увођење савремених метода утврђивања и праћења стања безбједности саобраћаја на путној мрежи, те информисање учесника у саобраћају о релевантним информацијама о саобраћајним токовима и безбједности саобраћаја	није мјерено	50%
	Увођење и усавршавање функционалних интелигентних транспортних система у свакодневну употребу	1%	10%
Процјена средстава	Износ: 21.000.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, буџет ЈЛС, WB, EIB, EBRD, WBIF, IPA и CEF		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МУП РС, АБС РС, ЈП „Аутопутеви РС“, ЈП „Путеви РС“ и ЈЛС		

Назив мјере	1.2.4. Унапређење постојећих и увођење нових технологија у систему праћења стања безбједности саобраћаја и безбједности путне инфраструктуре		
Кратак опис мјере	Спровешће се детаљна анализа угрожености – ризик страдања на локалним путевима, а посебно рањивих учесника у саобраћају и за све високо ризичне локације (зоне, дионице) и зоне школа, припремиће се пројекти побољшања безбједности саобраћаја. За локације за које се припреме пројекти побољшања безбједности саобраћаја биће изведене предложене мјере побољшања.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Број спроведених студија идентификација високоризичних локација на локалним путевима са посебним акцентом на зоне школа	није мјерено	три укупно
	Број припремљених и изведених пројеката побољшања безбједности саобраћаја за локације повећане угрожености учесника у саобраћају, са акцентом на зоне школа	није мјерено	30 укупно



Процјена средстава	Износ: 1.500.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, донације, IPA, CEF и UNECE
Период спровођења	2026–2035. године
Носиоци мјере	АБС РС

Назив мјере	1.2.5. Унапређење безбједности саобраћаја на прелазима пута преко жељезничке пруге		
Кратак опис мјере	На основу свеобухватне анализе стања безбједности саобраћаја на прелазима пута преко пруге биће предложене, а затим и спроведене мјере и активности за унапређење безбједности саобраћаја на прелазима пута преко пруге, како техничке мјере, тако и едукативне, превентивно-промотивне активности, измјене закона и сличне мјере. Посебно ће се истраживати понашања учесника у саобраћају у односу на различите начине обезбјеђења прелаза пута преко пруге, а затим и предузимати мјере и активности за смањивање њиховог небезбједног понашања.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Годишњи број саобраћајних незгода на прелазима пута преко пруге	13	6
	Процент возача који се зауставља и безбједно се креће путем преко пруге	89,1%	99%
	Број изведених пројеката унапређења безбједности саобраћаја на високо ризичним прелазима пута преко пруге	један	10 укупно (један годишње)
	Број спроведених активности на унапређењу понашања учесника у саобраћају на прелазима пута преко пруге	једна	10 укупно (једна годишње)
Процјена средстава	Износ: 5.500.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, властита средства, WB, EIB, EBRD и WBIF		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	АБС РС, ЈП „Путеви РС“, ЈП „Жељезнице РС“ и АМС РС		



Назив мјере	1.3.1. Унапређење стимулације и других погодности за набавку возила са високим стандардима безбједности саобраћаја		
Кратак опис мјере	Дефинисаће се и увести начини стимулисања набавке (нових) возила са високим стандардима безбједности саобраћаја (возила оцијењена са најмање 4 EURONCAP звездица), уједно и високих емисионих стандарда (најмање ЕУРО 5 норма), како за физичка, тако и за правна лица. Посебно ће се дефинисати начини стимулисања обнове возних паркова јавних (државних) предузећа, комуналних предузећа, превозника, итд. Поред наведеног, посебно ће се размотрити и дефинисати начин стимулације за доградњу система активне и пасивне безбједности на комерцијалним возилима и тракторима.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Успостављен систем за набавку возила са најмање 4 EURONCAP звезде и најмање Euro 6 стандардом емисије	није мјерено	65%
	Успостављен систем симулације за доградњу система активне и пасивне безбједности у возилима	није мјерено	70%
	Процент возила млађих од три године	3%	10%
	Процент возила млађих од 20 година	64%	75%
Процена средстава	Износ: 70.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МУП РС и МСВ РС		

