

**EVROPSKI UNIVERZITET BRČKO DISTRIKT**  
**TEHNIČKI FAKULTET**

S a o b r a č a j



**DOKTORSKA DISERTACIJA**

Tema:

**UTICAJ SAOBRĀCAJNICA NA BEZBJEDNOST DRUMSKOG  
SAOBRĀCAJA NA PUTEVIMA U BOSNI I HERCEGOVINI,  
studija slučaja - TUZLA**

Mentor:  
Prof. dr. sc. Mladen Dobrić, dipl.ing.

Kandidat:  
Mr.sci. Zlatko Kovačević, dipl.ing.saobraćaja

Brčko Distrikт, 2016.godine

KOMISIJA za ocjenu podobnosti teme i kandidata, prema Odluci Senata Evropskog univerziteta Brčko Distrikt, je radila u sastavu:

1. prof. dr. ZORAN LALIĆ, predsjednik,
2. prof. dr. MLADEN DOBRIĆ, mentor,
3. prof. dr. MIODRAG TOJAGIĆ, član.

Rad sadrži: uvod, 7 poglavlja i pregled korišćene literature, na ukupno 158 stranica.

Lektorisanje je izvršila profesorica Bosanskog jezika i književnosati Samira Erdeljac.

Prilozi su dati na kraju, iza teksta rada, od strane 159. i dalje, u obimu od 47 stranica. U prilogu su date i fotografije pomoćnih obrazaca i dokumenata korišćenih u istraživanju kako ne bi opterećivali obim samog rada.

U radu je prikazano ukupno 136 fotografija, 21 dijagram i 9 tabela.

## S A D R Ž A J :

	strana:
Fotokopija ODLUKE o imenovanju Komisije za ocjenu podobnosti teme i kandidata .....	6
Fotokopija ODLUKE o usvajanju izvještaja Komisije za ocjenu podobnosti teme i kandidata .....	7
 KRATAK OPIS RADA (sažetak na bosanskom i engleskom jeziku) .....	8
 U V O D .....	<b>10</b>
a) Predmet, cilj i metode istraživanja .....	12
b) Polazne hipoteze .....	15
c) Društvena opravdanost doktorske disertacije .....	16
 <b>1. TEORIJSKO-METODOLOŠKI PRISTUP .....</b>	<b>19</b>
<b>1.1. Pojam “bezbjednost saobraćaja”.....</b>	<b>19</b>
<b>1.2. Faktori bezbjednosti drumskog saobraćaja .....</b>	<b>31</b>
<b>1.3. Put kao faktor bezbjednosti drumskog saobraćaja .....</b>	<b>34</b>
<b>1.4. Zakonski okvir.....</b>	<b>38</b>
 <b>2. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA UTICAJA SAOBRAĆAJNICA NA BEZBJEDNOST DRUMSKOG SAOBRAĆAJA .....</b>	<b>40</b>
 <b>3. STANJE SAOBRAĆAJNICA .....</b>	<b>53</b>
<b>3.1. Fizičko stanje saobraćajnica .....</b>	<b>53</b>
3.1.1. Stanje saobraćajnica sa građevinskog aspekta .....	53
3.1.2. Stanje saobraćajnica sa saobraćajnog aspekta .....	64
<b>3.2. Klimatski uticaji na stanje saobraćajnica .....</b>	<b>83</b>
<b>3.3. Stanje signalizacije na saobraćajnicama .....</b>	<b>85</b>

3.3.1. Zakonske obaveze .....	86
3.3.2. Postojeće stanje signalizacije na putevima .....	88
3.3.3. Anomalije sa aspekta saobraćajne signalizacije .....	91
3.4. Teorijski model saobraćajnice .....	95
3.5. Najčešća odstupanja kod izvedenih saobraćajnica .....	96
<b>4. REZULTATI IZVEDENIH ISTRAŽIVANJA .....</b>	<b>98</b>
<b>4.1. Izvršena istraživanja .....</b>	<b>98</b>
4.1.1. Brojanje saobraćaja na pojedinim raskrsnicama u Tuzli .....	99
4.1.2. Anketa vozača .....	113
4.1.3. Analiza zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda .....	119
4.1.4. Zanimljive inicijative .....	125
<b>4.2. Moguća unapređenja sa aspekta saobraćajnice .....</b>	<b>125</b>
<b>4.3. Analiza pokazatelja bezbjednosti saobraćaja .....</b>	<b>128</b>
4.3.1. Pokazatelji iz zvanične statistike .....	128
4.3.2. Pokazatelji iz istraživačkog modela .....	131
4.3.3. Mjere u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda .....	132
<b>5. MOGUĆNOSTI STVARANJA OBAVEZE EVIDENTIRANJA STANJA SAOBRAĆAJNICE .....</b>	<b>140</b>
<b>5.1. Postojeći način evidentiranja za potrebe statistike o SN .....</b>	<b>140</b>
<b>5.2. Mogućnosti uvođenja obaveze evidentiranja stanja saobraćajnice .....</b>	<b>142</b>
<b>5.3. Uporedna analiza pokazatelja (sa rezultatima – na uzorku) .....</b>	<b>143</b>
<b>5.4. Praktičan doprinos .....</b>	<b>145</b>
<b>6. MOGUĆNOSTI DALJIH ISTRAŽIVANJA .....</b>	<b>146</b>
<b>7. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA .....</b>	<b>152</b>
<b>PREGLED KORIŠĆENE LITERATURE .....</b>	<b>155</b>
<b>PRILOZI .....</b>	<b>159</b>

- Fotografije primjera obrazaca pomoćnih tabela korišćenih u istraživanju .....	160
- Fotografije nekih analiziranih dokumenata u radu .....	167
- Spisak pravnih izvora .....	180
- Pregled skraćenica korišćenih u radu .....	181
- Spisak fotografija prikazanu radu .....	182
- Spisak dijagrama navedenih u radu .....	186
- Spisak tabela navedenih u radu .....	187
- Izgled naslovnih strana nekih saobraćajnih „dokumenata“ .....	188
- Zanimljive inicijative .....	190

EVROPSKI UNIVERZITET  
BRČKO DISTRIKT  
BOSNA I HERCEGOVINA



EUROPEAN UNIVERSITY  
BRČKO DISTRICT  
BOSNIA AND HERZEGOVINA

Broj: 222-6/2015  
Datum: 31.10.2015.

Na osnovu člana 53 stav 1 tačka i) Zakona o visokom obrazovanju u Brčko distriktu BiH („Službeni glasnik Brčko distrikta BiH“, broj 30/09) i člana 61 stav 5 Statuta Evropskog univerziteta Brčko distrikt, a na prijedlog Naučnonastavnog vijeća Tehničkog fakulteta broj 201-6/2015 od 10.10.2015. godine, Senat na sjednici održanoj 31.10.2015. godine donosi

## O D L U K U

### I

Imenjuje se Komisija za ocjenu podobnosti teme i kandidata doktorske disertacije pod nazivom *Uticaj saobraćajnica na bezbjednost drumskog saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, studija slučaja - Tuzla*, kandidata mr. Zlatka Kovačevića, kandidata za odbranu doktorske disertacije na Tehničkom fakultetu, u sljedećem sastavu:

- 1) prof. dr. Zoran Lalić, predsjednik Komisije;
- 2) prof. dr. Mladen Dobrić, mentor, i
- 3) prof. dr. Miodrag Tojagić, član Komisije.

### II

Komisija iz tačke I ove odluke je dužna da izradi izvještaj o ocjeni podobnosti teme i kandidata rada u roku od 30 dana od dana preuzimanja doktorske disertacije.

### III

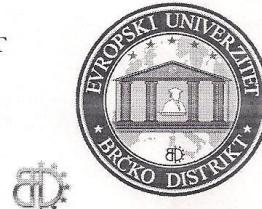
Protiv ove odluke može se uložiti žalba Senatu u roku od 15 dana od dana dostavljanja.

Dostaviti:

- 1) Imenovanima iz tačke I;
2. U dosje studenta, i
3. Arhivi Univerziteta.



EVROPSKI UNIVERZITET  
BRČKO DISTRIKT  
BOSNA I HERCEGOVINA



EUROPEAN UNIVERSITY  
BRČKO DISTRICT  
BOSNIA AND HERZEGOVINA

Broj: 19-6/2016  
Datum: 12.02.2016.

Na osnovu člana 61 stav 8 Statuta Evropskog univerziteta Brčko distrikt, a na prijedlog Naučnonastavnog vijeća Tehničkog fakulteta broj 9-6/2016 od 6.02.2016. godine, Senat Univerziteta na sjednici održanoj 12.02.2016. godine donosi

### O D L U K U

#### I

Usvaja se izvještaj Komisije u sastavu, i to: 1) prof. dr. Zoran Lalić, predsjednik Komisije; 2) prof. dr. Mladen Dobrić, mentor, i 3) prof. dr. Miodrag Tođagić, član Komisije, za ocjenu podobnosti teme i kandidata doktorske disertacije pod nazivom *Uticaj saobraćajnica na bezbjednost drumskog saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, studija slučaja - Tuzla*, kandidata mr. Zlatka Kovačevića, kandidata za odbranu doktorske disertacije na Tehničkom fakultetu.

#### II

Kandidat iz tačke I ove odluke može da pristupi istraživanju i izradi rada.

#### III

Protiv ove odluke može se uložiti žalba Senatu u roku od 15 dana od dana dostavljanja.

Dostaviti:

- 1) Imenovanim iz tačke I;
- 2) U dosije studenta, i
- 3) Arhivi Univerziteta.



## KRATAK OPIS RADA – sažetak na bosanskom i engleskom jeziku:

### S A Ž E T A K

Uticaj drumskih saobraćajnica na bezbjednost u drumskom saobraćaju je daleko veći od zvanično iskazanih uticaja. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH sa pratećim propisima uređuje odgovarajuća pravila ponašanja i saobraćajnu signalizaciju na putevima koju su dužni poštivati učesnici u saobraćaju, a prije svih vozači (koji jedini imaju sertifikat da ta pravila znaju). Država Bosna i Hercegovina ne pridaje odgovarajući značaj obezbjeđenju uslova za bezbjedno odvijanje saobraćaja, počev od njenog uticaja na svaki od faktora sistema bezbjednosti, do zanemarivanja svoje obaveze u kontroli primjene donesenih zakona. Zbog ovakvog stanja na građevinskim objektima niskogradnje – putevima u BiH, nerijetko se uređuju saobraćajnice i bez saobraćajnih projekata, a često bez stručnog nadzora, tako da izvedeno stanje u velikoj mjeri ne odgovara projektovanom a pogotovo potrebnom za bezbjedan drumski saobraćaj.

U BiH praktično ne postoji, a treba donijeti (usvojiti) poseban KONCEPT STRATEŠKOG UPRAVLJANJA BEZBJEDNOŠĆU DRUMSKOG SAOBRAĆAJA, sa ciljem i na način da se obezbijedi „proces praćenja postojećeg stanja, definiše željeno stanje i preduzimaju upravljačke mjere sa ciljem približavanja postojećeg stanja željenom“ [41].

Zvanični statistički podaci o minornom uticaju saobraćajnica na bezbjednost u drumskom saobraćaju (do oko 1,50 %) nisu dobra osnova za daljnje stručne analize stvarnih uzroka i posljedica saobraćajnih nezgoda na putevima. PUT je kako samostalan tako i u sadejstvu sa drugim faktorima sistema bezbjednosti, uzročnik preko 30 % saobraćajnih nezgoda u BiH. Neophodan je angažovan i koordiniran rad stručnjaka – sve do praktičnog isticanja problema ovog stanja bezbjednosti u saobraćaju kao nacionalnog problema.

### A B S T R A C T

The effect of thoroughfares on traffic safety far surpasses what is officially considered. The road traffic safety law enforced on roads in Bosnia and Herzegovina with supporting legislations sets adequate rules of conduct and traffic signalisation on the roads, applicable to all traffic participants but above all the drivers (the only ones holding a certificate of knowing these rules). The country of Bosnia and Herzegovina does not value the importance of providing adequate conditions for safe traffic flow enough, starting with the country's influence on every safety system's factor through to neglecting its

responsibility in controlling the reinforcement of set laws. Due to the condition of civil engineering construction elements - roads, thoroughfares in the country are often built with no previous urban traffic plan, sometimes even without skilled supervision, making the as-built product different from the planned or inadequate for safe road traffic.

What Bosnia and Herzegovina does not have, yet needs to realise and adopt is a CONCEPT OF STRATEGIC MANAGEMENT FOR ROAD SAFETY, with an aim to provide a set process of supervising the existing and defining what is needed, as well as taking measures to bring the two together. The official statistics of minor effect of thoroughfares on traffic safety (to about 1.50%) are not an adequate base for further expert analysis or actual causes and consequences of traffic accidents. Roads, both independently as well as in combination with other factors of safety are a cause of over 30% traffic accidents in BaH. An engaging and coordinated examination done by experts is needed, until this problem with the question of safety surfaces on a national level.

## UVOD

Sama tema ove doktorske disertacije proistekla je iz interesovanja i prvobitne zamisli autora – da se u radu objasne, pored većeg uticaja saobraćajnica na bezbjednost drumskog saobraćaja, još neki fenomeni kao što su:

- problemi u primjeni i „anomalije“ u Zakonu o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH sa saobraćajno-tehničkog aspekta sa komentarom o načinu polaganja vozačkih ispita u BiH i propusti u osposobljavanju učesnika u saobraćaju u BiH te potrebe za uvođenjem obaveznog saobraćajnog obrazovanja na svim nivoima školovanja i potrebe osmišljavanja permanentnog obrazovanja stanovništva u cilju podizanja saobraćajno-tehničke kulture svih učesnika u saobraćaju,
- problemi koji nastaju uslijed nezakonite, neodgovarajuće ili pogrešne saobraćajne signalizacije na putevima u BiH,
- troškovi i ekonomski aspekt bezbjednosti drumskog saobraćaja,
- gdje sve rade visokoobrazovani saobraćajni stručnjaci, a gdje sve ne rade, a trebali bi da rade,
- ko sve radi na radnim mjestima na kojima se planiraju, projektuju ili kontrolišu saobraćajna rješenja u Bosni i Hercegovini,
- i slično.

Sužavanjem prvobitno široko zamišljene teme i konačnim odobrenjem moje prijave od strane Senata Univerziteta, nastavio sam rad samo po pitanju većeg uticaja saobraćajnica na bezbjednost drumskog saobraćaja.

Odobrena tema „UTICAJ SAOBRAĆAJNICA NA BEZBJEDNOST DRUMSKOG SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA U BOSNI I HERCEGOVINI, STUDIJA SLUČAJA – TUZLA“ u samom radu obrađena je kroz 7 tematskih cjelina, i to:

- 1. TEORIJSKO-METODOLOŠKI PRISTUP**
- 2. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA UTICAJA SAOBRAĆAJNICA NA BEZBJEDNOST DRUMSKOG SAOBRAĆAJA**
- 3. STANJE SAOBRAĆAJNICA**

- 4. REZULTATI IZVEDENIH ISTRAŽIVANJA**
- 5. MOGUĆNOSTI STVARANJA OBAVEZE EVIDENTIRANJA STANJA SAOBRAĆAJNICE**
- 6. MOGUĆNOSTI DALJIH ISTRAŽIVANJA, i na kraju**
- 7. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA**

U prvoj cjelini (TEORIJSKO-METODOLOŠKI PRISTUP) - naglašen je problem često nestručnog tretiranja pojedinih pojmoveva iz oblasti drumskog saobraćaja, kao što su „bezbjednost saobraćaja“, „saobraćajnica“, „naselje“, „naseljeno mjesto“, itd. Isto tako, navedeni su i faktori bezbjednosti drumskog saobraćaja, a posebno je dat i osvrt na „put“ kao faktor bezbjednosti drumskog saobraćaja.

U drugoj cjelini, (PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA UTICAJA SAOBRAĆAJNICA NA BEZBJEDNOST DRUMSKOG SAOBRAĆAJA) navedena su iskustva nekih susjednih zemalja i nekih zemalja EU kroz dva osnovna dokumenta EU koja obuhvataju elemente koji se odnose na bezbjednost drumskog saobraćaja (Bijela knjiga i Akcioni program drumske bezbjednosti).

U trećoj cjelini (STANJE SAOBRAĆAJNICA) fizičko stanje saobraćajnica je posmatrano i sa građevinskog i sa saobraćajnog aspekta, navedeni su različiti klimatski uticaji na stanje saobraćajnica, opisano stanje signalizacije na saobraćajnicama (odnos signalizacije prema zakonskim obavezama i postojećem stanju). Navedeni su i različiti primjeri „anomalija“ sa aspekta saobraćajne signalizacije na putevima u BiH, a posebno na prostoru Opštine Tuzla (danasa „Grad Tuzla“). U ovom dijelu prikazan je teorijski model saobraćajnice, te najčešća odstupanja kod izvedenih saobraćajnica.

U četvrtoj cjelini (REZULTATI IZVEDENIH ISTRAŽIVANJA) kroz primjere u BiH i Tuzli navedeni su rezultati sprovedenih istraživanja kroz rezultate brojanja saobraćaja na pojedinim raskrsnicama u Tuzli , zatim kroz sprovedenu anketu vozača na raskrsnicama i kroz analizu svih Zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda u Tuzli 2015.godine. Prikazane su i zanimljive inicijative koje je autor pronašao u raznim drugim izvorima, a u vezi su sa bezbjednošću drumskog saobraćaja. Data su i gledišta autora na moguća unapređenja sa aspekta bezbjednosti saobraćaja. Na kraju ovog dijela, data je i analiza pokazatelja bezbjednosti saobraćaja. Posebno je istaknut problemom nepoštivanja saobraćajnih propisa.

U petoj cjelini (MOGUĆNOSTI STVARANJA OBAVEZE EVIDENTIRANJA STANJA SAOBRAĆAJNICE) naglašena je potreba za uvođenjem obaveze evidentiranja stanja saobraćajnice pri uviđaju saobraćajnih

nezgoda u zvaničnim „Zapisnicima o uvođaju saobraćajne nezgode“, te odnos postojećeg načina evidentiranja i potrebnog-mogućeg, sa uporednom analizom pokazatelja na uzorku, u Tuzli 2015.godine.

U šestoj cjelini (MOGUĆNOSTI DALJIH ISTRAŽIVANJA) navedene su neke teze od interesa autora za dalja istraživanja, kao što su: troškovi saobraćajnih nezgoda, ulaganja u putnu infrastrukturu, ko se sve bavi saobraćajnim projektovanjem, ko sve radi na poslovima bezbjednosti saobraćaja u Ministarstvima unutrašnjih poslova (koji jedini vrše nadzor nad primjenom Zakonu o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH), kakvo obrazovanje sa saobraćajno-tehničkog aspekta trebamo, kakva je edukacija kandidata i vozača motornih vozila (prije i poslije polaganja vozačkih ispita), itd. U ovoj cjelini dat je i osvrт na moguću primjenu IT tehnologija u saobraćaju kroz tzv. intelligentne puteve, a i vozila, naravno.

Na kraju rada (u sedmoj cjelini) su data ZAKLJUČNA RAZMATRANJA autora.

Poslije zaključnih razmatranja, u nastavku je dat pregled korišćene literature, a potom su – u posebnom prilogu navedeni primjeri obrazaca i tabela korišćenih za potrebe sprovedenih istraživanja, kao i fotografije nekih analiziranih dokumenata u radu, te spisak pravnih izvora, pregled korišćenih skraćenica, spiskovi fotografija, dijagrama i tabela u radu. Prilozi se završavaju izborom „zanimljivih inicijativa“ koje je autor izdvojio, a koje govore o tretiraju saobraćajnica i bezbjednosti saobraćaja u javnosti.

U samoj prijavi za izradu ovog rada navedeni su:

- a) *Predmet, cilj i metode istraživanja*
- b) *Polazne hipoteze*
- c) *Društvena opravdanost doktorske disertacije*

Tako je u ovom uvodnom dijelu prikazan predmet istraživanja, kao i razlozi koji su motivisali autora na obradu ove teme. Takođe, prikazan je i cilj i metode istraživanja, kao i polazne hipoteze. U uvodnim napomenama data su i autorova sagledavanje društvene opravdanosti ove doktorske disertacije.

#### **a) Predmet, cilj i metode istraživanja**

PREDMET doktorske disertacije je istraživanje uticaja drumskih saobraćajnica na bezbjednost drumskog saobraćaja uopšte, sa posebnim osvrтом na saobraćajnu signalizaciju na putevima u Bosni i Hercegovini,

sa studijom slučaja u Tuzli. Fenomen uticaja saobraćajnica, odnosno puta na nastanak saobraćajnih nezgoda na putevima, kako u BiH, tako i u svijetu, je nedovoljno istražen, a u svim zvaničnim statistikama saobraćajnice se kao uzrok u nastajanju saobraćajnih nezgoda ili zapostavljaju (minimiziraju) ili izostavljaju.

Za efikasno funkcionisanje saobraćajnog sistema a posebno bezbjednosti saobraćaja potrebno je odgovarajuće permanentno praćenje pojava koje dovode do nastanka opasnih situacija na putevima koje najčešće dovode do nastanka saobraćajnih nezgoda. Kako postoji uska uzročno-posljetična veza u nastanku saobraćajnih nezgoda na putevima u ponašanju i propustima učesnika u saobraćaju i stanju i kvalitetu saobraćajnica, odnosno puteva i stanju saobraćajne signalizacije na istim, to se stručnoj javnosti, sve više nameće potreba za istraživanjima i rješenjima za jasnije sagledavanje stvarnih uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda na putevima. Ovo tim prije što u postojećoj situaciji u Bosni i Hercegovini (u kojoj je ova oblast, uglavnom, regulisana Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH, te čiji nadzor vrše pripadnici Ministarstva unutrašnjih poslova) podatke o uzrocima statistički evidentiraju nedovoljno stručna lica koja na terenu – još pri vršenju uviđaja i pravljenja Zapisnika kao uzroke najvećeg broja nezgoda (preko 95%) navode propuste vozača, ne ulazeći u suštinu razloga njihovog takvog ponašanja.

Naša istraživanja su pokazala da se izvođenje puteva, njihovo održavanje i postavljanje saobraćajne signalizacije u velikoj mjeri odvija mimo važeće zakonske regulative. Put ne mora biti osnovni uzročnik nastanka saobraćajne nezgode, ali itekako može uticati na razne pogreške vozača koje dovode do nezgode.

U disertaciji se namjerava obraditi ova oblast na način da se istraži moguće veće učešće i uticaj kako stanja i kvaliteta puta (kao građevinskog objekta) i saobraćajnice (po vrsti i kvalitetu kolovoznog zastora), tako i vrste i kvaliteta saobraćajne signalizacije, osvijetljenosti, uticaja klimatskih i vremenskih prilika – na nastanak saobraćajnih nezgoda, odnosno, na moguće iznuđene pogreške vozača.

Država Bosna i Hercegovina je uspostavila određeni zakonski okvir za projektovanje, izgradnju, održavanje, eksploraciju i nadzor putne infrastrukture, ali se stiče utisak da posustaje u implementaciji zakonskih rješenja, o čemu će u disertaciji biti prilike da se diskutuje. Na putevima BiH u jako izraženoj mjeri su prisutna oštećenja kolovoza, a što sigurno ima odgovarajući uticaj na bezbjednost drumskog saobraćaja. Korisnici saobraćajne infrastrukture, odnosno, učesnici u saobraćaju, danas imaju jako nizak stepen saobraćajne kulture, odnosno, imaju visok stepen saobraćajne nekulture, što takođe utiče na prevelike posljedice saobraćajnih nezgoda.

Poznato je da među svim učesnicima u saobraćaju samo vozači motornih vozila imaju zakonsku obavezu polaganja (vozačkog) ispita – dakle, samo ova kategorija ima određena obavezna znanja i sposobnosti za bezbjedno učestvovanje u saobraćaju. A šta je sa ostalim učesnicima – vozačima drugih vozila, pješacima, putnicima, i drugim? Ove dileme (i neki odgovori na njih) našli su mesta u ovoj disertaciji, jer je nesporno da su i do sada uočeni mnogi propusti u osposobljavanju učesnika u saobraćaju u BiH, kao i potrebe za otklanjanjem uočenih nedostataka.

CILJ disertacije biće da se sagledaju aktivnosti koje se u savremenim uslovima sprovode u sferi poboljšanja zakonske regulative u predmetnoj oblasti, te da se nakon analize postojećih alata (mjera i postupaka) predlože i druga rješenja koja bi mogla dovesti kako do stvaranja realnije slike o stvarnim uzrocima saobraćajnih nezgoda na putevima, tako i do aktivnijeg učešća u stvaranju boljih predušlova za veću bezbjednost drumskog saobraćaja, prije svega u Bosni i Hercegovini. U radu će biti postavljene određene hipoteze, da bi se nakon sprovedenih istraživanja i analiza donijeli odgovarajući zaključci sa prijedlogom mjera za unapređenje postupanja u ovoj oblasti, što sve u konačnici ima za cilj povećanje bezbjednosti saobraćaja, odnosno smanjenje i ublažavanje posljedica saobraćajnih nezgoda.

Radi se o složenoj i dinamičnoj problematici koja iziskuje dublja i studiozna proučavanja. Ekonomski kriza u državi i okruženju, odnosno socijalna situacija učesnika u saobraćaju, i mnogi drugi faktori iz sfere nadgradnje društva, itekako utiču na razloge zbog kojih u Bosni i Hercegovini imamo jako lošu putnu infrastrukturu. Ovo ističemo kako sa aspekta dužine i vrste kvalitetnih saobraćajnica, tako i sa aspekta održavanja istih (sa svim njenim elementima – kao što su: put, kolovozni zastor, objekti na i pored puta, signalizacija, i drugi).

Naime, poznato je kako je bezbjednost drumskog saobraćaja skup, ali neophodan proces. Kao takav, mora se postaviti među prioritete svake zemlje. BiH danas gubi preko 2% nacionalnog dohotka zbog velikih ukupnih troškova koji nastaju kao posljedica saobraćajnih nezgoda.

Najveći i najbrži uticaj na poboljšanje bezbjednosti drumskog saobraćaja može se ostvariti djelovanjem na vozilo i na put. Dakle, i na saobraćajnicu.

Aktivna i pasivna bezbjednost puta tek treba da doživi svoju afirmaciju u BiH. Do sada su i u teoriji i u praksi zapostavljeni ovi aspekti puta, a „država“ je jedina koja može i treba da doprinese povoljnijem uticaju ovog faktora na bezbjednost saobraćaja. Prioritet treba, napokon, i zato što je do danas nedvosmisleno potvrđeno da veća ulaganja u bezbjednost saobraćaja, kroz ulaganja u kvalitetnu i stručnu edukaciju svih učesnika u saobraćaju, kao i u povećanje dužine kvalitetnih javnih puteva (koji odgovaraju karakteristikama i potrebama današnjeg drumskog saobraćaja) i kvalitetno održavanje

postojećih javnih puteva, predstavljaju neophodan preuslov za oživljavanje privrede – tako neophodne za kvalitetan život i opstanak na ovim prostorima.

Osnovni cilj disertacije svodi se na ukazivanje na potrebu pojačanog fokusa na realno veće prisustvo saobraćajnice, odnosno puta (kao jednog od osnovnih faktora bezbjednosti saobraćaja) među uzrocima saobraćajnih nezgoda, naravno - sa ukazivanjem i na potrebu i mogućnost prevazilaženja ovog problema.

U radu su korišćene razne METODE ISTRAŽIVANJA zasnovane na predmetu i ciljevima istraživanja, kao i na postavljenim hipotezama, a prije svih:

- Odgovarajuća „**desk istraživanja**“ koja podrazumevaju korišćenje domaće i strane literature iz oblasti uticaja saobraćajnica na bezbjednost drumskog saobraćaja;
- Analiza **zakonskih rješenja** kojima su definisane obaveze pojedinih subjekata u saobraćaju, kao i pretraživanje aktuelnih internet stranica vezanih za predloženu temu istraživanja;
- **Metode indukcije i dedukcije**, u smislu kretanja istraživanja od opšteg ka pojedinačnom, odnosno od pojedinačnog ka opštem, da bi se došlo do adekvatnih zaključaka;
- **Metoda analize**, u pogledu posmatranja konkretnog predmeta istraživanja raščlanjivanjem na sastavne dijelove, a zatim njihovu pojedinačnu analizu;
- **Metoda sinteze**, u smislu spajanja raščlanjenih i analiziranih elemenata pojave u cjelinu radi definisanja određenih pravila u ponašanju pojave;
- **Detaljna analiza** institucionalnog i normativnog okvira postojećeg sistema organizacije, planiranja, projektovanja, izvođenja, održavanja i nadzora u saobraćajnoj infrastrukturi i edukaciji učesnika u saobraćaju, sa ciljem obezbjeđenja metoda za efikasniji uticaj na povećanje bezbjednosti saobraćaja u BiH, uz davanje kritičko-analitičkog osvrta u pravcu unapređenja sistema; i
- **Statistička analiza**, pomoću koje će se, korišćenjem statističkih podataka i parametara, dopuniti kvalitativna analiza predmeta istraživanja.

#### b) Polazne hipoteze

Osnovne hipoteze od kojih se u ovom radu i istraživanju polazi prilagođene su predmetu i ciljevima istraživanja. Definisane su na sljedeći način:

**Osnovna hipoteza:** Put, kao faktor, u daleko većoj mjeri utiče na bezbjednost drumskog saobraćaja. Stvaranjem uslova za evidentiranje stvarnih uzroka saobraćajnih nezgoda na putevima u

BiH, odnosno za evidentiranje i puta/saobraćajnice kao realnog uzroka saobraćajnih nezgoda u daleko većoj mjeri od postojeće, obezbjediće se mogućnost realnije analize uzroka, posljedica i neophodnih mjera za unapređenje bezbjednosti drumskog saobraćaja;

**Posebna hipoteza:** Zbog nerealno predstavljenih uzroka saobraćajnih nezgoda na putevima do sada je zanemarivan uticaj saobraćajnica odnosno puteva na bezbjednost drumskog saobraćaja, te su u Bosni i Hercegovini izostajale značajnije investicije u putnu infrastrukturu (posebno je izraženo kašnjenje u realizaciji planiranih aktivnosti), njeno planiranje, projektovanje, izvođenje i održavanje. O posljedicama zaostajanja cijelih regiona usled neodgovarajuće saobraćajne infrastrukture i odsustva investicija da i ne govorimo.

**Pojedinačna hipoteza:** Kada budemo u prilici da realnije evidentiramo stvarne uzroke saobraćajnih nezgoda u BiH, odnosno, kada pokažemo da saobraćajnice odnosno putevi u značajno većoj mjeri (nego do sada) ugrožavaju bezbjedno odvijanje drumskog saobraćaja, tada će se lakše odlučivati za izdvajanje većih budžetskih sredstava za dodatno finansiranje u kvalitetne saobraćajne projekte. Tada će se smanjiti troškovi posljedica saobraćajnih nezgoda, a istovremeno i stvoriti osnova za drugačiji – bolji pristup u edukaciji svih učesnika u saobraćaju sa ciljem prevencije.

### c) Društvena opravdanost doktorske disertacije

S razlogom se može očekivati da će rezultati istraživanja potvrditi zasnovanost postavljenih hipoteza, što će biti nesporan naučni doprinos. Smatram da rad sa ovom tematikom ima naučno i šire društveno opravdanje iz nekoliko razloga. Bosna i Hercegovina, kao i većina zemalja u okruženju, duži niz godina suočavaju se sa problemom posljedica velikog broja saobraćanih nezgoda. Ali, stvarni uzroci saobraćajnih nezgoda su nedovoljno istraženi, a posebno su statistički nepotvrđeni. Nauka i kod nas i u okruženju nije posvećivala dovoljno prostora problemu koji je predmet ove disertacije. Skoro da nema literature u Bosni i Hercegovini koja se posebno bavi ovom problematikom.

Nema domaćih djela monografskog karaktera u kojima se detaljnije obrađuje tematika uticaja drumskih saobraćajnica na bezbjednost drumskog saobraćaja uopšte, a posebno nema literature koja detaljnije obrađuje uticaj saobraćajne signalizacije (na putevima u Bosni i Hercegovini) na bezbjednost drumskog saobraćaja. U postojećoj literaturi, domaći i strani autori, uglavnom, samo naglašavaju potrebu za istraživanjem stvarnog uticaja saobraćajnica odnosno puta, a dalje se razrađuju samo ostali aspekti – napor usmjereni prema učesnicima u saobraćaju, dakle, ljudskom faktoru i prema vozilima. Čak se i u Evropskoj Uniji (EU) malo pažnje posvećuje području infrastrukture, ali možda u UE i sa razlogom, obzirom na veliku razvijenost mreže saobraćajnica, njihov izvedeni kvalitet, dobro održavanje i stručan

nadzor, kao i na visok nivo saobraćajno-tehničke (i druge) kulture. Ove okolnosti su i uticale da se opredijelim za navedenu temu.



Fotografija br. 1. Položaj Bosne i Hercegovine u Evropi

Tuzla je jedan od većih gradova u Bosni i Hercegovini. Nalazi se na sjeveroistoku države, to je grad slanih Panonskih jezera, višemilijunskog kontinuiteta života i kulture, grad tradicije multikulturalizma i antifašizma, sa vizijom razvijene poslovne infrastrukture i grad znanja, književne i likovne tradicije i inovativnosti. Tuzla je u ranijem periodu bila prepoznatljiva i kao veliki industrijski centar u državi i regiji, ali danas posustaje u razvoju industrijskih postrojenja, te se okreće turizmu.



Fotografija br. 2. Mreža saobraćajnica u gradu Tuzla

U saobraćajnom smislu, i Bosna i Hercegovina, kao država, i Tuzla (i cijela tuzlanska regija ) danas zaostaju za okruženjem, posebno po pitanju putne infrastrukture.

Prilikom obrade odobrene teme nastojao sam da svestrano sagledam sve uticaje saobraćajnica na bezbjednost drumskog saobraćaja, sa posebnim osvrtom na uticaj saobraćajne signalizacije. Smatram da će time dati određeni doprinos u proučavanju ove složene problematike.

## 1. TEORIJSKO-METODOLOŠKI PRISTUP

U teorijsko-metodološkom pristupu istraživanju daje se detaljniji prikaz predmeta istraživanja, odgovarajući pojmovi sa aspekta saobraćajne struke, zatim faktori bezbjednosti drumskog saobraćaja i posebno PUT - javni put - saobraćajnica. Na kraju će biti dat zakonski okvir iz ove oblasti.

Naglašava se problem često nestručnog tretiranja pojedinih pojmoveva iz oblasti drumskog saobraćaja – kao što su „bezbjednost saobraćaja”, „saobraćajnica”, „naselje”, „naseljeno mjesto” i drugih.

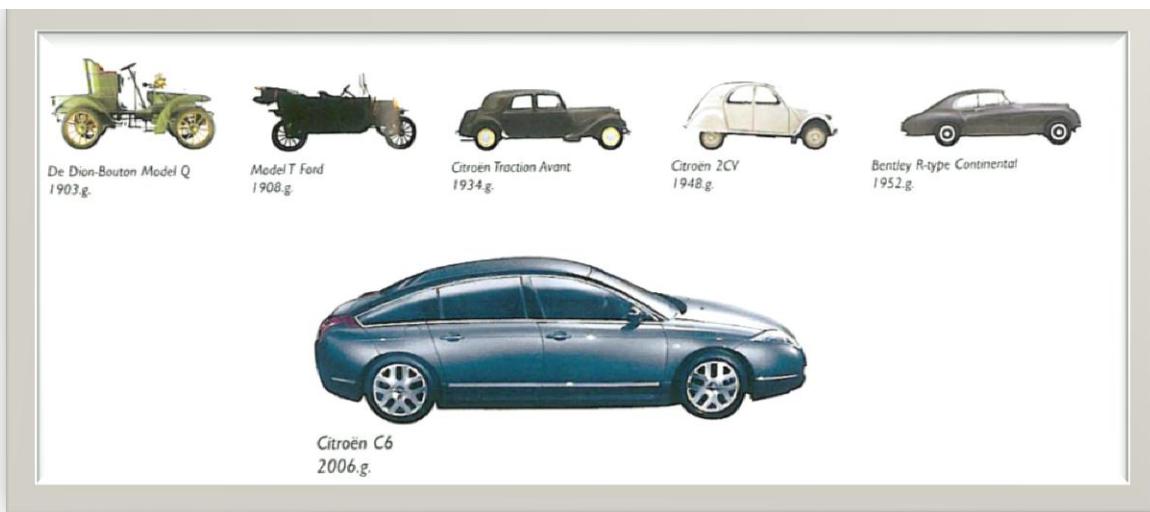
U ovom dijelu rada dat je sljedeći prikaz:

- Pojam „bezbjednost saobraćaja”
- Faktori bezbjednosti drumskog saobraćaja
- Put kao faktor bezbjednosti drumskog saobraćaja
- Zakonski okvir

### 1.1. Pojam „bezbjednost saobraćaja”

Danas je nedvosmisleno BEZBJEDNOST SAOBRAĆAJA – NAUČNA OBLAST. U ovom radu govorimo samo o bezbjednosti u drumskom saobraćaju. „Pojavom velikog broja automobila koji su se stalno tehnički usavršavali za postizanje većih brzina u kretanju na dužim relacijama i za prevoženje većeg broja lica ili veće nosivosti, pojavio se novi oblik ugroženosti učesnika u saobraćaju“ [2]. Vozila se proizvode već preko 100 godina, a na fotografiji br. 3. je prikazana ilustracija – istorijski pregled razvoja vozila kao faktora bezbjednosti u drumskom saobraćaju:

Bezbjednost saobraćaja je relativno mlada naučna oblast – koja se zbog velikih zahtjeva prakse vrlo bruno i brzo razvija. Kao naučna oblast, ima svoj cilj, postoji potreba i područje proučavanja, posebne metode i specifični pristupi. Proučavanja daju i vidljive odnosno praktično primjenljive i korisne rezultate. Konačni ciljevi proučavanja bezbjednosti saobraćaja jesu stvaranje takvih uslova za odvijanje saobraćaja koji bi isključili stradanja ljudi.



Fotografija br. 3. Istorijski pregled razvoja vozila kao faktora bezbjednosti u saobraćaju

Poznato nam je da su konačni ciljevi u proučavanju bezbjednosti saobraćaja vrlo daleko, praktično neostvarljivi – sve dok se funkcije uočavanja, odlučivanja i predviđanja u saobraćaju pri upravljanju motornim vozilom prepuštaju čovjeku. Parcijalni ciljevi, koji su realno ostvarljivi i koji obezbjeđuju približavanje konačno postavljenom cilju, „usmjereni su na rješavanje problema uklanjanja greške u ponašanju učesnika u saobraćaju, odnosno, uklanjanja uzroka zbog koga učesnik u saobraćaju grijše“ [2]. U ovom radu ću upravo govoriti o mogućem i potrebnom uklanjanju uzroka zbog kojih, prije svih, grijše vozači motornih vozila.

Razni su uzroci zbog kojih grijše vozači motornih vozila dovodeći do saobraćajnih nezgoda i ogromnih šteta. Nije moguće pouzdano jednoznačno odrediti kolike štete nastaju u saobraćajnim nezgodama.

Sistem bezbjednosti saobraćaja je vrlo složen, upravo zbog širine problema koji variraju po vrsti, prirodi i načinu uticaja. Zbog toga je teško upravljati ovim sistemom jer se ne mogu nikad potpuno obuhvatiti svi elementi. [30]

Tačna i pedantno vođena evidencija svih šteta nastalih kao posljedica SN je osnovni preduslov za preduzimanje bilo kakve procjene eventualne koristi od akcija sprovedenih u cilju poboljšanja bezbjednosti saobraćaja. Realna procjena gubitaka od stradanja ljudi u saobraćaju treba omogućiti dobar uvid u mesta gdje SN nastaju, a uočavanjem takvih mesta otvara se prostor za realan proračun koristi koja se može postići u primjeni pojedinih preventivnih mjera i aktivnosti na takvim mjestima.

Stvaranje baze podataka o riziku i negativnim pojавama u saobraćaju i ažurno praćenje tih pojava su osnova za reagovanje društva i preduzimanje odgovarajućih mjera, odnosno, uspješno suprotstavljanje ovim pojavama. Baza podataka treba da obuhvata podatke o:

- pojavnim oblicima, uzrocima i drugim elementima koji utiču na nastanak SN,
- putevima, signalizaciji i ostaloj instalisanoj opremi na saobraćajnici,
- strukturi vozila,
- vozačima motornih vozila,
- učesnicima u saobraćajnim nezgodama,
- nastradalim licima, i druge.

Na nezadovoljavajuće stanje bezbjednosti saobraćaja na području BiH, pored subjektivnog faktora bezbjednosti u saobraćaju, u mnogome utiče i sljedeće:

- veliki broj vozila,
- velika starost vozila,
- dotrajala putna infrastruktura,
- neadekvatan tehnički pregled vozila,
- zapostavljen preventivno-vaspitni rad,
- odsustvo saobraćajne struke u analizi stanja,
- nedovoljna kontrola saobraćaja,
- neučinkovito kažnjavanje prekršilaca (ili nekažnjavanje),
- nedostatak površina za mirujući saobraćaj, i dr.

BEZBJEDNOST SAOBRAĆAJA je složen pojam. Za potrebe ovog rada, na početku ću se osvrnuti na neke pojmove iz oblasti SAOBRAĆAJA koji se često neprecizno KORISTE, pored građana i medija, i od strane ovlašćenih službenih lica (policije) i sudija, zbog čega nerijetko izazivaju moju pozornost.

Saobraćaj je relativno nov pojam, a kod nas i u svijetu se različito definiše. Za potrebe bezbjednosti saobraćaja potpuno odgovara tzv. tehnička definicija saobraćaja koja glasi: „Saobraćaj je svaka pojava ljudi i sredstava na prostoru određenom za njihovo kretanje, a takođe, i odnosi među njima“ [2].

BEZBJEDNOST SAOBRAĆAJA je karakteristika stanja saobraćajnog sistema, odnosno, bezbjednost drumskog saobraćaja je karakteristika stanja sistema drumskog saobraćaja [2].