Назив мјере	1.3.2. Унапређење одржавања и контроле техничке исправности возила		
Кратак опис мјере	Обнова возног парка првенствено зависи од економије, па се мора закључити да ће постојати дио возног парка старијих годишта, који не може бити замијењен. Зато се та возила и тај дио возног парка морају одржавати тако да стање одржавају на безбједносно прихватљивом нивоу у реалним условима експлоатације. Систем обавезних, периодичних, техничких контрола исправности возила унапређиваће се у складу са међународним прописима, најбољом међународном праксом и анализом стања исправности возила на основу доступних података и истраживања. Систем ванредних техничких контрола ће бити унапређен, посебно у погледу комерцијалних возила.		
	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности	Циљне вриједности



		(2026)	(2035)
Индикатори за праћење резултата мјере	Број спроведених активности (акције бесплатних превентивних провјера техничке исправности склопова и уређаја на возилу) на унапређењу одржавања возила	двије годишње	најмање двије годишње
	Број спроведених активности на унапређењу контроле техничких прегледа возила (надзор над радом станица техничких прегледа)	двије годишње	најмање двије годишње
Процјена средстава	Износ: 500.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, властита средства, донације, СЕФ и УНЕСЕ		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МСВ РС, МУП РС и АМС РС		

Назив мјере	1.3.3. Унапређење институционалног капацитета у области безбједности возила		
Кратак опис мјере	Периодично ће се пратити институционални капацитет и рад субјеката у области безбједности возила, а посебно институција, појединачна и носиоца јавних овлашћења у области безбједности возила (лабораторије, технички прегледи) и у складу са потребама јачаће се капацитет новим кадровима, а поред тога стручно ће се усавршавати постојећи кадрови у области безбједности возила. У оквиру научног и образовног система, а посебно у оквиру стручних организација, које врше обуке и стручна усавршавања, прилагодиће се наставни планови и програми савременим захтјевима управљања безбједности возила и тржишта.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Број спроведених стручних усавршавања руководиоца и контролора техничког прегледа	четири	најмање шест годишње
	Процент научно образовних институција које врше обуке и стручна усавршавања у области безбједности возила које су унаприједиле планове и програме из области безбједности возила	0%	95%
Процјена средстава	Износ: Нису потребна финансијска средства Извор: -		



Период спровођења	2026–2035. године
Носиоци мјере	МСВ РС

Назив мјере	1.3.4. Дефинисање услова за возила микромобилности		
Кратак опис мјере	С обзиром на то да данашњи услови одвијања саобраћаја захтијевају повећану употребу возила микромобилности у јавном саобраћају, дефинисаће се прописи који ће уредити област возила микромобилности, и то од техничких карактеристика до услова за приступ јавном саобраћају.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Дефинисани и прописани технички услови које морају испуњавати возила микромобилности	дјелимично	да
Процена средстава	Износ: Нису потребна финансијска средства Извор: -		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МУП РС и МСВ РС		

Назив мјере	1.4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања
Кратак опис мјере	Како би се успоставио функционалан и одржив систем саобраћајног образовања и васпитања, потребно је примјењивати мјере и активности које ће омогућити да свако лице у складу са својом доби и улогом у саобраћају (било као пјешак, возач или путник) стекне неопходна знања, вјештине и развије свијест о значају безбједног понашања прије него што активно почне учествовати у саобраћају. Кључну улогу у том процесу имају управо образовање и васпитање, јер је висок ниво знања, практичних вјештина и усвојених позитивних ставова директно повезан с одговорним и безбједним понашањем у саобраћају. Истраживања и пракса показују да особе које су прошле кроз систематску едукацију почевши од дјеце у најранијем узрасту, преко родитеља, наставника, васпитача, па све до самих возача значајно рјеђе учествују у саобраћајним незгодама. Имајући у виду наведено, од изузетне је важности унаприједити постојећи систем саобраћајног образовања и васпитања на свим нивоима. Тај процес треба да почне већ у предшколским установама кроз усвајање основних појмова и навика, настави се у основним и средњим школама гдје се знање продубљује и надограђује, а затим прелази на формалну обуку у ауто-школама, гдје се стичу конкретне возачке вјештине. Поред иницијалне едукације, посебну пажњу треба посветити и



	континуираном стручном усавршавању постојећих возача. Развој технологије, промјене у саобраћајној инфраструктури и нови изазови на путевима захтијевају да возачи редовно „освјежавају“ своја знања и прилагођавају се савременим стандардима безбједности. Свеобухватан и добро организован систем саобраћајног образовања и васпитања не представља само превентивну мјеру, већ и темељ изградње друштва у којем је безбједност у саобраћају ствар заједничке одговорности и трајне културе понашања.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Оцјена квалитета система на нивоу предшколских установа (0–10)	3	7
	Оцјена квалитета система на нивоу основних школа (0–10)	3	7
	Оцјена квалитета система на нивоу средњих школа (0–10)	2	6
	Оцјена квалитета система на нивоу ауто-школа (са посебним освртом на знања и вјештине возача мотоцикала и професионалних возача комерцијалних возила) (0–10)	није мјерено	5
	Оцјена квалитета система на нивоу постојећих возача, са посебним освртом на рањиве категорије учесника у саобраћају (0–10)	није мјерено	6
	Оцјена система надзора над радом ауто-школа и радом испитних комисија (0–10)	није мјерено	6
	Оцјена примјене савремених информатичких средстава приликом обуке кандидата и полагања возачких испита (0–10)	2	8
Процјена средстава	Износ: 3.100.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, WB, EIB, WBIF, и IPA		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МПК РС и ЗзОО РС		
Назив мјере	1.4.2. Унапређење и интензивирање превентивно пропагандног дјеловања		
Кратак опис мјере	Унапређење безбједности свих учесника у саобраћају и достизање постављених стратешких циљева захтијевају значајно јачање превентивно-пропагандног дјеловања, при чему кључну улогу има континуирана и		



	<p>доследна примјена принципа друштвеног маркетинга, која би обухватила најмање 70-80% генерације дјеце школског узраста, када су у питању кампање чија је циљна група дјеца школског узраста. Када се говори о активностима тога типа у питању је системски приступ који омогућава да се поруке од јавног значаја, усмјерене ка промјени ризичних понашања у саобраћају, ефикасно пренесу циљним групама, уз ослањање на савремене комуникацијске методе и медијске стратегије. Друштвено одговорне кампање које се темеље на научним сазнањима и стручно утемељеним приступима, показале су се као изузетно дјелотворне у подстицању позитивних промјена у знању, ставовима и понашању учесника у саобраћају. Њихова ефикасност додатно се повећава уколико постоји снажна подршка релевантних актера, а прије свега институција, образовног и здравственог система, медија, а посебно полиције. Такав интерсекторски приступ омогућава стварање амбијента у којем се безбједност у саобраћају препознаје као друштвена вриједност, а не само појединачна одговорност. Кампање осмишљене у духу друштвеног маркетинга не само да информишу и упозоравају, већ и обликују културу понашања у саобраћају, његујући одговорност, солидарност и поштовање прописа.</p>		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача путничких аутомобила	3	најмање 5 годишње
	Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања пјешака	1	најмање 2 годишње
	Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача бицикла	1	најмање 2 годишње
	Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања корисника превозних средстава микромобилности	1	најмање 2 годишње
	Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача моторизованих двоточкаша	1	најмање 2 годишње
	Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача трактора	1	најмање 2 годишње



	Број реализованих превентивних кампања (са сетом координираних активности) на унапређењу знања, ставова и понашања возача комерцијалних возила	не	најмање 2 годишње
Процјена средстава	Износ: 8.500.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, буџет ЈЛС, донације, WHO, UNECE и IPA		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МСВ РС, МУП РС, АБС РС, АМС РС и ЈЛС		