Jedan od dobrih izvora za definisanje pojmove od interesa ovog rada je i sam Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (u daljem radu – ZOBS), koji u članu 9. precizira da pojedini izrazi (u ovom Zakonu) „imaju sljedeća značenja“:

- **Autoput** je javni put posebno izgrađen i namijenjen isključivo za saobraćaj motornih vozila, koji je kao autoput označen propisanim saobraćajnim znakom, koji ima dvije fizički odvojene kolovozne trake za saobraćaj iz suprotnih smjerova, sa po najmanje dvije saobraćajne trake i trakom za prinudno zaustavljanje vozila, bez ukrštanja s poprečnim putevima i željezničkim ili tramvajskim prugama u istom nivou i u čiji saobraćaj se može uključiti samo određenim i posebno izgrađenim priključnim javnim putevima na odgovarajuću kolovoznu traku autoputa;
- **Javni put** je površina od opšteg značaja za saobraćaj koju svako može slobodno koristiti pod uvjetima određenim zakonom i koji je nadležni organ proglašio javnim putem, kao i ulice u naselju;
- **Kolovoz** je dio površine puta namijenjen prvenstveno za saobraćaj vozila;
- **Kolovozna traka** je uzdužni dio kolovoza namijenjen za saobraćaj vozila u jednom smjeru, s jednom ili više saobraćajnih traka;
- **Saobraćajna traka** je obilježeni ili neobilježeni uzdužni dio kolovoza čija je širina dovoljna za nesmetan saobraćaj jednog reda vozila;
- **Saobraćajna traka za prinudno zaustavljanje vozila** je obilježeni uzdužni dio kolovoza na autoputevima i na određenim mjestima na putevima višeg ranga, kao i u tunelima i galerijama, namijenjena za prinudno zaustavljanje vozila;
- **Saobraćajna traka za vozila javnog gradskog prevoza** je obilježeni uzdužni dio kolovoza namijenjen za vozila javnog gradskog prevoza putnika, kad su u vozilu putnici;
- **Saobraćajna traka za ubrzavanje** je dio kolovoza namijenjen za uključivanje vozila u saobraćaj sa sporednog puta, odnosno drugih prilaznih puteva s objekata pored puteva;
- **Saobraćajna traka za usporavanje** je dio kolovoza namijenjen za isključivanje vozila iz saobraćaja na putu;
- **Motorno vozilo** je vozilo koje se pokreće snagom sopstvenog motora i koje je prvenstveno namijenjeno za prevoz lica ili tereta na putevima, ili vuču priključnog vozila, osim vozila koja se kreću po šinama i pomoćnih pješačkih sredstava;
- **Brzi put** je javni put namijenjen za saobraćaj isključivo motornih vozila, s jednom ili dvije razdvojene kolovozne trake, koji ima sve raskrsnice u dva ili više nivoa s poprečnim putevima i drugim saobraćajnicama (željezničkim ili tramvajskim prugama), prema pravilu nema zaustavnih traka i koji je kao takav označen propisanim saobraćajnim znakom;
- **Put** je svaki javni put i nekategorisani put na kojem se obavlja saobraćaj;

- **Nekategorisani put** je površina koja se koristi za saobraćaj prema ma kom osnovu i koji je dostupan većem broju raznih korisnika (seoski, poljski i šumski putevi, putevi na nasipima za odbranu od poplava, prostori oko benzinskih pumpi, parkirališta i sl.);
- **Raskrsnica** je površina na kojoj se ukrštaju ili spajaju dva ili više puteva, kao i šira saobraćajna površina koja nastaje ukrštanjem, odnosno spajanjem puteva;
- **Stajalište** je dio površine puta namijenjen za zaustavljanje autobusa, trolejbusa ili tramvaja radi ulaska i izlaska putnika i koje je obilježeno saobraćajnim znakom;
- **Učesnik u saobraćaju** je lice koje u saobraćaju na putu upravlja vozilom ili se nalazi u vozilu ili na vozilu, koje tjera, vodi ili jaše životinju koja se kreće putem, kao i pješak ili lice koje svoje poslove i radne zadatke obavlja na putu;
- **Vozač** je lice koje na putu upravlja vozilom;
- **Vozilo** je svako prevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po putu, osim pokretnih stolica bez motora za nemoćna lica i dječijih prevoznih sredstava;
- **Pješak** je lice koje učestvuje u saobraćaju, a ne upravlja vozilom, niti se prevozi u vozilu ili na vozilu, lice koje vlastitom snagom gura ili vuče vozilo, ručna kolica, dječje prevozno sredstvo, bicikl, moped ili pokretna kolica za nemoćna lica, lice u pokretnoj stolici za nemoćna lica koju pokreće vlastitom snagom ili snagom motora, ako se pri tome kreće brzinom čovječijeg hoda, kao i lice koje klizi klizaljkama, skijama, sankama ili se vozi na koturaljkama;
- **Obilježen pješački prelaz** je dio površine kolovoza namijenjen za prelaženje pješaka preko kolovoza, obilježen oznakama na kolovozu i odgovarajućim saobraćajnim znakom;
- **Naselje** je prostor na kome se redovi ili grupe zgrada nalaze s jedne ili s obje strane puta, dajući mu izgled ulice i čije granice određuje nadležni organ za upravljanje putevima saobraćajnim znakovima za obilježavanje naseljenih mjesta;
- **Ulica** je dio puta u naseljenom mjestu, s trotoarom i ivičnjakom, pored koje se najmanje s jedne strane nalaze redovi kuća ili grupe zgrada;
- **Trotoar** je posebno uređena saobraćajna površina namijenjena za kretanje pješaka, koja nije u istom nivou s kolovozom puta, ili je od koloviza odvojena na drugi način;
- **Predavač** je lice koje je steklo uvjete da vrši osposobljavanje iz poznavanja propisa o sigurnosti saobraćaja na putevima;
- **Poseban objekat na putu** je oprema na putu postavljena radi smanjenja brzine kretanja na mjestima gdje je posebno ugrožena sigurnost učesnika u saobraćaju;
- **Parkiranje vozila** je prekid kretanja vozila duži od pet minuta, osim prekida koji se pravi da bi se postupilo po znaku ili pravilu kojim se regulira saobraćaj;

- **Saobraćajna nezgoda** je događaj na putu ili koji je započet na putu, u kojem je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je jedno ili više lica poginulo ili povrijeđeno ili je nastala materijalna šteta;
- **Manja materijalna šteta** je šteta u saobraćajnoj nezgodi nastala na vozilu na kojem nisu oštećeni vitalni dijelovi i sklopovi i koje se može samostalno kretati na putu;
- **Evropski izvještaj o saobraćajnoj nezgodi** je propisani obrazac koji učesnici u saobraćajnoj nezgodi popunjavaju nakon saobraćajne nezgode; ...“.

Naravno, gore pomenuti izrazi mogu se drugačije definisati u nekim drugim propisima ili aktima, ali za ovaj rad sam istakao značenja iz ZOBS-a, s obzirom da on reguliše pravila ponašanja, odgovornost i nadzor u saobraćaju. Treba primijetiti da se izraz „naseljeno mjesto“ ne definiše posebno u ZOBS-u.

Na primjer, u Zakonu o prostornom uređenju i građenju Tuzlanskog kantona, u čl. 2. daje se značenje pojedinih izraza, kako slijedi:

- **Naselje** je nastanjen, izgrađen, prostorno i funkcionalno objedinjen dio naseljenog mjesta;
- **Naseljeno mjesto** je teritorijalna jedinica koja, po pravilu, obuhvata jedno ili više naselja, sa područjem koje pripada tom naseljenom mjestu. Naseljena mjesta mogu biti gradskog, mješovitog i seoskog karaktera.

Smatram da zaslužuje pažnju, te će radi pojašnjenja nekih od gore navedenih pojmoveva – „definicija“ prokomentarisati neke zablude iz svakodnevnice u Bosni i Hercegovini, kao što su:

- Da li u Bosni i Hercegovini imamo AUTOPUT i, ako imamo, – na kojoj dužini? Obzirom da po definiciji AUTOPUT cijelom dužinom (dakle i u tunelu) mora da ima „i traku za prinudno zaustavljanje vozila“ – to postojeći „autoput“ na dionici Vc na pojedinim deonicama nije AUTOPUT nego BRZI PUT.
- Za koja vozila su namijenjena STAJALIŠTA? Da li na postojećim obilježenim STAJALIŠTIMA smiju da se zaustavljaju i druga vozila javnog prevoza putnika? Obzirom da je po definiciji STAJALIŠTE kao dio puta namijenjeno isključivo za zaustavljanje vozila javnog MASOVNOG putničkog prevoza (u našem slučaju: autobusa, trolejbusa ili tramvaja), to bi značilo da, npr. za taxi vozila – iako imaju ulogu „javnog prevoza putnika“ ova obilježena STAJALIŠTA nisu namijenjena.
- Ko je sve UČESNIK U SAOBRAĆAJU? Prema definiciji, to je „lice koje u saobraćaju na putu upravlja vozilom ili se nalazi u vozilu ili na vozilu, koje tjera, vodi ili jaše životinju koja se kreće putem, kao i pješak ili lice koje svoje poslove i radne zadatke obavlja na putu“. Da li su

„životinje“ na putu učesnici u saobraćaju? U kojoj mjeri životinje na putu utiču na bezbjednost drumskog saobraćaja? Svakako su učesnici i svakako utiču na bezbjednost u saobraćaju.

- Šta je OBILJEŽEN PJEŠAČKI PRELAZ? Prema definiciji, to je „dio površine kolovoza namijenjen za prelaženje pješaka preko kolovoza, obilježen oznakama na kolovozu i odgovarajućim saobraćajnim znakom“. Da li je „obilježen pješački prelaz“ i u uslovima kada nije obilježen „i odgovarajućim saobraćajnim znakom“ (kada postoji horizontalna, a nema vertikalne signalizacije za obilježen pješački prelaz)?
- Šta je NASELJE? Da li je NASELJE „jednako“ „NASELJENO MJESTO“ kako ga tretiraju ovlašćeni predstavnici Ministarstva unutrašnjih poslova u Bosni i Hercegovini i pojedini sudije iz Opštinskih Sudova za prekršaje? Prema definiciji, „NASELJE je prostor na kome se redovi ili grupe zgrada nalaze s jedne ili s obje strane puta, dajući mu izgled ulice i čije granice određuje nadležni organ za upravljanje putevima saobraćajnim znakovima za obilježavanje naseljenih mesta“. Dakle, u slučaju da se „redovi ili grupe zgrada“ ne nalaze bar s jedne strane puta – na toj dionici puta nije riječ o NASELJU. Upravo ti „redovi ili grupe zgrada“ koji se nalaze bar s jedne strane puta i treba da mu daju izgled ulice. A šta je ULICA? To je, po definiciji, „dio puta u naseljenom mjestu, s trotoarom i ivičnjakom, pored koje se najmanje s jedne strane nalaze redovi kuća ili grupe zgrada“. Dakle, da bi dio puta bio u NASELJU, pored tog dijela puta obavezno treba da budu bar s jedne strane „redovi ili grupe zgrada“. Pojam NASELJE ni u kom slučaju nije jednak pojmu NASELJENO MJESTO. „NASELJENO MJESTO“ je teritorijalna jedinica koja, po pravilu, obuhvata jedno ili više NASELJA, sa područjem koje pripada tom naseljenom mjestu. To znači da dio puta pored kojeg nemaju, bar s jedne strane, „redovi ili grupe zgrada“ nije NASELJE a može se nalaziti u NASELJENOM MJESTU, odnosno na teritoriji određenog naseljenog mjesta. Ovo je važno napomenuti iz razloga što su pogrešnim tumačenjem ZOBS-a od strane ovlašćenih predstavnika policije i sudova vozači motornih vozila u Bosni i Hercegovini često neopravdano kažnjavani za nepostojeće prekršaje. Naime, česti su slučajevi u kojima policija kontrolišući brzinu kretanja izdaje prekršajne naloge vozačima za „prekoračenje dozvoljene brzine u naselju“, iako je očigledno da nije riječ o prekršaju „u naselju“ (nego „van naselja“).
- Šta je TROTOAR? Da li trotoar mora da bude izveden u svakoj ulici? Da li u svakoj ulici mora da bude izведен ivičnjak? Po definiciji – TROTOAR „je posebno uređena saobraćajna površina namijenjena za kretanje pješaka, koja nije u istom nivou s kolovozom puta, ili je od kolovoza odvojena na drugi način“. Dakle, ULICA je u naselju obavezno „s trotoarom i ivičnjakom“. Zašto ulice u naseljima Bosne i Hercegovine često nemaju izvedene trotoare niti ivičnjake? Da

li je ispravan stav ovlašćenih službenih lica o prekršajima u saobraćaju na takvim „ulicama“ (bez trotoara i ivičnjaka)? Nije.

- Šta je POSEBAN OBJEKAT NA PUTU? Po definiciji, „poseban objekat na putu“ predstavlja opremu na putu postavljenu radi smanjenja brzine kretanja na mjestima gdje je posebno ugrožena sigurnost učesnika u saobraćaju, a „oprema“ je posebno definisana, kao i uslovi za njeno izvođenje (posebnim Pravilnikom). U Bosni i Hercegovini, a posebno u Tuzli, poslednjih se godina masovno primjenjuju razni objekti na putu, ali oni često ne zadovoljavaju propisane kriterijume - kako po visini tako i po obliku, zbog čega je bezbjednost saobraćaja naročito ugrožena, a i materijalne štete na vozilima su velike.
- Šta je MANJA MATERIJALNA ŠTETA? Iako je definicija jasna, sam pojam učesnike u saobraćajnoj nezgodi često dovodi u dilemu s obzirom na činjenicu da nije određen novčani limit, pa se često dešavaju problemi kod procjene nastalih šteta na novijim i skupljim modelima vozila. Ovo je interesantno posebno u Tuzli s obzirom na uočeni trend porasta broja saobraćajnih nezgoda u kojima vozači – učesnici traže obavezan izlazak službenih lica na lice mesta, iako bi popunjavanjem i potpisivanjem obrasca Evropskog izvještaja o saobraćajnoj nezgodi smanjili troškove (kroz neobavezno pozivanje i angažovanje policije i drugih službenih lica iz ekipe za uviđaj) i vrijeme zadržavanja, odnosno ugrožavanja saobraćaja.

Osnovu za gradaciju nivoa bezbjednosti saobraćaja predstavljaju saobraćajne nezgode i posljedice koje nastaju kao rezultat tih saobraćajnih nezgoda. Prema težini posljedica u praksi postoje tri kategorije saobraćajnih nezgoda:

1. Nezgoda sa materijalnom štetom (manjom i većom MŠ),
2. Nezgoda sa povrijeđenim licima (lako i teško povrijeđenim),
3. Nezgoda sa poginulim licima (na mjestu nezgode i umrli od povreda zadobijenih u SN u roku od 30 dana poslije nezgode).

Statistički podaci o SN su tako organizovani da bez dodatne obrade ne omogućavaju stručno planiranje, organizovanje i sprovođenje preventivnih aktivnosti, pa je otežana i ocjena nivoa bezbjednosti saobraćaja.

BEZBJEDNOST DRUMSKOG SAOBRAĆAJA je u funkciji više faktora, koji se u stručnoj i naučnoj literaturi danas, uglavnom, grupišu u četiri faktora bezbjednosti u saobraćaju, i to:

- Čovjek – kao osoba koja upravlja vozilom, kao pješak u saobraćaju, kao putnik u vozilu;
- Vozilo – tehnički ispravno, registrovano, opremljeno;
- Put/cesta – javni put kao dio mreže puteva se planira, projektuje, gradi i oprema tako da odgovara svojoj namjeni i zahtjevima bezbjednosti saobraćaja (gornji i donji stroj puta, putni građevinski objekti, saobraćajna signalizacija, kao i putni pojasi – van naselja, te vazdušni prostor iznad kolovoza, odgovarajuća preglednost, i drugi uslovi); i
- Okolina – prostorno-ambijentalno okruženje u kojem se odvija drumski saobraćaj.

Pod pojmom „bezbjednosti saobraćaja“ u javnosti se često pojednostavljeno podrazumijevaju pojedine karakteristike – posljedice saobraćajnih nezgoda (u smislu nebezbjednosti) i to:

- Broj saobraćajnih nezgoda,
- Broj nastrandalih lica (lakše i teže povrijeđenih i smrtno stradalih) u saobraćajnim nezgodama, i
- Broj smrtno stradalih lica u saobraćajnim nezgodama,

Za stručnu analizu posljedica saobraćajnih nezgoda potrebno je poznавање više podataka, као што су:

- Broj SN,
- Broj poginulih ili povrijeđenih lica,
- Iznos materijalne štete,
- Pređeni put,
- Broj registrovanih motornih vozila u eksploataciji,
- Jedinica dužine puta,
- Broj stanovnika koji žive na posmatranom području,
- Itd.

Najčešće se u STRUČNOJ praksi analize saobraćajnih nezgoda koriste sljedeći izmjeritelji:

- IZMJERITELJ UČESTALOSTI (pokazuje odnos između broja SN, odnosno, broja poginulih ili povrijeđenih lica, iznosa materijalne štete i pređenog puta),
- IZMJERITELJ GUSTOĆE (pokazuje odnos između broja SN, odnosno, broja poginulih, povrijeđenih, materijalne štete i broja registrovanih vozila u eksploataciji),
- IZMJERITELJ RAZMJEŠTENOSTI (pokazuje odnos između broja SN, odnosno, broja povrijeđenih, poginulih ili iznosa MŠ i jedinice dužine puta),

- IZMJERITELJ TEŽINE (pokazuje odnos između broja poginulih i broja povrijeđenih, odnosno, varijacije su - broj poginulih na 100 saobraćajnih nezgoda ili broj povrijeđenih na 100 saobraćajnih nezgoda sa povrijeđenim licima),
- IZMJERITELJ IZLOŽENOSTI (pokazuje odnos između broja SN, odnosno, posljedica i broja stanovnika koji žive na posmatranom području. Ovaj izmjeritelj pokazuje veličinu ugroženosti stanovnika nekog područja) i
- IZMJERITELJ ŽESTINE (pokazuje odnos između broja poginulih i broja povrijeđenih u SN).

Zbog nepoznavanja pomenutih izmjeritelja – pokazatelja bezbjednosti drumskog saobraćaja, odnosno zbog nestručnosti, često se i u zvaničnoj literaturi (npr. „projektima“ od strane raznih Instituta ili projektantskih kuća) mogu sresti paušalne ocjene u stilu; „vazdušni saobraćaj je četrdeset puta bezbjedniji od drumskog“. Da li je to baš tako? Očigledno da nije. Ali, na primjerima projektanata puteva i putne infrastrukture u Tuzli, to je tako. Iz elementarnih nepoznavanja suštinskih razlika ova dva vida saobraćaja (drumskog i vazdušnog) za pojedine projektante je dovoljno reći da je zbog manjeg broja saobraćajnih nezgoda vazdušni saobraćaj bezbjedniji „četrdeset puta“. Ovo je neodrživa teza sa aspekta struke, prije svega iz razloga što je poznato da je mnogo veći broj registrovanih drumskih motornih vozila u saobraćaju nego vazduhoplova (aviona i helikoptera), što je mnogo veći broj vozača motornih vozila nego pilota vazduhoplova, što je procenat smrtno stradalih u nezgodama vazduhoplova skoro 100%, što je nadzor u vazdušnom saobraćaju 100% regulisan „državnim“ protokolima, itd.

Bezbjednost drumskog saobraćaja prema drugim vidovima prevoza je oduvijek izazov, kako za građane, tako i za struku. Istina, rizik stradanja u korištenju drumskog saobraćaja veći je nego pri korištenju drugih vidova prevoza. Ovaj rizik nije isti u svim zemljama. Sa aspekta saobraćajne struke, često je u upotrebi odnos broja poginulih na 100 miliona PKm. Na osnovu prosjeka ovog odnosa „utvrđen je odgovarajući rizik u korišćenju željezničkog, pomorskog, vazdušnog i drumskog prevoza u vidu relativnog odnosa od 1 : 0,40 : 1 52 : 6,2“ [2].

Dakle, može se „reći“ da je rizik u korišćenju drumskog saobraćaja četiri puta veći od npr. rizika u korišćenju vazdušnog saobraćaja, a nikako – kako to navode autori u Studiji sistema saobraćajne mreže općine Tuzla (strategija, pravci i projekcije razvoja za period 2006.-2026. godine, Tuzla, 2012.) – da je vazdušni saobraćaj četrdeset puta bezbjedniji od drumskog saobraćaja.

U cilju sprječavanja nastanka saobraćajnih nezgoda potrebno je poduzeti niz mjera, koje je neophodno obuhvatiti planovima i ciljanim aktivnostima na polju bezbjednosti u saobraćaju, jednim dijelom u dugoročnom, a drugim dijelom u kratkoročnom periodu, i to:

- jasno definisanje procenta smanjenja saobraćajnih nezgoda sa najtežim posljedicama,
- svodenje broja poginulih u saobraćajnim nezgodama na zacrtane evropske norme (7 poginulih na 100 000 stanovnika),
- uspostavljanje programa preventivnog djelovanja od strane institucija koji su direktno uključeni i zainteresovani za saobraćaj (policija, direkcije puteva, osiguravajuća društva, automoto klubovi i obrazovne institucije),
- podizanje svijesti građana o ulozi saobraćaja i njegovoj bezbjednosti, kao i saobraćajne kulture kroz različite vrste medija,
- razvijanje svjeti vozača o ulozi brzine, alkohola i droga na njegovu bezbjednost i bezbjednost putnika i pješaka,
- masovnija edukacija djece i omladine o rizicima koji su vezani za dramski saobraćaj.
- uspostavljanje adekvatnog informacijskog sistema za baze podataka koje se odnose na bezbjednost u saobraćaju, unapređenje statistike i analize elemenata koji su vezani za saobraćajne nezgode,
- uspostavljenjem adekvatnog i provodivog nadzora servisa za tehnički pregled vozila,
- uspostavljenje tehničke kontrole motornih vozila kroz omogućavanje opremljenosti institucija koje vrše nadzor i kontroluju saobraćaj,
- sanacija i rekonstrukcija dionica puteva koje ne obezbjeđuju vozno-dinamičke komponente za kretanje motornih vozila (sanacija udarnih rupa i oštećenja puteva, proširenje puteva u zakriviljenostima i dr.)
- uspostavljanje adekvatne horizontalne i vertikalne signalizacije i njihove usaglašenosti,
- uspostavljanje fizičke zaštite pješaka kroz rekonstrukciju i gradnju nadzemnih i podzemnih prolaza, postavljanje fizičkih prepreka u blzinama raskrsnica koji će pješacima onemogućiti prelazak mimo obilježenog pješačkog prelaza,
- uklanjanje fizičkih prepreka sa pješačkih trotoara i staza koji onemogućavaju korištenje površina namjenjenih za kretanje pješaka,
- uklanjanje privremenih i stabilnih objekata iz putnog i zaštitnog pojasa koji onemogućavaju zadovoljavajuću preglednost i odvlače pažnju vozaču, kao i sklanjanje reklamnih panoa koji su postavljeni u blizini „opasnih mjesta“.

Programi bezbjednosti saobraćaja trebaju biti stručno utemeljeni, osmišljeni, jednostavno sprovodljivi i ekonomski opravdani. U sproveđenje ovih mjera potrebno je uključiti širu društvenu zajednicu. Koje i

kakvo mjesto zauzima saobraćaj u ukupnoj politici i prostornom planiranju javnih površina, zavisi od samog društva i okruženja u kojem se društvo nalazi.

Sistem bezbjednosti saobraćaja u najvećoj mjeri ovisi od društvenog mehanizma koji treba da zaštitи društvene vrijednosti. Efikasnost društvenog mehanizma zavisi od same strukture, organizacije i funkcionisanja. Nedostaci u organizaciji i funkcionisanju sistema bezbjednosti saobraćaja doprinose povećanju broja saobraćajnih nezgoda.

U ovoj disertaciji naglasak se daje na one dijelove programa bezbjednosti drumskog saobraćaja koji se tiču promjena ponašanja učesnika u saobraćaju i bolje putne infrastrukture.

Sve ovo iz razloga što se zna da svake godine širom svijeta saobraćaj odnosi preko 1,2 miliona ljudskih života, a oko 50 miliona ljudi bude povrijeđeno u saobraćajnim nezgodama. Iako u svijetu i okruženju broj žrtava u saobraćajnim nezgodama stagnira, u Bosni i Hercegovini nije takav slučaj. Bosna i Hercegovina posljednjih godina spada u red zemalja sa „najvećim brojem ozlijedenih i poginulih u odnosu na broj pređenih kilometara“ [39].

**SAOBRAĆAJNI SISTEM** svake zemlje čine svi vidovi saobraćaja prisutni na određenom području zajedno sa stabilnim i mobilnim sredstvima, kadrovima i organizacijom izvođenja tehnologije. Saobraćajni sistem predstavlja dinamički sistem koji ima strukturu, elemente i vezu između elemenata, ima svoje podsisteme, hijerarhiju, okruženje i dinamiku [39].

Elementi saobraćajnog sistema su:

- saobraćajni putevi i sredstva ( putevi, željezničke pruge, vodni putevi, aerodromi, vazdušni koridori, žičare, uspinjače i telekomunikacioni uređaji),
- vozna i plovna sredstva (automobili, autobusi, trolejbusi, tramvaji, kamioni, vozovi, brodovi, avioni, helikopteri i dr.),
- uređaji za manipulisanje robom (dizalice, viljuškari, palete, kontejneri, transportne trake, kranovi i dr.),
- signalno-sigurnosna oprema i uređaji,
- pravna regulativa (međunarodne konvencije, propisi i standardi, domaći zakoni i prateći propisi, sporazumi i dogovori),
- kadrovi sa odgovarajućim znanjem i iskustvom,
- škole, fakulteti, naučne institucije, ministarstva i organi uprave.

## 1.2. Faktori bezbjednosti drumskog saobraćaja

Drumski saobraćaj ima izuzetan značaj za razvoj privrede svake zemlje. U zadovoljenju životnih i raznih drugih potreba za kretanjem, saobraćaj je propraćen raznim negativnim posljedicama (povredama ljudi, izazivanjem materijalne štete, zagadživanjem okoline, i drugim).

Različiti uticaji na bezbjednost drumskog saobraćaja mogu se prikazati kroz četiri faktora bezbjednosti u saobraćaju, i to:

- Čovjek,
- Vozilo,
- Put/cesta i
- Okolina.

U strukturi bezbjednosti u drumskom saobraćaju mehanički sistem predstavljaju put - vozilo, dok biomehanički sistem predstavljaju čovjek – vozilo i čovjek – put. Svaki od ovih sistema u segmentu bezbjednosti saobraćaja ima svoje karakteristike koje je neophodno razmotriti s ciljem preuzimanja odgovarajućih aktivnosti usmjerenih na podizanje nivoa bezbjednosti u drumskom saobraćaju.

Bezbjednost drumskog saobraćaja je skup, ali neophodan proces. Kao takav, mora se postaviti među prioritete svake zemlje. Bosna i Hercegovina danas gubi preko 2 % nacionalnog dohotka zbog velikih materijalnih šteta koje nastaju kao posljedica saobraćajnih nezgoda. Najveći i najbrži uticaj na poboljšanje bezbjednosti drumskog saobraćaja ostvaruje se djelovanjem na vozilo i na put.

### ČOVJEK KAO FAKTOR BEZBJEDNOSTI U SAOBRAĆAJU

U drumskom saobraćaju sa aspekta bezbjednosti, pod pojmom „čovjek“ podrazumijevaju sa sva lica koja upravljaju bilo kojim drumskim prevoznim sredstvom, kao i lica koja se kreću kao pješaci u drumskom saobraćaju , ili putnici u drumskim prevoznim sredstvima.

Svakako da je ČOVJEK najznačajniji fajtor bezbjednosti u drumskom saobraćaju. Najznačajniji je iz više razloga, a prije svih – što on:

- upravlja vozilom, zatim i zato što čovjek konstruiše, izrađuje, održava i nadzire tehničku ispravnost vozila,
- projektuje, izrađuje, održava, nadzire stanje i namjensku upotrebu puta/ceste,
- oblikuje okolinu puta/ceste, i

- definiše zakonski ambijent u kojem se odvija drumski saobraćaj.

Dakle, čovjek utvrđuje bezbjednosne karakteristike ostalih faktora bezbjednosti u drumskom saobraćaju.

Na čovjekovo ponašanje u drumskom saobraćaju utiče više elemenata, kao što su: struktura i dinamika ličnosti, iskustvo i vještina, starosna dob, pol, uticaj alkohola i ostalih opijata, umor, bolest, vještina upravljanja vozilom, i drugi.

Iako se najveći broj saobraćajnih nezgoda u drumskom saobraćaju dogodi upravo zbog grešaka koje napravi čovjek – kao faktor bezbjednosti u saobraćaju, to ne znači da je čovjek jedini uzrok određene saobraćajne nezgode. Greška čovjeka, kao učesnika u saobraćaju, može nastati i kao posljedica ili neodgovarajućeg stanja puta, ili neispravnosti vozila, ili nekog nezakonitog uticaja koji je došao iz okoline.

U stručnoj literaturi, čovjek kao faktor bezbjednosti u saobraćaju već decenijama se obrađuje sa aspekta njegovih ličnih karakteristika, psihofizičkih osobina i stepena obrazovanja. Za potrebe ovog rada treba istaći samo to da čovjek – kao učesnik u saobraćaju posjeduje različite sposobnosti, znanja i vještine na osnovu kojih donosi različite odluke i procjene – koje u svakom trenutku mogu biti ispravne ili pogrešne. Ako su pogrešne, izazivaju saobraćajnu nezgodu.

Da bi se drumski saobraćaj bezbjedno odvijao, sa aspekta uticaja čovjeka – kao učesnika u saobraćaju, čovjek treba da posjeduje sljedeće karakteristike:

- da posjeduje potpunu psihofizičku stabilnost, kako u otežanim vremenskim uslovima odvijanja saobraćaja (pri smanjenoj vidljivosti, po kiši, po poledici, po snijegu, po magli, pri visokim temperaturama, i drugim), tako i u uslovima saobraćajnih zagušenja ili neispravnosti vozila;
- da ima potreban nivo opšte i tehničke inteligencije neophodne za pravilno i brzo rješavanje trenutnih saobraćajnih situacija (problema u toku kretanja);
- da posjeduje sposobnost pravilnog i pravovremenog reagovanja na razne situacije u toku vožnje;
- da posjeduje dobru i pravovremenu koordinaciju pokreta;
- da bude zdrav i bez uticaja omamljujućih i drugih sredstava koja ga čine nepredvidivim, odnosno, da bude tjelesno i zdravstveno sposoban i stabilnog emocionalnog stanja.

I OKOLINA utiče na način reagovanja učesnika u saobraćaju, a prije svega na čovjeka - vozača, i to kroz predvidive i nepredvidive elemente.

Na način reagovanja učesnika u saobraćaju predvidivi elementi iz čovjekove saobraćajne okoline su prije svih: put – njegovo stanje, zatim stanje vozila, vremenski uslovi odvijanja saobraćaja i okolina puta. Ovi elementi su predvidivi ako su usklađeni sa očekivanjima – da su putevi izvedeni u skladu sa projektnom dokumentacijom i bez oštećenja, uredno održavani i pravilno obilježeni odgovarajućom saobraćajnom signalizacijom, da su vozila „poznata“ korisniku i tehnički ispravna, da su vremenski uslovi poznati i očekivani za to doba godine, te da je okolina puta uređena saglasno zakonskoj regulativi. Najopasniji su nepredvidivi elementi u dатој saobraćajnoj situaciji. Upravo je zbog toga neophodno posjedovanje potpune psihofizičke stabilnosti, posebno vozača – učesnika u saobraćaju.

Od elemenata koji utiču na čovjekovo ponašanje u drumskom saobraćaju, za potrebe ovog rada posebno treba naglasiti štetan uticaj alkohola, pušenja, nedozvoljenih medikamenata i droga, a za vozača naročito veliki značaj imaju znanje i vještine koje je neophodno posjedovati u vožnji, a to su:

- poznavanje tehnike vožnje,
- poznavanje propisa i pravila o ponašanju u saobraćaju,
- poznavanje tehničkih mogućnosti i prepoznavanje stanja vozila,
- poznavanje osobina puta po kojem se kreće (sa aspekta mogućnosti za bezbjedno kretanje) i
- druga.

Početna znanja i vještine koje je neophodno da posjeduje svaki čovjek – vozač motornih vozila stiču se tokom pripreme za polaganje vozačkih ispita, dakle, prije samostalnog ulaska u svijet vozača – učesnika u drumskom saobraćaju.

Iako je dobijanje vozačke dozvole na određeni način kontrolisano, pravo na vožnju automobila se uopšteno smatra potrebom zadovoljenja neophodne mobilnosti ljudi i ne može se odbiti bez strogo opravdanog razloga.

Prema tome, slab vozač može biti na putevima mnogo godina prije nego što njegovi propusti i prekršaji postanu dovoljan razlog za suspenziju vozačke dozvole. Radi toga, saobraćajni inžinjeri moraju planirati i projektovati takav saobraćajni sistem koji će minimizirati uticaj grešaka vozača na događanje nezgoda i minimizirati težinu posljedica tih nezgoda [35].

Kako starosna dob i pol učesnika u drumskom saobraćaju utiču na njegovo ponašanje? Smatram da je o starosnoj dobi sve ili gotovo sve već rečeno i u stručnoj literaturi i u zakonskom okviru za bezbjedno odvijanje drumskog saobraćaja.

Ali, kada je riječ o polu učesnika u saobraćaju, smatram da je ovdje zgodno naglasiti da se u javnosti često pojavljuju neprovjerene teze tipa: „žene su bezbjedniji vozači“. Da li je to tako? Prema broju žena

vozača u drumskom saobraćaju, logično je da one učestvuju u manjem broju saobraćajnih nezgoda. Prema broju pređenih kilometara, žene kao vozači značajno zaostaju za muškarcima. Kada bismo imali odgovarajuća istraživanja na temu koliko žene vozači učestvuju u saobraćajnim nezgodama na npr. 100.000 kilometara pređenog puta (u kojima su osnovni uzročnici nezgoda), pa to uporedili sa odgovarajućim učešćem muškaraca vozača osnovnih uzročnika saobraćajnih nezgoda, onda bi sa sigurnošću mogli potvrditi ili opovrgnuti navedenu tezu.

Saobraćajna kultura predstavlja način ponašanja učesnika u saobraćaju, odnosno stepen njihovog poštivanja svih pravila i normi savremenog življenja u sredinama u kojima se odvija drumski saobraćaj. Pojam i značaj saobraćajne kulture kod svih učesnika u saobraćaju treba da je briga šire društvene zajednice, jer je ona odraz opšte kulture. Visok stepen saobraćajne kulture podrazumijeva i visok stepen bezbjednosti u drumskom saobraćaju. U Bosni i Hercegovini, a posebno u Tuzli, na žalost moramo govoriti o visokom stepenu saobraćajne nekulture na svakom koraku. Zašto je to tako? O tome će biti više riječi u nastavku ovog rada.

Na čovjeka se djeluje relativno sporo, odnosno, dugotrajni su procesi obrazovanja i vaspitanja učesnika u drumskom saobraćaju. Za razliku od dugotrajnog procesa poboljšanja čovjekovih karakteristika neophodnih za bezbjednije učestvovanje u drumskom saobraćaju, na vozilo i na put se može znatno brže djelovati. Vozila imaju kraći vijek (od čovjeka), stalnim razvojem nauke i tehnologije stalno se postižu razna unapređenja u konstrukciji aktivnih i pasivnih elemenata bezbjednosti na vozilima, vozila su iz godine u godinu postala sve pouzdanija u drumskom saobraćaju. Za elemente njihovog nivoa učešća u podizanju bezbjednosti drumskog saobraćaja uglavnom je zaslužan (i odgovoran) čovjek.

U nastavku rada, obzirom na samu temu, bit će dat poseban osvrт na put/cestu kao faktor na koji se može brzo djelovati u smislu poboljšanja uslova za bezbjedniji saobraćaj.

### **1.3. Put kao faktor bezbjednosti drumskog saobraćaja**

Prema ZOBS-u, putevi – kao osnov na kojem se odvija saobraćaj, moraju se projektovati, izgrađivati, opremati i održavati tako da odgovaraju svojoj namjeni i zahtjevima bezbjednosti saobraćaja. Osnovni uslovi koje putevi, njihovi elementi i objekti na njima moraju da ispunjavaju sa gledišta bezbjednosti saobraćaja propisani su posebnim Pravilnikom.

Javni put čine: „donji i gornji stroj puta, drumski građevinski objekti, saobraćajni znakovi i oprema, objekti za potrebe puta, a javni put izvan naselja i zemljšni pojas s obje strane puta širine najmanje jedan metar, računajući od krajnje tačke poprečnog profila puta, i vazdušni prostor iznad kolovoza u visini od sedam metara, računajući od najviše tačke kolovoza“ (član 14. ZOBS-a).

„Javni putevi izvan naselja MORAJU da imaju, na pogodnim rastojanjima, posebne površine za zadržavanje vozila izvan kolovoza, a na dijelovima sa većim uzdužnim nagibom i POSEBNU TRAKU ZA KRETANJE SPORIH VOZILA u slučaju vrlo gustog saobraćaja“ (član 24. ZOBS-a).

Prema društveno-ekonomskom kriterijumu, a prema ZOBS-u, javni putevi se dijele na magistralne, regionalne i lokalne. Mrežu javnih puteva čine još i ulice u naseljima i gradovima.

Prema vrsti saobraćaja na putevima, javne puteve dijelimo na puteve isključivo za saobraćaj motornih vozila i na puteve za mješoviti saobraćaj (za kretanje svih vrsta vozila, kao i drugih učesnika u saobraćaju, dakle - motorna i zaprežna vozila, radna vozila, biciklisti, pješaci i drugi).

Putevi isključivo za saobraćaj motornih vozila dijele se na autoputeve i brze puteve. Iz definicija (član 9. ZOBS-a) su uočljive razlike ovih puteva. Međutim, u praksi Bosne i Hercegovine ili nema ili je razlika nepoznata investitorima i predstavnicima vlasti i medijskim radnicima.

Tako se u Bosni i Hercegovini zvanično pominju podaci [49] da danas, sredinom 2016.godine, u Bosni i Hercegovini imamo:

- **ukupnu dužinu putne mreže od 24.796 kilometara,**
- **3.970 kilometara „glavnih/državnih“ magistralnih puteva** – među kojima se 124 kilometara kvakvalificuje kao autoput (od toga, u Federaciji Bosne i Hercegovini imamo u upotrebi ukupno 92 kilometra autoputeva, a u Republici Srpskoj preostalih 32 kilometra),
- **4.611 kilometara „sekundarnih/regionalnih“ puteva,** i
- 14.200 kilometara „ostalih/lokalnih“ puteva.

Rekonstrukcija i izgradnja novih puteva, a posebno izgradnja autoputeva na osnovnim pravcima mreže naših saobraćajnica i posebno izgradnja obilaznica tih puteva u zoni većih gradova, koja je u toku, uz otklanjanje smetnji od neplanski izgrađenih objekata pored puteva, uticaće na poboljšanje bezbjednosti u saobraćaju. Izgradnja odgovarajućih pratećih objekata duž puteva i posebno uvođenje savremene signalizacije i informacionih sistema treba da poboljša uslove za odvijanje saobraćaja. [2]

Na „Katedri za sigurnost u saobraćaju“ Fakulteta za saobraćaj i komunikacije Sarajevo (BiH) u 2005. godini analiziran je uzorak od 200 saobraćajnih nezgoda sa težim posljedicama (najčešće smrt jednog

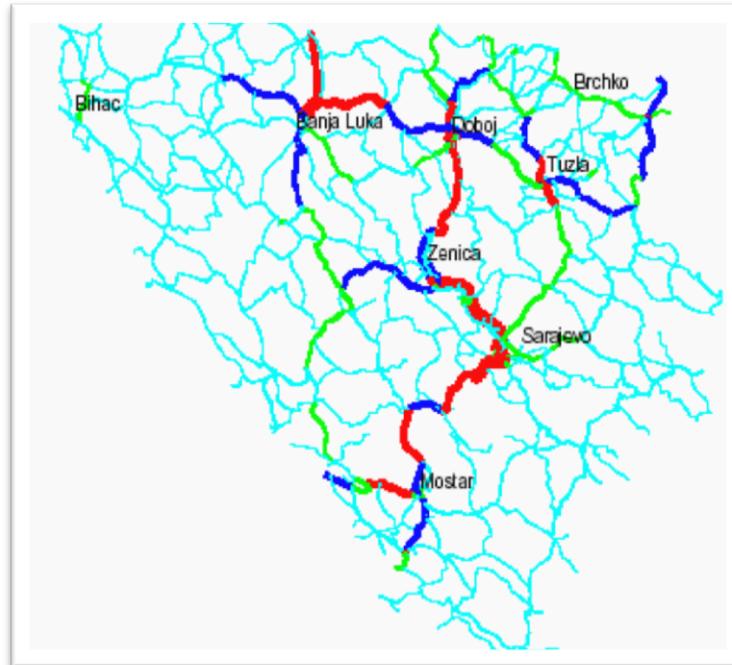
ili više učesnika), a za koje je zatražena stručna analiza (nadvještačenje) po instituciji.. Tom prilikom je ustanovljeno da je većina analiziranih SN uzrokovana sa dva ili više propusta. Tako su evidentirana 343 uzroka, odnosno propusta. Među evidentiranim propustima (uzrocima) tek na 14.mjestu je „kolovoz (oštećenja, zaledjenost i dr.)“ sa učešćem od 1,58 %. Prema ovoj analizi, najveće procentualno učešće odnosi se na propuste vozača kod preticanja, obilaženja, odnosno radnje koje podrazumijevaju prelazak na saobraćajnu traku namijenjenu za kretanje vozila iz suprotnog smjera. Takođe, u velikom procentu su i propusti pješaka koji su dovodili do ovih SN sa smrtnim posljedicama. Evidentirano je veoma malo učešće tehničke neispravnosti vozila kao uzrok pomenutih SN, dok je učešće stanja puta kao uzročnika SN evidentirano u još manjem procentu – ukupno 1,58 %. Sami autori smatraju da ovaj podatak treba uzimati sa rezervom jer u mnogim analiziranim saobraćajnim nezgodama na području BiH nije adekvatno ispitano stanje puta i njegove okoline sa aspekta mogućeg uticaja na nastanak SN. Iz sprovedenog istraživanja na pomenutom uzorku može se zaključiti da se učesnici u saobraćaju (posebno kao vozači i pješaci u BiH) u velikoj mjeri ne pridržavaju pravila saobraćaja i tehnike vožnje. A poznato je da vozači motornih vozila jedini imaju sertifikat da su uspješno prošli obuku i položili vozački ispit (dobivši vozačku dozvolu), dok pješaci i biciklisti nemaju nikakvo obavezno znanje i vještine za bezbjedno učešće u drumskom saobraćaju, o čemu će biti riječi i u nastavku rada.

U posljednje vrijeme sve se više pažnje poklanja putu, kao elementu/faktoru bezbjednosti saobraćaja. U stručnoj javnosti nema dilema da put ne mora biti osnovni uzrok nastanka SN, jer je u struci jasno da put može biti i jeste prateći uzrok nastanka SN, u mnogo većoj mjeri od one koja se pominje u zvaničnim statistikama koje nastaju na bazi podataka iz Ministarstava unutrašnjih poslova (koji su nosioci nadzora nad poštivanjem ZOBS-a i koji daju podatke o SN koji se koriste za zvaničnu statistiku).

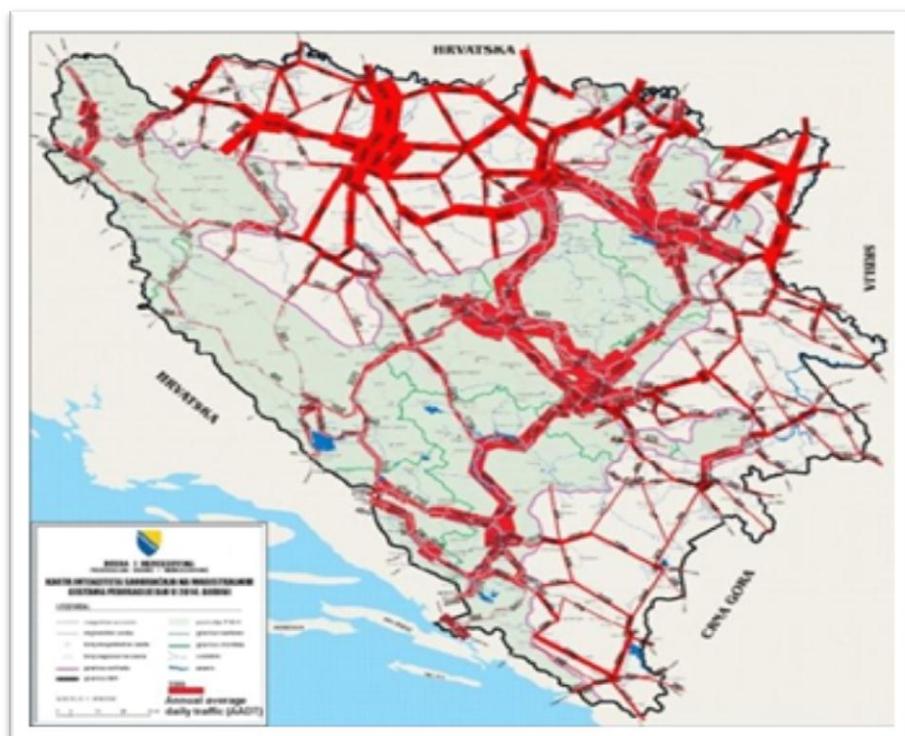
Put, kao jedan od osnovnih faktora bezbjednosti saobraćaja, utiče na ukupnu bezbjednost saobraćaja. Uticaj puta je veći nego što to pokazuju statistički podaci, pa zato, s obzirom na stanje kolovoza i klimatske uslove na njemu, Zakon traži da vozači prilagode brzinu kretanja svog vozila.

Prema nezvaničnim podacima, 15-30 % saobraćajnih nezgoda se dogodi zbog lošeg stanja puta i putne infrastrukture [38]. O ovim problemima (koje uzrokuje put) u nastavku rada biće dato više podataka.

Prikaz obima saobraćaja na putevima u BiH 2015.godine (izvor: JP Ceste FBiH, Sarajevo) dat je, ilustrativno, na fotografijama br. 4. i 5. u nastavku:



Fotografija br. 4 . Prikaz obima saobraćaja na putevima u BiH 2005.godine (izvor [27])



Fotografija br. 5 . Prikaz obima saobraćaja na putevima u BiH 2015.godine  
(izvor: JP Ceste FBiH, Sarajevo)

#### 1.4. Zakonski okvir

Zakonski okvir za tretiranje pojmove iz oblasti bezbjednosti u drumskom saobraćaju temelji se na Zakonu o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj: 06/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13) i pratećim propisima, a prije svega na:

- Pravilnik o osnovnim uvjetima koje javne ceste, njihovi elementi i objekti na njima moraju ispunjavati sa aspekta sigurnosti saobraćaja, („Službeni glasnik BiH“, broj: 13/07).
- Pravilnik o osposobljavanju za vozača motornih vozila, („Službeni glasnik BiH“, broj: 15/07).
- Pravilnik o postavljanju posebnih objekata na cesti radi smanjenja brzine kretanja vozila, („Službeni glasnik BiH“, broj: 13/07).
- Pravilnik o postavljanju reklamnih znakova na cestama, („Službene novine FBiH“, broj 80/10).
- Pravilnik o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova na putu i znakovima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašćeno lice, („Službeni glasnik BiH“, broj: 16/07).
- Pravilnik o turističkoj i ostaloj signalizaciji na putevima, („Službeni glasnik BiH“, broj: 13/07).
- Pravilnik o uslovima i načinu dobijanja licence, („Službeni glasnik BiH“, broj: 12/07).
- Pravilnik o vođenju evidencije o javnim putevima i objektima na njima, („Službeni glasnik BiH“, broj: 13/07).
- Pravilnik za utvrđivanje uvjeta za projektovanje i izgradnju priključaka i prilaza na javne ceste, („Službene novine FBiH“, broj 81/10).

Pored navedenih formalno-pravnih akata za daljnje razmatranje bezbjednosti saobraćaja važni su nam i dokumenti EVROPSKE UNIJE za povećanje bezbjednosti drumskog saobraćaja. Za potrebe ovog rada navedimo samo već pomenuta dva osnovna dokumenta EU koja obuhvataju elemente koji se odnose na bezbjednost drumskog saobraćaja, a to su:

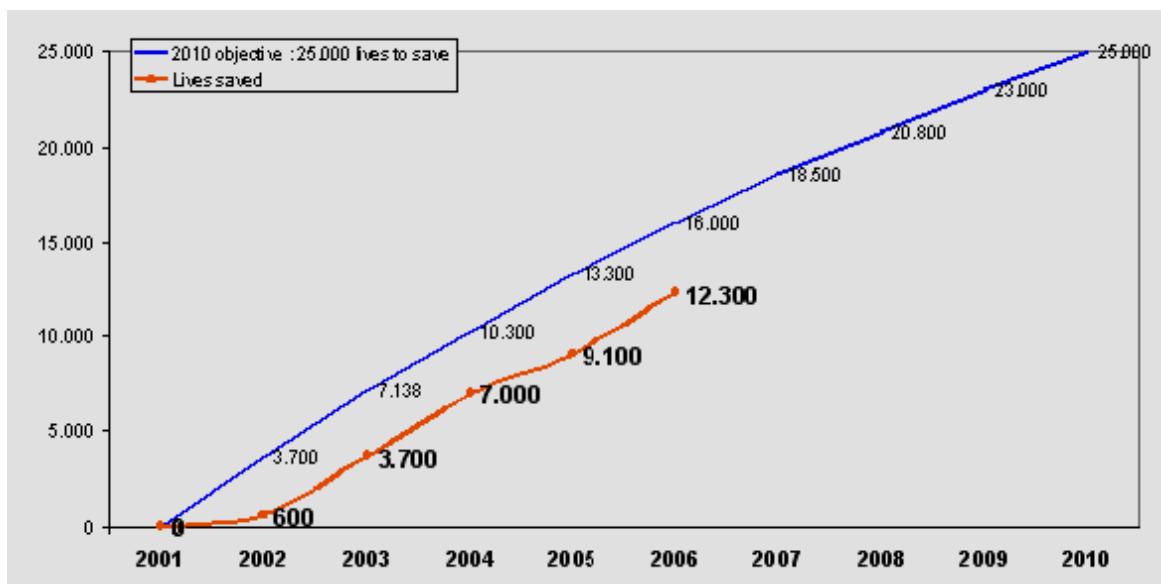
- Bijela knjiga (2001.godine) i
- Akcioni program putne bezbjednosti (2003.godine).

U „Bijeloj knjizi“ je zacrtan cilj da se u EU broj poginulih u saobraćajnim nezgodama do 2010.godine umanji za 50 %.

U „Akcionom programu putne bezbjednosti“ u saobraćaju EU izdvojene su tri karakteristične grupe faktora i to: korisnici putne infrastrukture, tehnologija vozila i putna infrastruktura. Dakle, putna

infrastruktura još uvijek, čak i u uslovima dobrih puteva u EU, predstavlja izvor mogućeg poboljšanja sa aspekta povećanja bezbjednosti drumskog saobraćaja.

Sva nastojanja planera i zvaničnika zemalja EU usmjereni su ka postavljenom cilju – da se broj poginulih u SN značajno smanji, pa je tako i na prikazanom dijagramu u nastavku dano očekivanje kroz broj „spašenih života u drumskom saobraćaju“.



Dijagram br. 1. Spašeni životi u drumskom saobraćaju i cilj EU do 2010. godine

## **2. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA UTICAJA SAOBRĀCAJNICA NA BEZBJEDNOST DRUMSKOG SAOBRĀCAJA**

Istraživanja uticaja puteva (i saobraćajnica) na bezbjednost drumskog saobraćaja u razvijenom svijetu su dovela do saznanja da su ulaganja u dobre puteve neophodna i ekonomski opravdana. Samo se u Bosni i Hercegovini zaostaje sa primjenom tih saznanja. Upravo zvanična statistika BiH sprječava (ili doprinosi) odgovarajuća ulaganja u drumsku infrastrukturu, i to po principu: ako je uticaj puteva (i saobraćajnica) manji, to su i potrebna ulaganja (u njihovu modernizaciju i izgradnju novih puteva) manja.

Prema izvještaju Svjetske zdravstvene organizacije (WHO) pod nazivom „Svjetski izvještaj o prevenciji povreda u drumskom saobraćaju“ iz 2005.godine, predviđalo se da će godišnji troškovi za drumske saobraćajne nezgode: u srednjoevropskim i istočnoevropskim zemljama u ekonomskoj tranziciji iznositi oko 1,5 % očekivanog bruto nacionalnog dohotka (BND); dok su predviđanja da će u zapadnoevropskim visokomotorizovanim zemljama ovi troškovi biti veći, i biti oko 2 % BND.

### **PRIMJERI IZ OKRUŽENJA:**

Na sljedećoj skeniranoj fotografiji dato je stanje bezbjednosti drumskog saobraćaja u Hrvatskoj kroz „karakteristične brojčane pokazatelje“ o SN, prema izvještaju iz MUP-a Republike Hrvatske, sa uporednim podacima za 2014. i 2015.godinu (vidljivo je pogoršanje elemenata bezbjednosti saobraćaja iako ima „Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje 2011. – 2020.godina“):

<b>STANJE SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA U 2015. GODINI (DESET MJESECI)</b>				
<b>KARAKTERISTIČNI BROJČANI POKAZATELJI O PROMETNIM NESREĆAMA U 2014. I 2015. GODINI (DESET MJESECI)</b>				
				<b>Usporedba '14. i '15.g.</b>
		2014.	2015.	razlika
<b>PROMETNE NESREĆE</b>				
<b>U K U P N O</b>	26 382	27 049	667	2,5%
<b>S NASTRADALIMA</b>	9 081	9 237	156	1,7%
- s poginulima	242	265	23	9,5%
- s ozlijedenima	8 839	8 972	133	1,5%
<b>S MATERIJALNOM ŠTETOM</b>	17 301	17 812	511	3,0%
<b>NASTRADALE OSOBE</b>				
<b>U K U P N O</b>	12 468	12 842	374	3,0%
<b>POGINULO</b>	262	291	29	11,1%
<b>OZLIJEDENO</b>	12 206	12 551	345	2,8%
- teško	2 308	2 360	52	2,3%
- lako	9 898	10 191	293	3,0%

Tabela br. 1. Stanje bezbjednosti drumskog saobraćaja u 2015.godini (HRVATSKA)

U Republici Srbiji prema statističkim pokazateljima takođe je minimaliziran uticaj nepropisnog stanja puta, odnosno saobraćajne signalizacije i opreme na putu, što je predstavljeno na sledećem dijagramu:



Dijagram br. 2. Najčešći uzroci i greške koje dovode do smrtnih posljedica (SRBIJA, 2010-2014)

„UZROCI I GREŠKE“ KOJE DOVODE DO SAOBRAĆAJNIH NEZGODA	SAOBRAĆAJNE NEZGODE					POSLJEDICE				
	SN POG	SN POV	SN NAST	SN MŠ	Ukupno SN	POG	TTP	LTP	Ukupno POVR	Ukupno NASTR
Neprilagođena ili nepropisna brzina kretanja vozila	290	5097	5387	5977	11364	323	1445	6253	7698	8021
Uključenje ili nepropisne radnje vozilom u saobraćaju	70	2576	2646	8213	10859	86	602	2993	3595	3681
Psihofizičko stanje vozača	43	1270	1313	1395	2708	56	390	1447	1837	1893
Ostali uzroci i okolnosti	40	1221	1261	3650	4911	48	374	1121	1495	1543
Neustupanje prvenstva prolaza	31	2255	2286	2587	4873	33	430	2896	3326	3359
Greške pješaka	28	692	720	313	1033	31	201	612	813	844
Stanje mehaničke nesipravnosti vozila	21	433	454	733	1187	26	116	532	648	674
Osposobljenost za upravljanje vozilom	14	210	224	184	408	15	85	206	291	306
Nepropisno ili nepravilno preticanje i obilaženje	11	212	223	262	485	15	70	273	343	358
Ostala nepropisna ili nepravilna kretanja vozila	2	49	51	76	127	2	21	41	62	64

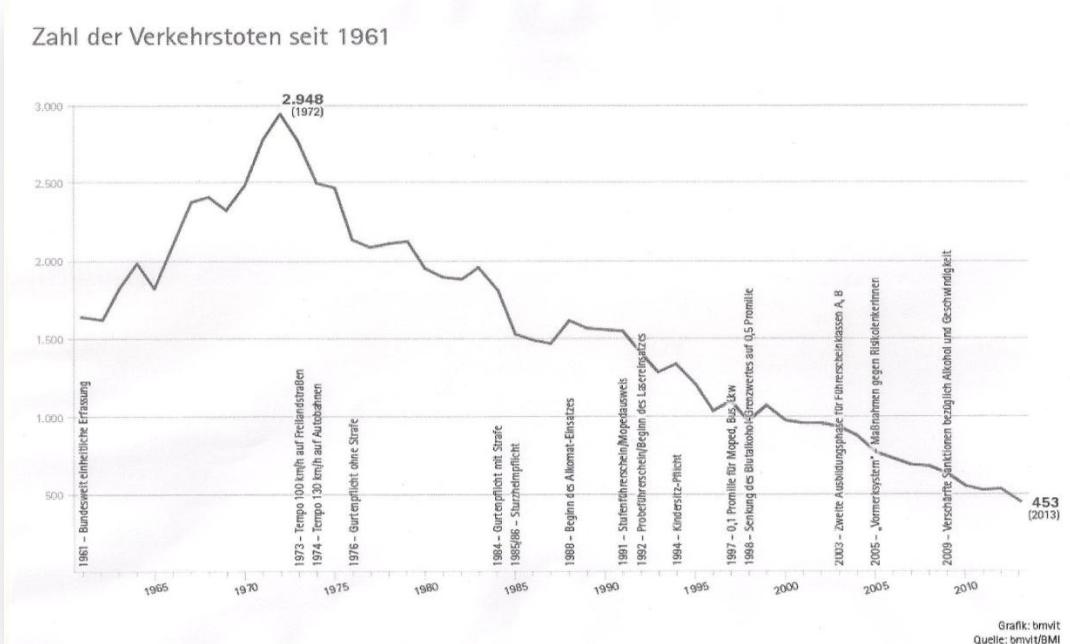
*Tabela br. 2. „Uzroci i greške“ koje dovode do SN (izvor: Agencija za BS, SRBIJA)*

Za razliku od Bosne i Hercegovine, Republika Srbija ima usvojen dokument „Strategija bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period od 2015. do 2020.godine“ [62] u kojem su definisani sljedeći elementi:

- Misija, vizija i ciljevi;
- Jedan od prioriteta je – uvođenje redovnog praćenja, izvještavanja i stalnog unapređivanja bezbjednosti saobraćaja;
- „Povelja o odgovornostima i bezbjednom ponašanju u saobraćaju“ (usvojila Vlada RS, 2014.);
- Akcioni plan bezbjednosti saobraćaja na putevima, ... i drugi.

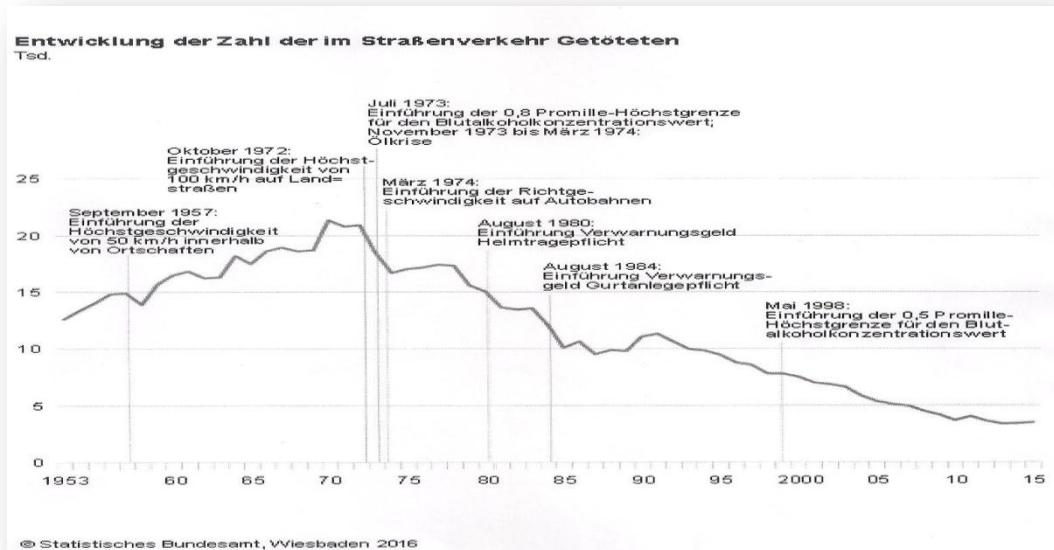
#### PRIMJERI IZ AUSTRIJE I NJEMAČKE:

Sa skeniranog dijagrama na fotografiji u nastavku možemo očitati ponašanje broja smrtno stradalih u saobraćajnim nezgodama u Austriji (za period 1961. do 2013.godina, izvor: [71] ), kao jednoj od zemalja EU sa najrazvijenijom putnom infrastrukturom, i, naravno, izvući jedan od zaključaka: nakon 1972.godine konstantno se smanjuje broj poginulih na austrijskim putevima.



Dijagram br. 3. Broj smrtno stradalih u SN (AUSTRIJA)

Slično prethodnom stanju, sa skeniranog dijagrama na fotografiji u nastavku, vidimo da je stanje bezbjednosti drumskog saobraćaja u Njemačkoj (izvor [70], na dijagramu su podaci za period od 1953. do 2015.godine) poslije 1972.godine u konstantnom poboljšanju.

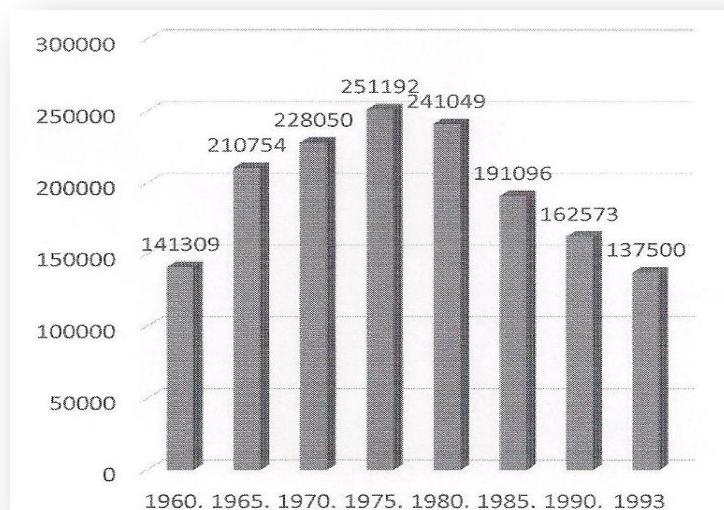


Dijagram br. 4. Broj smrtno stradalih u SN (NJEMAČKA)

Najrazvijenije države su sedamdesetih godina 20-tog vijeka uspjele da zaustave rastući trend i ostvare opadajući trend nastradalih (posebno broja poginulih), uz uspješan razvoj društva i neprekidan rast broja registrovanih motornih vozila i pređene kilometre. U nerazvijenim zemljama i tzv. „državama u razvoju“, u istom periodu je i dalje rastao broj poginulih i povrijeđenih lica u saobraćaju. Prema navedenom, sa gledišta bezbjednosti saobraćaja, mogu se razlikovati tri grupe država [62]:

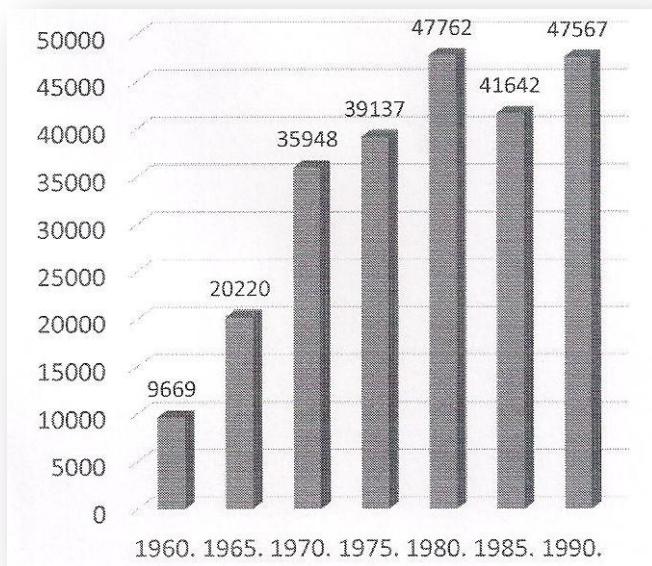
1. Države koje su prihvatile činjenicu - da se može upravljati bezbjednošću saobraćaja, i koje su izgradile organizovan zaštitni sistem i uspješno sprovode upravljanje u praksi, neprestano smanjujući broj nastradalih (to su npr. Velika Britanija, Švedska, Holandija, Norveška, Francuska, Njemačka, Austrija, itd.);
2. Države koje načelno prihvataju ideju o mogućnostima smanjivanja broja nastradalih u saobraćaju, ali koje nisu izgradile snažan zaštitni sistem i koje ne uspijevaju da upravljaju bezbjednošću saobraćaja, pa bilježe velike oscilacije u broju nastradalih (to su npr. zemlje bivše SFRJ – Srbija, Hrvatska, Makedonija, Crna Gora, Bosna i Hercegovina, zatim Rumunija, Bugarska, itd.);
3. Države koje još nisu ni prihvatile ideju o upravljanju bezbjednošću saobraćaja (to su npr. većina država sa afričkog kontinenta, Indija, Turska, itd.).

U nastavku se daju skenirani grafikoni (dijagrami) sa brojem registrovanih saobraćajnih nezgoda sa nastradalim licima [64], kao ilustracije svake od prethodno pomenute tri grupe država:

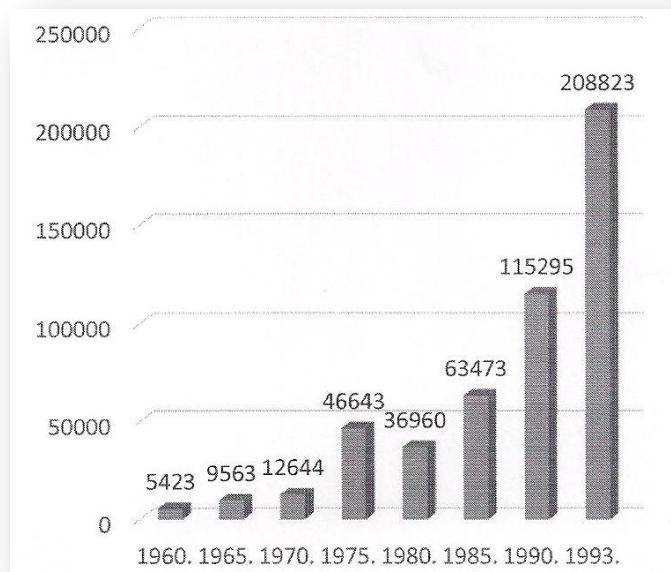


Dijagram br. 5. FRANCUSKA

Dijagram br. 6. (SFRJ)



Dijagram br. 7. TURSKA



Dakle, Bosna i Hercegovina (kao i druge zemlje SFRJ) je načelno prihvatile ideju o mogućnostima smanjivanja broja nastradalih u saobraćaju, ali nije izgradila zaštitni sistem, zbog čega ne uspijeva da upravlja bezbjednošću saobraćaja, pa bilježi velike oscilacije u broju nastradalih u saobraćajnim nezgodama.

U Bosni i Hercegovini je činjenica da je prosječna starost registrovanih motornih vozila preko 14 godina, dok su putevi prosječne starosti preko 30 godina.

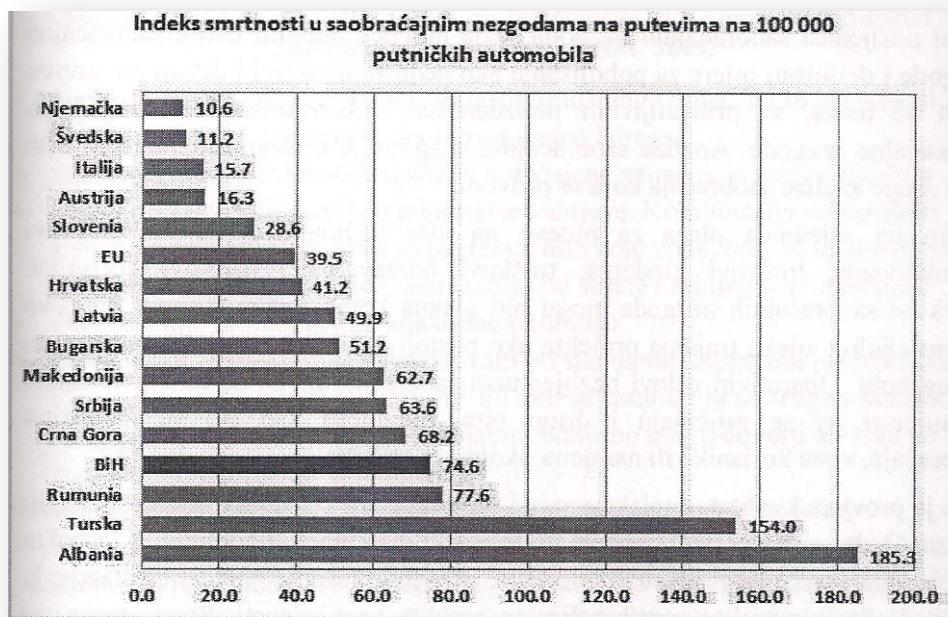
Već smo pominjali kako u svijetu svake godine u saobraćajnim nezgodama život izgubi između 1,2 i 1,3 miliona ljudi, a više od 50 miliona ljudi zadobije razne tjelesne povrede. Veliki broj domaćih i stranih autora, analizirajući stanje bezbjednosti saobraćaja na putevima, analizira broj smrtno stradalih lica u saobraćajnim nezgodama na 100.000 registrovanih putničkih automobila, tako izračunavajući **indeks smrtnosti** u saobraćajnim nezgodama na putevima. Primjer takve analize za neke zemlje Evrope daje se u sljedećoj tabeli:

Njemačka (najbezbjednije stanje)	10,6
Švedska	11,2
Italija	15,7
Austrija	16,3
Slovenija	28,6
EVROPSKA UNIJA (EU)	39,5
Hrvatska	41,2
Latvija	49,9
Bugarska	51,2
Makedonija	62,7
Srbija	63,5
Crna Gora	68,2
<b>BiH</b>	<b>74,6</b>
Rumunija	77,5
Turska	154,0
Albanija (stanje najmanje bezbjednosti)	185,3

*Tabela br. 3. Indeks smrtnosti u SN na putevima nekih zemalja Evrope*

Iz pomenutih podataka vidi se da je stanje bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini zabrinjavajuće. Ovo stanje je teže poredeći ga sa bilo kojom susjednom zemljom. Iz svega navedenog, mora se izvući jedinstven zaključak da je neophodno sveobuhvatno planiranje saobraćaja, uvažavajući potrebe za povećanjem bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju. Planiranje bezbjednosti saobraćaja predstavlja proaktivn prilaz prevenciji saobraćajnih nezgoda i bezbjednosnih uslova saobraćaja [35].

Broj od 74,6 smrtno stradalih lica u saobraćajnim nezgodama na 100.000 registrovanih putničkih automobila u Bosni i Hercegovini je sigurno u većoj mjeri i posljedica loše putne infrastrukture, odnosno daleko većeg uticaja saobraćajnica na bezbjednost saobraćaja na putevima u BiH.



Dijagram br. 8. Indeks smrtnosti u SN na putevima nekih zemalja Evrope

Krajnji cilj je integrisati bezbjednost saobraćaja u proces planiranja saobraćaja na svim nivoima: opštinskim, gradskim, regionalnim, kantonalnim, entitetskim i državnom nivou. Sve ove aktivnosti podrazumijevaju ne samo inicijative koje se odnose na ponašanje čovjeka (prije svega vozača koji kao učesnik u saobraćaju jedini ima obavezni sertifikat o poznавању pravila saobraćaja) nego i mјere i aktivnosti koje treba preduzimati sa ciljem onemogućavanja vozaču da doživi saobraćajnu nezgodu.

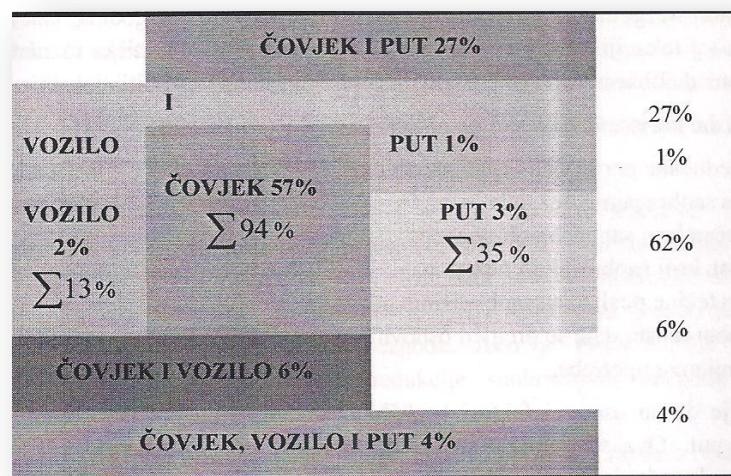


Tabela br. 4. Tri osnovna faktora i njihove kombinacije koje doprinose događanju saobraćajnih nezgoda (izvor: PIARC 2003)

Uticaj svakog od pojedinačnih osnovnih faktora bezbjednosti saobraćaja na putevima treba posmatrati u međusobnoj interakciji, jer je očigledan njihov kombinovani uticaj u lancu događaja koji rezultiraju događanjem saobraćajne nezgode.

U tabeli br. 4. (skenirana fotografija tabele „tri osnovna faktora i njihove kombinacije koje doprinose događanju saobraćajnih nezgoda“ – izvor: PIARC 2003) navedeni su kombinovani podaci o učešću pojedinih faktora na nastajanje saobraćajnih nezgoda.

Poznato je da su tri osnovna faktora bezbjednosti saobraćaja na putevima: čovjek, vozilo i put. Ali, vrlo rijetko se, zbog zvaničnih statističkih podataka i jednostavnosti, javno govori o realnom kombinovanom uticaju ova tri faktora u lancu događaja koji rezultiraju događanjem saobraćajne nezgode. Prema nekim dosadašnjim istraživanjima [35] učešće pojedinačnih faktora među uzročnicima SN od 57 % čovjeka, 2 % vozila i 3 % puta; narastaju do kombinovanog učešća od 94 % čovjeka, 13 % vozila i 35 % puta.

Pored tri osnovna pomenuta faktora, među najvažnijima je, svakako, i četvrti faktor bezbjednosti saobraćaja, a to je OKOLINA, koja značajno utiče na bezbjednost, pored ostalog i zbog toga što u velikoj mjeri doprinosi psihološkom doživljavanju puta, odnosno, saobraćajnice od strane vozača.

Među četiri nabrojana faktora, odnosno elementa bezbjednosti saobraćaja, planeri i inžinjeri saobraćaja imaju direktni uticaj samo na jedan od njih – na PUT (indirektno, planeri i inžinjeri mogu uticati i na ostale elemente bezbjednosti saobraćaja – putem njihovog uticaja na obrazovanje učesnika u saobraćaju i tehničku ispravnost vozila).

U Evropskoj Uniji se stalno radi na podizanju nivoa bezbjednosti drumskog saobraćaja. Ovdje ću samo navesti već pomenuta dva osnovna dokumenta EU koja obuhvataju elemente koji se odnose na bezbjednost drumskog saobraćaja, a to su:

- Bijela knjiga i
- Akcioni program drumske bezbjednosti.

BIJELA KNJIGA je dokument čija je finalna verzija usvojena 2001.godine, a u njoj je definisan cilj – da se broj poginulih u drumskim saobraćajnim nezgodama do 2010.godine umanji za 50 %. Do donošenja ovog dokumenta u EU su se vodile polemike u vezi nivoa aktivnosti (da li da se te aktivnosti odnose na evropski nivo ili na regionalne ili nacionalne nivoe), pa je posebnim programom iz 2003.godine uveden koncept tzv. „podijeljene odgovornosti“ kojim je precizirano šta je odgovornost EU, a šta regionalna, odnosno nacionalna odgovornost zemalja potpisnica. Raznim poboljšanjima na polju bezbjednosti drumskog saobraćaja postignuti su planirani ciljevi, pa je tako npr. raznim aktivnostima na lokalnim

nivoima postignuto da putevi budu bezbjedniji, a npr, aktivnostima na polju industrije motornih vozila započeta je ubrzana koncepcija razvoja „sigurnijih vozila“. Ovaj program („Akcioni program drumske bezbjednosti“) sadrži statističke podatke saobraćajnih nezgoda, nivoe članica zemalja, pregled legislativa EU o bezbjednosti na putevima, izbor projekata po izboru posebne komisije, kao i neke obaveze nametnute od građana u okviru Evropske povelje o bezbjednosti na putevima. U okviru Akcionog programa elaborirano je šezdeset mjera, odnosno aktivnosti neophodnih za povećanje bezbjednosti drumskog saobraćaja, među kojima se posebno izdvajaju sljedeće tri:

- korisnici putne infrastrukture,
- tehnologija vozila i
- putna infrastruktura.

Sve ove aktivnosti se sprovode posebno i zbog visokih ekonomskih posljedica koje trpi EU. Naime, izdvaja se podatak da na godišnjem nivou zbog posljedica saobraćajnih nezgoda EU plaća preko 160 milijardi eura, od čega oko 45 milijardi ide na direktne troškove SN. Zbog ovako i ovoliko ozbiljnog ekonomskog aspekta bezbjednosti drumskog saobraćaja, u većini zemalja EU usvojeni su posebni ciljevi i mjere za ostvarivanje veće bezbjednosti u drumskom saobraćaju. U ove mjere posebno se svrstavaju sljedeće grupe aktivnosti:

- legislative,
- istraživanje i razvoj,
- uputstva za primjenu,
- finansijska podrška i
- kvalitetne baze podataka.

Na ovaj način bezbjednost drumskog saobraćaja je postala dio globalne politike svih zemalja EU. Zemlje EU su sebi tada postavile cilj da do kraja 2010.godine broj poginulih na 100 000 stanovnika svedu na ispod 7 poginulih. Naravno, svaka članica EU je mogla da bira svoj način organizovanja i provođenja mjera u skladu sa zadatim ciljevima, ali u namjeri ispunjenja ciljeva pomenutog akcionog plana Evropska komisija je uredila dvije nove direktive s mjerama za povećanje bezbjednosti u drumskom saobraćaju. Prva direktiva se odnosila na povećanje bezbjednosti saobraćaja na glavnim putevima, odnosno na transevropskoj putnoj mreži (TENT-T), a druga direktiva je tretirala obaveze registrovanih vozila (prije svega teških kamiona). Dok je većina zemalja EU svoje ciljeve u povećanju bezbjednosti u drumskom saobraćaju svodila na dovođenje u nivo ispod 50 % od dotadašnjeg broja poginulih u SN do 2010.godine, Švedska je sebi nametnula radikalni cilj: broj poginulih svesti na nulu. Ovakav cilj, tzv. „nultu opciju“ u vezi sa bezbjednošću u saobraćaju švedski parlament je postavio kroz

samo četiri principa (etički princip, princip odgovornosti, princip bezbjednosti i mehanizme za primjenu).

Sva dosadašnja istraživanja u vezi bezbjednosti u drumskom saobraćaju svode se na uvođenje odgovarajućih mjera i postupaka za realizaciju planiranih ciljeva. Ove mjere mogu biti razmatrane na različite načine, od ekonomskih, do vaspitnih, tehničkih, obrazovnih ili zdravstvenih. Za potrebe ovog rada ističu se posebno potrebne mjere usmjerene na put, odnosno saobraćajnicu, a te su mjere sadržane u jednom od osam područja (šesto područje: INFRASTRUKTURA) akcionog plana bezbjednosti u drumskom saobraćaju. U ovom području se naglašava da je potrebno izvršiti dosljednu primjenu direktive koja se odnosi na bezbjednost putne infrastrukture, odnosno, osigurati ekonomsku održivost svih saobraćajnica, osigurati tehničke smjernice pri projektovanju infrastrukture, osigurati reviziju metoda upravljanja saobraćajem na putnoj infrastrukturi, prilagoditi saobraćajnu infrastrukturu tehničkim progresima u EU, itd.

Prema Rezoluciji Generalne skupštine UN o „Unapređenju bezbjednosti saobraćaja na putevima“ (A/RES/64/255) usvojenoj u maju 2010.godine, ova decenija (od 2011. do 2020.godine) je proglašena“ decenijom akcije u bezbjednosti saobraćaja – sa ciljem da se stabilizuje, a zatim prepolovi prognozirani broj poginulih u SN, što bi u periodu od 10 godina smanjilo broj poginulih za 5 miliona i broj povrijeđenih za 50 miliona ljudi.

I Svjetska zdravstvena organizacija (SZO3) je pripremila „Globalni plan decenije akcije bezbjednosti saobraćaja 2011.-2024.“ koji obuhvata mjere i aktivnosti sistematizovane kroz pet stubova bezbjednosti saobraćaja, kojima se i Vlade zemalja potpisnica trebaju rukovoditi u donošenju svojih strategija, a to su:

1. organizacija i upravljanje bezbjednošću saobraćaja,
2. bezbjedniji putevi i kretanja,
3. bezbjednija vozila,
4. bezbjedniji učesnici u saobraćaju i
5. djelovanje nakon saobraćajne nezgode.

Dakle, drugi stub – bezbjedniji putevi i kretanja, upravo su mjere i aktivnosti na kojima je težište istraživanja u ovom radu.

Studija „Globalnog centra za bolesti“ (The Global Burden of Disease) uzeta od Svjetske zdravstvene organizacije, predstavljena na Harvard univerzitetu, govori o tome da su 1990. godine saobraćajne nezgode bile na devetom mestu najvažnijih zdravstvenih problema u svijetu. Studija predviđa da će

2020. godine saobraćajne nezgode dospjeti na treće mesto na tabeli vodećih uzroka smrti i invaliditeta sa kojima se suočava Svjetska zajednica, što najavljuje ozbiljan problem.

Najbolji način u savremenim strategijama bezbjednosti saobraćaja na putevima je da se stavi fokus na sprječavanju dolaska do ozbiljnih povreda ili smrtnih slučajeva od sudara vozila, bez obzira na ljudske greške (dok su se prethodno koncepcije bezbjednosti u saobraćaju na putevima svodile na pretpostavke o poštovanju saobraćajnih popisa).

„Nacrt sigurnog puta“ je sada postao jedan od osnova za bezbjedno korišćenje saobraćajnica.

Osnovna strategija „nacrt sigurnog puta“ je da se samim projektovanjem saobraćajnica postavi granica koja će da obezbijedi da ne dođe do sudara koji bi mogao da ugrozi život učesnika u saobraćaju.

Na kraju samo naglašavamo zajednički stav svih autora koji razmatraju probleme bezbjednosti saobraćaja – kroz potrebu kvalitetnih informacija o saobraćajnim nezgodama. Funkcionisanje informacionog sistema je osnovni preduslov za praksu i naučnoistraživački rad u cilju uspješnog suprotstavljanja pojavama saobraćajnih nezgoda. Neophodno je u bazama podataka o SN imati sve podatke o pojavnim oblicima, uzrocima i drugim elementima koji utiču na nastanak SN; o putevima, signalizaciji i ostaloj instalisanoj opremi; o strukturi vozila, vozača i drugih učesnika u SN; o nastrandalima, i sl.

U analizi SN, tehničko rješenje puta (i saobraćajnice), kao uzrok saobraćajnih nezgoda, predstavlja relativno mali procenat učešća., jer se i „uzrok put“ pripisuje „uzroku čovjek“ kao subjektu, i to kroz stereotipnu konstataciju neprilagođenosti uslovima saobraćaja.

Ali, kvalifikovanijom analizom i takvih podataka o uzrocima tipa: „**neprilagođena brzina**“ put može biti bezbjedan, a njegov pravac, širina, profil, površina, preglednost itd. ipak ne dozvoljavaju preveliku brzinu; „**neodgovarajuća signalizacija**“, odnosno oznake na putnoj površini i vertikalna signalizacija na pojedinim putnim dionicama nisu izvedeni konsekventno i zavaravaju vozače; „**klizava putna površina**“ koja zbog neblagovremene obnove i nekvalitetnog održavanja dotrajalog ili suviše istrošenog gornjeg sloja indirektno dovodi u opasnost vozače i druge učesnike u drumskom saobraćaju; „**nepravilna vožnja**“ kada ponekad put ne dozvoljava ono što se vozaču čini logično (npr. skretanje, zaustavljanje, usporavanje, itd.) odnosno, kada su tehnički elementi, oprema i signalizacija na putu neispravni, manjkavi ili čak nedostaju, a vozač ničim nije upozoren, te vozi po svojoj procjeni; ...

Naime, svi autori se slažu u stavu – da faktoru PUT treba pokloniti mnogo veću pažnju, tj. treba voditi računa kako o projektovanju novih puteva i raskrsnica, tako i o rekonstrukciji postojećih, uticaju

elemenata trase puta, o uklapanju puta u okolinu kojom prolazi, opremi puta, putnom zastoru, rasvjeti, zaštitnim ogradama, parkiralištima, regulisanju saobraćaja, pravovremenom i odgovarajućem održavanju i nadzoru.

### **3. STANJE SAOBRAĆAJNICA**

U ovom dijelu obrađeni su neki aspekti stanja saobraćajnica od posebnog interesa za bezbjednost saobraćaja na putevima, sa modelima „dobro“ izvedenih saobraćajnica (sa građevinskog i saobraćajnog aspekta).

Stanje saobraćajnica obrađeno je sa aspekta fizičkog stanja, klimatskih uticaja na stanje saobraćajnica, osvijetljenosti saobraćajnica i stanja saobraćajne signalizacije, uz navođenje primjera raznih anomalija i prikaz teorijskog modela saobraćajnice, i to kroz sljedeće cjeline:

- Fizičko stanje saobraćajnica
- Klimatski uticaji na stanje saobraćajnica
- Stanje signalizacije na saobraćajnicama
- Teorijski model saobraćajnice i
- Najčešća odstupanja kod izvedenih saobraćajnica.

#### **3.1. Fizičko stanje saobraćajnica**

Fizičko stanje saobraćajnica može se posmatrati na različite načine, a za potrebe u ovom radu naglašavaju se dva aspekta, i to: građevinski i saobraćajni.

Podsjetimo se da su saobraćajnice oni javni putevi po kojima se odvija drumski saobraćaj. Tu spadaju: autoputevi i brzi putevi - kao putevi namijenjeni isključivo za saobraćaj motornih vozila, a zatim magistralni putevi, regionalni putevi, lokalni putevi i ulice u naseljima i gradovima – kao putevi namijenjeni za mješoviti saobraćaj.

##### **3.1.1. Stanje saobraćajnica sa građevinskog aspekta**

U stručnoj literaturi, razni autori koriste razne podjele javnih puteva, kako prema društvenom i privrednom značaju, tako i prema vrsti saobraćaja, prema saobraćajnoj funkciji (daljinske, vezne, sabirne i pristupne), prema prostornoj funkciji (izvan naselja i unutar naselja), itd.

Ovdje treba naglasiti samo podjelu javnih puteva prema veličini saobraćajnog opterećenja na kraju planskog perioda, izraženog prosječnim godišnjim dnevnim saobraćajem (PGDS) i to u sedam razreda predstavljenih u sljedećoj tabeli:

Razred puta	PGDS (vozila / dan)
I razred (najveći saobraćaj)	preko 12.000
II razred	8.001 – 12.000
III razred	6.001 – 8.000
IV razred	4.001 – 6.000
V razred	2.501 – 4.000
VI razred	1.001 – 2.500
VII razred (najmanji saobraćaj)	do najviše 1.000

*Tabela br. 5. Podjela javnih puteva prema saobraćajnom opterećenju*

Svi javni putevi moraju biti projektovani, izgrađeni, opremljeni i redovno održavani, tako da odgovaraju svojoj namjeni i zahtjevima bezbjednosti saobraćaja. Isto tako, pri rekonstrukciji i održavanju moraju udovoljavati zahtjevima koji će omogućiti siguran način korišćenja za sve učesnike u saobraćaju. Potrebno je blagovremeno otkloniti sve nedostatke zbog kojih na određenim dionicama javnih puteva dolazi do saobraćajnih nezgoda.