Назив мјере	1.4.3. Унапређење система принуде		
Кратак опис мјере	<p>Да би се осигурало да сви учесници у саобраћају досљедно поштују принципе безбједног понашања, који су утемељени на знању, вјештинама и позитивно изграђеним ставовима, неопходно је остварити равнотежу између едукативних мјера и мјера принуде. Само таквим интегрисаним приступом могуће је дугорочно обликовати понашање у правцу већег степена одговорности и поштовања правила. С једне стране, едукација пружа основ за развој саобраћајне културе кроз стицање знања, развој вјештина и усвајање исправних ставова. С друге стране, мјере принуде имају незамјењиву улогу у контролисању и кориговању понашања оних појединаца који упорно крше прописе и угрожавају безбједност других. Такве мјере не треба схватити искључиво као репресивне, јер њихов прави домет лежи у превентивном и васпитном дјеловању. Циљ није само кажњавање, већ и стварање свијести код сваког учесника да је ризик од откривања и санкционисања прекршаја реалан и висок. Управо тај осјећај извјесности санкције представља кључни фактор у спречавању понављања саобраћајних деликата. Да би се то постигло, потребно је унаприједити техничке капацитете система контроле, као и осигурати њихову сталну примјену. То укључује модернизацију и редовно одржавање постојећих система за аутоматску детекцију прекршаја (попут камера за надзор брзине, пролазак на црвено свјетло, кориштење мобилног телефона у вожњи и сл.), као и постављање нових у зонама повећаног ризика. Кроз комбинацију појачаног субјективног ризика од санкције и сталне едукације, може се постићи да понашање у саобраћају постане ствар личне одговорности, а не страха од казне, што је суштинска промјена потребна за стабилан и безбједан саобраћајни систем.</p>		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Оцјена квалитета система принуде (на скали од 0 до 10, гдје је 0 најнижа оцјена, а 10 највиша оцјена)	6	10



	Процент смањења броја откривених прекршаја системима за аутоматску детекцију прекршаја	0% (500.000)	30%
	Процент смањења укупног броја откривених прекршаја	0% (342.053)	30% (220.000)
	Број контролисаних возача на присуство алкохола (смањење броја искључених возача)	0% (212.961)	30% (140.000)
	Број контролисаних учесника везано за кориштење заштитних система (смањење)	0% (212.961)	30% (140.000)
	Број контролисаних учесника везано за употребу мобилног телефона у војњи (смањење)	0% (212.961)	30% (140.000)
Процена средстава	Износ: 4.500.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, IPA, EIB и WB		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МУП РС		

Назив мјере	1.4.4. Праћење нивоа знања, ставова и безбједног понашања учесника у саобраћају
Кратак опис мјере	<p>Да би се успјешно остварили постављени циљеви дефинисани СБС, неопходно је успоставити систем континуираног праћења резултата и процене стања. То подразумијева редовно, најмање једном годишње, систематско утврђивање тренутног нивоа безбједности саобраћаја и евалуацију ефеката предузетих мјера. У том циљу, кључну улогу имају специјализовани пројекти и истраживања која су усмјерена на мјерење кључних индикатора безбједности. Посебно је важно пратити употребу заштитне опреме – сигурносних појасева, дјечијих ауто-сједишта и других система пасивне заштите. Осим тога, потребно је евидентирати поштовање ограничења брзине, учесталост војње под утицајем алкохола, као и обрасце понашања рањивих група учесника у саобраћају – пјешака, бициклиста, возача мопеда и мотоцикала. Један од важних корака у том правцу је идентификација индикатора који имају највећи утицај на безбједност, при чему је потребно вршити анализе и по територијалним јединицама, како би се омогућило циљано и локализовано дјеловање. Наиме, неке општине или регије могу имати специфичне ризике који захтијевају прилагођене интервенције. Поред мјерења понашања, изузетно је значајно и истраживање ставова учесника у саобраћају, јер управо ставови често условљавају понашање. Таква истраживања омогућавају боље разумијевање мотивације и препрека у поштовању правила, те служе као полазна основа за креирање ефикаснијих</p>