Obzirom da se nakon puštanja u eksploataciju stanje puteva mijenja, potrebno je da putevi i putna infrastruktura budu kontinuirano nadgledani, s ciljem redovnog evidentiranja:

- stanja podloge,
- stanja objekata,
- stanja saobraćajne signalizacije i opreme, i
- stanja okoline.

U blizini raskrsnica puteva u istom nivou ili raskrsnica javnih puteva i željezničke pruge, kao i na dijelu zaštitnog pojasa u unutrašnjoj strani krivine puta, ne smiju se nalaziti nikakvi objekti, predmeti, zasadi, ograde i slične prepreke koje će onemogućavati projektovanu preglednost puta. Isto tako, odvijanje saobraćaja po javnom putu ne smije se ugrožavati bilo kojom radnjom koja bi mogla ugroziti bezbjednost i doprinijeti nastanku opasnih situacija, a posebno se ne smije:

- iznositi blato na javni put ili bilo čime prljati put,
- na put usmjeravati atmosfersku vodu i druge tekućine i ometati njihovo oticanje sa puta,
- napajati i napasati životinje u putnim kanalima i na putnom pojusu, puštati ih da prolaze ili ih zadržavati na putnom pojusu,

- u zaštitnom pojasu izgrađivati napajališta za životinje,
- po putu vući grede, balvane i druge predmete, čime bi se mogao oštetiti put,
- posipati po putu maziva ili druge masne tvari,
- bez odgovarajuće zaštite na zemljištu ili objektima pored puta izvoditi radove koji bi mogli oštetiti put ili ugroziti bezbjednost saobraćaja,
- spuštati kamenje, drvo, druge predmete i materijal niz kosine putnih nasipa i usjeka,
- ostavljati pokvarena, havarisana ili trajno napuštena vozila na putu,
- prosipati i bacati materijal i predmete na put ili ga deponovati uz put.

Kada se analizira stanje podloge puteva u BiH i njena uloga na bezbjednost saobraćaja, može se zaključiti da su javni putevi u Bosni i Hercegovini „stari“, odnosno da je podloga istrošena. Sam objekat – put je, zbog dugogodišnjih niskih ulaganja u njegovo poboljšanje, na niskom nivou, što dovodi do nastanka sve većeg broja opasnih mjesta na putu na kojima je produženo vrijeme reagovanja i zaustavljanja vozila pri nastanku opasnih situacija. Sa građevinskog aspekta stanja na javnim putevima u BiH mogu se konstatovati razne negativne pojave, kao što su:

- oštećenja i udarne rupe na podlozi puta,
- podloge sa niskim koeficijentom prijanjanja,
- nedovoljne horizontalne i vertikalne preglednosti,
- neadekvatni izvedeni poprečni nagibi puta,
- kolotrazi,
- neadekvatne prelaznice i
- neizvedena proširenja u krivinama.

Svaki javni put treba da zadovolji određene uslove za odvijanje drumskog saobraćaja. Ti uslovi su njegove eksplotacione karakteristike, a tu spadaju:

- saobraćajno opterećenje,
- gustoća saobraćaja,
- brutotonski ekvivalent kolovoznog zastora,
- računska brzina i
- propusna moć puta.

Upravo ove karakteristike određuju kvalitet puta u saobraćajnom smislu. Ove karakteristike puta su bazni podaci za daljnje planiranje i projektovanje potreba, kako za utvrđivanjem potreba i prioriteta u

održavanju, tako i kod obnove i rekonstrukcije postojeće putne mreže i zahtjeva za novim putevima. Oni su i osnov za određivanje poprečnih nagiba kolovoza u krivinama, potrebne dužine preglednosti i poluprečnika vertikalnih i horizontalnih krivina .

Svaki put u svom prostiranju se sastoji od pravaca, krivina i prelaznih krivina (i serpentina kod puteva na terenu sa većim usponima i padovima). Pri projektovanju svakog puta naročito se vodi računa prikazati sve geometrijske elemente puta u situacionom planu i podužnom profilu, kao i elemente poprečnog profila. Naravno da se pretpostavlja da će projekat svakog javnog puta zadovoljiti sve zakonom propisane elemente, pa o tome nema potrebe dalje elaborirati.

Sa građevinskog aspekta, PUT se izvodi u nasipu, zasječku, usjeku, u galeriji, u tunelu, i na raznim drugim objektima na putu.

Put, njegov donji i gornji stroj, kao i građevinske objekte, u ovom radu neću posebno analizirati. To su čisto građevinski elementi puta. Ali – po tom i takvom putu se odvija određeni drumski saobraćaj. Koja vrsta drumskog saobraćaja i kolikog intenziteta? Odgovori na ova pitanja su značajni sa saobraćajnog aspekta, pa napominjem da je iz tih razloga neophodna interakcija građevinaca-niskogradnje i saobraćajaca - „drumaca“, a sve sa istim ciljem – da izvedeni put zadovoljava namjenu u omogućavanju odvijanja bezbjednog saobraćaja.

Sam put kao građevinski objekat se planira, projektuje, izvodi i održava u skladu sa važećom zakonskom regulativom u svakoj državi. Naravno, i u Bosni i Hercegovini bi trebalo biti tako. Međutim, svjedoci smo da se u pojedinim slučajevima putevi izvode i bez valjane projektne dokumentacije, a posebno bez odgovarajućeg stručnog nadzora, pa tako i imamo niz primjera gdje su izvedeni putevi brzo „propali“, gdje se u naseljima izvode ulice bez trotoara i ivičnjaka, gdje nije udovoljeno tehničko-tehnološkim standardima u vezi pristupačnosti za osobe sa poteškoćama u kretanju, itd. Ovdje treba istaći posebno da se u Bosni i Hercegovini vrlo često vrše rekonstrukcije puteva i njihovo održavanje na način da se uopšte ne radi odgovarajuća projektna dokumentacija, da se stvorene udarne rupe i druga oštećenja na kolovozu puta rješavaju samo nasipanjem određene količine asfalta (ili drugog materijala), da se ne poštaje putni i zaštitni pojas puta (u smislu zabrane nedozvoljenih sadržaja i djelatnosti), itd.

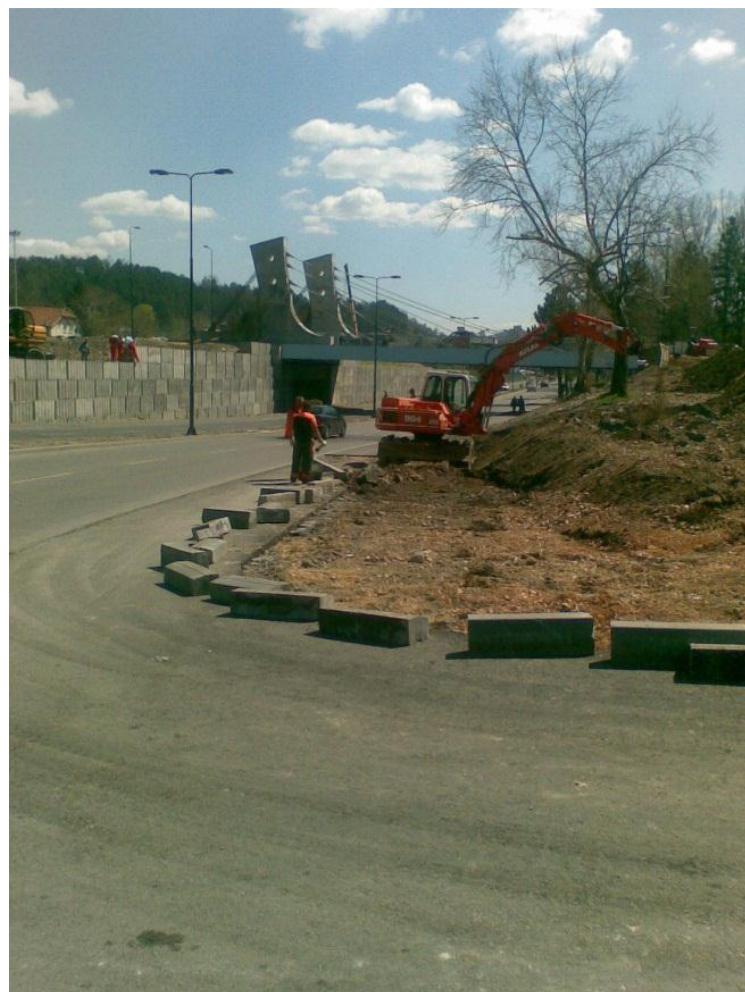
Završni sloj kolovozne konstrukcije puta (kolovozni zastor) mora udovoljiti zahtjevima današnjeg drumskog saobraćaja, kao što su:

- treba prenijeti sva statička i dinamička saobraćajna opterećenja na donji stroj puta bez štetnih posljedica – deformacija posteljice puta,
- mora biti ravan, otporan na habanje,

- površina završnog sloja treba ostati hrapava tokom perioda eksploatacije,
- treba zadržati projektovanu kvalitetu za projektovana opterećenja u planiranom periodu eksploatacije (bez trajnih deformacija i pukotina),
- obezbijediti poprečnu i uzdužnu odvodnju oborinskih voda,
- obezbijediti svojim materijalom, bojom i obradom da se na nju može ugraditi što trajnija horizontalna signalizacija.

Razna oštećenja kolovoza (prije svih – udarne rupe i kolotrazi) nastaju zbog dotrajale podloge, njene slabe kvalitete, lošeg održavanja puteva i posljedica smrzavanja. Brzina i jačina „trošenja“ puta je u funkciji veličine saobraćaja, kvalitetu ugrađenih materijala u put, strukturi vozila i klimatskim uslovima .

Puno je primjera gdje su putevi sa građevinskog aspekta urađeni mimo važećih propisa. U nastavku se navode fotografije i komentari samo nekih od takvih propusta:



Fotografija br. 6. Izvođenje trake za ubrzavanje na GGM u Tuzli, 2015.

Saobraćajna traka za ubrzavanje, koja je izvedena u sklopu rekonstrukcije sjeverne glavne gradske magistrale u Tuzli, 2015.godine, ostala je i kratka i uska – tako da ne odgovara namjeni.



Fotografija br. 7. Pješačka staza

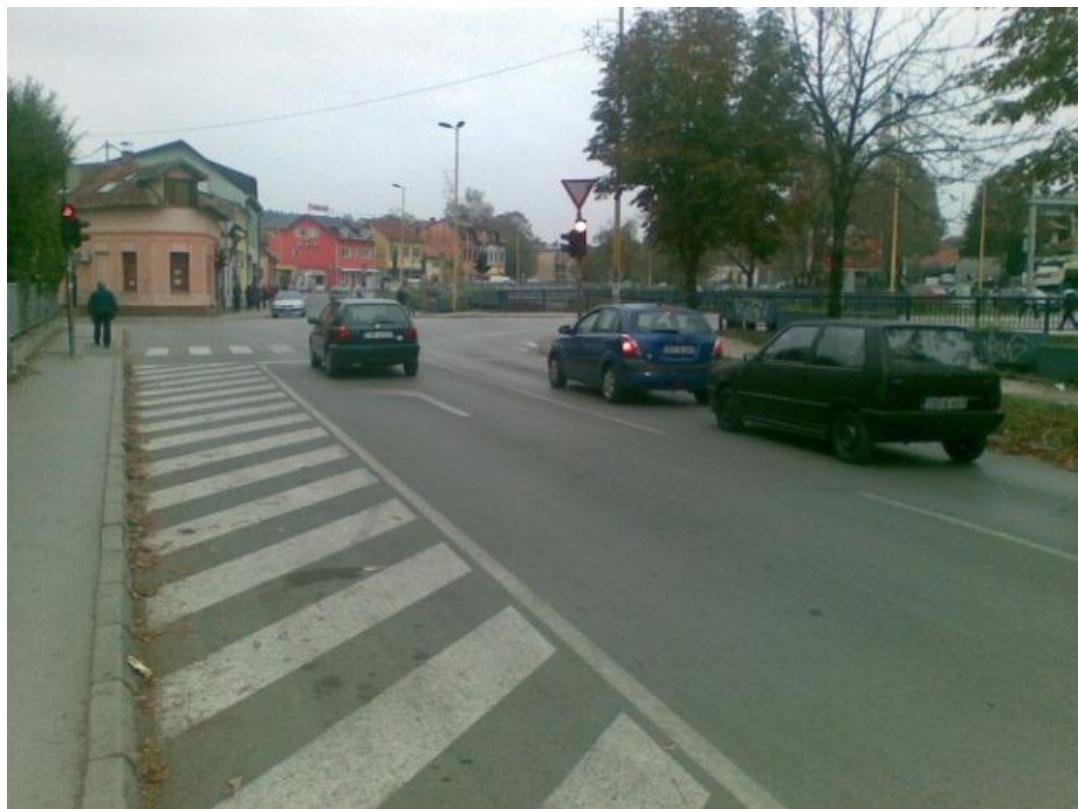


Fotografija br. 8. Fizičke prepreke

Na fotografiji br. 7. ilustrovan je primjer gdje novoizvedena pješačka staza na petlji „Šićki Brod“ u Tuzli (na ukrštanju dva magistralna puta) vodi pješake do kolovoza, i tu ih „ostavlja“ i bez nastavka trotoara i bez obilježenog pješačkog prelaza. U ovakvoj situaciji pješaci nastavljaju rizično kretanje preko kolovoza magistralnog puta stvarajući tako nebezbjedne saobraćajne situacije.

Fizičke prepreke na kolovozu i nevažeći saobraćajni znakovi su svakodnevница u Tuzli. Na fotografiji br. 8. se vide betonske polulopte koje su postavljene bez valjanog razloga, bez saobraćajnog projekta, ali kao dopuna već navedenoj zabrani saobraćaja. Može se zaključiti da su lica koja su postavila ove fizičke prepreke smatrala da nedisciplinovane vozače u Tuzli treba fizički sprječiti – onemogućiti u kršanju pravila saobraćaja iz važećeg ZOBS-a. A sam saobraćajni znak sa žutom podlogom u Bosni i Hercegovini ne važi nakon isteka prelaznog petogodišnjeg perioda (od donošenja novog ZOBS-a, od 2007.godine, odnosno od 15.03.2012.godine) u kojem je morao biti zamijenjen novim – važećim saobraćajnim znakom sa bijelom podlogom.

Na fotografiji br. 9. Prikazan je prilaz raskrsnici u centru grada, u ulici sa jednosmjernim saobraćajem, na kojem nije iskorišćena cijela površina već izvedenog kolovoza.



*Fotografija br. 9. Ukinuta saobraćajna traka na 1/3 kolovoza (kolovozne trake) u Tuzli – neiskorištena površina kolovoza*

Površina kolovoza, ranije dovoljna za tri saobraćajne trake i za dvosmjerni saobraćaj, nakon rekonstrukcije ove gradske ulice, bez saobraćajnog projekta, ostala je ista, ali sa izmijenjenim režimom saobraćaja. Sada je jednosmjerna, sa dvije protočne saobraćajne trake od kojih je jedna (lijeva) namijenjena za lijeva skretanja, a druga (desna) za pravo i desno skretanje. Dio kolovoza je ostao neiskorišten. Da li je to bilo potrebno? Čak i da je opravдан jednosmjeran novi režim saobraćaja, zar nije bilo boljih rješenja? Na primjer, da se iskoristi cijela kolovozna površina puta, pa da se obilježe tri saobraćajne trake za svaki od dozvoljenih smjerova kretanja (lijevo, pravo i desno), čime bi se omogućio viši nivo usluge korisnicima kroz brže rasterećenje raskrsnice, posebno u vrijeme vršnih opterećenja.



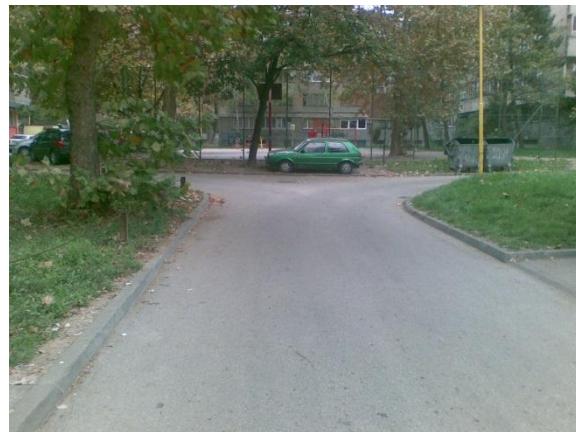
Fotografije br. 10. i 11. Neobilježen pješački prelaz i taxi stajalište na GGM u Tuzli

Na prethodne dvije fotografije prikazan je neregulisan prelaz za pješake preko južne glavne gradske magistrale u Tuzli. Pješaci se na ovu poziciju „dovode“ mostom preko rijeke Jale. Tu se redovno zaustavljaju i vozila javnog taxi prevoza, posebno radi izlaska putnika. Pješaci nastavljaju nebezbjedno kretanje preko kolovoza na mjestu gdje nema obilježenog pješačkog prelaza, ali ne čineći prekršaj – jer je obilježen pješački prelaz na udaljenosti većoj od 100 metara. Na ovoj raskrsnici izvršeno je i brojanje saobraćaja, o čemu će u nastavku biti dato više podataka.

Na rekonstruisanom dijelu sjeverne glavne gradske magistrale u Tuzli, od „Skvera“ do „Tenisa“, izvedene su četiri „stajališta za vozila javnog masovnog putničkog prevoza“. U Tuzli se JMGPP odvija samo autobusima, i to minibusevima, „solo“ autobusima i zglobnim autobusima. Izvedena stajališta (a ne treba ni naglašavati da su izvedena bez saobraćajnog projekta) nemaju dovoljnu dužinu za prijem niti jednog „solo“ autobusa. Na fotografiji br. 12. se vidi da i samo jedan autobus ne staje u predviđeni gabarit stajališta. A šta se tek događa kada u vršnom saobraćajnom opterećenju po tri i više autobusa JMGPP nailaze jedan za drugim? Naravno, oni čekaju na protočnoj desnoj saobraćajnoj traci i time i ometaju i ugrožavaju normalno odvijanje saobraćaja. A bilo je uslova za bolje građevinsko rješenje – veću dužinu stajališta, tako da autobusi mogu ući i zaustaviti se unutar predviđenog stajališta kako ne bi predstavljali bočnu smetnju vozilima koja se u tom trenutku kreću desnom saobraćajnom tarkom.



Fotografija br. 12. Autobuska niša

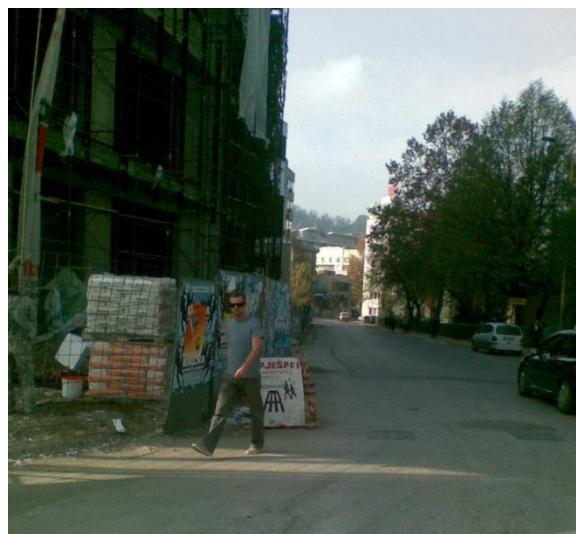


Fotografija br. 13. Na ulici nema trotoara

Na prethodnoj fotografiji (br. 13.) ilustrovan je primjer „ulica“ u centru Grada Tuzla. Konkretno je riječ o stambenoj ulici u kojoj nema izvedenog trotoara, pa su građani – pješaci primorani da se nebezbjedno kreću površinom kolovoza. Šta više, u neposrednoj blizini je i dječije obdanište, te su roditelji sa malom djecom svakodnevno na kolovozu. A po definiciji, ulica mora imati izveden i trotoar.



Fotografija br. 14. Kvalitet izvedenih radova



Fotografija br. 15 . Pješacima je ostao kolovoz

Na fotografiji br. 14. prikazan je primjer loše izvedenih puteva u centru Grada Tuzla. Kolovoz puta je samo „potonuo“. Na putu nema nikakve signalizacije - oznake za evidentna oštećenja. Postavlja se i pitanje – da li su izvođači izveli kolovoznu konstrukciju u svemu prema građevinskom projektu i da li je u konkretnom slučaju nadzorni organ radio svoj posao?

Na prethodnoj fotografiji (br. 15.) ilustrovan je primjer uređenja gradilišta, kada za pješake ostaje samo mogućnost nebezbjednog kretanja po kolovozu. Konkretno je riječ o vremenu izgradnje novog hotela „MELLAIN“ u centru Tuzle (na mjestu nekadašnjeg hotela „BRISTOL“), kada su izvođači ugradili cijeli trotoar (sa sve četiri strane, odnosno na svakoj od ulica koji tangiraju gradilište), pa i dio kolovoza, a u vrijeme prijema robe - čak i cijele kolovozne trake, za koje nisu imali odobrenje gradske administarcije. Gradnja je trajala skoro tri godine, još uvijek traje, a građani su i dalje ugroženi. Nije moralо biti tako.



Fotografija br. 16. Način rješavanja problema udarnih rupa na putevima u BiH

Na fotografiji br. 16. treba primijetiti način na koji se najčešće rješavaju problemi sa udarnim rupama na putevima u BiH. Nije samo interesantan problem udarnih rupa na putevima – saobraćajnicama. Problem za vozače, ali i za pješake, predstavljaju i stalna prekopavanja kolovoza puta (u vezi sa popravkom ili ugradnjom novih podzemnih instalacija).

Sa građevinskog aspekta, nema opravdanja da npr. stub saobraćajnog znaka bude postavljen na takvo mjesto da sa njim vozilo koje uredno koristi obilježeno parking mjesto može ostvariti neželjeni kontakt i zbog toga proizvesti nepotrebnu materijalnu štetu (primjer na fotografiji broj 17.)



Fotografija br. 17 . Stub saobraćajnog znaka



Fotografija br. 18 . Svakodnevница na putevima



Fotografija br. 19 . Čest izgled lokalnog puta

Svakodnevница na putevima U BiH, nažalost, suviše često izgleda kao na prethodne dvije fotografije. Mješoviti saobraćaj po ovim putevima odvija se svakodnevno. Ali, mješoviti – kako se to na fotografiji vidi, i u smislu da se po kolovozu puta istovremeno kreću i motorna vozila i biciklisti i pješaci. Ponekad pored puta nema ni bankine, a često putni pojaz izgleda kao na prethodnoj fotografiji, neuređen, neravan i neodržavan.

Kako bi mogli izgledati javni putevi u Bosni i Hercegovini, vidi se na sljedećoj fotografiji, gdje je prikazana dionica NN autoputa (ali koji cijelom svojom dužinom ima izvedene trake za prinudno zaustavljanje vozila).



Fotografija br. 20. Autoput cijelom svojom dužinom ima izvedene saobraćajne trake za prinudno zaustavljanje vozila

Sa građevinskog aspekta stanje saobraćajnica u Bosni i hercegovini, po mišljenju većine autora saobraćajne struke, zabrinjavajuće je. Zabrinjavajuće je, prije svega, zbog toga što je gustina saobraćajne mreže neodgovarajuća, kako reljefu terena, tako i potrebama korisnika, ali i zbog toga što je nizak stepen njene modernizacije, a još sporije ulaganje u projektovanje i izgradnju saobraćajnica viših razreda. Godinama (decenijama) se govori i „investira“ u planiranje, projektovanje i izgradnju autoputeva i brzih puteva, ali se rokovi stalno prolongiraju, a novac troši nenanjenski. Svi veliki gradovi (relativno veliki, odnosno, najveći u BiH) npr. preko 100.000 stanovnika, morali bi već odavno da imaju izgrađene gradske obilaznice i tako se rasteretiti bar tranzitnog drumskog saobraćaja. Danas je ovaj problem riješen samo u Sarajevu kao glavnom gradu, i to samo djelimično.

### 3.1.2. Stanje saobraćajnica sa saobraćajnog aspekta

Sa saobraćajno-tehničkog aspekta, svaka saobraćajnica na javnom putu (kao građevinskom objektu) treba da je uređena saglasno saobraćajnom projektu koji je obavezan sa aspekta odredbi ZOBS-a. Upravo se saobraćajnim projektom definišu elementi saobraćajnice, kao što su:

- širina i namjena kolovoza,
- broj i širina kolovoznih traka,

- broj, širina i namjena saobraćajnih traka,
- režim saobraćaja, elementi horizontalne, vertikalne i svjetlosne signalizacije,
- mjesta i način ukrštanja puteva (raskrsnice),
- posebni objekti na putu (radi smanjenja brzine kretanja vozila na određenim mjestima),
- priključci i prilazi na javne puteve,
- reklamni znakovi, turistička i ostala signalizacija na putevima, i drugo.

Nadalje, sa saobraćajnog aspekta, svaka saobraćajnica treba da je uredno održavana, u svim vremenskim uslovima i u svako doba godine. Na saobraćajnici je neophodno obezbijediti redovno održavanje horizontalne signalizacije – kako bi ista bila dobro vidljiva u svim uslovima saobraćaja, što je jedan od preduslova za bezbjedno odvijanje saobraćaja. Takođe, potrebno je uskladiti položaj vertikalne signalizacije sa odgovarajućom horizontalnom signalizacijom u smislu početaka i završetaka određenih zabrana i ograničenja kretanja. U Bosni i Hercegovini često nije tako. Sa aspekta bezbjednosti saobraćaja više je primjera lošeg stanja na saobraćajnicama. Neke od njih dajemo u nastavku, uz odgovarajući komentar.

Na fotografiji br. 21. uočljivi su neki trendovi izvođača radova na tuzlanskim putevima i ulicama. Na sjevernoj glavnoj gradskoj magistrali, po završetku rekonstrukcije, bojom na većoj površini kolovoza ispred obilježenih pješačkih prelaza, „potpomognuto je lakše (efikasnije) usporavanje i zaustavljanje“ motornih vozila. Na ovaj način očigledno je smanjen koeficijent trenja pneumatika o kolovoz i time produžen zaustavni put vozila.

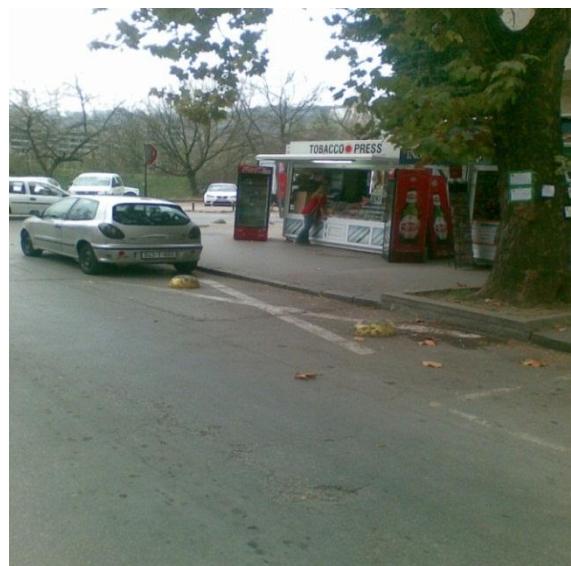


*Fotografija br. 21. Kako popraviti koeficijent trenja na kolovozu GGM u Tuzli*

Ovakav način rješavanja nije poznat u stručnoj literaturi. Ali, za ovakve radove nije ni bilo saobraćajnog projekta koji je po ZOBS-u obavezan. Dalje, vidimo i objekat za usporavanje saobraćaja, izveden bez saobraćajnog projekta, po dimenzijama i obliku mimo važećeg Pravilnika. Sve navedeno ne doprinosi bezbjednjem odvijanju drumskog saobraćaja.



Fotografija br. 22. Rasvjetni stub i s. znak



Fotografija br. 23. Razne opcije sprečavanja parkiranja

Na fotografiji br. 22. prikazan je primjer – kada rasvjetni stub i saobraćajni znak na istom predstavljaju bočnu smetnju i ugrožavaju bezbjednost drumskog saobraćaja. U centru Tuzle, razdjeljno ostrvo je takvih dimenzija da postavljeni saobraćajni znak izlazi iz njegovog gabarita.

Fotografija br. 23. prikazuje jedan od načina na koji razni izvođači saobraćajne signalizacije sprječavaju nedisciplinovane vozače u Tuzli da se parkiraju na nedozvoljenim mjestima. Vidimo da su, pored obilježenih horizontalnih oznaka predviđenih asortimanom rješenja iz ZOBS-a, izvođači bez saobraćajnog projekta odlučili i postavili i fizičke prepreke – betonske polulopte. Za vozače u Bosni i Hercegovini (i Tuzli) ni to nije dovoljno, pa, ipak, nađu načina da se svakodnevno parkiraju i na nedozvoljenim mjestima, često bez sankcije.

Način parkiranja vozila i mogućnost održavanja kolovozne površine jedne od glavnih ulica u novom dijelu grada Tuzla prikazan je na fotografiji br. 24. u nastavku.



Fotografija br. 24. Da li se vidi saobraćajni znak ograničenja brzine

Na prethodnoj fotografiji svakako će biti zahtjevno pronaći saobraćajni znak ograničenja brzine (zato je ostavljena u većem formatu). Znak se nalazi u drvoredu gradske ulice u centru Tuzle. Posebna je priča – neodgovarajuća boja tog znaka. Kako se treba ponašati vozač u ovakvoj saobraćajnoj situaciji? Kako poštovati ograničenje sa znaka koji nije uočljiv? Kako se odnositi prema nevažećem saobraćajnom znaku ograničenja brzine ili „nemogućem“ saobraćajnom znaku II-23 (riječ je o ukupnoj visini vozila).

Fotografiji br. 25. nije potreban poseban komentar – ako uočimo da je zabranjen saobraćaj vozilima visine preko 12 metara.



*Fotografija br. 25. Znak bez komentara*

Na sljedeće dvije fotografije su prikazani načini održavanja saobraćajnica u gradu u zimskim uslovima, kada su ulice prekrivene snijegom. Kako se vidi, snijega ima i na kolovozu puta i pored puta, ali nije obezbijeđeno korišćenje obilježenog pješačkog prelaza. Pristup istom je onemogućen.



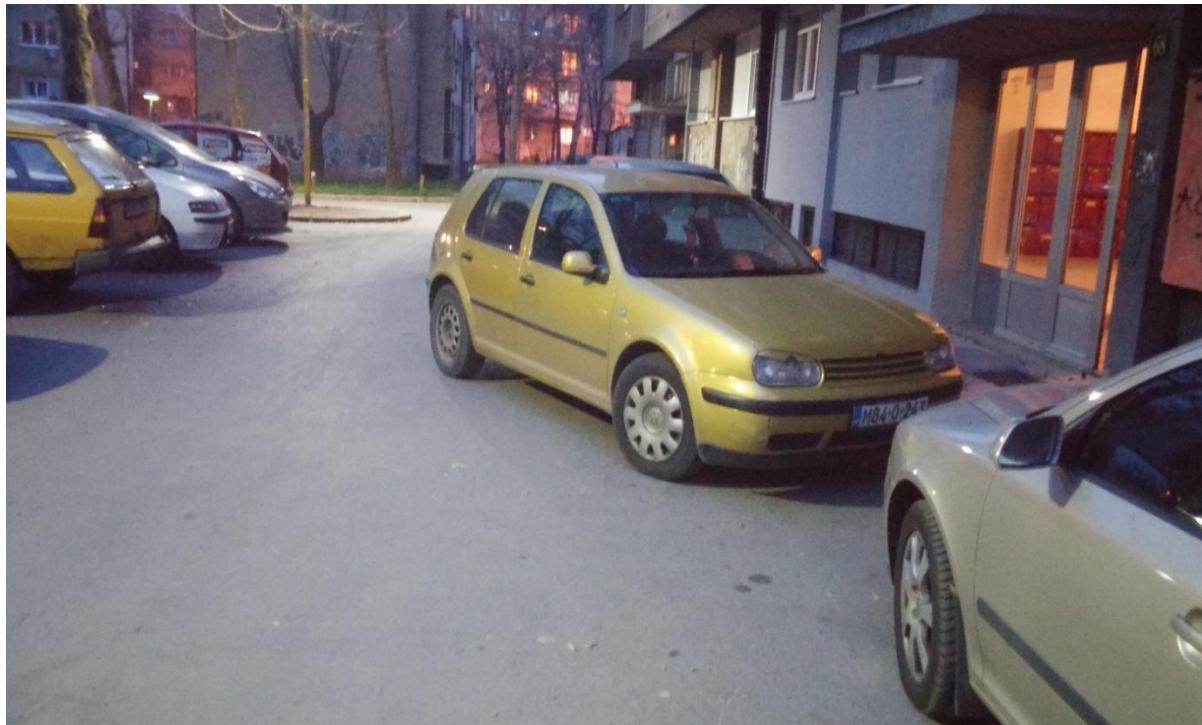
*Fotografija br. 26. Zimsko održavanje puteva*



*Fotografija br. 27. Kako iskoristiti pješački prelaz*

Naravno, za zimsko održavanje javnih puteva treba se blagovremeno opremiti i pripremiti. U Bosni i Hercegovini snijeg zna suviše često „iznenaditi“, kako učesnike u saobraćaju, tako i službe zadužene za zimsko održavanje puteva. Na fotografijama su samo primjeri neodgovarajućeg održavanja javnih puteva u zimskim uslovima. Naravno, to znatno utiče na bezbjednost drumskog saobraćaja.

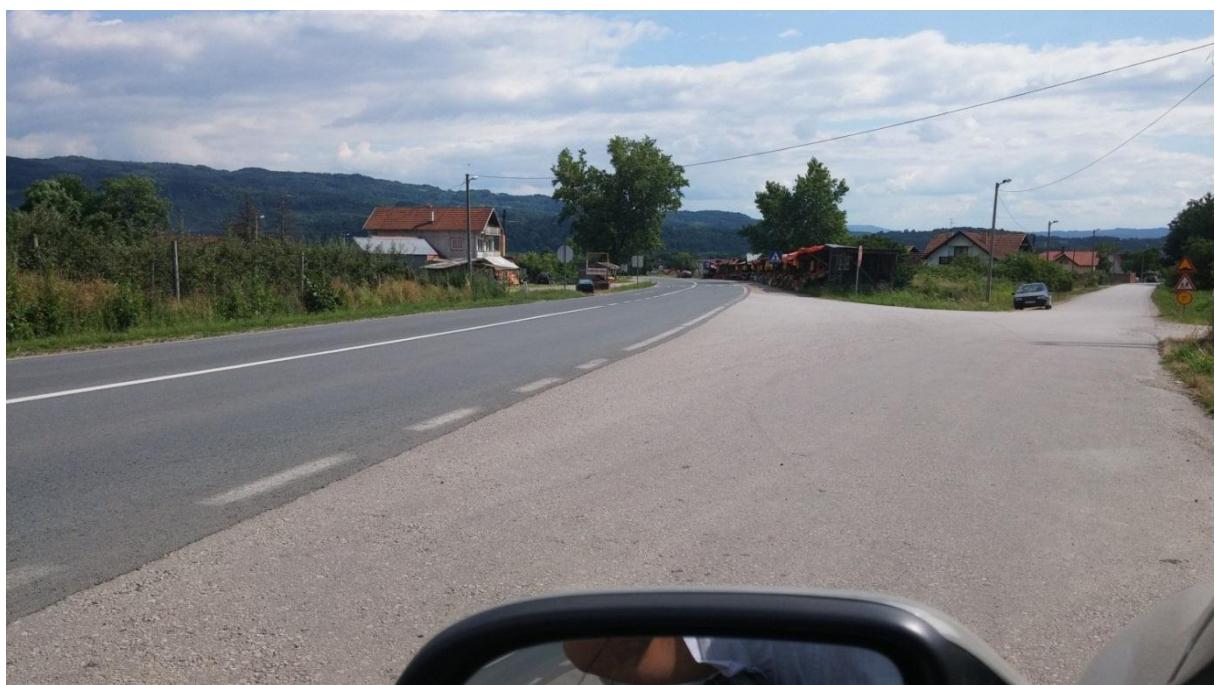
Nedostatak uređenih i obilježenih parking mesta u naseljima je uobičajena pojava, ne samo u Bosni i Hercegovini, nego sigurno i u zemljama okruženja. Ali, nedostatak obilježenih parking mesta ni u kom slučaju ne bi smio biti opravdanje za parkiranje putničkog automobila kao na narednoj fotografiji. Ne treba poseban komentar o vozaču koji je svog ljubimca, makar i na trenutak, (a konkretno nije samo trenutak), parkirao na način da je bukvalno sprječio ulazak / izlazak u višespratnu stambenu zgradu. Takođe, položajem svog napuštenog vozila, onemogućio je prolaz drugim vozilima (ostavljeno je manje od tri metra slobodne širine prolaza) i pješacima. I ovo je primjer neodgovarajućeg uticaja saobraćajnica na bezbjednost sobraćaja. Površine očigledno namijenjene za parkiranje, prije svega, putničkih vozila ispred ulaza u stambene zgrade ničim nisu uređene, pa, naravno – nisu ni obilježene.



*Fotografija br. 28. Parkiranje ispred ulaza u stambenu zgradu (a sprječen i prolaz drugih vozila)*

Zakonom o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini je izričito zabranjeno vršiti prodaju bilo kakve robe pored puta. Koliko se poštije ova odredba ZOBS-a ne treba ni naglašavati

u ovom radu, obzirom da stanje vidljivo na dvije sljedeće fotografije nije nikakva tajna. Svakodnevna sezonska prodaja razne robe, a, prije svega, poljoprivrednih proizvoda pored puta (naročito pored magistralnih puteva) predstavlja stvarni problem za bezbjednost drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini. Ovakvih primjera ima bezbroj, od prilaza Jadranskom moru u Hercegovini, do svakog „zgodnog“ mesta za postavljanje tezgi koje očigledno ne smetaju samo ovlašćenim službenim licima koji su po odredbama ZOBS-a nadležni za njegovo sprovođenje. Na sljedeće dvije fotografije (br. 29. i 30.) navedeni su primjeri nedozvoljene prodaje pored javnog puta koje niko (pa ni zaduženi organi) u BiH ne sprječava.



*Fotografija br. 29. Pored Magistralnih puteva u BiH neometano se vrši svakodnevna sezonska prodaja razne poljoprivredne robe*



*Fotografija br. 30.*

Na sljedećim fotografijama (broj 31. i 32.) treba uočiti ambijent pored ovog magistralnog puta (blizu Počitelja). Naime, ovlašćena službena lica iz Ministarstva unutrašnjih poslova (policajci) redovno vrše kontrolu saobraćaja na ovoj dionici, pored ostalog mjereći i brzinu kretanja vozila. Naravno, to rade skriveni, iz neobilježenog parkiranog vozila i nenajavljenog. Sa saobraćajnog aspekta je interesantno pitanje – da li je se na ovoj dionici puta vozila kreću po putu „u naselju“ ili „izvan naselja“. Nesumnjivo je da mnogi policajci i sudije u BiH smatraju da je vozač u ovoj i ovakvim situacijama, ako prekorači dozvoljenu brzinu kretanja, načinio prekršaj „**u naselju**“, zbog čega su i sankcije neprimjerene.



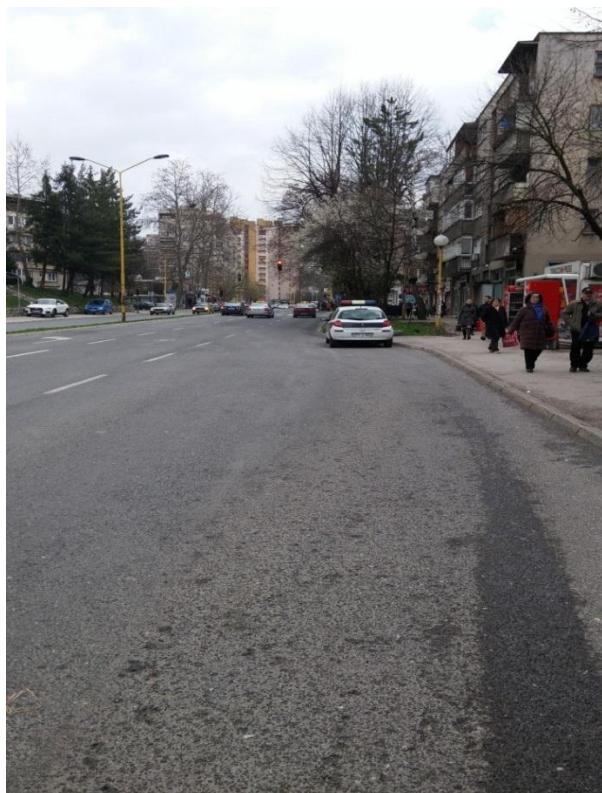
Fotografija br. 31. Pogled ka Počitelju



Fotografija br. 32. Pogled iz Počitelja ka Mostaru

Na sljedeće dvije fotografije treba primjetiti nepravilno parkirana vozila Ministarstva unutrašnjih poslova. Može se vidjeti kako ovlašćena službena lica – policajci, koji su nadležni za kontrolu primjene ZOBS-a u Bosni i Hercegovini, i sami krše pravila saobraćaja propisana tim zakonom. Naime, u prikazanoj situaciji, službena označena vozila, bez ikakvog opravdanog razloga, parkrana su na stajalištu za vozila JMGPP u Tuzli (na fotografiji br. 33. vozilo je napušteno), a na sljedećoj fotografiji pored vozila stoje policajci, ne smatrajući da na taj način ometaju gradski prevoz putnika. Istina, iste propuste

svakodnevno prave i taxi vozači (kao učesnici javnog prevoza) i drugi vozači putničkih i teretnih vozila u Tuzli.



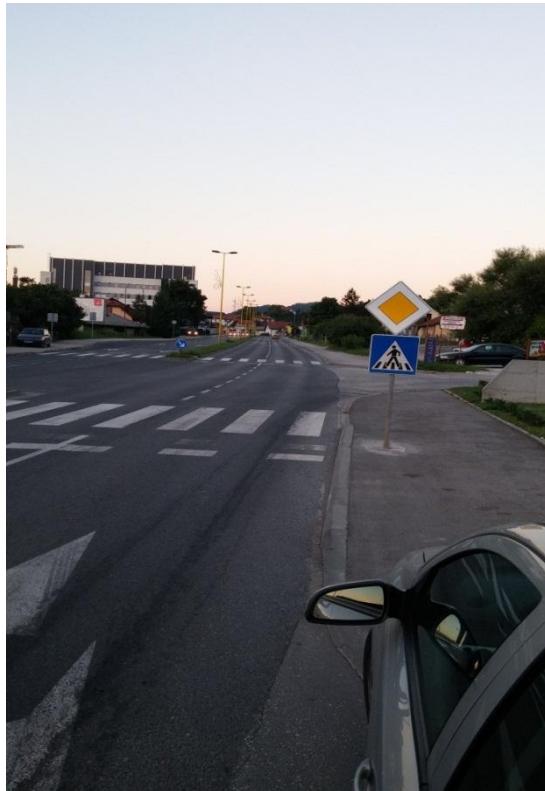
Fotografije br. 33. Vozilo MUP-a parkirano



Fotografije br. 34. Vozilo MUP-a parkirano

Na sljedeće dvije „vezane“ fotografije (broj 35. i 36.) mogu se uočiti elementi horizontalne i vertikalne signalizacije na južnoj glavnoj gradskoj magistrali u Tuzli. Ulaz u grad, kod Uprave za indirektno oporezivanje (Carine) – čija se upravna zgrada vidi u pozadini lijevo. Sa saobraćajno-tehničkog aspekta, autor ističe da je riječ o putu sa prvenstvom prolaza (inače – na ovoj dionici ima karakter magistralnog puta) na kojem je poslije raskrsnice uočljiv saobraćajni znak ograničenja brzine od 40 km/h. Ali, na udaljenosti od šezdesetak metara od tog znaka ograničenja brzine nalazi se drugi saobraćajni znak sa novim ograničenjem od 50 km/h, kao i saobraćajni znak opasnosti (I-20) „Djeca na putu“ - na zajedničkom stubu. Postavlja mi se pitanje: „Na koji način se štite djeca na ovom magistralnom putu, ako se umjesto prethodno ograničene brzine kretanja vozila (saobraćajnim znakom II-34) do 40 km/h upravo zbog „djeca na putu“ dozvoljava veća brzina kretanja vozila (do 50 km/h)?“ Nemam razumijevanja za projektanta i nadzorni organ zbog ovog propusta pri izgradnji i rekonstrukciji puta, odnosno, za ona službena lica koja su dužna nadzirati postavljanje i održavanje saobraćajne signalizacije.

O veličini (dimenzijama) i visini postavljenog saobraćajnog znaka II-34 sa upisanim ograničenjem od 40 km/h može se samo zaključiti da nisu usklađeni sa odredbama ZOBS-a, odnosno pratećeg Pravilnika koji to reguliše (donja ivica postavljenog saobraćajnog znaka je iznad dozvoljenih 2,20 metara, a vanjski poluprečnik kruga ovog znaka je 60 cm, što je suprotno propisanoj veličini odgovarajućeg znaka od 90 cm na putevima u naselju čija je širina kolovoza 7,0 metara i više, kao u konkretnom slučaju).



Fotografija br. 35. Izgled dijela JGGM u Tuzli



Fotografija br. 36. Vert. signalizacija u Tuzli

Na isti se stub mogu postaviti najviše dva saobraćajna znaka (čl. 13. ZOBS-a), a u BiH nije teško pronaći primjere sa tri saobraćajna znaka na istom stubu. Oakve situacije ometaju vozače, kojima se pažnja u toku vožnje usmjerava na nedozvoljeni „obim“ informacija.

Na sljedećim fotografijama (broj 37. i 38.) treba primijetiti nevažeće saobraćaje znakove postavljene na magistralnom putu Tuzla – Sarajevo. Osnovna boja ovih znakova je pogrešna. Pravilnikom „o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova i prepreka na putu i znakovima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašćeno lice“ predviđena je žuta boja osnove samo pojedinih saobraćajnih znakova opasnosti, i to: I-25 „Radovi na putu“ (postavlja se ispred mesta na kom

se upravo izvode radovi na putu), i I-43 „Saobraćajna nezgoda“ (postavlja se ispred mesta na putu na kojem se upravo dogodila saobraćajna nezgoda). Dakle, saobraćajni znakovi uočljivi na fotografiji (I-8, I-25, II-32 i II-34) nisu propisane boje i ne proizvode pravno dejstvo. Ali, da li je to baš tako? Ovakvi saobraćajni znakovi mogu zbumjivati vozače, ali mogu i izazvati određene probleme kod tretmana u vezi sa eventualnim „prekršajima“.



Fotografija br.37. Znakovi pogrešne boje



Fotografija br. 38. Pogledati boje znakova

Na sljedećim „vezanim“ fotografijama broj 39. i 40. se naglašavaju pogrešno i nepotpuno obilježena mesta za parkiranje vozila na trotoaru ulice u centru grada (Tuzla). Nisu obilježena parking mjesta, nema znaka III-40 („parkiralište“) niti dopunske table (V-28, V-29, V-30) kojom bi se vozači obavijestili kako i na koji je način dozvoljeno parkiranje (u odnosu na ivicu kolovoza: normalno-poprečno, pod uglom-ukoso ili uzdužno) na trotoaru ispred ove stambene zgrade, a uz samu SGGM. Vozači su svoja „manja i veća“ vozila parkirali slobodno, dakle – neregulisano, ali su time onemogućili pješake (u slučaju na fotografiji – vidi se biciklista kako se zaustavlja i silazi sa trotoara na kolovoz da bi obišao parkirana vozila) da koriste trotoar. Nameće se pitanje: „Da li su izvođači radovi na obilježavanju ovakvog prostora za parkiranje vozila radove vršili uz prethodno obezbijeđen odgovarajući saobraćajni projekat“? Zakon

(ZOBS) obavezuje sve izvođače radova na putu (pa i na trotoaru ove ulice) da za sve intervencije prethodno moraju imati usvojen saobraćajni projekat, kojim bi se na stručan način precizirali način i vrsta mogućeg parkiranja vozila (u ovom slučaju).



Fotografija br. 39. Obilježen prostor za parkiranje vozila na trotoaru u centru Tuzle (SGGM)



Fotografija br. 40. Obilježen prostor za parkiranje vozila na trotoaru u centru Tuzle (SGGM) i mogućnost korišćenja trotoara

U nastavku se daje fotografija (br. 41.) na kojoj se jasno vidi saobraćajni znak „ograničenje brzine“ na 30 km/h a riječ je o magistralnom putu Sarajevo – Tuzla. Mnogo je ovakvih ograničenja na javnim putevima u BiH, sa „važećim“ i „nevažećim“ saobraćajnim znakovima, što uveliko usporava dramski saobraćaj.

U konkretnoj situaciji, prolaskom ovom dionicom puta, mogao sam se uvjeriti da za takvo drastično ograničenje brzine nije bilo nikakvog razloga. Ko je postavio pomenuti znak, po kojem projektu i po čijem nalogu? Na putevima u BiH najčešće se postavlja vertikalna (pa čak i horizontalna) signalizacija bez saobraćajnog projekta i bez ikakvog nadzora. A to znači da o izboru znakova i mjestu postavljanja obično odlučuju fizički radnici koji donose „iz zaliha“ one znakove koji se zateknu u tom trenutku kod izvođača građevinskih radova i postavljaju ih tamo gdje im je najzgodnije – najlakše, bez obzira na stvarne potrebe i zakonske obaveze.



Fotografija br. 41. Ograničenje brzine na magistralnom putu Sarajevo – Tuzla



Fotografija br. 42. Postavljene fizičke prepreke za sprječavanje parkiranja vozila u centru Tuzle

Na prethodnim fotografijama (broj 41. i 42.) uočljivi su razni načini ograničenja za učesnike u saobraćaju.

Prvo vidimo kako se na magistralnom putu ograničava brzina kretanja vozila na 30 km/h (i to nevažećim saobraćajnim znakom - sa žutom bojom osnove ). U čl. 45. ZOBS-a je definisano da „brzina kretanja motornih vozila na putu pod normalnim uslovima saobraćaja ne smije da se ograniči saobraćajnim znakom ispod 60 km na čas na magistralnim putevima, a 40 km na čas na ostalim putevima. Izuzetak u konkretnom slučaju ničim nije pravdan.

Dalje, na fotografiji br. 42., (gore lijevo) uočavamo kako građani u Klosterskoj ulici u Centru Tuzle fizičkim preprekama sprječavaju parkiranje vozila na trotoaru ispred svojih kuća, mada se na ulici ne nalaze važeći saobraćajni znakovi za regulisanje parkiranja. U „normalnoj“ situaciji, bez zabrane odgovarajućim saobraćajnim znakom, parkiranje bi bilo dozvoljeno u konkretnom slučaju, i to na način da „mora da se ostavi najmanje 1,6 m širine na površini za kretanje pješaka, s tim što ta površina ne može da bude uz ivicu kolovoza“. Inače, trotoar u Klosterskoj ulici (i u njenoj neposrednoj blizini) svakodnevno koristi veliki broj pješaka, a naročito djece zbog blizine više osnovnih škola, vjerskih i sportskih objekata. Za sve ove korisnike, inače učesnike u saobraćaju, ovako uređena, odnosno „neuređena“ saobraćajnica umnogome utiče na bezbjednost saobraćaja.

Na narednoj fotografiji (br. 43.) jasno se vidi sa kakvim assortimanom vertikalne signalizacije raspolaže izvođač radova na rekonstrukciji ulice (u centru grada) u Tuzli u avgustu 2016.godine. Nije poznato da li je za izvođenje ove rekonstrukcije urađen odgovarajući saobraćajni projekat i kako je definisano obezbjeđenje gradilišta, ali sa saobraćajno-tehničkog stajališta mora se napomenuti da je ovo još jedan primjer nezakonitog i neodgovarajućeg obilježavanja radova na putu.



Fotografija br. 43. Ovako su obilježeni radovi na javnom putu – ulici u centru Tuzle, (2016.godine)

Očigledno je da se izvođač potrudio da postavi razne prepreke za učesnike u saobraćaju (važeće i nevažeće saobraćajne znakove i opremu - postavljene u „slobodnoj formi“) kao i da time dovodi u zabludu učesnike u saobraćaju, a prije svih vozače. Ovo nije slučajno. U Tuzli je postalo „pravilo“ da se, pri izvođenju bilo kakvih zahvata na putevima, uopšte ne radi saobraćajna projektna dokumentacija, pa tako se ni radovi na putevima ne obilježavaju u skladu sa uslovima koji su propisani Pravilnikom.

Kako bi izgledao javni put izvan naselja sa uredno izvedenom horizontalnom i vertikalnom signalizacijom vidi se na sljedećoj fotografiji.



Fotografija br. 44. Izgled uredne saobraćajne signalizacije na putu izvan naselja

Na žalost, u BiH je vrlo rijetka ovakva pojava. Daleko su češće situacije u kojima se posebno horizontalna signalizacija (prije svega uzdužne oznake na kolovozu) uredno izvode samo odmah nakon presvlačenja kolovognog zastora (prije puštanja objekta u upotrebu). Pošto se boja ovih oznaka vremenom „istroši“, vrlo rijetko, odnosno neredovno i dosta kasno se obnavljaju ove uzdužne oznake na javnom putu izvan naselja, što u uslovima smanjene vidljivosti i noću itekako predstavlja opasnost za učesnike u saobraćaju i utiče na njihovu bezbjednost.

U nastavku se osvrćemo na raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja, koje se u Bosni i Hercegovini u posljednje vrijeme sve češće izvode. Zahvalne su zbog smanjenja broja konfliktnih tačaka. Ali, i kod ovakvih raskrsnica u Bosni i Hercegovini imamo problema sa bezbjednošću saobraćaja. Ovu tezu potvrđuje i analiza saobraćajnih nezgoda izvršena za provjeru hipoteza ove disertacije.

Ilustarcije radi, u nastavku se daju teorijski primjeri jedne kružne raskrsnice, sa i bez izvedene saobraćajne signalizacije:



Fotografija br. 45. Izgled raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja regulisane H i V saob. signalizacijom

Zbog dokazanih problema koje imaju građani, javnost – mediji, i dobar dio vozača motornih vozila u Bosni i Hercegovini, moram naglasiti neka zakonom propisana pravila kretanja vozila kada je riječ o ovakvim raskrsnicama:

- i raskrsnica sa kružnim tokom saobraćaja je „samo“ raskrsnica, pa i na njoj važe sva pravila kretanja u drumskom saobraćaju,



Fotografija br. 46. Kružni tok saobraćaja regulisan „pravilom desne strane“

- na ovakvoj raskrsnici minimalno je saobraćajnim znakom II-64 naglašeno da je riječ o „kružnom toku saobraćaja“. U takvom slučaju, u BiH se primjenjuju pravila kretanja po principu „pravila desne strane“ (primjer na fotografiji br. 46.), što znači da prednost imaju vozila koja ulaze u kružni tok jer vozilu u kružnom toku prilaze-dolaze sa desne strane. Ovo je najnjiži oblik upravljanja u drumskom saobraćaju BiH, što je ilustrovano na fotografiji br. 56. na strani 92. (kroz osnovu tzv. piramide nivoa saobraćajnih pravila ponašanja-kretanja),
- ukoliko je raskrsnica sa kružnim tokom saobraćaja regulisana sa vertikalnim saobraćajnim znakovima, kao npr. na fotografiji br. 45., onda su se učesnici u saobraćaju, odnosno vozači na njoj dužni opet ponašati u skladu sa pravilima drumskog saobraćaja. To praktično znači da u ovom slučaju vozači moraju poštovati „više“ pravilo i postupati po postavljenoj vertikalnoj saobraćajnoj signalizaciji. Na datom primjeru, na svakom prilaznom kraku ove kružne raskrsnice postavljen je saobraćajni znak II-1 („nailazak na put sa prvenstvom prolaza“), pa svaki vozač koji se vozilom kreće prilaznim krakom mora dati prednost svim vozilima koja se već nalaze u kružnom toku (na putu sa pravom prvenstvom). Ovo je praktično suprotan redoslijed od onog u prethodnoj situaciji.,
- Svi izuzeci su regulisani zakonom i ovdje nema potrebe na to ukazivati.

Pravila postupanja vozača pri kretanju putem sa raskrsnicom na kojoj je uređen kružni tok saobraćaja u BiH je neophodno isticati jer statistički pokazatelji govore o velikoj konfuziji kod vozača, prije svega, iz razloga što ne poznaju pravila kretanja u dovoljnoj mjeri (pa su vrlo česte SN, posebno u Tuzli), ali i zbog toga što njihovo pogrešno postupanje često ne bude sankcionisano.

## FIZIČKE PREPREKE ZA USPORAVANJE SAOBRAĆAJA

U nastavku se pozabavimo fizičkim preprekama koje se mogu izvoditi u cilju projektovanog usporavanja saobraćaja. Iako zakonodavac propisuje smjernice za njihovo projektovanje i izvođenje, u BiH ni to nije dovoljno, pa se postavljaju i druge prepreke, izvan propisanih. Navedimo osnovne prepostavke:

### 1. OPŠTE

U smjernici za projektovanje i izvođenje sredstava, odnosno sprovodenje mjera za usporavanje saobraćaja, navedeni su tehnički uslovi za saobraćajno i tehničko projektovanje sredstava i mjera za usporavanje saobraćaja na javnim i nekategorisanim putevima na kojima je dozvoljen javni transport, uz

izuzetak montažnih fizičkih prepreka za usporavanje saobraćaja koje su propisane Pravilima o saobraćajnim znakovima i opremi na javnim putevima.

## 2. DEFINICIJE POJMOVA

Pojmovi koji su upotrijebljeni u ovim smjernicama imaju sljedeće značenje:

- **Sredstva za usporavanje saobraćaja** su fizička, svjetlosna ili druga sredstva i prepreke koje se upotrebljavaju da fizički spriječe kretanje učesnika u putnom saobraćaju neodgovarajućom brzinom ili da upozore iste na ograničenje brzine na opasnim dionicama puta.
- **Mjere za usporavanje saobraćaja** su tehnička rješenja na putnoj mreži i kolovozu, kao i projekat saobraćajne površine.
- **Izmjena kolovoza** podrazumijeva promjenu materijala i/ili strukture ili boje habajućeg sloja kolovoza. Izmjena kolovoza upozorava vozača, optički i/ili zvučno, na ograničenje brzine.
- **Optička kočnica** je sredstvo za usporavanje saobraćaja koja upozorava vozača da se približava zoni u kojoj je ograničena brzina kretanja. Sastoji se od niza poprečnih traka koje su iscrtane preko kolovoza. Razmak između traka zavisi od početne i konačne brzine vozila.
- **Zvučna kočnica** je sredstvo za usporavanje saobraćaja koja zvučnim signalom upozorava vozača da se približava zoni u kojoj je ograničena brzina kretanja. Sastoji se od niza poprečnih traka koje su iscrtane preko kolovoza. Razmak između traka zavisi od početne i konačne brzine vozila.
- **„Ležeći policajac“** je sredstvo za usporavanje saobraćaja, koje je vertikalno na osovinu puta i izdignuto iznad kolovoza. Ova oznaka upozorenja može da bude u obliku trapeza ili parabole.
- **Podignuti plato za ograničenje brzine** (plato) je sredstvo za usporavanje saobraćaja, koje je vertikalno na osovinu puta, izdignuto iznad nivoa kolovoza, te koje se sastoji od rampe i izdignite platforme.
- **Sužavanje trase puta** je mjera za usporavanje saobraćaja, gdje se smanjenje brzine postiže sužavanjem trase puta.
- **Devijacija kolovoza** je mjera za usporavanje saobraćaja, gdje se smanjenje brzine postiže premještanjem osovine vožnje.

U Tuzli se od svih pobrojanih, koristi samo „ležeći policajac“ i to na nepropisan način.

Stanje saobraćajnica u BiH, (pa i u Tuzli) nezadovoljavajuće je sa saobraćajnog aspekta. U nastavku se daju ilustracije nekih saobraćajnih rješenja, problema sa nepažnjom i neznanjem pri parkiranju, kao i

sa dimenzijsama obilježenih parking mesta, te primjeri nekih od raskrsnica sa ispravnim redoslijedom kretanja vozila (ovo se naglašava iz razloga uočenih u istraživanju autora o slabom poznавању saobraćajnih pravila od strane pojedinih vozača u BiH).



Fotografija br. 47. Uredan izgled obilježenog stajališta za vozila JMGPP



Fotografija br. 48. Jedina dva saobraćajna znaka (po ZOBS-u, I-43 i I-25) sa žutom osnovnom bojom



Fotografija br. 49. Izgled javnog puta u naselju u jesenskom periodu



Fotografija br. 50. „nacionalna autooznaka“



Fotografija br. 51. Čija je ovo „nacionalna oznaka“?

### 3.2. Klimatski uticaji na stanje saobraćajnica

Poznato je da na putevima redovno dolazi do oštećenja u proljeće, posebno nakon jakih i dugotrajnih zima – kada naglo odmrznuta podloga puta pod teškim vozilima pritišće zemljani trup puta i deformiše ga, drobeći i lomeći cijeli kolovozni zastor. Ovakva oštećenja puta mogu izazvati oštećenja na upravljačkom mehanizmu i i točkovima vozila, pa čak dovesti i do lomova elemenata transmisije. Stepen jačine mogućih oštećenja na vozilima se povećava sa porastom brzine kretanja vozila, a naročito pri

brzinama preko 40 km/h, kada su moguća nekontrolisana kretanja vozila uslijed destabilizacije vozila zbog većih udara na upravljač.

Za bezbjedan drumski saobraćaj najbolji su oni klimatski uslovi koji omogućavaju dobru vidljivost i kontrolisano kretanje. Neki klimatski uticaju posebno negativno utiču na stanje podloge puta, a prije svih, to su uticaji vlage i kiše, kao i uticaj snijega i leda. Prijatno proljetne vrijeme je idealno, kako za održavanje puta u dobrom stanju, tako i za kretanje vozila po putu. Neki klimatski uticaji, kao što su rosa i magla, mnogo više utiču na bezbjedno odvijanje saobraćaja, nego na sam put.

Na početku padanja kiše, uslijed vlage, na površini kolovoza stvara se tanki vodeni film između pneumatika i kolovoza. Debljina takvog filma, iako iznosi najviše nekoliko desetih dijelova milimetra, svakako slabu vezu između pneumatika i kolovoza i smanjuje trenje, te ugrožava i upravljivost i vrijeme usporavanja i zaustavljanja vozila u slučaju potrebe. Poznato je kako stanje kolovoza nakon padanja prvih kapi kiše predstavlja veliki izazov i opasnost za vozače, jer se upravo na početku padanja kiše sva nečistoća nataložena iz vazduha u vidu čvrstih čestica i drugih mehaničkih nečistoća na kolovozu puta izmiješana sa vodom pojavljuje u vidu rastezljivog i viskoznog filma. Nakon izvjesnog vremena, kada kapi kiše saperu nečistoće sa kolovoza, opasnost za vozače prestaje – jer se vrijednost koeficijenta trenja uglavnom popravlja. Daljnji period padanja kiše ne predstavlja posebnu opasnost ni za put ni za vozače. Naravno, uslijed obilnijih kišnih padavina može doći do drugih problema na putu koji mogu predstavljati opasnost i za vozače, a svakako to može izazvati slabiju vidljivost i preglednost iz pozicije vozača. Za očekivati je da u našim klimatskim uslovima kiša pada pri temperaturama iznad nule, kada nastala voda ostaje u tečnom stanju, odnosno, kada ljeti – uslijed iznimno velikih temperatura, počinje njeni isparavanje.

Svakako da je uticaj vlage, rose i kiše na pozitivnim okolnim temperaturama manje štetan za put (pa i za samu bezbjednost drumskog saobraćaja) od uticaja snijega i leda u svakom slučaju.

Snijeg na kolovozu puta u zimskim uslovima, a posebno led, dovodi do znatnog smanjenja vrijednosti koeficijenta trenja, što dovodi u opasnost sve učesnike u saobraćaju, zbog veće klizavosti kolovozne površine, teže kontrole kretanja i težeg zaustavljanja. Snijeg mijenja svoje osobine od značaja za stanje puta i bezbjednost saobraćaja – zavisno od stepena ugaženosti, dok led u većoj mjeri zavisi od okolne temperature. Led ima najnižu vrijednost koeficijenta trenja pri temperaturi između -2 i 0 °C, jer se pri takvoj temperaturi topi – pri čemu voda djeluje kao mazivo i smanjuje koeficijent trenja. Padom okolne temperature ispod -10 °C koeficijent trenja na zaleđenom i mokrom kolovozu raste i predstavlja manju opasnost.

### 3.3. Stanje signalizacije na saobraćajnicama

Stanje signalizacije na saobraćajnicama je izuzetno značajno za bezbjedno odvijanje drumskog saobraćaja. Za potrebe ovog rada uz zakonski okvir navedeno je i postojeće stanje signalizacije na putevima u Bosni i Hercegovini, sa isticanjem raznih anomalija – kako u cijeloj BiH, tako i na području Opštine / Grada Tuzla, i to:

1. nebezbjedna stajališta JMGPP (u Tuzli – autobusa) na kolovozu puteva,
2. betonske polulopte na komunikacijama za m/v
3. izbrisana H-signalizacija
4. oštećena ili „ukradena“ V-signalizacija
5. neusklađena H i V signalizacija, npr. isprekidana zaustavna / STOP linija na JGGM kod Siporexa (u smjeru od centra grada ka periferiji), a stoji vertikalni saobraćajni znak STOP, ili lijevo skretanje iz JGGM kod „HIGIJENE“
6. neoznačeni pješački prelazi (KIPOVI, „Šačirov“ most, ...)
7. obilježen pješački prelaz (Stupine) koji vodi „nigdje“
8. u centru grada nema pješačke staze – trotoara pored kolovoza stambene ulice (primjer MZ „Novi grad“), za pješake u pojedinim dijelovima grada pored kolovoza se gubi trotoar
9. reklame na svakom koraku
10. video- displej (reklamni pano) na raskrsnici smanjuje preglednost
11. saobraćajni znak zaklonjen lišćem ili na drugi način neuočljiv
12. „izmišljeni“ novi saobraćajni znakovi (šestougaoni na BUS)
13. ko obnavlja oštećene saobraćajne znakove i da li za to postoji projektna dokumentacija
14. odložen građevinski materijal pored puta (na bankini, trotoaru ili čak kolovozu)
15. pogrešan saob. znak (ko odobrava postavljanje i kojih znakova), boje znakova, veličina
16. neravnine na kolovozu (udarne rupe, deformacije)
17. ležeći policajci (u raznim oblicima)
18. zašto i kome služe semafori koji ne rade
19. ima saobraćajni znak ograničenja brzine – ali nema znaka prestanka tog ograničenja
20. znak zabrane saobraćaja „osim za vozila JGS“ ili je trebalo „JMPP“, ili GSP (neprecizno)
21. anomalije u ZOBS-u: isto ograničenje i za amatere i za profesionalce, i za vozače „stogodišnjake“ i za one koji su u najboljoj vozačkoj kondiciji („i Šumaheru i njegovom pradjetju“), i za nov MERCEDES i za prastarog FIĆU ili TRABANTA
22. obilježja BUS stajališta i TAXI stajališta – namjerno su oštećena

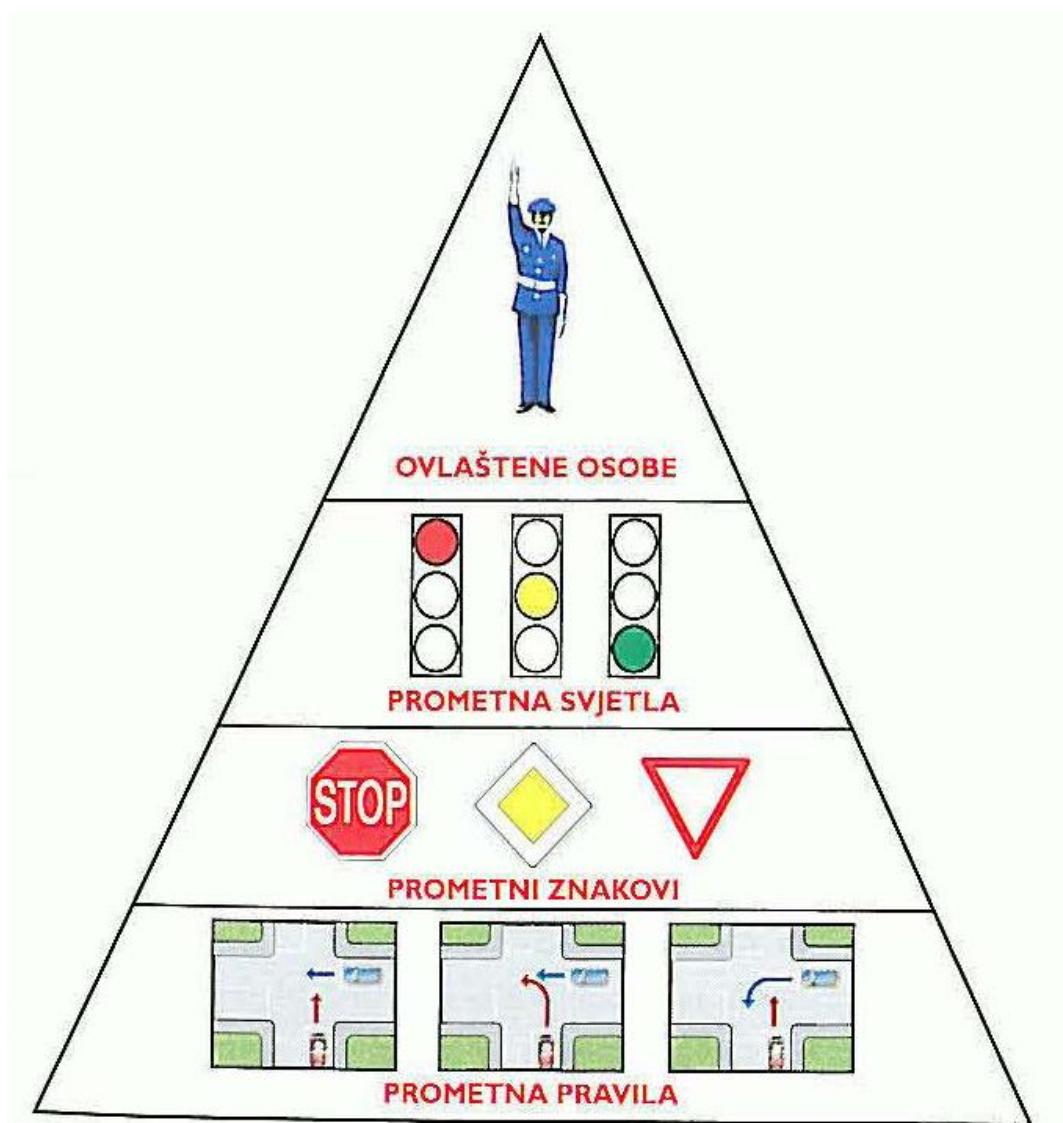
23. brzina kretanja vozila na putevima se ograničava i sve je manja, a proizvođači prave sve jače i brže modele vozila, zašto
24. stub semafora pored STOP linije (ne vidi se iz pozicije vozača)
25. radove na javnom putu izvodi NN lice, bez valjane signalizacije, bez projektne dokumentacije, bez odobrenja za zaustavljanje saobraćaja, ...
26. režim saobraćaja se mijenja putem postavljene V-signalizacije, a H-signalizacija i gabariti saobraćajnica ostaju neodgovarajući tom režimu
27. skretanje kod džamije (iz smjera Merkator – Mejdan) lijevo (čime se remeti „TALAS“ i smanjuje bezbjednost), kao i uključivanje iz Mosnika na JM lijevo ka Mejdanu – je nebezbjedno i neregulisano, a regulisana semaforizirana raskrsnica je na udaljenosti manjoj od 50 m
28. problem pješaka ispod pasarele kod Pozorišta – gdje nema obilježenog pješačkog prelaza, ali je dozvoljen prelaz preko kolovoza obzirom na udaljenost obilježenog pješačkog prelaza preko 100 m, odnosno nebezbjedno rješenje
29. ukinuto skretanje preko puta željeznog mosta u VII/12 (kod Šaćira) na JM, ali ostao most i neobilježen i neregulisan pješački prelaz (koji svakodnevno masovno i nebezbjedno koriste pješaci, ali na dozvoljen način (obilježen pješački prelaz udaljen preko 100 m)).

Stanje saobraćajne signalizacije na saobraćajnicama u Bosni i Hercegovini je, blago rečeno, nezadovoljavajuće.

### 3.3.1. Zakonske obaveze

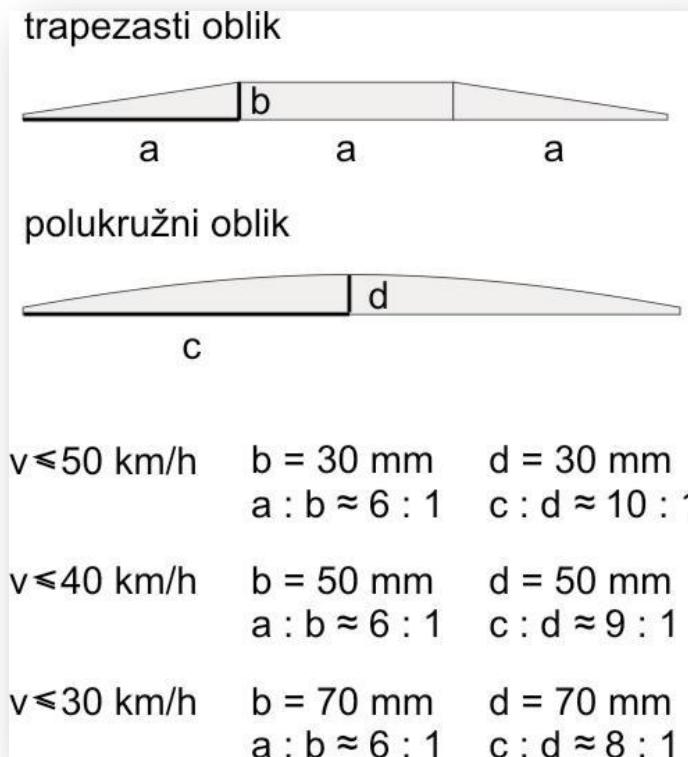
Zakonske obaveze za poštivanje saobraćajnih pravila na popularan način predstavljene su u tzv. „piramidi saobraćajnih pravila“ na fotografiji br. 52.

Oznake na kolovozu (uzdužne oznake na kolovozu, poprečne oznake na kolovozu i ostale oznake na kolovozu i predmetima uz ivicu kolovoza), te saobraćajna oprema puteva i montažne fizičke prepreke za usporavanje saobraćaja na putu su neophodni zakonom propisani sadržaji na saobraćajnicama. Njihovo projektovanje, izvođenje i održavanje je obaveza i na tome treba istrajavati.



Fotografija br. 52. Piramida saobraćajnih pravila u BiH

Značaj zakonskih obaveza u označavanju i opremanju saobraćajnica ilustrovat će samo na primjeru montažnih fizičkih prepreka za usporavanje saobraćaja na putu koje moraju biti izrađene na način i od takvih materijala da ne izazivaju preveliku buku. Montažne fizičke prepreke (fotografija br. 53.) za usporavanje saobraćaja na putu moraju biti na onoj strani sa koje se vozila približava prepreći, označene sa svjetlosno odsijavajućim materijama ili tijelima. Dakle, sve je propisano i treba insistirati na primjeni propisa.



Fotografija br. 53. Propisani oblik i dimenzije montažnih fizičkih prepreka

Zašto se ne poštuju ove i druge zakonske obaveze? Zašto su na saobraćajnicama u BiH, a naročito u Tuzli, ovakve prepreke drugačijeg oblika i dimenzija? Ko je nadležan za kontrolu i sankcije? Državni organi.

### 3.3.2. Postojeće stanje signalizacije na putevima

Na putevima u Bosni i Hercegovini nalazi se preko 25 % saobraćajnih znakova koji po važećem zakonu (ZOBS) više ne bi smjeli biti u upotrebi. Naime, do nošenjem novog Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH, 2006.godine određen je prelazni period od 5 godina - u kojem je bilo obavezno zamijeniti svu saobraćajnu signalizaciju koja je pretpjela izmjene. Tu, prije svega, imamo osnovnu boju znakova opasnosti i znakova zabrane, odnosno ograničenja – koja je ranije bila žuta, a od objave i stupanja na snagu novog ZOBS-a od 2006.godine, osnovna boja ovih znakova je bijela. U međuvremenu je prošao i prelazni period, tako da od 15.03.2012.godine na putevima u BiH treba da se nalaze saobraćajni znakovi opasnosti, zabrane i ograničenja samo sa bijelom podlogom.

Kako vidimo na sljedećoj fotografiji u Tuzli, 2015.godine nalazi se i saobraćajni znak sa podlogom žute boje, dakle – nevažeći. Kakvo pravno dejstvo priozvodi ovakav znak? Za predstavnike MUP-a i SUD-a u BiH uopšte nije važno što se na putu nalaze nevažeći saobraćajni znakovi. Vozači koji nailaskom na ovakav saobraćajni znak ne ispoštuju ograničenje brzine na njemu napisano, od strane ovlašćenih službenih lica bivaju procesuirani, a sudije ne obraćaju pažnju na boju znaka i presuđuju protiv vozača – koji nisu imali nikakvo važeće ograničenje na putu. Šta još možemo uočiti sa navedene fotografije? . Prilično je vidljivo da su stub i saobraćajni znakovi na njemu preblizu ivici kolovoza – dakle da predstavljaju bočnu smetnju. Očigledno da izvođač radova - koji je vršio postavljanje vertikalne saobraćajne signalizacije nije postupio po saobraćajnom projektu, ako je istog i bilo u konkretnoj situaciji.



Fotografija br. 54. Nevažeći saobraćajni znak na GGM u Tuzli predstavlja bočnu smetnju

Na sljedećoj fotografiji (br. 55.) mogu se primijetiti razni načini signalizacije na saobraćajnicama u BiH, a posebno u Tuzli. Naime, na fotografiji treba uočiti sljedeće:

- Izvođač radova ne koristi zakonom predviđenu signalizaciju za obilježavanje radova na putu,
- Izvođač radova koristi one saobraćajne znakove koje ima u svom magacinu, iz ranijeg perioda, očigledno nevažeće – jer su boje oba znaka na fotografiji pogrešne: znak „Zabrana saobraćaja u oba smjera“ (II-3) ima žutu boju osnove (a treba - bijelu), a znak „Radovi na putu“ (I-25) ima bijelu boju osnove (a treba - žutu).

- Izvođač koristi ostavljeni rastresiti materijal na kolovozu puta kao fizičku prepreku za nedisciplinovane vozače u BiH, i sve to „označava“ i nepoznatom nevažećom trakom.



Fotografija br. 55. Način korišćenja nevažeće saobraćajne signalizacije na saobraćajnicama u Tuzli

Na fotografiji br. 56. treba uočiti postavljeni objekat na putu radi smanjenja brzine kretanja vozila. Konkretni objekat nalazi se na ulici u centru Grada Tuzla, pored zgrade MINISTARSTVA trgovine, turizma i SAOBRAĆAJA Tuzlanskog kantona, 2015.godine. Na uočenom objektu mogu se jasno uočiti tragovi kontakta sa najnižim dijelovima donjeg stroja vozila. Dakle, vozila, krećući se dozvoljenom brzinom u naselju, bivaju oštećena zbog nepravilno izvedenih – postavljenih posebnih objekata na putu. Ovo svakako utiče na bezbjednost u drumskom saobraćaju. Pravilnikom o postavljanju ovih objekata definisane su, kako vrste posebnih objekata, način njihovog postavljanja i označavanja, tako i potrebni uslovi (odobrenja) za njihovo postavljanje. Kako vidimo, u BiH, a posebno u Tuzli, odredbe ovog Pravilnika se ne primjenjuju.



Fotografija br. 56. Usporivač brzine

### 3.3.3. Anomalije sa aspekta saobraćajne signalizacije

Na fotografiji br. 57. treba uočiti poseban saobraćajni znak na vozili JMGPP u Tuzli. Naime, na autobusu gradskog prevoznika (i to uglavnom na svim autobusima koji obavljaju JMGPP u Tuzlanskom kantonu) vidljiv je znak šestougaonog oblika sa natpisom „STOP“. Ovakvi znakovi na autobusima u Tuzlanskem kantonu nalaze se već preko deset godina, i nikom od zainteresovanih i nadležnih nije zasmetalo što šestougaoni znak nije predviđen u Pravilniku o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima. Saobraćajni znak „Obavezno zaustavljanje“ (II-2) na koji treba da asocira znak postavljen na autobusima je osmougaonog oblika. A šta tek reći za izgled zadnje strane autobusa i količinu informacija koje nudi vozačima koji se kreću u nizu iza ovakvog autobusa? Da li ovolika količina informacija može kod vozača da izazove pogrešne reakcije i usmjeravanje pažnje van saobraćajne situacije na putu?

Na fotografiji br.58. treba uočiti obilježene pješačke prelaze na sjevernoj glavnoj gradskoj saobraćajnici u centru Tuzle, ali na međusobnoj udaljenosti od 30 metara. Da li je to opravdano?

Na putevima (saobraćajnicama) u BiH se nalazi veliki procenat saobraćajne signalizacije izvedene izvan saobraćajnih projekata. Praktično, osim na novim dionicama „autoputeva“ i brzih puteva, na većini drugih saobraćajnica horizontalna i vertikalna signalizacija se izvodi bez saobraćajnih projekata.



Fotografija br. 57. Nepostojeći šestougaoni znak na autobusima u Tuzli



Fotografija br. 58. Obilježeni pješački prelazi

Zbog odsustva stručnih SAOBRAĆAJNIH PROJEKATA“, inače kako sam već napomenuo – obaveznih po ZOBS-u, na saobraćajnicama u BiH je oko četvrtine postavljenih znakova vertikalne signalizacije nevažeće (prije svega zbog boje osnove znaka). Veliki je broj oštećenih saobraćajnih znakova koji su

moralni biti zamijenjeni novim (a nisu). Horizontalna saobraćajna signalizacija je, takođe, u dobroj mjeri obilježena izvan projektne dokumentacije. Na saobraćajnicama u gradovima (naseljima), posebno na raskrsnicama, često se nalaze pogrešno obilježeni elementi horizontalne signalizacije, po mišljenju ovog autora – prije svega iz razloga nepostojanja (stručnih) saobraćajnih projekata, odnosno, uslijed izvođenja radova od strane nekompetentnih lica i bez stručnog nadzora. Ovdje navedimo samo primjer obilježavanja zaustavnih poprečnih oznaka, kada npr. u Tuzli, često na saobraćajnici nailazimo na punu zaustavnu liniju („obavezno zaustavljanje“) i na mjestima gdje očigledno nema obaveze, niti potrebe za obaveznim zaustavljanjem. Posljednji primjeri se mogu vidjeti u septembru 2016.godine ispred Upravne zgrade Grada Tuzla, gdje je upravo izvedena horizontalna (i druga) saobraćajna signalizacija bez odgovarajućeg saobraćajnog projekta (izvođači su uradili kako su najbolje znali i umjeli, a očigledno nisu znali onako kako je to propisano i kako bi to projektovao diplomirani inžinjer drumskog saobraćaja). Više je primjera, npr. stub semafora je postavljen na mjestu na kojem ga nije u stanju vidjeti vozač iz zaustavljenog vozila.

Na sljedećoj fotografiji prikazan je primjer neusaglašenosti horizontalne i vertikalne signalizacije:



*Fotografija br. 59. Obratiti pažnju na punu liniju zaustavljanja (VI-11) na kolovozu i znak „nailazak na put sa pravom prvenstva“ (II-1) koji su u koliziji*

Kako treba da postupi vozač u saobraćajnoj situaciji kao na fotografiji? Obavezno se zaustaviti ili nastaviti se kretati dajući prednost svim vozilima koja se kreću putem na koji nailazi (u kružnom toku)?

Iz kojih razloga na „ostrvu“ kružnog toka stoje nepotrebni saobraćajni znakovi II-53 („Obavezan smjer“)? Na njihovom mjestu trebalo je da stoje saobraćajni znakovi II-64 („Kružni tok saobraćaja“).



Fotografija br. 60. Obilježen pješački prelaz i puna zaustavna linija VI-11(„Obavezno zaustavljanje“) na ulazu u upravnu zgradu Grada Tuzla



Fotografija br. 61. Suženje saobraćajne trake



Fotografija br. 62. Pogrešan položaj strelica II-21

Ko traži „obavezno zaustavljanje“ kod ulaza u upravnu zgradu Grada Tuzla (fotografija br. 60.). Da li je bilo bolje rješenje označiti isto mjesto oznakom na kolovozu VI-12 ili VI-13 (isprekidanom linijom zaustavljanja ili trokutima okrenutim prema vozilu).

Na fotografiji br. 61. jasno uočavamo grešku izvođača radova na označavanju linije usmjeravanja vozila koja očigledno nepotrebno sužava saobraćajnu traku i čini smetnju za vozače., a na fotografiji br. 62. vidimo pogrešan položaj kombinovane strelice VI-21 koja je trebala biti na sredini saobraćajne trake. Naravno, izvođači ove horizontalne signalizacije nisu imali saobraćajni projekat da bi „eventualno“ postupili po njemu, pa su uradili kako su najbolje znali, a nisu znali kako treba.

Tako, postojeće stanje signalizacije na putevima u BiH je neusaglašeno sa Zakonom i značajno utiče na bezbjednost drumskog saobraćaja.

### **3.4. Teorijski model saobraćajnice**

Teorijski model saobraćajnice, u kontekstu potreba ovog rada, jeste model usaglašen sa zakonom i pratećim podzakonskim aktima. To su putevi i saobraćajnice planirani, projektovani i izvedeni u skladu sa zakonskim obavezama i pravilima saobraćajne struke. To su putevi i saobraćajnice koji u građevinskom i saobraćajnom pogledu zadovoljavaju sve propisane zakonske i stručne kriterijume , pa tako i kriterijume bezbjednosti u saobraćaju.