	<p>едукативних и превентивних кампања. Додатно, периодичне процјене нивоа знања учесника у саобраћају кроз анкетирање репрезентативних узорака могу указати на конкретне области у којима постоје недостаци у знању или погрешне представе, што отвара простор за усмјеравање активности ка најкритичнијим темама и групама. Овако свеобухватно и подацима поткријепљено праћење, омогућава да се СБС не спроводи формално, већ као динамичан и адаптиван процес који се прилагођава стварним потребама и изазовима на терену.</p>		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Број пројеката везаних за мјерење индикатора понашања учесника у саобраћају	1	најмање два годишње
	Број пројеката везаних за мјерење индикатора ставова учесника у саобраћају	није мјерено	најмање један годишње
	Број пројеката везаних за оцјену нивоа знања учесника у саобраћају	није мјерено	најмање један годишње
Процјена средстава	<p>Износ: 1.000.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, UNECE, EIB и HE</p>		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	АБС РС		

Назив мјере	1.5.1. Доношење нових и унапређење постојећих процедура поступања свих хитних служби након саобраћајних незгода
Кратак опис мјере	<p>Ова мјера има за циљ побољшање ефикасности и координације свих хитних служби – полиције, хитне медицинске помоћи, ватрогасних јединица и служба помоћи на путу (АМС РС) у тренуцима непосредно након саобраћајне незгоде. Доношењем нових и унапређењем постојећих оперативних процедура омогућиће се бржи одговор на лицу мјеста и боља комуникација између различитих служби. Посебан акценат ставља се на стандардизацију поступака, кориштење савремених технологија у обавјештавању и управљању информацијама, као и на континуирану обуку и симулације за све учеснике. Унапређене процедуре ће смањити вријеме реаговања, повећати шансе за преживљавање жртава и побољшати свеукупно управљање постнезгодном ситуацијом. СХМП Бања Лука уназад непуне четири године интензивно ради на едукацијама напредног збрињавања политрауматизованих пацијената – ИТЛС едукација (International Trauma Life Support) за здравствене раднике, али и за нездравствени сектор (нпр. МУП РС, ГСС Бања Лука). Запосленици СХМП Бања Лука су једини лиценцирани за територију БиХ, за спровођење ове траума едукације. Едукативни центар СХМП Бања Лука је научно-наставна</p>



	база Медицинском факултету и у континуитету 20 година спроводи БЛС и АЛС едукације за базичну и напредну реанимацију. Такође, циљ хитне медицинске помоћи (ХМП) јесте да прати концепт тзв. „златног часа“ при спасавању повријеђених особа.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Побољшање ефикасности и координације свих хитних служби – полиције, хитне медицинске помоћи, ватрогасних јединица и службе помоћи на путу (АМС РС) у тренуцима непосредно након саобраћајне незгоде доношењем нових и унапређењем постојећих оперативних процедура	не	да
Процена средстава	Износ: 200.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, буџет ЈЛС, WHO и UNECE		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МСВ РС, МЗСЗ РС, МУП РС, АМС РС и ЈЛС		

Назив мјере	1.5.2. Опремање хитних служби транспортним средствима и опремом за брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде		
Кратак опис мјере	Мјером се планира спровести анализа и опремити хитне службе за дјеловање након саобраћајне незгоде опремом која омогућава брз долазак на лице мјеста, брз превоз повријеђених, квалитетно спасавање и збрињавање, обезбјеђење лица мјеста на потребном нивоу, квалитетно вршење увиђаја, те лична безбједност припадника хитних служби, што укључује и специјална возила, личну опрему, медицинску опрему, техничку опрему, опрему за прикупљање доказа о саобраћајној незгоди.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Процент јединица хитних медицинских служби које су опремљене транспортним средствима и опремом за брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде	није мјерено	25%
	Процент јединица ватрогасних јединица које су опремљене транспортним средствима и опремом за	није мјерено	85%



	брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде		
	Процент јединица саобраћајне полиције које су опремљене транспортним средствима и опремом за брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде	није мјерено	85%
	Процент јединица службе помоћи на путу АМС РС које су опремљене транспортним средствима и опремом за брзо и квалитетно дјеловање након саобраћајне незгоде	85%	100%
Процјена средстава	Износ: 5.800.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, буџет ЈЛС, властита средства и WHO		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МУП РС, МЗСЗ РС, АМС РС и ЈЛС		

Назив мјере	1.5.3. Успостављање савременог квалитетног комуникационог система		
Кратак опис мјере	Успоставиће се комуникациони систем који омогућава квалитетну истовремену гласовну комуникацију међу свим хитним службама односно јединицама хитних служби и који омогућава квалитетну аудио и видео везу, те брзо слање и пријем података између хитних служби, што ће омогућити значајно већу брзину и квалитет дјеловања свих хитних служби. Репетитор на УКЦ РС нема теренски домет, док репетитор на Козари је адекватан за ову покривеност и успостављање комуникације између служби.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Успостављен комуникациони систем који омогућава истовремену гласовну комуникацију међу свим јединицама хитних служби и који омогућава квалитетну аудио и видео везу, те брзо слање и пријем података између хитних служби	не	да
Процјена средстава	Износ: 3.000.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, WB, EIB, WBIF и CEF		



Период спровођења	2026–2035. године
Носиоци мјере	МУП РС, МЗСЗ РС, АМС РС и ЈЛС

Назив мјере	1.5.4. Унапређење стручности, оспособљености и увјежбаности припадника хитних служби за дјеловање након саобраћајне незгоде		
Кратак опис мјере	Мјера подразумијева континуирано унапређење знања, вјештина и практичне спремности припадника хитних служби (полиције, медицинских тимова, ватрогасаца и служба помоћи на путу (АМС РС)) у интервенцијама након саобраћајних незгода. Оспособљавање обухвата специјализоване обуке (стандардизација ИТЛС едукација које покривају све ове службе), симулације реалистичних сценарија и редовне вјежбе које унапређују индивидуалне и тимске капацитете. Посебна пажња посвећује се обуци у пружању прве помоћи, техничком извлачењу повријеђених из возила и комуникацији на терену. Унапређењем стручности и увјежбаности директно се доприноси бржој, безбједнијој и ефикаснијој интервенцији, чиме се смањују посљедице по живот и здравље жртава саобраћајних незгода.		
Индикатори за праћење резултата мјере	Индикатори (излазног резултата)	Полазне вриједности (2026)	Циљне вриједности (2035)
	Иновирани образовни, наставни и стручни планови и програми за дјеловање након саобраћајне незгоде	не	да
	Годишњи број спроведених образовних, наставних и стручних планова и програма хитних служби за дјеловање након саобраћајне незгоде	није мјерено	најмање 2 годишње
	Годишњи број заједничких вјежби хитних служби за дјеловање након саобраћајне незгоде	није мјерено	најмање 2 годишње
Процјена средстава	Износ: 2.900.000 КМ Извор: Буџет Републике Српске, буџет ЈЛС, WHO, UNECE, IPA		
Период спровођења	2026–2035. године		
Носиоци мјере	МУП РС, МЗСЗ РС, АМС РС и ЈЛС		

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна и универзитетска библиотека
Републике Српске, Бања Лука

656.1.08

СТРАТЕГИЈА безбједности саобраћаја на путевима
Републике Српске за период од 2026. до 2035. године /
[руководилац тима Спасоје Мићић]. - Бања Лука : Агенција за
безбједност саобраћаја Републике Српске, 2026 ([Б.м. : б.и.]). -
94 стр. : илустр. ; 30 cm

Доступно и на: <https://vladars.rs/sr-SP-Surl/Vlada/Ministarstva/msv/PPP/Pages/Splash.aspx>. - Подаци о
руководиоцу тима преузети из импресума

ISBN 978-99976-160-6-7

COBISS.RS-ID 143945729