Dobar primjer izvedenih puteva i saobraćajnica teško je pronaći u uslovima putne infrastrukture u Bosni i Hercegovini. Ovo se naglašava iz sljedećih razloga:

- u teorijskom modelu, put (i saobraćajnicu) uvijek planira i projektuje stručno lice,
- u teoriji, saobraćajnica se uvijek izvodi prema projektovanim elementima,
- u teoriji, nadzor izvođenja i održavanja elemenata puta (i saobraćajnice) se obavezno vrši i to od strane stručnog nepristrasnog organa,
- u teoriji, izvođač radova na putevima (i saobraćajnicama) je kompetentno stručno lice,
- u teorijskom modelu, na putu (saobraćajnici) uvijek je „nova“ i upotrebljiva signalizacija, odnosno – u teoriji, održavanje puteva propisano zakonom je idealno (na kolovozu puta su uredno izvedeni i uvijek vidljivi elementi horizontalne signalizacije, uvijek su međusobno sinhronizovane postavljene oznake horizontalne i vertikalne signalizacije, na kolovozu puta nema ugaženog snijega i leda, itd.),

- u putnom i zaštitnom pojasu nema izvedenih ili drugih objekata koji ugrožavaju bezbjednost drumskog saobraćaja (pa tako nema ni „šume“ odobrenih i neodobrenih reklamnih panoa i drugih sadržaja koji u velikoj – prevelikoj mjeri odvlače pažnju vozača i usmjeravaju je na pojmove i sadržaje izvan bezbjednosnog spektra interesovanja),
- na teorijskom modelu puta (saobraćajnice) nema improvizacije, ušteda na račun bezbjednosti saobraćaja, nema osnova za prekomjerno komercijalno oglašavanje i zaradu, nema neupotrebljive, oštećene, neispravne ili čak nevažeće signalizacije, itd.

Da u Bosni i Hercegovini imamo izvedene puteve (i saobraćajnice) kako je to propisano, odnosno kako je teorijski zamišljeno, bio bi uveliko riješen jedan od glavnih uzroka saobraćajnih nezgoda, bez obzira što se za put, odnosno saobraćajnicu, zvanično (prema zvaničnoj statistici) smatra da su zanemarljivog uticaja na nastanak SN.

Praktično, teorijski model stanja signalizacije na saobraćajnicama je istovremeno i zakonska obaveza za projektanta i izvođača radova na izvođenju signalizacije. Zašto u Bosni i Hercegovini nije tako?

### **3.5. Najčešća odstupanja kod izvedenih saobraćajnica**

Kod izvedenih puteva (i saobraćajnica), nažalost, vrlo je malo primjera koji zadovoljavaju zakonske kriterijume. U Tuzli, praktično nema saobraćajnice koja zadovoljava sve zakonom propisane kriterijume, i u pogledu građevinskih elemenata (puta) i u pogledu saobraćajnih elemenata (saobraćajnice). Odstupanja kod izvedenih saobraćajnica su mnogobrojna. Navedimo neka od njih, najčešća:

- Kvalitet izvedenih puteva ne odgovara projektnom, priprema donjeg stroja puta je neodgovarajuća, nije postignut odgovarajući modul stišljivosti podloge, debljina završnih slojeva kolovozne konstrukcije je manja od projektovane i potrebne za vrstu i obim drumskog saobraćaja na tom putu, često izostaju prelaznice (pa se u krivinu ulazi direktno iz pravca ili iz druge krivine), nema odgovarajućih projektovanih poprečnih nagiba, nije regulisana odvodnja površinskih voda, kako sa kolovoza puta, tako i sa objekata i drugih elemenata puta, nije obezbijedena odgovarajuća preglednost posebno u uslovima bujne vegetacije, u putnom i zaštitnom pojasu pored puta se nalaze objekti i zasadi koji nedozvoljeno ugrožavaju bezbjednost drumskog saobraćaja, itd.;

- Održavanje puteva, posebno u zimskim uslovima eksploracije i neposredno poslije zimske sezone je neodgovarajuće i nedovoljno (ne prate se zakonom propisani rokovi i razlozi za održavanje), poravke oštećenih dijelova kolovoza i puta izvode se izvan zakonom i strukom predviđenih modela (kolotrazi su vrlo česti, udarne rupe su, takođe, česte na putevima i opstaju mnogo duže od propisanog maksimuma tolerancije prije popravki, a način popravki je neusaglašen sa zakonom i teorijom – obzirom da se često izvodi samo zasipanjem same rupe, tako da efekti popravke kratko traju), što sve zajedno otežava, usporava i ugrožava bezbjednost drumskog saobraćaja;
- Kvalitet izvedene saobraćajnice, sa saobraćajnom signalizacijom i opremom nije odgovarajući namjeni – za bezbjedan saobraćaj, a često je zbog odsustva stručnih, zakonom obaveznih saobraćajnih projekata i pogrešan gledano sa aspekta zakonskih obaveza (projektovanje saobraćajne signalizacije na putevima obično vrše lica bez sertificiranih znanja iz oblasti saobraćajne struke), često se signalizacija obnavlja, a posebno pri rekonstrukciji puteva i izvodi bez saobraćajnih projekata, radove na izvođenju saobraćajne signalizacije često obavljaju pravna lica koja ne zadovoljavaju zakonske minimume uposlenosti odgovarajuće stručne radne snage – pa izostaje preciznost i postupanje po propisima, odnosno, izvedena improvizovana saobraćajna signalizacija stvara zabunu kod korisnika jer je, kako je međusobno neusaglašena horizontalna i vertikalna signalizacija, tako i pogrešno upotrebljena i izvedena;
- Oprema na kolovozu i putu je često izvedena bez saobraćajnog projekta i mimo odredbi Pravilnika (koji definiše zakonsku formu, oblik i sadržaj), tako da na vozače značajno utiče snižavajući kako nivo usluge, tako i bezbjednost drumskog saobraćaja (primjera pogrešno izvedenih „ležećih policajaca“ i montažnih fizičkih prepreka za usporavanje saobraćaja ima bezbroj, neki su prikazani i u ovom radu);
- Pored puteva, na trotoarima ulica i bankinama puteva nekažnjeno se vrši zakonom nedozvoljena prodaja razne robe (prije svega sezonskih poljoprivrednih proizvoda), a nekažnjeno se grade i spomenici nastradalima u saobraćajnim nezgodama (koji dalje predstavljaju novi sadržaj koji ugrožava bezbjednost drumskog saobraćaja) – što je izričito zabranjeno odredbama ZOBS-a.;

Pomenuta i druga odstupanja kod izvedenih saobraćajnica u ovom radu prikazana su na više mesta i dokazana fotoprikazima, te u ovom dijelu nema potrebe za ponavljanjem.

## 4. REZULTATI IZVEDENIH ISTRAŽIVANJA

Na putevima u Bosni i Hercegovini izvedene saobraćajnice u mnogome odstupaju od projektovanih parametara. Čak u znatno većoj mjeri nego kod izvedenih saobraćajnica u zemljama u okruženju. Više je elemenata koji dovode do takvog stanja. Ova odstupanja prikazana su i kroz fotodokumentaciju, a u samom radu predstavljena su kroz tri dijela, i to:

- Izvršena istraživanja
- Moguća unapređenja sa aspekta saobraćajnica
- Analiza pokazatelja bezbjednosti saobraćaja

U ovom dijelu rada prikazana su odstupanja od modela dobro izvedenih saobraćajnica i to i sa građevinskog i sa saobraćajnog aspekta (teorijski, zakonski i bezbjednosni okvir), te dati primjeri iz odgovarajućih istraživanja – po pitanju odstupanja, mogućnosti unapređenja bezbjednosti saobraćaja sa aspekta poboljšanja stanja saobraćajnica. Daje se i pokušaj doprinosa analizi pokazatelja o uzrocima saobraćajnih nezgoda (prema zvaničnim statističkim podacima, prema istraživačkom modelu, a posebno učešću puta kao uzroka saobraćajnih nezgoda).

Saobraćajnice u BiH se izvode sa značajnim odstupanjima u odnosu na projektovane i zakonom predviđene elemente, uz različita obrazloženje (ako ih uopšte i ima).

### 4.1. Izvršena istraživanja

Za potrebe ove disertacije izvršena su određena istraživanja. Na pojedinim raskrsnicama u Tuzli izvršeno je brojanje saobraćaja sa ciljem provjere uticaja regulisanih, odnosno neregulisanih raskrsnica na ponašanje vozača motornih vozila. Na drugim raskrsnicama obavljena je anketa vozača sa ciljem utvrđivanja mišljenja istih o tačnosti i stvarnom uticaju puteva, odnosno saobraćajnica (prema zvaničnim statističkim podacima) o uzrocima saobraćajnih nezgoda. Takođe je izvršen uvid u sve Zapisnike o uviđaju saobraćajnih nezgoda koje su evidentirane na području Grada Tuzla za 2015.godinu, sa

analizom dobijenih podataka. Pored pomenutih istraživanja, u prilogu ovog rada predstavljene su i neke „zanimljive inicijative“ koje je autor izdvojio, iz dostupnih izvora, a tiču se bezbjednosti saobraćaja i uticaja saobraćajnica.

#### 4.1.1. Brojanje saobraćaja na raskrsnicama u Tuzli

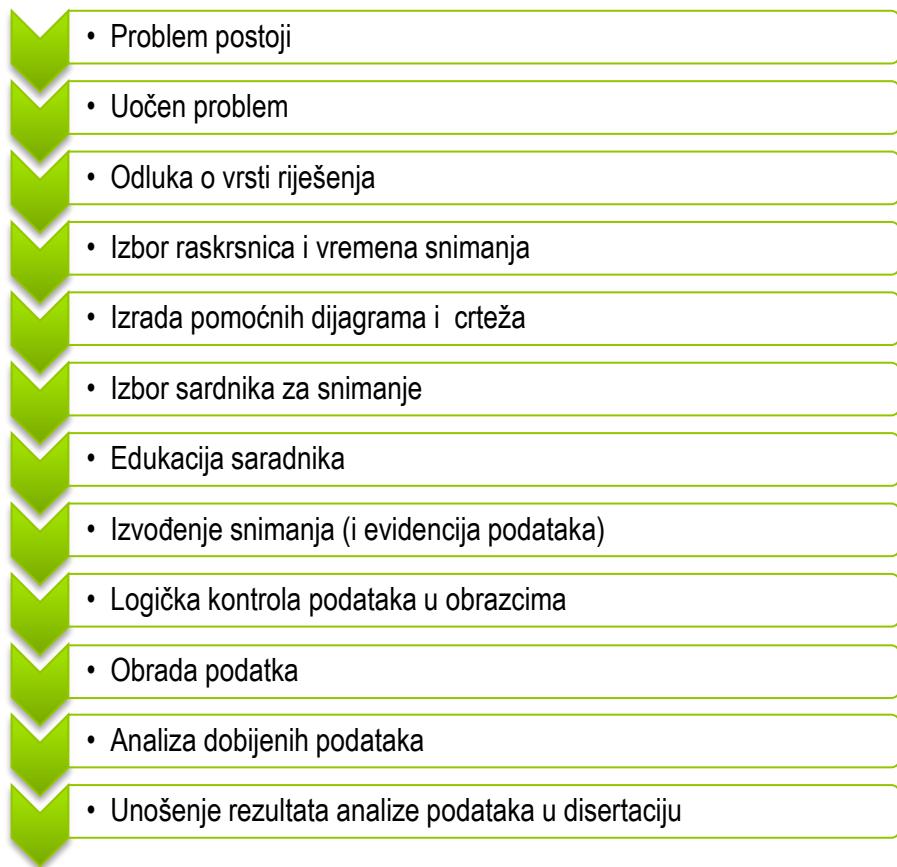
U okviru istraživanja po pitanju uticaja saobraćajnica na bezbjednost saobraćaja, pored ostalih aktivnosti, izvršeno je i brojanje saobraćaja na više raskrsnica u Tuzli, tokom maja 2016.godine. Izbor raskrsnica izvršen je po principu regulisanosti, odnosno nedovoljnog ili potpunog odsustva regulisanja drumskog saobraćaja na njima. Način regulisanja saobraćaja svakako da utiče na ponašanje učesnika u saobraćaju pa tako i na bezbjednost saobraćaja na raskrsnicama, pa su izdvojene četiri raskrsnice sa različitim nivoima regulisanja motornog i pješačkog saobraćaja.

Izabrane su sljedeće raskrsnice:

- A. Raskrsnica ulica Aleja Alije Izetbegovića (ranije – Oktobarska ulica) i ulice Radojke Lakić, kod PTT,
- B. Raskrsnica ulica Bosne Srebrenе (južna GGM) i ulice Mustafe Hukića (kod „Šaćirovog“ mosta),
- C. Raskrsnica ulica Franjevačka (kod „Socijalnog“) i ulice Hendek,
- D. Raskrsnica kod mosta „Kipovi“ na južnoj GGM.

Prije izvođenja samog snimanja obima motornog i pješačkog saobraćaja, izvršena je neophodna priprema izbora i edukacije saradnika, kao i izrada obrazaca na koje su dana 13.maja 2016.godine izabrani studenti (kojima je autor u funkciji „višeg asistenta“ tokom školske 2015/2016.godine držao nastavu-vježbe). Snimanje je vršeno u toku vršnog saobraćajnog opterećenja, u vremenu od 15 do 17 sati, sa odvojenim petnaestominutnim intervalima, istovremeno na svim raskrsnicama.

U nastavku je dat blok dijagram u vezi postupanja pri organizaciji ovih istraživanja:

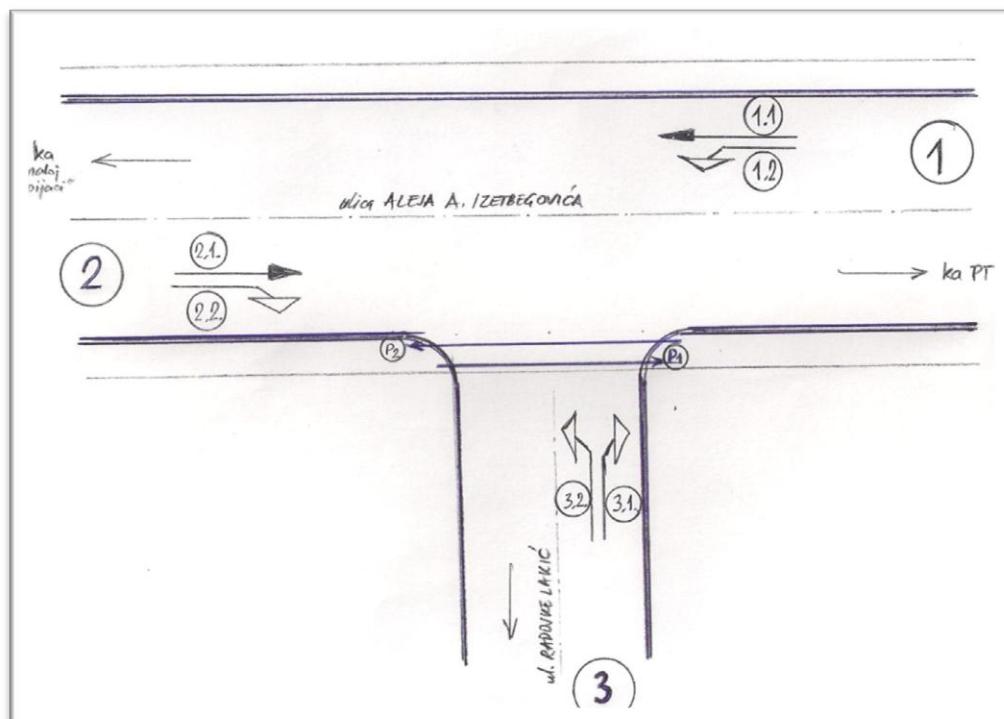


Dijagram br.9. Postupak istraživanja brojanjem saobraćaja na raskrsnicama

Primjeri obrazaca, odnosno tabela u koju su studenti unosili podatke, dati su u prilogu – tabele broj 69. do 78. (samo za raskrsnicu A, a, naravno, – za ostale raskrsnice je takođe izvršena priprema), gdje se mogu vidjeti obrasci sa zajedničkom tabelom za unos zbirnih podataka nakon brojanja, i to za petnaestominutne intervale u oba sata brojanja, kao i fotokopije pripremljenih tabela za unos podataka na licu mjesta za jedan od prilaza u oba smjera – takođe za petnaestominutne intervale u oba sata brojanja, itd. Pomenute tabele su skenirane i predstavljene u prilogu kako ne bi opterećivale obim samog rada (po uputama mentora), a nalaze se u posebnom dijelu označenom kao „fotografije primjera obrazaca pomoćnih tabela korišćenih u istraživanju“.

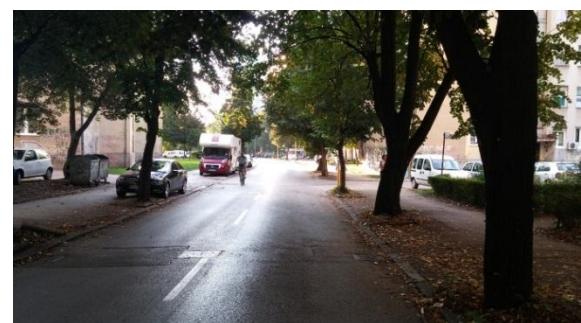
Posebna priprema izvršena je za svaki prilaz pojedinačno, a sa studentima popisivačima ranije je obavljena instruktaža o načinu upisivanja podataka u obrasce i cilju brojanja, a što je prikazano i prethodnim blok dijogramom.

U nastavku je data fotokopija pripremljenog pomoćnog crteža samo jedne od raskrsnica (A):



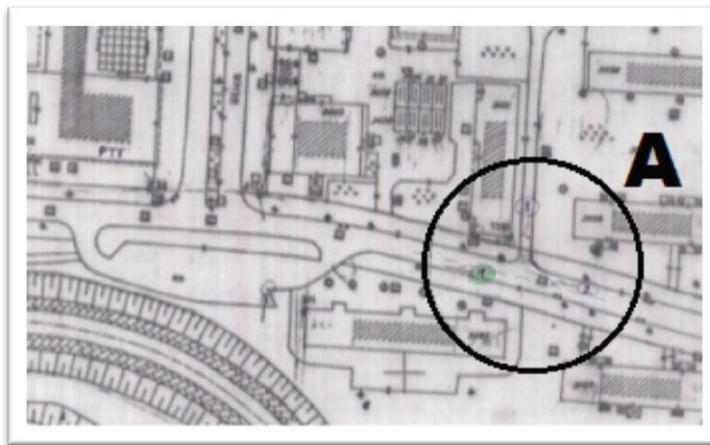
Fotografija (fotokopija) br. 63. Skica raskrsnice A, priprema za rad na terenu  
(po istom principu su urađeni pripremni crteži za sve snimane raskrsnice)

Na svakom prilaznom kraku svake od snimanih raskrsnica određen je po jedan student – za uspješnu evidenciju broja vozila, odnosno pješaka.



Fotografije br. 64. do 67. Pogled na snimanu neregulisanu trokraku raskrsnicu A

Na gornjim fotografijama se vidi da na ovoj raskrsnici u vrijeme snimanja (brojanja) saobraćaja nema postavljene vertikalne saobraćajne signalizacije ni na jednom prilaznom kraku. To praktično znači da su putevi (ulice) koji se ukrštaju na ovoj raskrsnici – putevi iste važnosti sa aspekta regulisanja saobraćaja. To bi dalje značilo da je saobraćaj regulisan osnovnim saobraćajnim pravilom u BiH „pravilom desne strane“.



Fotografija (crtež) br. 68. Raskrsnica A (kod zgrade Glavne pošte u Tuzli)

Uz ovakvu zakonsku pretpostavku, organizovano je snimanje saobraćaja (brojanje) prije svega – vozila. Naročito je naglašeno (i na obrascu u napomeni istaknuto) studentima – popisivačima da treba „posebno označiti (zaokruživanjem crtice) vozilo iz smjera 2.1. koje je dozvolilo prednost vozilima iz smjera 3.1. i 3.2.“. Ovo praktično znači da su studenti imali obavezu da posebno označe ona vozila čiji su vozači postupili po odredbama ZOBS-a i ustupili prvenstvo prolaza vozilima koja dolaze sa njihove desne strane.

Raskrsnica A (prikazana na fotografiji - crtež broj 68., u donjem desnom uglu) izabrana je iz sljedećih razloga:

- klasična trokraka raskrsnica (pravougla),
- neregulisana (u vrijeme snimanja nema ni horizontalne ni vertikalne signalizacije),
- dvosmjerni mješoviti saobraćaj na sva tri prilazna kraka, i
- u atraktivnoj zoni (u blizini osnovne škole, dječijih vrtića, glavne pošte i velikih trgovina).

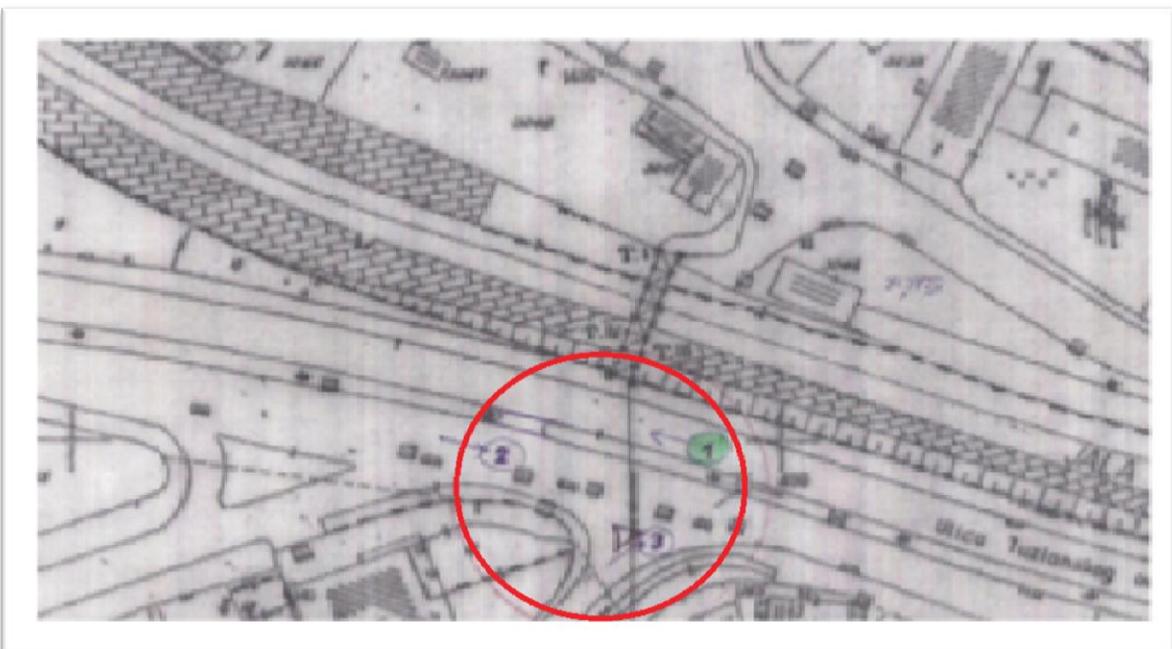
Za vrijeme snimanja (120 minuta) kroz ovu raskrsnicu prošlo je 867 motornih vozila i 232 pješaka. Najviše vozila u raskrsnici je bilo tokom petnaestominutnog intervala od 16,15 do 16,30 sati (285 vozila), odnosno, najviše pješaka u intervalu od 15,45 do 16,00 sati (40 pješaka). Za daljnji komentar izdvajam samo činjenicu da je u ukupnom vremenu snimanja – brojanja saobraćaja (120 minuta) samo jedan (od

130 vozača vozila u smjeru 2.1.) vozač putničkog motornog vozila ustupio prednost (zakonom predviđenu) drugom vozilu koje mu je dolazilo sa njegove desne strane na raskrsnici na kojoj je drumski saobraćaj regulisan samo „pravilom desne strane“. Ovo naglašavam iz razloga što je na ovom mjestu ranije evidentan veći broj saobraćajnih nezgoda, pa zaključujem da se iste događaju, kako zbog nepoznavanja ili nepridržavanja pravila saobraćaja od strane vozača, tako i **zbog neuređene saobraćajne signalizacije na putevima – ulicama u zoni ove raskrsnice.**

Na sljedeće dvije fotografije (br. 79. i 80.) vidi se nepravilna trokraka raskrsnica – ukrštanje puta sa prvenstvom prolaza (JGGM) i sporednog puta.



Fotografije br.79. i 80. Pogled na snimanu neregulisanu trokraku raskrsnicu **B**



Fotografija (crteža) br. 81. Raskrsnica **B** na južnoj GGM kod tzv „Šaćirovog mosta“ u Tuzli



Fotografija br. 82. Izgled raskrsnice B

Rakrsnica B (prikazana na fotografiji - crtežu broj 81., u donjem dijelu) izabrana je zbog svojih specifičnosti i stalne opasnosti po sve učesnike u saobraćaju, a posebno zbog toga što:

- je trokraka „razvučena“ raskrsnica, prilazni krak sporedne ulice je pod kosim uglom, sa izvedenim razdjeljnim ostrvima između kolovoznih traka,
- se nalazi na jednoj od glavnih saobraćajnica u gradu i što je istovremeno i GGM i magistralni put kojim se odvija sav tranzitni saobraćaj kroz Tuzlu,
- nije regulisana svjetlosnom saobraćajnom signalizacijom, a duž GGM se proteže tzv. „zeleni val“ u Tuzli,
- nema označenih pješačkih prelaza na GGM, a pješaci svakodnevno zakonito i nebezbjedno prelaze preko ulice (GGM), često izazivajući SN,
- nije građevinski uređena za bezbjedno odvijanje mješovitog saobraćaja na njoj,
- na istu se planski usmjeravaju pješaci putem korišćenja tzv. „Sačirovog“ pješačkog mosta (koji povezuje naselje Mejdan sa centrom grada (i naseljem Slatina, odnosno, većim brojem škola, medicinskih ustanova – Domom zdravlja i Službom hitne medicinske pomoći, i drugih atraktivnih sadržaja),
- često postaje mjesto teških saobraćajnih nezgoda.

Kroz ovu raskrsnicu za 120 minuta (u vrijeme snimanja) je prošlo 4.660 motornih vozila, a najviše u petnaestominutnom intervalu od 15,15 do 15,30 sati (603 vozila). Za potrebe ovog rada naglašavam samo da je kroz istu raskrsnicu prošlo i 187 pješaka (u vremenskom intervalu od 15,45 do 16,00 sati, preko GGM prešlo je u oba smjera 27 pješaka) koji su, krećući se preko kolovoza na mjestu gdje nema obilježenog pješačkog prelaza, istovremeno ugražavali i svoje živote i živote i imovinu drugih učesnika u

saobraćaju (4660 vozila, odnosno toliko vozača, sa još bar toliko putnika u vozilima). U vrijeme snimanja – brojanja vozila (za 120 minuta) na kolovozu, u desnoj saobraćajnoj traci u smjeru kretanja, pored pješačkog mosta, radi ispuštanja putnika zaustavila su se 82 putnička motorna vozila, uglavnom taxi namjene, izazivajući opasnost po druge učesnike u saobraćaju. Na sreću, u vrijeme snimanja kolovoz je bio suv i nije bilo saobraćajnih nezgoda – koje se na ovom mjestu vrlo često događaju upravo iz tih razloga. Dakle, **zbog građevinski i saobraćajno neregulisanog prelaska pješaka preko kolovoza** GGM na ovoj raskrsnici u vrijeme dvočasovnog snimanja bilo je ugroženo najmanje 187 pješaka i 603 motorna vozila.

Ova raskrsnica je interesantna za dalja istraživanja iz više razloga, a za potrebe ovog rada naročito zbog toga što:

- saobraćaj na raskrsnici nije regulisan putem svjetlosne signalizacije,
- raskrsnica se nalazi na glavnoj gradskoj magistrali kojom se odvija sav mješoviti tranzitni saobraćaj kroz Tuzlu,
- raskrsnica se nalazi na dionici puta na kojoj je navodno „instalisan zeleni talas“,
- kolovozne trake GGM su međusobno odvojene neprekinutim razdjeljnim ostrvom,
- na kolovazu GGM nema označenog pješačkog prelaza,
- preko puta sporedne ulice (koja predstavlja treći krak ove raskrsnice) nalazi se pješački most preko rijeke Jale (u Tuzli poznat kao „Šačirov“ most, zbog slastičarnice sa druge strane rijeke),
- prije ovakvog građevinskog uređenja ove raskrsnice, na istoj je razdjeljno ostrvo bilo prekinuto, a vozilima dozvoljeno lijevo skretanje sa GGM ka naselju Mosnik i Mejdan,
- pješaci su „oduvijek“ koristili priliku da skrate put iz pomenutih naselja preko rijeke, pa je „neko“ uočio da je to poseban problem sa aspekta bezbjednosti saobraćaja na ovoj raskrsnici, nakon čega je raskrsnica rekonstruisana na današnji način,
- pješaci i danas koriste nekadašnji „koridor“, ali sada još manje bezbjedan. Svakodnevno ugrožavaju i svoje živote i bezbjednost drugih učesnika u saobraćaju prelazeći četiri saobraćajne trake ove GGM na mjestu na kojem nema obilježenog pješačkog prelaza, ali ne čine prekršaj po ZOBS-u obzirom da je obilježen pješački prelaz udaljen više od 100 metara od mjesta prelaska kolovoza (izmjerena je udaljenost do najbližeg pješačkog prelaza na GGM kod Saobraćajne škole od 153 metra),
- na desnoj saobraćajnoj traci kolovozne trake ove GGM uz rijeku Jalu redovno se zaustavljaju vozila taxi prevoza, (ali i druga vozila) stvarajući opasnu situaciju u saobraćaju, baš naspram „Šačirovog“ mosta, najčešće radi izlaska putnika. Zbog toga se na ovom mjestu redovno dešavaju saobraćajne nezgode, posebno u vrijeme vlažnog kolovoza. „Lokalni“ vozači,

uglavnom, znaju za ovaj problem, pa obično blagovremeno predviđaju takvu opasnost, ali s obzirom de je riječ o tranzitnom putu, realna opasnost je još i veća.

U vrijeme snimanja, popisivači su imali napomenu da „posebno označe (zaokruživanjem crtice) svako vozilo iz smjera 1.2. (u desnoj saobraćajnoj traci) koje se zaustavljalo kod mosta – radi ispuštanja ili prijema putnika“. Svako zaustavljeni vozilo na kolovozu predstavljalo je moguću opasnost za sva vozila koja su se u tom trenutku kretala kolovoznom trakom iza zaustavljenog vozila.

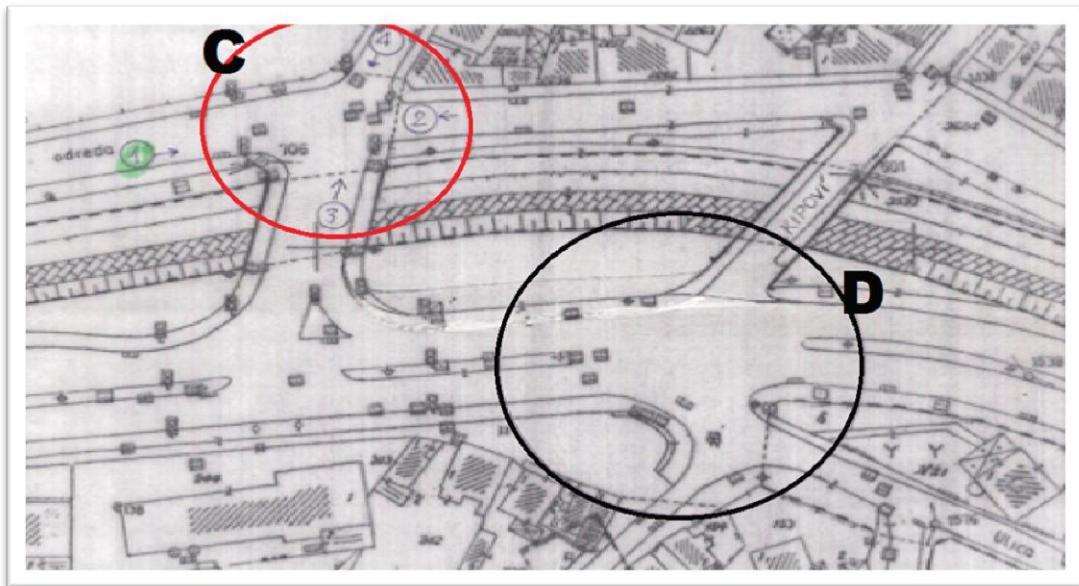
Na kolovoznoj traci uz rijeku Jalu očekivali su se problemi zbog zaustavljanja vozila na kolovozu, kao i konflikti sa pješacima koji tu nekontrolisano prelaze preko cijelog kolovoza. Na sreću, u vrijeme snimanja nije se desila niti jedna saobraćajna nezgoda. I vozila i pješaci u vrijeme snimanja bezbjedno su prošli kroz ovu raskrsnicu. Ali?

Posebno naglašavam sljedeću raskrsnicu (u radu obilježena kao „C“ raskrsnica). Na fotografijama br. 88. i 89. vidi se ova četverokraka krstasta raskrsnica i distribucija kolovoznih površina na dva prilazna kraka – koja je interesantna za rezultate ovih istraživanja. Naime, na jednom od prilaznih krakova, nakon rekonstrukcije ulice, izmjenjen je režim saobraćaja na način da je umjesto ranijeg dvosmjernog danas određen jednosmjerni saobraćaj. To i ne bi bio razlog za poseban tretman ove raskrsnice da istovremeno nije izvedeno rješenje kao na fotografiji br. 89.

Izmjerena širina kolovoza na prilazu označenom sa brojem 1 (jedan) na mjestu zaustavne - stop linije je 9,65 metara. To je prilaz iz pravca „Socijalnog“ uzvodno uz rijeku Jalu.



Fotografije br. 88. i 89. Pogled na snimanu regulisaniu krstastu raskrsnicu C

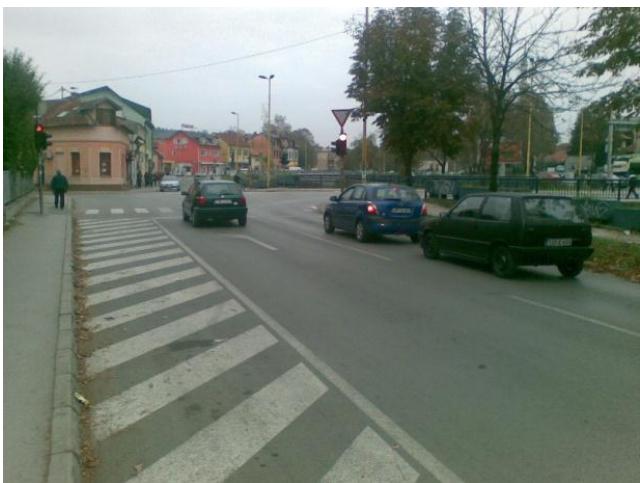


Fotografija (crteža) br. 85. Raskrsnice C i D

Rakrsnica **C** (prikazana na fotografiji - crtežu broj 85., u gornjem lijevom uglu) izabrana je, takođe, zbog svojih specifičnosti, a posebno zbog toga što je:

- klasična krstasta raskrsnica, namijenjena za mješoviti saobraćaj,
- regulisana (na njenim su prilaznim krakovima izvedeni elementi horizontalne, vertikalne i svjetlosne saobraćajne signalizacije),
- u neposrednoj blizini atraktivnih sadržaja (glavne Gradske pijace, Centra za socijalni rad, škola i vjerskih objekata, vladinih institucija – Ministarsva trgovine turizma i saobraćaja TK, i drugih),
- pri rekonstrukciji Franjevačke ulice dio kolovoza ostao neiskorišćen.

Kroz ovu četverokraku raskrsnicu za vrijeme dvočasovnog snimanja-brojanja motornog saobraćaja prošla su 2.152 motorna vozila. Najviše vozila u raskrsnici se nalazilo u petnaestominutnom intervalu od 15,30 do 15,45 sati i to 300 vozila, od kojih su 33 vozila skrenula lijevo sa posebne saobraćajne trake za lijevo skretanje (u smjeru od „Socijalnog“ ka Skveru kroz ulicu Hendek, a sa iste kolovozne trake – iz zajedničke saobraćajne trake za pravo i desno u istom vremenskom intervalu prošla su 84 motorna vozila, od kojih su 33 nastavila pravo, a 51 vozilo je skrenulo desno, ka „Higijeni“, odnosno GGM. U vrijeme brojanja studenti su primijetili više prilika u kojima su vozila ostajala u koloni na zajedničkoj saobraćajnoj traci „za pravo i desno“ na ovom prilazu (od „Socijalnog“) i čekala novi „zeleni“ interval (slobodan prolaz).



Fotografija br. 86. Izgled raskrsnice C

Neobjašnjivo je stanje rasporeda kolovozne površine na prilazu od „Socijalnog“, koji je u postojećoj situaciji uređen za jednosmjeri mješoviti saobraćaj, ali takav da je ostao neiskorišten jedan dio kolovoza (7 metara širine kolovoza je iskorišteno za dvije obilježene saobraćajne trake i to: desna za kretanje vozila desno i pravo, a srednja za kretanje vozila lijevo; preostalih 2,65 metara je neiskorišteno za saobraćaj) koji je zabranjen za saobraćaj motornih vozila iz nepoznatih razloga. Istovremeno, nedostaje posebna saobraćajna traka nemijenjena za očigledno potrebno desno skretanje vozila na istom prilazu. Bilo je potpuno izvodljivo da se površina kolovoza (u ovom slučaju i kolovozne trake) organizuje tako da se obilježe tri saobraćajne trake, i to za svaki pravac skretanja po jedna, kako bi se izbjegla nepotrebna zagušenja raskrsnice, posebno u vršnom saobraćajnom opterećenju. Iz kojih razloga ovo nije urađeno, autoru ovog rada je zagonetno. Pouzdano se zna da u vijeme rekonstrukcije ove dionice saobraćajne mreže grada Tuzla nije bilo nikakvog saobraćajnog projekta za izvedene radove. Autor smatra hipotetički, da je bio urađen saobraćajni projekt, odnosno, da su za planiranje i regulisanje saobraćaja u zoni ove raskrsnice bili angažovani i saobraćajni stručnjaci, do ovog propusta ne bi došlo. Očigledno je i na ovom primjeru, da je nivo usluge i bezbjednost saobraćaja ugrožena zbog odsustva primjene Zakona u odnosu na saobraćajnice u Tuzli.

U nastavku se posebno posmatra raskrsnica u ovom radu uznačena kao „D“.



Fotografija (crteža) br. 87. Raskrsnica **D** (sa obilježenim pravcima i smjerovima kretanja pješaka)

Rakrsnica „D“ (prikazana na fotografiji - crtežu broj 87., u donjem desnom uglu) izabrana je iz sljedećih razloga:

- neuređena i nepotpuno regulisana raskrsnica na GGM (i Magistralnom tranzitnom putu) sa građevinski nepravilno izvedenim prilaznim krakovima, bez elemenata horizontale signalizacije, sa nepotpunom vertikalnom signalizacijom, bez svjetlosne signalizacije,
- u neposrednoj blizini vjerskog objekta (džamije),
- predstavlja prirodan put – vezu naselja Mosnik i centra grada,
- pješaci nezakonito i nebezbjedno svakodnevno prelaze GGM (iako na kraćoj udaljenosti – od oko 30 metara ima uredno izведен i obilježen pješački prelaz na potpuno uređenoj raskrsnici,
- često postaje mjesto teških saobraćajnih nezgoda.

Na ovoj neuređenoj raskrsnici brojni su samo pješaci – koji su prelazili preko kolovoza u oba smjera (ka mostu KIPOVI i sa mosta KIPOVI). Izbrojana su i evidentirana 253 pješaka (među kojima je veliki broj djece) koja su prelazila kolovoz GGM na neobilježenom pješačkom prelazu, iako se samo tridesetak metara dalje nalazi uredno obilježen pješački prelaz (regulisan i horizontalnom, i vertikalnom i svjetlosnom saobraćajnom signalizacijom). Dakle, za 120 minuta, nezakonito je bio ugrožen život 253 pješaka i veliki broj vozača i putnika u vozilima koja su za to vrijeme koristila GGM. Najviše pješaka (37)

prelazilo je preko kolovoza na ovoj raskrsnici u petnaestominutnom intervalu od 15,15 do 15,30 sati. Na ovoj raskrsnici vrlo često se događaju saobraćajne nezgode sa teškim posljedicama. Posebno se to događa u vrijeme vršnog saobraćajnog opterećenja pri vlažnom i mokrom kolovozu.

Sama raskrsnica se nalazi na dionici GGM na kojoj je uređen tzv. „zeleni talas“. Svakom poznavajuocu stručnih saobraćanih vještina iz oblasti planiranja, projektovanja i regulisanja drumskog saobraćaja je poznato da se „zeleni talas“ ne može uspostaviti na dijelu puta na kojem ima ovakvih raskrsnica – koje su neuređene (i sa građevinskog i sa saobraćajnog stanovišta), zbog čega se na kolovozu puta u velikoj mjeri nekontrolisano pojavljuju i vozila i pješaci, nepredvidivo utičući na sam saobraćajni tok.

Na ovoj raskrsnici („D“) dozvoljeno je (nije zabranjeno, niti onemogućeno) i lijevo i desno skretanje svim vozilima sa i na GGM, a ostavljen je slobodan „koridor“ preko kolovoza kojim pješaci (koristeći tuzlanski „biser“ – most KIPOVI) svakodnevno rizikuju svoj i tuđe živote. Po zaključku autora, ova raskrsnica nije i ne smije biti ostavljena NEREGULISANA u svakom smislu. Izgubljeni životi građana i ogromna materijalna i druga šteta koju su izazvale česte saobraćajne nezgode na ovoj raskrsnici traže da se ista, napokon, uredi na zakonom propisan način. A to znači da treba biti izvedena u skladu sa saobraćajnom strukom i naukom, potpuno regulisana.

Na sljedećim fotografijama (brojevi od 88. do 91.) prikazana je ova raskrsnica iz oba smjera GGM i sa mosta KIPOVI. Na posljednjoj fotografiji se vide i pješaci (sa malim djetetom) koji čekaju (na neuređenom prostoru između dvije kolovozne trake) na šansu da pređu preko kolovoza najkraćim putem, bez obzira što im se obilježen i bezbjedan pješački prelaz nalazi oko tridesetak metara dalje. Dakle, i ovi pješaci u postojećoj situaciji regulisanja saobraćaja nedvosmisleno čine i saobraćajni prekršaj.





Fotografije br. 88. do 91. Pogled na snimanu neregulisanu nepravilnu trokraku raskrsnicu **D** (iz oba smjera GGM i sa mosta KIPOVI)

Fotografija br. 92. prikazuje veći broj vozila neuredno i nezakonito parkiranih na trotoaru, i to baš na dijelu GGM između snimanih raskrsnica u ovom radu označenih sa „**B**“ i „**D**“. Vozači su po Zakonu dužni ostaviti „najmanje 1,6 m širine za kretanje pješaka, s tim što ta površina ne može da bude uz ivicu kolovoza“.



Fotografija br. 92. Pogrešan način parkiranja

Dakle, nedozvoljeni, nebezbjedan način prkiranja na trotorau, koji građani Tuzle kritikuju, ali bez efekata (Portal „Tuzlarije“, 08.09.2016.).

#### MOGUĆI IZVEDENI ZAKLJUČAK NAKON BROJANJA SAOBRAĆAJA:

- na svakoj od posmatranih raskrsnica prilikom brojanja saobraćaja uočeni su brojni nedostatci i u građevinskom i u saobraćajnom smislu,
- u građevinskom smislu nisu usklađeni elementi poprečnih profila kolovoza na posmatranim raskrsnicama sa zakonskom obavezom,

- u saobraćajnom smislu prilazni putevi (ulice) nisu regulisane niti obilježene u skladu sa ZOBS-om i pratećim Pravilnicima,
  - raspoložive kolovozne površine u pojedinim slučajevima ostaju neiskorištene, zbog čega trpi nivo i bezbjednost drumskog saobraćaja,
  - stečene navike učesnika u saobraćaju se vrlo teško mijenjaju (kada god nema redovne kontrole i učinkovitih sankcija za učinjene prekršaje),
  - vozači i pješaci „masovno“ krše saobraćajna pravila, vozači čineći saobraćajne prekršaje koje niko ne sankcioniše (sve dok se ne dogodi saobraćajna nezgoda), a pješaci i iz neznanja (obzirom da nemaju „pješačku dozvolu“), ali uvijek na svoju štetu (obzirom da su najranjiviji učesnici u drumskom saobraćaju),
  - Samo jedan (0%) od 130 evidentitanih vozila (vozača) koji su na posmatranoj raskrsnici „A“ imali obavezu – ustupio je prvenstvo prolaza vozilima koja su dolazla sa desne strane u saobraćajnoj situaciji kada saobraćaj nije uređen na drugi način (u vrijeme snimanja evidentiran je obim mješovitog motornog saobraćaja od 867 vozila – ukupno na sva tri prilaza, odnosno 232 pješaka – ukupno u oba smjera, na obilježenom pješačkom prelazu),
- 
- Na posmatranoj raskrsnici „B“ u posmatranom dvočasovnom periodu evidentiran je obim saobraćaja od 4.660 motornih vozila, ali i 187 pješaka koji su prelazili kolovoz GGM na ovoj raskrsnici ponašajući se suprotno odredbama ZOBS-a i dovodeći svoje živote (i živote vozača i putnika u vozilima) u realnu opasnost. Ukupno 82 vozila su, u vrijeme snimanja, zaustavljena na desnoj saobraćajnoj traci kolovozne trake uz rijeku Jalu (uglavnom ispuštajući putnike) naspram „Šaćirovog“ mosta i tako direktno ugozili bezbjednost vozača i putnika u tim vozilima, odnosno, bezbjednost i nivo saobraćaja svih vozila (koja su se za to vrijeme kretala iza zaustavljenih vozila). Neregulisan (i građevinski i saobraćajno) prelaz pješaka preko kolovoza GGM na ovoj raskrsnici direktno ugrožava bezbjednost svih učesnika u saobraćaju,
  
  - lako je četverokraka posmatrana raskrsnica, označena sa „C“, uređena – regulisana i horizontalnom i vertikalnom i svjetlosnom saobraćajnom situacijom, na istoj se saobraćaj ne odvija na „racionalan“ način s obzirom na česta zadržavanja vozila u redu ispred semafora, a da je trećina kolovoza ostala neiskorišćena. U posmatrano vrijeme evidentiran je obim od 2.152 vozila na ovoj raskrsnici. Ali, samo na jednom prilazu (od „Socijalnog“) izbrojano je 229 vozila koja su sa posebne saobraćajne trake skrenula lijevo, dok, istovremeno, sa jedinstvene – zajedničke saobraćajne trake idu pravo i desno ukupno 594 vozila (od kojih je 279 išlo pravo u

centar grada, a čak 315 vozila je skrenulo desno ka GGM). Ovdje moram zaključiti da je neiskorištena širina kolovoza, jer je bilo dovoljne širine za obezbjeđenje posebnih saobraćajnih traka za svaki od dopuštenih smjerova kretanja (skretanja), zbog čega ovakvo saobraćajno rješenje očigledno i direktno negativno utiče na nivo usluge i na bezbjednost saobraćaja,

- Na neuređenoj raskrsnici „D“ kod KIPOVA za dva sata brojanja evidentirana su 253 pješaka koja su na nezakonit i nebezbjedan način prelazila kolovoz GGM (152 pješaka u smjeru sa mosta preko GGM, i 101 pješak ka mostu, a preko GGM) i tako direktno ugrozila kako svoje živote, tako i živote svih drugih učesnika u saobraćaju na ovoj raskrsnici u posmatranom periodu. Broj vozila koji je dozvoljeno skretao lijevo na ovoj raskrsnici u ovoj prilici nije sniman, a razlozi građevinske neuređenosti ove raskrsnice ostaju i dalje nepoznanica. Sva ova skretanja predstavljaju neobavezne konfliktne tačke u smislu bezbjednosti drumskog saobraćaja i mogle su se riješiti odgovarajućim saobraćajnim projektom. Zašto nisu? I ova neregulisana raskrsnica nalazi se na dionici GGM sa navodno uređenim „zelenim talasom“, što je i teorijski i praktično neobjasnjivo, jer i vozila i pješaci mogu nekontrolisano ulaziti i izlaziti na kolovoz ove raskrsnice.

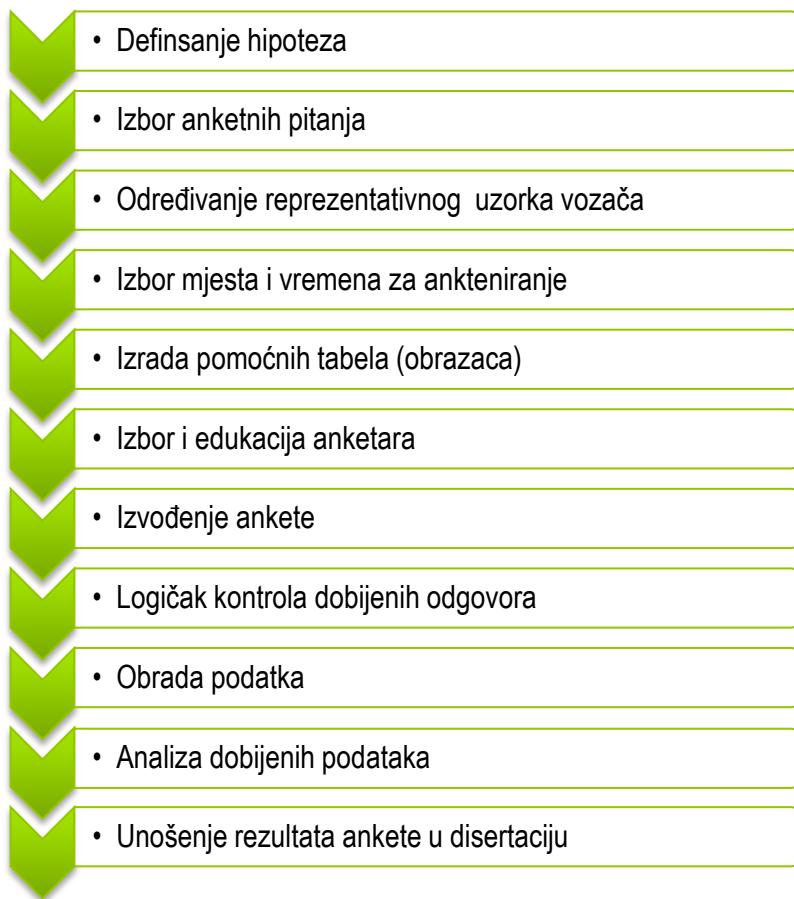
Sve navedeno upućuje na zaključak da se na putevima (saobraćajnicama) u BiH, pa tako i u Tuzli u velikoj mjeri ne poštaje se Zakon ni od strane učesnika u saobraćaju, ni od strane lica i organa obaveznih za njegovu primjenu.

#### 4.1.2. Anketa vozača

Anketa vozača obavljena je na pojedinim semaforiziranim raskrsnicama u Tuzli nakon obavljenog brojanja saobraćaja (na raskrsnicama „A“, „B“, „C“ i „D“ - je prikazano u dijelu 4.1.1. ovog rada) dana 20. i 27. maja 2016.godine, u vremenu od 13,00 do 15,00 sati. Za anketu su izabrana posebna mjesta anketiranja, cijeneći njihov položaj u gradu, kao i mogućnost obavljanja ankete u vrijeme čekanja vozila na raskrsnici (kako bi vozači neometano mogli iskoristiti svoje vrijeme polaska, odnosno zeleni interval u ciklusu). Ankete su vršene na sljedeće tri raskrsnice:

1. kod Sportskog centra „Mejdan“ na JGGM, smjer od naselja Slatina ka MEJDANU (samo lijevo skretanje),
2. kod zgrade „Higijena“ na JGGM, smjer od mosta preko rijeke Jale (samo lijevo skretanje), i
3. kod Doma zdravlja na SGGM, smjer ka Skveru (jedna saobraćajna traka).

U nastavku je dat blok dijagram u vezi postupanja pri organizaciji istraživanja putem ankete vozača:



Dijagram br. 10. Organizacija istraživanja putem ankete vozača

Anketu su na raskrsnicama izvodili studenti Tuzlanskog univerziteta kojima je u to vrijeme autor ove disertacije držao časove vježbi.

Prije izvođenja anketiranja izvršena je priprema studenata i priprema anketnog obrasca (predstavljenog na fotografiji br. 93. u prilogu ovog rada) sa pitanjima i prostorom za evidenciju odgovora vozača. Vodilo se računa da se vozači ne zadržavaju na semaforu poslije otvaranja slobodnog prolaza za njihov smjer kretanja. Zato je na svakom prilazu organizovano po četiri anketara (ukupno 12 studenata) kako bi u

toku jednog intervala svaki anketar razgovarao samo sa po jednim vozačem. Anketiranje je nastavljeno nakon 7 dana, obzirom na potreban obim anketiranih vozača (u vezi sa reprezentativnošću uzorka).

Vodeći računa o reprezentativnosti uzorka broja vozača koji treba da budu anketirani, kao i o situaciji u Bosni i Hercegovini – gdje se prema oznaci na registarskoj pločici (tablici) na vozilu ne daje šansa posmatraču (u ovom slučaju anketaru) da sazna mjesto registracije vozila, odnosno vlasnika, došlo se do sljedećih saznanja:

- još nema objavljenih zvaničnih podataka za broj vozila i vozača za 2015.godinu,
- u 2014.godini bilo je **ukupno 1.243.846 aktivnih vozačkih dozvola**, za razliku od 2013.godine kada ih je bilo 1.315.680 (dakle, u BiH je, iz godine u godinu, sve manje vozača),
- u 2014.godini bilo je **ukupno 921.643 registrovana motorna vozila**, što je za 322.203 vozila manje od broja aktivnih vozačkih dozvola.

Obrađujući dobijene podatke iz ankete vozača na raskrsnicama Tuzle, dobijeni su sljedeći rezultati:

- Ukupno na sve tri raskrsnice **anketirano je 1.211 vozača** (od toga na prvoj – 460 vozača, na drugoj – 236 i na trećoj raskrsnici – 515 vozača, odnosno od 15 do 32 vozača po anketaru u toku jednog sata ankete).
- Ogroman procenat anketiranih vozača smatra da zvanična statistika ne odražava realno stvarne uzročnike SN na putevima u BiH,
- Sa zvanično malim učešćem elemenata puta, odnosno saobraćajnice slaže se samo 7,35 % anketiranih vozača,
- Većina vozača smatra da je vozač u znatno manjoj mjeri uzročnik SN nego što to iskazuje zvanična statistika prema podacima iz MUP-a,
- Put, odnosno saobraćajnica, u značajno većoj mjeri (od statistički iskazane na dosadašnji našin obrade podataka o uzrocima SN) utiče na broj SN (79,60 % anketiranih vozača smatra da put značajno više utiče, a samo 20,40 % anketiranih smatra da je put zanemariv uzročnik SN – kako to i zvanična statistika predstavlja),
- Većina anketiranih vozača u svom vozačkom stažu je nailazila na razne probleme na putu, odnosno saobraćajnici (78,86%), iste ističu i smatraju da oni značajno više utiču na bezbjednost drumskog saobraćaja, pa čak i da dovode do većeg broja SN,
- Samo jedan od anketiranih vozača (0,08 %) koristio je svoje zakonsko pravo i tražio naknadu štete koja se pojavila na njegovom vozilu, a koja je uzrokovana neispravnosti puta (zbog udarne rupe). Komentar ostalih vozača po ovom pitanju je - da i kada su imali štetu, odustajali

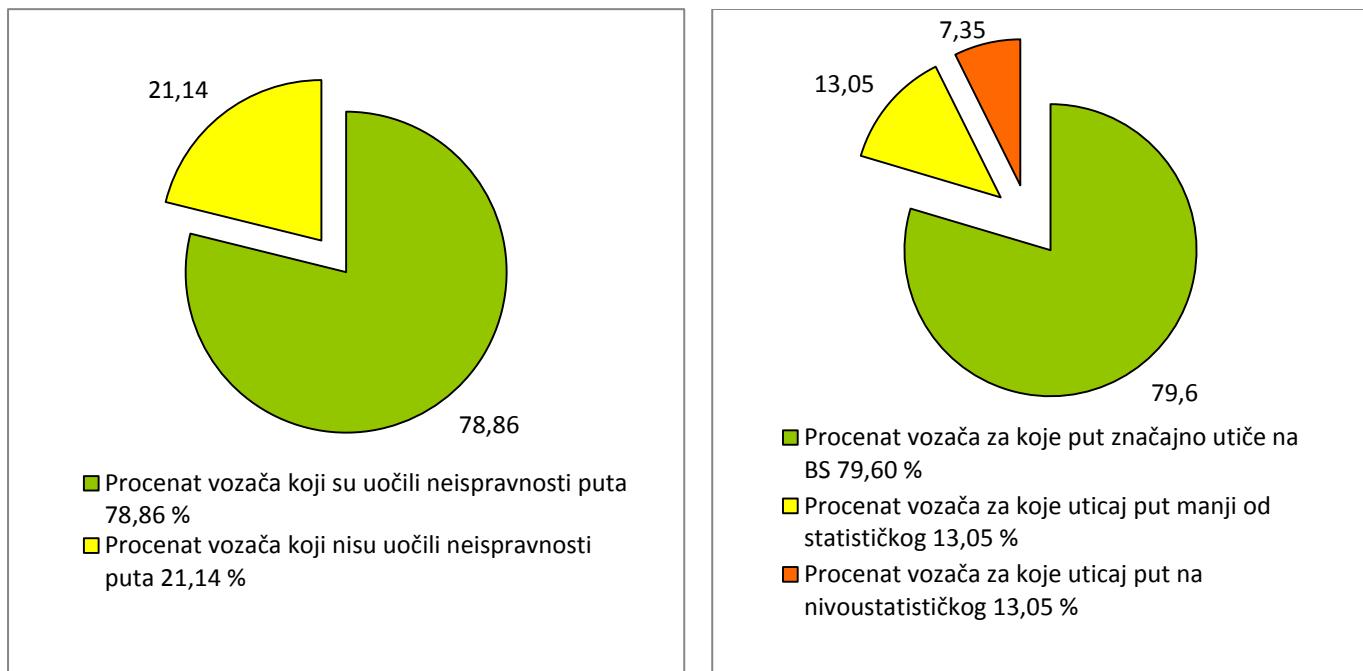
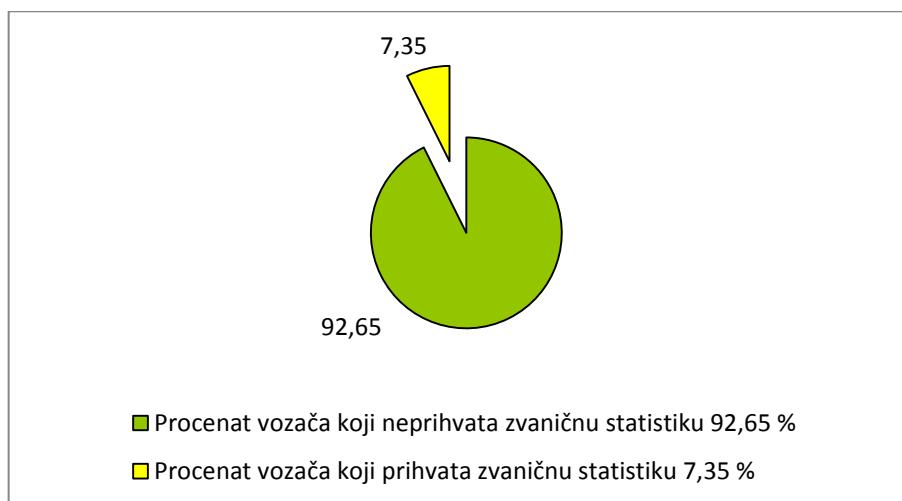
su od zahtjeva za naknadu iste iz razloga nepoznavanja zakona i zbog sumnje da bi u dugotrajnom i skupom postupku imali veće troškove postupka od eventualne naknade.

- Vozači su dali sljedeće odgovore (na pitanje anketara, sa anketnog lista):

r/b	PITANJE	ODGOVORI
1	Po Vašem mišljenju – da li je vozač kriv u preko 80 % SN, kako se navodi u zvaničnim statističkim podacima o uzročnicima SN?	DA, 89 vozača (7,39%)
		NE, 1122 vozača (92,65%)
2	Po Vašem mišljenju – da li je UTICAJ PUTA – SAOBRAĆAJNICE daleko veći od zvanično prikazanog u zvaničnim statističkim podacima?	DA, 1122 vozača (92,65%)
		NE, 89 vozača (7,39%)
3	Koliko, po Vašem mišljenju, PUT odnosno SAOBRAĆAJNICA (sa svojim kvalitetom, stanjem i održavanjem – uključujući i signalizaciju na putu) utiče na broj saobraćajnih nezgoda?	ZANEMARLJIVO, 158 vozača (13,50%)
		Kako pokazuje STATISTIKA, 89 vozača (7,35%)
		Značajno VIŠE OD STATISTIKE, 964 vozača (79,60%)
4	Da li ste na putu nailazili na probleme kao što su: slaba signalizacija, udarne rupe, slabo zimsko održavanje, ili druge probleme?	DA, 955 vozača (78,86%)
		NE, 256 vozača (21,14%)
5	Da li ste i kada koristili svoje pravo da tražite naknadu štete nastale na vozilu usled nezakonitog stanja puta?	DA, 1 vozač (0,08%)
		NE, 1.210 vozača (99,92%)

Tabela br. 6. Odgovori vozača na anketna pitanja

Navedeni rezultati iz analize dobijenih podataka nakon sprovedene ankete vozača predstavljeni su na sljedećim dijagramima:

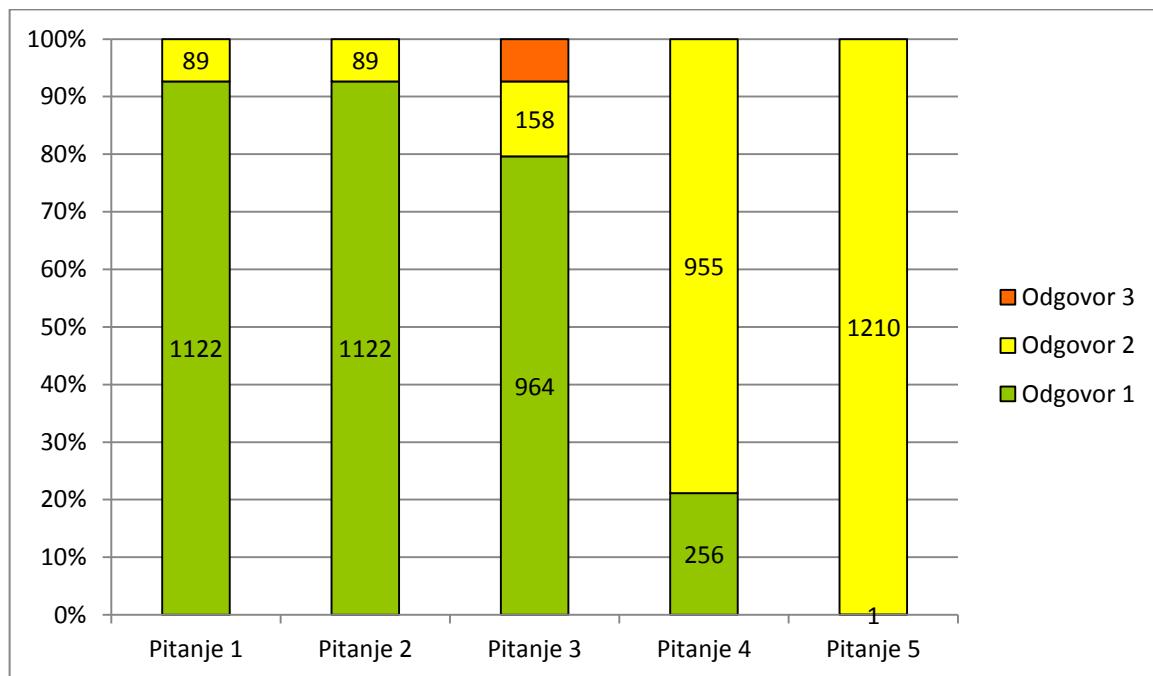


Dijagrami br. 11. do 13. Rezultati analize ankete vozača

Na pitanje 1 i 2 (slažete li se sa podacima iz zvanične statistike o uzrocima SN po kojima je vozač uzročnik u preko 80 % SN, odnosno - da li je po Vašem mišljenju vozač u tolikoj mjeri uzročnik SN – jer je statistički uticaj puta zanemarljiv) samo 7,35 % vozača prihvata zvanične statističke podatke kao relevantne (**odgovor 2**, na dijagramu br. 14.); na pitanje 3 (koliko na broj SN utiče PUT – SAOBRAĆAJNICA sa svojim kvalitetom, stanjem i održavanjem uključujući i signalizaciju na putu) 79,60 % vozača je odgovorilo da PUT u značajno većoj mjeri (od zvaničnih statističkih pokazatelja) utiče na nastajanje opasnih situacija i događanje SN (**odgovor 1**, na dijagramu br. 14.). Samo 89 vozača (7,35%) je mišljenja da zvanična statistika realno odražava uticaj puta, odnosno saobraćajnice na broj

saobraćajnih nezgoda (**odgovor 3**, na dijagramu br. 14.). Na pitanja 4 i 5 (da li ste na putu nailazili na probleme kao što su – slaba signalizacija, ili udarne rupe, ili slabo zimsko održavanje, ili druge probleme; odnosno, da li ste ikada koristili pravo da tražite naknadu štete na vozilu zbog nezakonitog stanja puta) 78,86 % anketiranih vozača je nailazilo na probleme na putu za koje smatra da su po Zakonu morali biti otklonjeni jer su predstavljali realnu opasnost za nastanak SN (**odgovor 2**, na dijagramu br. 14.), ali samo jedan anketirani vozač (0,08 %) je nakon pretrpljene štete na vozilu zbog problema sa stanjem puta pokušao ostvariti svoje pravo na sudu.

Odgovori na anketna pitanja predstavljeni su grafički – na sljedećem dijagramu:



Dijagram br. 14. Odgovori vozača na pitanja iz ankete

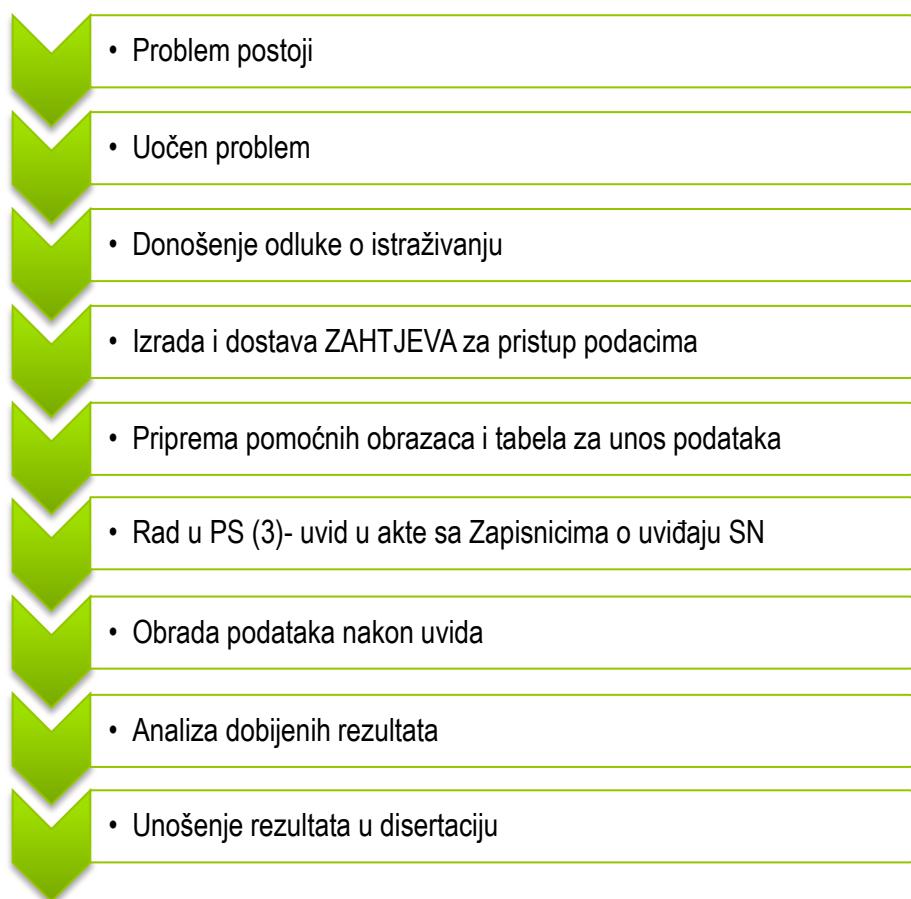
Iz dobijenih podataka zaključujem da je:

- Uzorak od 1211 vozača reprezentativan i da daje mogućnost zaključivanja sa manje od 5 % statističke greške,
- polazna hipoteza - o većem učešću značaja puta, njegovih karakteristika, stanja održavanja (ljetnjeg i zimskog), kao i stanja saobraćajne signalizacije, u potpunosti potvrđena.

#### 4.1.3. Analiza zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda

Cijeneći ograničene mogućnost dobijanja na uvid službenih „Zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda“ radi analize njihovog sadržaja, odlučio sam se na zvaničnu opciju. Procijenio sam da u toku izrade ove disertacije mogu provjeriti početne hipoteze i na način što bih provjerio sadržaj svakog od jednogodišnjih zvaničnih obrazaca (spisa) popunjenih po svakoj od evidentiranih saobraćajnih nezgoda na teritoriji ranije opštine, a danas Grada Tuzla, od strane ovlašćenih službenih lica Ministarstva unutrašnjih poslova (MUP-a) Tuzlanskog kantona, Policijska uprava Tuzla.

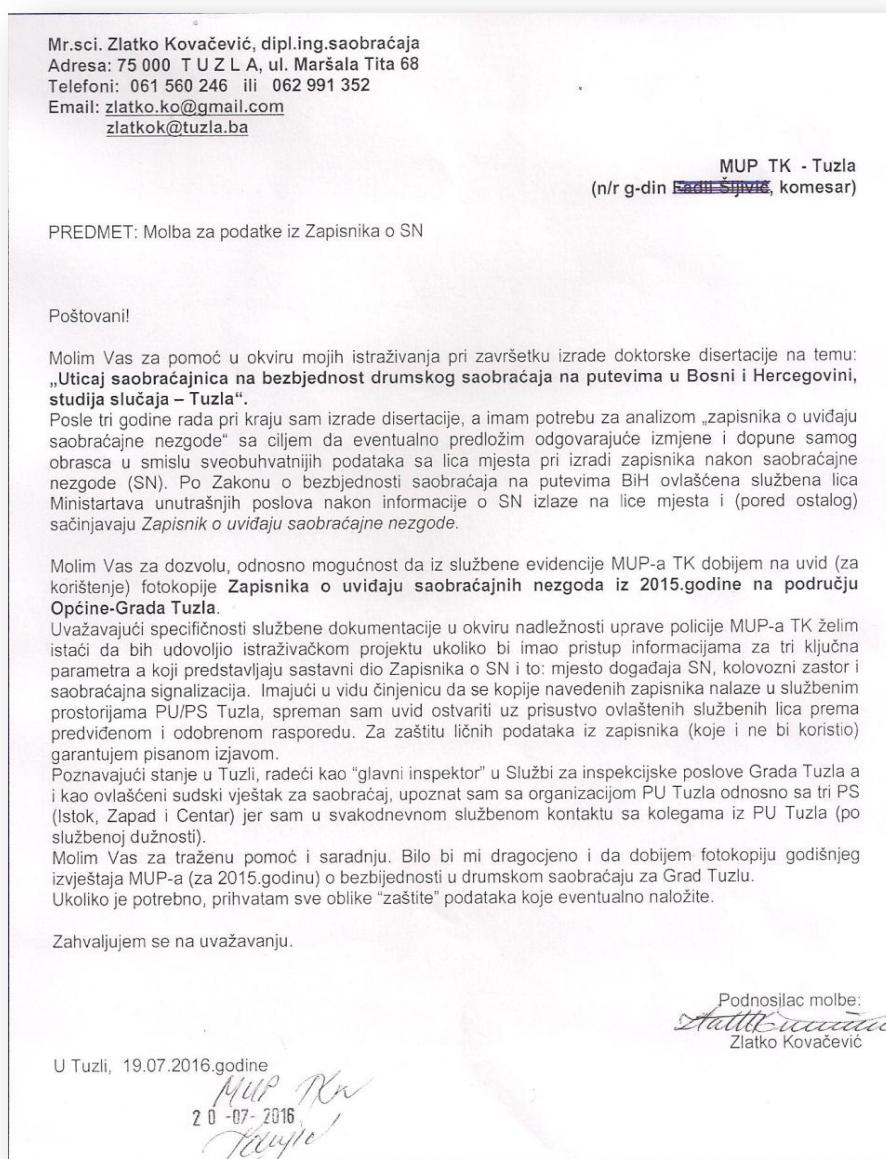
U nastavku je dat blok dijagram u vezi organizacije istraživanja evidentiranih SN u Tuzli za 2015.godinu (putem uvida u Zapisnike o uviđaju saobraćajnih nezgoda):



Djagram br. 15. Postupak istraživanja sadržaja Zapisnika o uviđaju SN

Prvo sam podnio pisanu molbu za ustupanje podataka iz pomenutih Zapisnika o saobraćajnim nezgodama. Zatražio sam dozvolu za mogućnost ličnog uvida u službene evidencije MUP-a za sve saobraćajne nezgode koje su evidentirane na području Grada Tuzla (odnosno Opštine) za 2015.godinu (kao posljednju kompletno evidentiranu godinu). Policijska uprava Tuzla operativne poslove obavlja kroz tri Policijske stanice („Centar“, „Istok“ i „Zapad“), pa se tako i evidencija o saobraćajnim nezgodama vodi u svakoj od tih stanica. Znao sam da moram prihvatići sve oblike zaštite kako ličnih podataka, tako i ostalih službenih podataka. U tom smislu dao sam i pisanu izjavu.

Fotokopija podnesene molbe data je u nastavku:



Fotografija br. 94. Akt – molba autora za dozvolu pristupa podacima o SN

Molba je zavedena u MUP-u na protokolu dana 20.07.2016.godine, i konačno je odobrena nakon desetak dana.

Po dobijanju informacije da mi je odbren pristup podacima iz Zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda na području PU Tuzla, ali pojedinačno za sve tri Policijske stanice, napravio sam raspored i pripremu za izvršenje traženog uvida u službenu dokumentaciju MUP-a. Pripremio sam i posebne pomoćne tabele u dovoljnom broju primjeraka, kako bi sam rad na mom uvidu trajao što kraće, jer mi je odobreno da mogu pregledati sva tražena dokumenta, ali samo u radno vrijeme. Pripremio sam i tabelu za zbirne podatke po PS i za cijelu PU Tuzla.

Obrazac pomoćne tabele pokazan je u prilogu (skenirana fotografija br. 95., na str. 166).

U tabelu su unošeni podaci o:

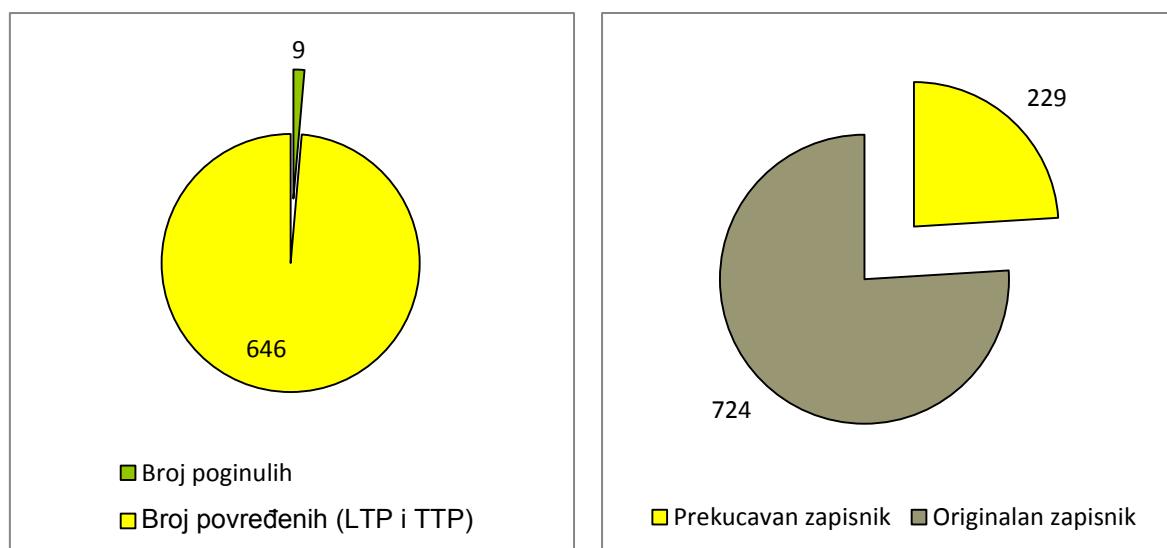
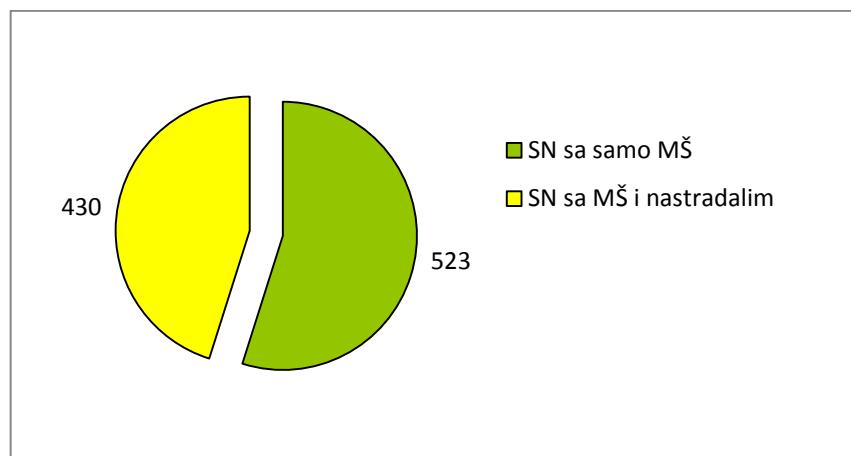
- datumu, danu u sedmici (Po, U, Sr, Č, Pe, Su, N) i vremenu u toku dana (zbog vremenske neravnomjernosti);
- o vrsti posljedica SN - manja ili veća materijalna šteta (MMŠ ili VMŠ), luke ili teške tjelesne povrede (LTP ili TTP), ili poginulih lica PL);
- o lokaciji LM ;
- o vrsti i stanju puta-saobraćajnice (i kolovognog zastora) i vremenskim prilikama u vrijeme SN;
- o stanju saobraćajne signalizacije u zoni LM, i
- razne napomene (kompletност popune obrasca, prisustvu alkohola kod učesnika SN, i sl.).

Prikupljanje podataka (istraživanja) u MUP-u (u svakoj od PS) obavio sam lično, od 03. do 17.avgusta 2016.godine (za ukupno 11 radnih dana) u radnom vremenu MUP-a (svakodnevno, od 10,00 do 15,00 sati), a dodatnu obradu sam završio u naredna tri dana.

Rezultati, nakon analize prikupljenih i obrađenih podataka za 2015.godinu, iz Zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda, mogu se iskazati na sljedeći način:

- U sve tri policijske stanice (ukupno za teritoriju grada/opštine Tuzla) za 2015.godinu evidentirane su 953 saobraćajne nezgode,
- U tim SN ukupno je stradalo 655 lica,
- Među stradalim licima 9 lica je smrtno stradalo (poginulo),
- Evidentirano je ukupno 646 povrijeđenih (LTP i TTP),
- U 523 SN evidentirana je samo materijalna šteta (MMŠ i VMŠ).

Pomenuti rezultati grafički su predstavljeni na sljedećim dijagramima:



Dijagrami br. 16. do 18. Rezultati uvida u Zapisnike o uviđaju SN za 2015.godinu u Tuzli

Uvidom u mesta nastanka evidentiranih saobraćajnih nezgoda mogu se izdvojiti neki specifični propusti vozača, kao što su:

- Pogrešno izvođenje radnji parkiranja vozila,
- Pogrešno postupanje u raskrsnicama, posebno sa kružnim tokom saobraćaja,
- Nepoznavanje pravila saobraćaja (ili namjerno nepridržavanje istih),

- Nepažnja prilikom uključivanja u saobraćaj sa sporednih puteva i „nesaobraćajnih“ površina,
- Pogrešne procjene saobraćajne situacije pri preticanju,
- Nesnalaženje pri vožnji u otežanim vremenskim uslovima,
- Nepoznavanje odgovarajućih tehnika vožnje (pri preticanju i obilaženju, pri parkiranju, pri vožnji unazad, i drugih).

Generalno, za vozače koji su učestvovali u evidentiranim SN, može se zaključiti da nisu dobro savladali pravila saobraćaja i tehniku vožnje, kao i da se nepažljivo ponašaju u saobraćaju, zbog čega i treba raditi više na podizanju kvaliteta obuke kandidata za vozače m/v, ali i na unapređenju saobraćajne kulture, znanja i vještina postojećih vozača.

Sada se pozabavimo izgledom i sadržajem obrasca „Zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode“.

Primjer jednog popunjeno obrasca „Zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode“ u fotokopiji (tri strane, i to: I i II strana originalnog obrasca, a treća strana - naknadno urađena skica LM) dat je u prilogu (fotografije br. 96., 97. i 98.) uz dozvolu prvog učesnika (podaci lične prirode su „zatamnjeni“/prekriženi naknadno).

Iako se Zapisnik (iz priloga) odnosi na SN iz 2016.godine, dovoljno je ilustrativan primjer za izvedeni zaključak u predmetnom istarživanju (nije mi dozvoljeno da kopiram niti jedan akt iz službene evidencije MUP-a).

Iz prve dvije strane rukom popunjeno obrasca Zapisnika može da se uoči uobičajeni stil evidencije podataka od strane ovlašćenih službenih lica sa lica mjesta (LM) svake saobraćajne nezgode. Dakle, najčešće se na obrascu ne nalazi obavezan (obrascem tražen) crtež konkretnе saobraćajne nezgode.

Kratak opis nastanka SN je zaista kratak i često neprecizan, a obavezne izjave učesnika SN su nepovezane. Ni u jednom evidentiranom Zapisniku nema ubilježenih izjava svjedoka . Ni u jednom kontrolisanom Zapisniku (od 953 za 2015.godinu) nema podataka u vezi sa stanjem saobraćajne signalizacije u zoni LM ili sa eventualnim uticajem vrste i stanja kolovoza na nastanak i posljedice SN.

Najčešće su crteži - skice LM pridodati naknadno uz obrazac Zapisnika.

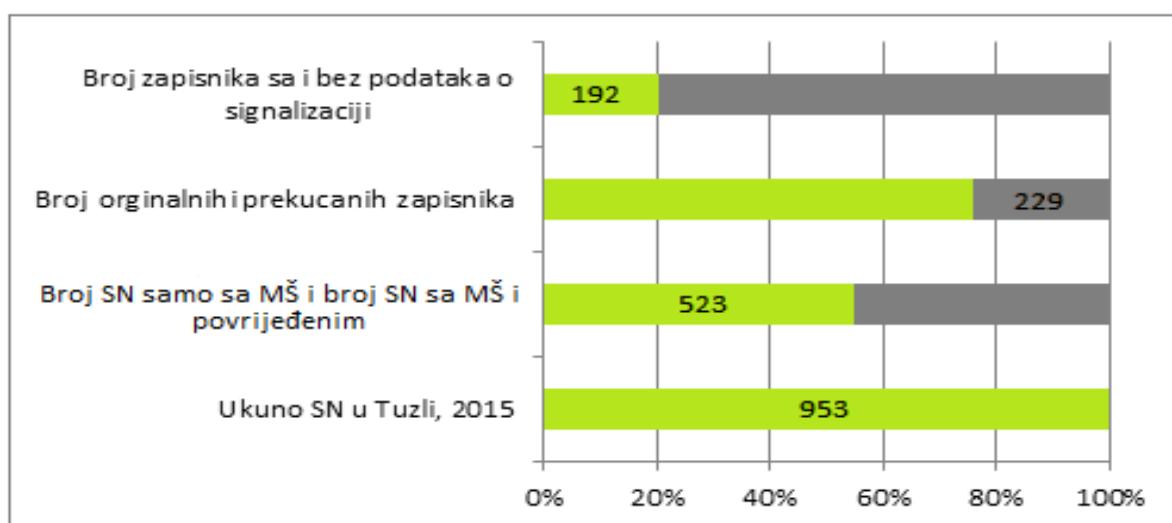
U sljedećoj tabeli (br. 7.) daju se rezultati analize zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda evidentiranih za područje PU Tuzla (danac Grad Tuzla, ranije Opština Tuzla):

r/b	Rezultati analize (opis)	Broj opisanih elemenata
1	Ukupno evidentiranih SN za sve tri PS PU Tuzla u 2015.godini (u Tuzli)	953
2	Ukupno evidentirano stradalih lica u SN u Tuzli 2015.godine	655
3	Evidentiran broj smrtno stardalih – poginulih lica u SN 2015.godine	9
4	Evidentirano ukupno povrijeđenih lica u SN (LTP + TTP)	646
5	Evidentiran broj SN samo sa materijalnom štetom (MMŠ + VMŠ)	523
6	Broj zapisnika u koje je upisivano stanje saobraćajne signalizacije u zoni mesta SN	192
7	Broj SN sa odloženim originalnim obrascima Zapisnika (bar I i II strana)	724
8	Broj SN sa odloženim prekucavanim Zapisnikom (nema originalnog obrasca koji se popunjava na LM)	229

Tabela br. 7. Rezultati analize Zapisnika o uviđaju SN za 2015.godinu u Tuzli

U velikoj mjeri (skoro 80 %) u pregledanim Zapisnicima nedostaju podaci o stanju saobraćajne signalizacije, odnosno – u samo 192 Zapisnika (20,15%) i to uglavnom, prekucana, nalaze se bar neki od podataka o stanju saobraćajne signalizacije u zoni mesta SN.

Nezvanično, (podaci nisu obrađivani unutar PU Tuzla), u svih 953 evidentirane SN tokom 2015.godine uzročnici SN su vozači m/v (nema podataka o neispravnosti m/v, uticaju okoline ili neispravnosti i stanju puta, odnosno saobraćajnica koje bi predstavljale uzrok nastajanja evidentiranih SN). U preko 24 % Zapisnika (229) isti je „prekucavan“ van LM, odnosno, u evidenciji nema popunjeno obrasca Zapisnika sa LM. Samo je u dijelu ovih zapisnika upisivano stanje saobraćajne signalizacije u zoni lica mesta saobraćajne nezgode, i tada- u većini slučajeva – nepotpuno.



Dijagram br. 19. Izvod iz analize Zapisnika o uviđajima SN za Tuzlu, 2015

Za potrebe ovog rada nije planirana uporedna analiza bezbjednosti saobraćaja sa prethodnim periodom.

Iz dobijenog rezultata moguće je potvrditi polaznu hipotezu autora da se u popunjениm obaveznim obrascima Zapisnika o saobraćajnim nezgodama u BiH, kao osnovnoj službenoj evidenciji za daljnju obradu i analizu uzroka saobraćajnih nezgoda, ne nalaze podaci koji bi moguće ukazivali na stvarni značaj i moguće veći uticaj stanja saobraćajnica (i saobraćajne signalizacije), na nastajanje i posljedice SN u BiH. Analizom najčešćih grešaka vozača koje su dovele do SN došlo se do neočekivanog zaključka - da vozači u Tuzli, u velikoj mjeri, ne poznaju pravila saobraćaja, a posebno pravila ponašanja i utvrđivanja redoslijeda prolazaka na raskrsnicama sa kružnim tokom saobraćaja.

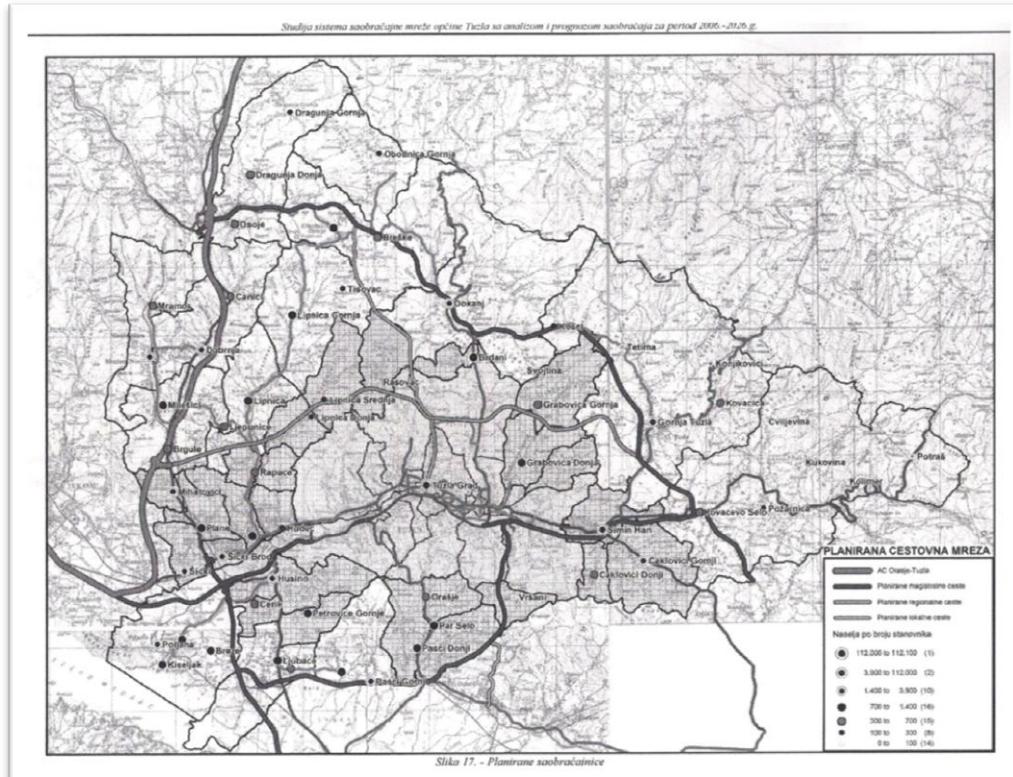
#### 4.1.4. Zanimljive inicijative

U prilogu ovog rada su prikazane neke objavljene zanimljive inicijative u vezi sa uticajem na bezbjednost drumskog saobraćaja, po mom izboru:

- „poklanja imanje za spašavanje života“,
- „pogledaj dva puta i spasi život“,
- „raskrsnica JUPITER“,
- „sigurno i vješto u prometu,
- „saobraćajnom kulturom do veće bezbjednosti“,
- Neke anomalije u drumskom saobraćaju,
- Potrebno je mijenjanje sudske prakse.

### 4.2. Moguća unapređenja sa aspekta saobraćajnica

Svakako da su moguća unapređenja sa aspekta saobraćajnica. U Studiji sistema saobraćajne mreže opštine Tuzla sa analizom i prognozom saobraćaja za period 2006 – 2026.godine [60] navedeni su tehnički i eksplotacioni pokazatelji postojeće saobraćajne infrastrukture koja ne zadovoljava potrebe današnjeg saobraćaja u Tuzli. Na fotografiji br. 111. prikazana je planirana putna mreža, sa dijelom budućeg brzog puta i gradskim obilaznicama koje trebaju da rasterete saobraćaj u gradskom središtu.



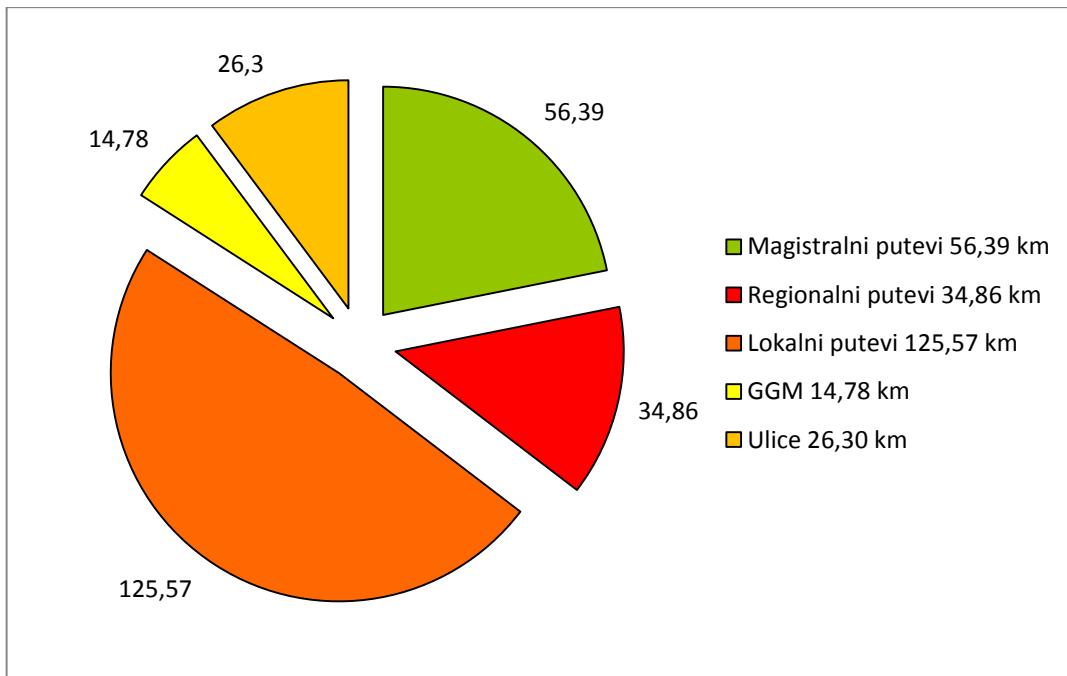
Fotografija br. 111. Planirana putna mreža opštine / Grada Tuzla (objavljena 2011.godine) [60]

**Tablica 1. Tehnički pokazatelji cestovne mreže u općini Tuzla, postojeće stanje**

Kategorije cesta	Orijent. širina [m]	Dužina [km]	Gustina [km/km 2]	Savr./asfal t. kolovoz [km]	%	Ostali/maka d. kolovozi [km]	%
Magistralne c.	6,5	56,39	0,185*	56,39	100	-	-
Regionalne c.	6,0	34,86	0,115*	28,29	81	6,66	19
Lokal. vanurb.c.	5,0	125,57	0,413*	109,67	86	16,99	14
Nekat.vanurb.c.		~75	~0,247*				
UKUP. VANUR.		292	0,961*	194,35	89	23,65	11
Grad. arterije i magistrale (GA,GM)	2x6,0 2x7,0	12,05	0,301**	12,05	100		
Grad. ulice I. i II. reda (GU)	6,5-7,0	2,73	0,068**	2,73	100		
Grad. sabirne ulice (SU)	5,5-6,0	10,86	0,272**	10,86	100		
Grad. prilazne ulice (PU)	5,0-5,5	15,44	0,386**	15,44	100		
Ostale (nekat.) ulice i jav. staze		~20	~0,50**				
UKUP. URBAN.		60	1,50**	41,08	100		
UKUP. OPĆINA		352	1,158*	235,43	91	23,65	9

Tabela br. 8 . Tehnički pokazatelji putne mreže u opštini Tuzla [60]

Postojeće stanje tehničkih elemenata (pokazatelja) stanja putne mreže u opštini / gradu Tuzla, računato sa  $304 \text{ km}^2$  ukupne površine opštinske teritorije i sa  $40 \text{ km}^2$  površine urbanog područja Tuzle, prikazano je u tabeli (br. 8.), a dužine puteva po kategorijama su prikazane i na dijagramu br. 20.



Djagram br. 20. Dužine saobraćajnica u Opštini (Gradu) Tuzla po kategorijama puteva

U proteklom periodu razvoj mreže magistralnih puteva na području opštine Tuzla nije bio usklađen sa porastom broja stanovnika, a sasvim sigurno ni narastaju njihovih prevoznih potreba, posebno na daljinskim (magistralnim) putevima. Dugo vremena se u Tuzli vode rasprave o planiranju i izgradnji autoputeva i brzih puteva koji bi unaprijedili povezanost ove opštine / grada sa širim okruženjem, balkanskim područjem i Evropom.

Regionalni putevi u proteklom periodu nisu razvijani, a i održavanje je izostajalo. Očigledno je da se nije posvećivala odgovarajuća pažnja unutrašnjoj saobraćajnoj integraciji regiona Sjeveroistočna Bosna, kao ni povezivanju sa drugim regionima, zbog čega je izostala neophodna „organska povezanost“ Tuzle sa „zaleđem“ [60].

Iako su lokalni putevi doživjeli relativni „bum“ prema pokazateljima njihove razvijenosti, u urbanom dijelu Tuzle gradske ulice, uopšteno, najčešće ne zadovoljavaju ni strukturu ni funkcijom potrebe stanovništva.

Mogućnosti unapređenja sa aspekta mreže saobraćajnica je realno i neophodno. Postoji nekoliko planskih ciljeva koji obuhvataju, u prvom redu, izgradnju autoputeva, brzih puteva – koje su uvrštene u zvanični planski dokument Prostorni plan Tuzlanskog kantona za period 2005. – 2025.godine (a to su autoputevi A2 i A3, te sjeverna i južna obilaznica Tuzle). Dalje, postoji niz dionica magistralnih puteva koje treba rekonstruisati s ciljem kvalitetnijeg povezivanja tuzlanske regije sa bližim okruženjem ( putevi M18 i M4). I na kraju, kao treći stratum po važnosti, jesu dogradnje primarnih pravaca gradskih saobraćajnica višeg ranga (magistrala i glavnih gradskih ulica) i izgradnja novih – radi spajanja sa putevima višeg ranga.

Cijenim da nema potrebe detaljnije razvijati ovu teoriju planiranog razvoja mreža saobraćajnica u Tuzli i regionu. Generalno, mora se uložiti mnogo više pažnje, truda, znanja i sredstava da bi se ova moguća unapređenja i ostvarila. Naravno, nije riječ samo o građevinskom objektu – putu, treba uložiti puno mogućeg napora i u planiranje i organizaciju saobraćaja po tim putevima na način da se saobraćajnom signalizacijom i režimom saobraćaja omogući odgovarajući nivo usluge i bezbjednosti saobraćaja .

Moguća unapređenja moraju ići i u pravcu kvalitetnije edukacije i obrazovanja svih učesnika u saobraćaju sa ciljem postizanja većeg stepena saobraćajno-tehničke kulture, poboljšanja znanja i vještina za bezbjedno učešće u saobraćaju. Takođe, treba pokloniti i odgovarajuću pažnju okolini kao značajnom faktoru bezbjednosti saobraćaja.

### **4.3. Analiza pokazatelja bezbjednosti saobraćaja**

#### **4.3.1. Pokazatelji iz zvanične statistike**

Prema podacima sa portala JP ceste FBiH – Sarajevo, izdvajam nekoliko podataka:

- Putne nezgode najveći su uzrok smrti mladih ljudi u dobi od 15 do 29 godina. Ukoliko se ovaj trend nastavi, putne nezgode će 2030.godine biti peti (možda čak treći, primjedba autora disertacije) najčešći uzrok smrtnosti ukupne svjetske populacije, učestaliji od AIDS-a, raka pluća i dr.
- Na putevima širom BiH godišnje pogine oko 380 osoba, dok je 11.000 povrijeđenih. Prema zvaničnim statistikama, stopa smrtnosti u drumskom saobraćaju u BiH je oko 10,3 poginula na 100.000 građana. To je oko 3 puta više nego u zemljama zapadne Evrope. Istraživanje je

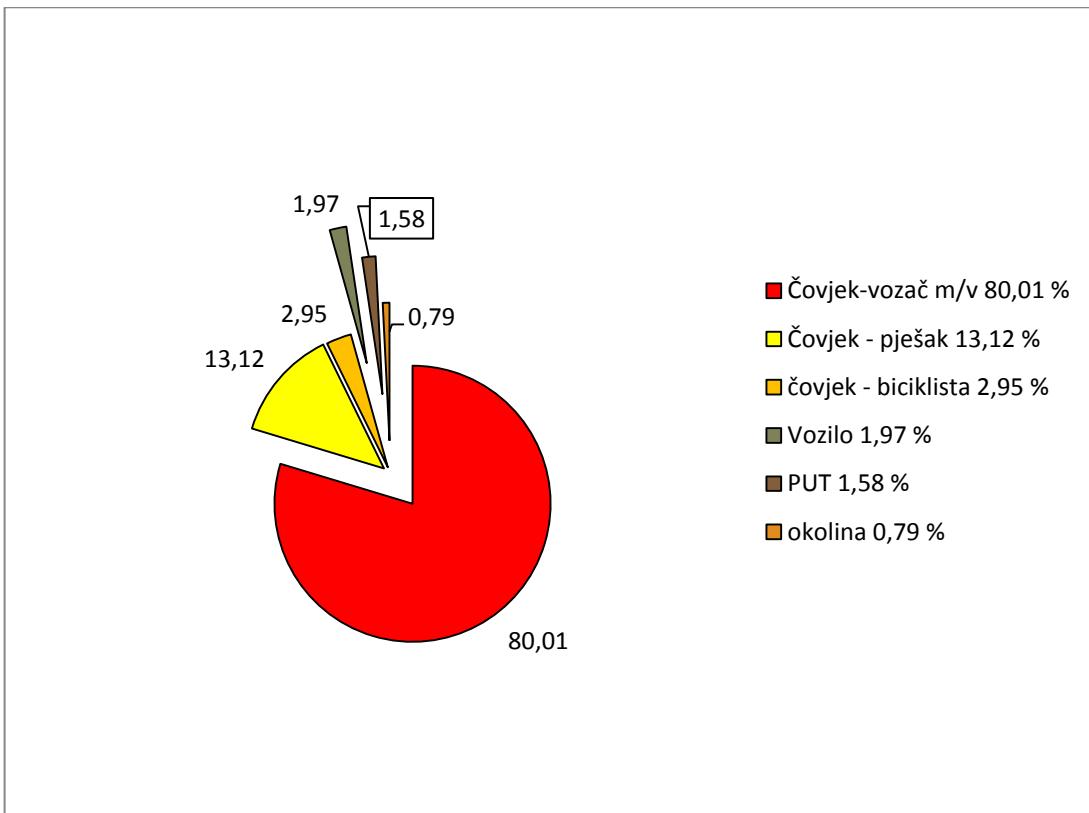
pokazalo da samo u Federaciji BiH ima oko 250 poginulih i preko 6.800 povrijeđenih građana svake godine i da **ekonomija FBiH gubi preko 400 miliona eura godišnje** (preko 5% svog godišnjeg BDP-a) ako se uzmu u obzir ukupni troškovi medicinskog liječenja, oštećenja imovine, administrativni rad, gubitak produktivnosti, itd.

- Analiza troškova saobraćajnih nezgoda na području Federacije BiH je pokazala da su troškovi pogibije u drumskom saobraćaju itekako značajni, jer:
  - troškovi saobraćajnih nezgoda po jednoj smrtno stradaloj osobi su 273.416 KM,
  - troškovi saobraćajnih nezgoda po jednoj teško povrijeđenoj osobi su 100.757 KM,
  - troškovi saobraćajnih nezgoda po jednoj lakše povrijeđenoj osobi su 25.780 KM,
  - **troškovi svake SN sa poginulim osobama (u prosjeku) su 371.913 KM,**
  - **troškovi svake SN sa teže povrijeđenim licima su 176.374 KM.**

<i>R.b</i>	<i>Uzrok nastanka saobraćajne nezgode</i>	<i>%</i>
1.	Prelazak na suprotnu traku (preticanje i obilaženje, nepažnja)	21,53
2.	Nepoduzimanjem adekvatne radnje vozača (intezivnog usporenja, bježanja udesno ili ulijevo i dr.)	12,83
3.	Greške pješaka (rizična prelazak, prelazak mimo pješačkog prijelaza, kretanje desnom ivicom ceste, pretrčavanje, neoprezrost)	11,25
4.	Neadekvatne reakcije vozača (kasno reagovanje na usporenje, naglo poduzimanje usporenja, neoduzimanjem izmicanja, nagli manevar volanom)	10,46
5.	Alkohol kod vozača	8,78
6.	Brzina (velika, neprilagođena, nesigurnosna, nedaekvatna)	8,48
7.	Neoprezrost i nebudnost vozača (prolaskom pored kolone pješaka, kretanjem pored zaustavljenih vozila, malo odstojanje, kasno reagovanje na opasnost)	7,59
8.	Nedakvatno skretanje, uključivanje i isključivanje iz saobraćaja vozača	5,32
9.	Greške bicikliste (neoprezrosti, iznenadnim prolaskom ceste, iznenadanim skretanjem)	2,95
10.	Tehnička neispravnost vozila	1,97
11.	„Sječenje“ krivine od strane vozača	1,97
12.	Parkiranje (nepravilno parkiranje, uključivanje sa parking prostora)	1,87
13.	Alkohol kod pješaka	1,87
14.	Kolovoz (oštećenja, zaledenost i dr.)	1,58
15.	Greške motocikliste	1,18
16.	Izrazito nepovoljni vremenski uslovi	0,79

Tabela br. 9. Uzroci saobraćajnih nezgoda u BiH (teške saobraćajne nezgode) [27]

Uzroci saobraćajnih nezgoda, prema zvaničnim statističkim pokazateljima, izvor [27], predstavljeni su na tabeli br. 9., odnosno ilustrovani i na dijagramu br. 21.



Dijagram br. 21. Uzročnici SN prema zvaničnim statističkim podacima

Prema zvaničnim statističkim podacima, uticaj puta (i svih njegovih elemenata, uključujući i građevinski i saobraćajni spektar uticaja) sveden je na minimum.

Uključivanje putne mreže Bosne i Hercegovine u Evropsku transportnu mrežu zahtjeva uvođenje savremenih tehnologija, tehničko-tehnoloških dostignuća i prilagođavanje tržišta kako bi se postigao novi kvalitet, bezbjednost i brzina usluga, što je nemoguće ostvariti bez dodatnog institucionalnog i organizacionog jačanja [27].

Bez obzira na koji period, čak i bez obzira na koje područje, uvijek je u zvaničnoj statistici uticaj puta kao faktora bezbjednosti saobraćaja sveden skoro na nulu (u gornjem primjeru, to je 1,58%). Čak veći uticaj imaju i pojedinačno nabrajane radnje - greške u ponašanju vozača (parkiranje - 1,87%, „sječenje“ krivine - 1,97 %, i sl.).

Ovakve nerealne statistike nastaju iz više razloga, a o svakom od njih mora se posebno pozabaviti saobraćajna struka i nauka, u budućnosti. Ti razlozi se mogu grupisati na sljedeći način:

- odsustvo želje da se pokažu pravi uzroci koji dovode do saobraćajnih nezgoda,

- preskup model dovođenja puteva (i saobraćajnica) u zakonom propisani i potrebbni nivo bezbjednosti,
- komplikovaniji (složeniji – zahtjevniji od postojećeg) postupak evidentiranja stanja puta i saobraćajnice na LM saobraćajne nezgode,
- kadrovski problemi u tijelima koji se bave ovom problematikom (nedostatak stručnih kadrova),
- uticaj politike na raspoređivanje budžeta, i drugi.

Sva ozbiljna naučna istraživanja potvrđuju tezu da je značaj puteva i njihov uticaj na bezbjednost drumskog saobraćaja daleko veći od zvanično iskazivanih oko 1,5 %. Prema gornjem primjeru iz tabele, odnosno, prema zvaničnim statističkim podacima, čovjek – kao uzročnik saobraćajnih nezgoda (svi učesnici u saobraćaju – vozači, biciklisti, pješaci, ostali) je isključivi uzročnik **u 95,66 % svih SN**, (i to kao vozač – 80,01 %, kao pješak – 13,12 %, biciklista – 2,95 %), dok vozilo učestvuje sa 1,97 %; put sa 1,58 % i okolina – 0,79 %. Ovakva analiza ne trpi ozbiljan pristup sa aspekta saobraćajne nauke. Svakako da i put i okolina učestvuju razumno više od statistički iskazanog uticaja. Šta je uzrok nepotpunim statističkim podacima? Po mišljenju nekih autora iz saobraćajne struke, i put i okolina sigurno utiču više, pa i na način da su u sadejstvu sa pogreškama čovjeka kao faktora bezbjednosti. Upravo o tome ima prostora u ovom radu.

#### 4.3.2. Pokazatelji iz istraživačkog modela

Nakon obavljenih istraživanja (predstavljenih u dijelu 4.1. ovog rada) nedvosmisleno je potvrđeno da put, i sa građevinskog i sa saobraćajnog aspekta, predstavlja značajno veći problem za bezbjednost saobraćaja, odnosno, da utiče na bezbjednost u mnogo većoj mjeri od one koja se pominje u zvaničnim statistikama.

U ovom radu nisam imao namjeru da dođem do egzaktnih izmjeritelja – koliko procenata od svih uzročnika saobraćajnih nezgoda otpada na probleme koje uzrokuje put, odnosno saobraćajnica (sa svojom opremom i signalizacijom). Namjera je i bila da pokažem da je uticaj puta mnogo veći, te na potrebu da se nastave istraživanja u pronalasku modela kojim će se obezbijediti pokazatelji za stručnije analize uzroka i određivanje dalnjeg pravca djelovanja sa ciljem povećanja bezbjednosti drumskog saobraćaja.

Ovakvu namjeru sam ostvario kroz provjeru hipoteze na primjeru građevinski i saobraćajno neuređenih raskrsnica (kada učesnici u saobraćaju ne poštuju pravila ponašanja u saobraćaju), kroz anketu vozača i njihovom mišljenju (na uzorku od 1211 vozača, njih 964 odnosno 79,60 %) da put značajno više utiče na bezbjednost u drumskom saobraćaju. Sklon sam prihvatići njihovo većinsko mišljenje i nastaviti rad na istraživanju obima i vrste tog i tolikog uticaja puta, odnosno saobraćajnice na bezbjednost saobraćaja.

Analizom svih Zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda na području Tuzle za jednu kalendarsku godinu (953), našao sam da se samo u 192 Zapisnika (20,15%) i to, uglavnom, prekucana, nalaze bar neki od podataka o stanju saobraćajne signalizacije u zoni mesta SN.

To me inspiriše na lični zaključak da bi bilo svrshishodno poraditi na unapređenju osnovnog obrasca za upisivanje podataka na licu mjesta saobraćajne nezgode (obrazac „Zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda“), jer su nam ti podaci neophodni za dokazivanje većeg uticaja saobraćajnice na nastanak SN.

Unapređenje treba da ide u smjeru definisanja sadržaja „novog obrasca“ koji bi, pored postojećih, sadržavao i nove obavezne podatke za popunjavanje na LM saobraćajne nezgode, kao što su detaljan opis stanja saobraćajnice sa saobraćajnom signalizacijom u zoni mesta SN.

#### 4.3.3. Mjere u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda

##### *Preventivne mjere u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda*

Na području BiH ostvaren je brz tempo razvoja motorizacije, a to zahtijeva promjene u ponašanju svih učesnika u saobraćaju. Preventivno, vaspitni rad sa svim učesnicima u saobraćaju od posebnog je značaja za sticanje i podizanje na jedan viši nivo saobraćajno tehničke kulture uopšte. Kad su pedagoške mjere u pitanju, nephodno je stvaranje i razvijanje humanijih odnosa među svim učesnicima u saobraćaju, zatim razvijanje moralnih normi, etičkih vrijednosti i razvijanje potrebne svijesti o solidarnosti u saobraćaju.

Primjer odsustva i nerazvijenosti moralnih normi i drugih vrijednosti vozača ilustrovan je i na fotografiji br. 112. Na fotografiji je uočljiv parkirani automobil. Isti se nalazi na uređenoj pješačkoj komunikaciji, u

naselju STUPINE u Tuzli. Vozaču očigledno ne smeta što svojim nepravilno parkiranim vozilom pješake tjeru van uređene staze na travnjak ili na kolovoz, čineći ih nebezbjednim učesnicima u saobraćaju.



Fotografija br. 112. Parkirano pmv na pješačkoj komunikaciji

Neophodno bi bilo pokrenuti niz akcija upoznavanja školske omladine sa osnovama sigurnosti saobraćaja, a ovu akciju bi bilo nužno proširiti i na sredstva javnog informisanja (lokalne radio i tv stanice i štampu). Saobraćajno vaspitanje školske djece zasada se zasniva samo na sticanju neophodnog znanja za pravilno ponašanje u skladu sa saobraćajnim propisima putem odgovarajućih školskih sekcija, što nije dovoljno za potpunu pripremu djece za uslove koji vladaju u saobraćaju. Ovakav vid saobraćajnog vaspitanja ima, uglavnom, takmičarski karakter. Iz ovog proizilazi potreba za uvođenje saobraćajnog vaspitanja u nastavni plan i program, odgovarajuću literaturu i na kraju dobiti odobrenje od odgovarajućeg organa, i, što je jako bitno, imati stručan nastavni kadar. Analize pokazuju da od ukupnog broja poginulih pješaka, broj djece je jako veliki procenat, što dovoljno ukazuje na

potrebu organizovanog i preventivnog rada sa školskom djecom, kao i na primjenu odgovarajućih kaznenih sankcija.

Sve intenzivniji saobraćaj zahtjeva sve više znanja i umijeća budućeg vozača. Stoga auto-škole treba da prate, istražuju i izdvajaju bitne zahtjeve sigurnosti saobraćaja, uključuju ih u svoje programe obuke i na najpogodniji način prenose na kandidate. U cilju poboljšanja obuke, poboljšanja prolaznosti kandidata, neophodno bi bilo uvesti stalne pripreme i usavršavanje nastavnog i instruktorskog kadra, kao i članova ispitnih komisija u čiji rad treba uključiti najbolje pedagoške i saobraćajne stručnjake.

Potrebno je, takođe, auto-škole opremiti savremenim učilima, kao i dopuniti postojeće nastavne programe. Otvaranjem privatnih auto-škola problem kvaliteta nastave i obuke je još veći, jer je prevashodni cilj vlasnika auto-škola zarada, a kvalitet obuke je po strani.

Važnu ulogu u saobraćajnom obrazovanju mogu odigrati auto-transportne organizacije sistematskim provođenjem vaspitnog rada sa vozačima, povećanjem opštег obrazovanja i tehničkog znanja vršenjem instruktaže vozača pri zaduživanju novim vozilom i pri vršenju zadataka u složenim putnim i meteorološkim uslovima.

Jedna od preventivnih mjera je povećanje i stalno praćenje tehničke ispravnosti vozila. To se može ostvariti redovitim tehničkim pregledima i svakodnevnim održavanjem vozila, atestiranim i originalnim rezervnim dijelovima, dosljednom primjenom kaznenih i disciplinskih mjera prema vozačima i odgovornim licima, dopunom poslovne politike osiguravajućih zavoda po pitanju učešća u troškovima za izazvane štete trećim licima pri korištenju tehnički neispravnog vozila i sl.

Veliki broj saobraćajnih nezgoda nastaje greškom vozača i s tim u vezi bilo bi neophodno sa većom odlučnošću registrovati i upozoravati prekršioce, što je dužnost organa za kontrolu saobraćaja. U slučajevima ponavljanja prekršaja, bilo bi potrebno uvesti i primijeniti oštire kaznene sankcije ili druge mjere (uslovno oduzimanje vozačke dozvole, upućivanje na doobuku, provjeru znanja i sposobnosti za upravljanje vozilom i dr.).

Provjera sposobnosti vozača treba da se ostvaruje dopunskim metodama u toku obuke za vozače, i kada se otkrije nedostatak, upućivati lica na liječenje, a u slučaju neizlječivosti, osobu treba proglašiti trajno nesposobnom za upravljanje vozilom (i trajno joj oduzeti vozačku dozvolu).

Iz analiza SN može se vidjeti da je od ukupnog broja nastrandalih putnika najviše njih nastrandalo u putničkim automobilima. Poboljšanje sigurnosti u putničkim automobilima, pored navedenih vaspitno-obrazovnih mjera, moglo bi se ostvariti savjesnjom primjenom - upotrebom obaveznih sigurnosnih pojaseva i uredno postavljenih naslona za glavu, a -kao krajnja mjera- kaznenim sankcijama.

Na kraju, ali ne kao manje važno, samo podsjetimo na obavezu projektovanja, izgradnje, održavanja i nadzora puteva i saobraćajnica u skladu sa Zakonskim rješenjima, o čemu se dalje u ovom radu detaljnije govori.

#### *Regulativne i organizacione mjere u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda*

Pod regulativnim i organizacionim mjerama podrazumijevaju se djelatnosti koje se poduzimaju u cilju suzbijanja negativnih pojava u saobraćaju, mjere regulisanja i organizacije saobraćaja na putevima. Neke od regulativnih i organizacionih mjera na Tuzlanskom području su:

- obezbijediti **saobraćajne projekte** signalizacije i opreme puta u skladu sa Zakonom,
- izvršiti rekonstrukciju i modernizaciju pojedinih dionica puta,
- autobuska stajališta graditi van puta i utvrditi njihov potreban kapacitet, zatim preispitati mikrolokaciju stajališta JGS u odnosu na pješačke prelaze i raskrsnice, sa ciljem poboljšanja bezbjednosti putnika i što manjeg ometanja sobraćaja,
- na mjestima intenzivnih pješačkih tokova zabraniti parkiranje vozila na dijelovima trotoara i na taj način vratiti pješacima prostor koji je njima namjenjen,
- izgraditi pješačke staze u naseljenim mjestima i na taj način odvojiti pješačke tokove od tokova vozila,
- rekonstruisati pojedine raskrsnice i na njih postaviti svjetlosnu signalizaciju,
- uređiti prilazne i priključne puteve,
- sanirati opasna mjesta na putevima,
- spriječiti bespravnu izgradnju u zaštitnom pojusu puta,
- zahtijevati od organizacija za održavanje puteva da se pri održavanju istih pridržavaju bezbjednosnih normativa, a potrebno je veću pažnju posvetiti održavanju lokalnih puteva, naročito u zimskom periodu,

- pooštriti odgovornost u auto-transportnim preduzećima, kod poslovnih organa i službi, kao i funkcionisanje unutrašnje kontrole tehničke ispravnosti vozila i psihofizičke sposobnosti vozača,
- dosljedno pridržavanje svih zadataka saobraćajne inspekcije, tj. da obezbijede odgovarajuće i efikasno sprovođenje i poštivanje propisa od svih subjekata odgovornih za bezbjednost saobraćaja i
- prilikom izgradnje i rekonstrukcije puteva treba voditi računa o zelenim površinama i uticaju buke na okolinu.

U svakom slučaju, neophodno je poznavati i poštovati Zakonom predviđena pravila ponašanja u saobraćaju, popularno predstavljena u takozvanoj „Piramidi saobraćajnih pravila“ prikazanoj slici – fotografiji br. 52. (strana 87).

Mladim vozačima treba savjetovati kako da promijene pogrešne navike vozača iz prethodnih generacija i stalno ponavljati: „*Upravo Vi koji se sada osposobljavate za odgovornog i kulturnog vozača u saobraćaju na putevima, morate zapamtiti da Vas nikakvo neznanje i neiskustvo ne oslobođa od eventualne prekršajne i kaznene odgovornosti.*“ Takođe im treba saopštiti sljedeću činjenicu: „*Sa tek dobivenom vozačkom dozvolom, na samom ste početku samostalne vožnje. Stoga i dalje učite, vježbijte i stječite svoje vozačko iskustvo. Znanje je skupo, ali neznanje je još skuplje.*“

Inače se obaveza izučavanja saobraćajno – tehničke kulture sve više nameće kao redovan, odnosno obavezan „predmet“ po stručnim nastavnim planovima i programima u osnovnim i srednjim školama, dakle, za djecu školskog uzrasta i prije mogućnosti sticanja određenih znanja i vještina u auto- školama (AŠ) i prije polaganja vozačkih ispita. Poređenja radi, po mišljenju mnogih, ova obaveza je veća od npr. „muzičke“ kulture ili „likovne“ kulture koje su svo vrijeme prisutne u obrazovanju i vaspitanju djece školskog uzrasta. Ova obaveza se nameće tim prije – što djeca svakodnevno stradavaju u saobraćaju, a osnovna pretpostavka uzroka za takve nezgode je u saobraćajno – tehničkom nepoznavanju pravila i propisa za bezbjednom učešće u saobraćaju i nedostatak saobraćajno – tehničke kulture. [29]

Odvijanje drumskog saobraćaja u BiH ugroženo je posebno zbog propusta čovjeka (prije svih – vozača) i propusta čovjeka na projektovanju, izvođenju i održavanju puteva (i saobraćajnica).

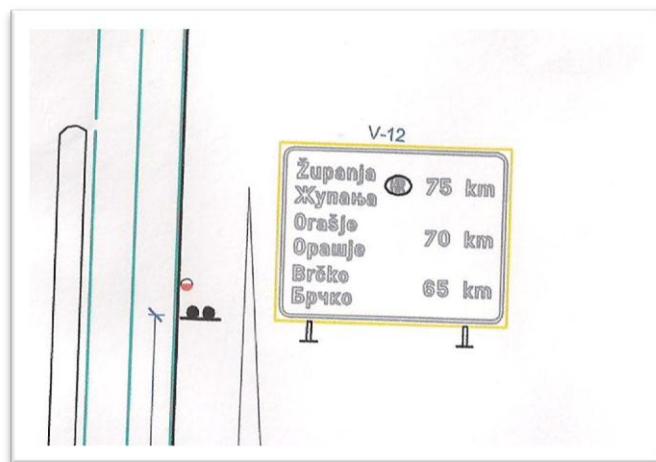
Na fotografijama koje slijede prikazan je niz problema na saobraćajnicama koje izazivaju kako projektanti i izvođači, tako i vozači motornih vozila koji ugrožavaju bezbjednost drumskog saobraćaja:



*Fotografija br. 113. Pogledati boju saobraćajnih znakova*



*Fotografija br. 114. Obaveza vozača je i čišćenje kolovoza*



Fotografija br. 115. Izvod iz Projekta signalizacije na petlji „ŠIĆKI BROD“ u Tuzli (na znaku IV-15 „potvrda pravca“ nema i sljedećeg grada – opštine Srebrenik)



Fotografije br. 116. i br. 117. Saobraćajna signalizacija na SGGM kod stare BIBLIOTEKE u Tuzli



Fotografija br. 118. Horizontalna signalizacija

Fotografija br. 119. Načini parkiranja



Fotografija br. 120. „Zaštićeni“ ulaz zgrade



Fotografija br. 121. Rasvjetni stub i znakovi

#### KONKRETNE PREPORUKE:

Na bazi izvedenih istraživanja, na primjerima puteva, odnosno saobraćajnica u Tuzli, mogu se preporučiti konkretna rješenja za unapređenje bezbjednosti drumskog saobraćaja, i to:

- Raskrsnicu ulica Aleja Alije Izetbegovića (ranije – Oktobarska ulica) i ulice Radojke Lakić, kod PTT, treba hitno regulisati putem vertikalne i horizontalne signalizacije;
- Raskrsnicu ulica Bosne Srebrene (južna GGM) i ulice Mustafe Hukića (kod „Šaćirovog“ mosta), treba hitno regulisati – izradom saobraćajnog projekta koji bi uključivao i rješenja za sprječavanje nedozvoljenog prelaska JGGM od strane pješaka na nepredviđenom mjestu;
- Prilaz raskrsnici ulica Franjevačka (kod „Socijalnog“) i ulice Hendek, iz pravca „Socijalnog“, treba hitno preprojektovati, odnosno, u slučaju zadržavanja jednosmјernog režima saobraćaja treba iskoristiti cijelu površinu kolovoza na način obilježavanja tri saobraćajne trake, i to po jednu za svaki od dozvoljenih smjerova kretanja na raskrsnici;
- Za raskrsnicu kod mosta „Kipovi“ na južnoj GGM treba hitno uraditi i građevinski i saobraćajni projekat rekonstrukcije – na način da se, pored ostalih rješenja, zabrani skretanje vozila sa JGGM lijevo ka džamiji, odnosno, uključivanje vozila od džamije skretanjem ulijevo na JGGM, a takođe i da se onemogući pješacima da prelaze JGGM na nedozvoljenom i nebezbjednom mjestu (kod „Kipova“ i džamije), obzirom da na udaljenosti od oko 30 metara ima obilježen i bezbjedan pješački prelaz.

## 5. MOGUĆNOSTI STVARANJA OBAVEZE EVIDENTIRANJA STANJA SAOBRĀCAJNICE

Potrebno je naglasiti značaj obaveze evidentiranja stanja saobraćajnice pri vršenju uviđaja saobraćajnih nezgoda, dakle, u postupanju službenih lica kod sačinjavanja Zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda.

Takođe, ovdje se daje i analiza pokazatelja istraživanja, te uporedna analiza prema podacima na odgovarajućem uzorku.

U okviru ovog dijela daje se i prijedlog modela sa praktičnim doprinosom u stvaranju boljeg zakonskog okvira za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja na putevima.

### 5.1. Postojeći način evidentiranja za potrebe statistike o SN

U Bosni i Hercegovini se uobičajeno koristi propisani obrazac za evidentiranje podataka na licu mesta saobraćajne nezgode. Obrazac „Zapisnik o uviđaju saobraćajne nezgode“ (popunjeno) je prikazan na fotografijama br. 101. i 102. (strana 186 i 187). Obrascem su predviđeni određeni obavezni sadržaji (mesta za unos podataka) za većinu neophodnih informacija o uslovima nastanka saobraćajne nezgode. Međutim, praksa je pokazala, a naročito nakon ukidanja posebnih odjeljenja „Saobraćajne policije“ u stanicama i upravama Ministarstava unutrašnjih poslova (u kojima su poslove uviđaja i obrade mesta nezgode i popunjavanja zapisnika o uviđaju SN obavljala posebno educirana lica), da se danas obrasci popunjavaju na neprincipijelan, često nestručan i nepotpun način – pa izostaje mogućnost kvalitetne dalje obrade i odgovarajuće stručne analize dobijenih podataka sa lica mesta. Često izostaje uzimanje - evidentiranje obrascem traženih podataka (posebno često o vrsti i stanju kolovoza i vremenskim prilikama, a skoro uvijek nedostaju podaci o skici – crtežu saobraćajne situacije na licu mesta pri vršenju uviđaja). O unošenju podataka o zatečenim tragovima na licu mesta nema ni potrebe detaljnije elaborirati na ovom mjestu, s obzirom da je već napomenuto da to rade službena lica koja

obično nisu dovoljno i stručno educirana za taj posao. Naknadna izrada skice lica mesta SN nije odgovarajuće rješenje sa saobraćajno-tehničkog aspekta, posebno ako uz nju nije i na samom obrascu na LM bar pojednostavljeno unesena (s obzirom da obrazac zapisnika potpisuju vozači učesnici SN, a naknadno urađenu skicu nemaju priliku ni da vide – što dovodi u opravdanu sumnju kako sam sadržaj skice, tako i namjere službenih lica).

U svakom slučaju i postojeći obrazac Zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode i pridodate nepotpisane skice LM (koje vozači učesnici nisu ni vidjeli ni mogli potpisati na LM), popunjene na prethodno opisani način, nisu dobra osnova za daljnju stručnu analizu niti za valjanu zvaničnu statistiku o saobraćajnim nezgodama u Bosni i Hercegovini.

O stanju saobraćajnice na kojoj se dogodila predmetna saobraćajna nezgoda nisu ni predviđeni obavezni podaci na obrascu Zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda. S obzirom da u praksi imamo značajan broj prekucavanih zapisnika (dakle, urađenih naknadno, van LM) i to bez priključenih i obrazaca Zapisnika, konstatuje se da u njima ponekad izostanu čak i obrascem predviđeni sadržaji (bude propušteni u prekucavanju), ali i da u pojedinim od takvih prekucavanih zapisnika službena lica koja su vršila uviđaj po svojoj procjeni unesu i djelimične podatke o stanju saobraćajnice (prije svega o postavljenoj saobraćajnoj signalizaciji, njenoj vidljivosti i njenom stanju, i neki drugi), ali obično samo na užem području u zoni mesta predmetne SN. Kako to nije bilo u obrascu obaveza, to su rijetki primjeri i nisu dovoljni za stručnu obradu i analizu.

Ovi i ovakvi zapisnici su jedina izvorna evidencija o saobraćajnim nezgodama u BiH. Na osnovu takvih Zapisnika, po pravilu, saobraćajno neobrazovana lica vrše „obradu“ istih i odlaganje u registre – na čuvanje. Podatke koji se dobiju takvom „obradom“ nije realno moguće sabirati niti upoređivati. A upravo se to događa pri pravljenju baze podataka za izradu zvanične statistike o uzrocima saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini. Na primjeru istraženih Zapisnika za 2015.godinu (o svim SN) u Tuzli, da se zaključiti da su obrađene na tri različita načina u tri Policijsiske stanice i da se (osim u osnovnim elementima kao što je broj SN i broj poginulih lica) nisu ni mogli, niti su sakupljene u jedinstvene izvještaje. A kakvi su onda mogli biti podaci koji su „otisli“ iz policijske uprave Tuzla za 2015.godinu? Mogli su biti samo nepotpuni i netačni, ali svakako - i stručno neobrađeni. Takvi podaci predstavljaju osnov za izradu zvanične statističke o SN prema kojoj je uticaj stanja saobraćajnica na događanje saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini minimalan i nerealan.

Iz navedenih razloga se pojavila potreba za analizom mogućnosti na unaprjeđenju ovog stanja.

## 5.2. Mogućnosti uvođenja obaveze evidentiranja stanja saobraćajnice

Analizirajući propuste na unošenju podataka o saobraćajnoj situaciji pri nastanku saobraćajnih nezgoda pri pregledu 953 Zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode (uzorak, 100 % evidentiranih nezgoda tokom 2015.godine u Tuzli) i potrebi dodatnih kvalitativnih (i kvantitativnih) podataka sa lica mesta u zoni svake saobraćajne nezgode na kojoj se vrši uviđaj, došao sam do zaključka da postoji potreba za popravkom izgleda, odnosno sadržaja samog obaveznog obrasca „Zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode“.

U ovom radu nema osnova dalje elaborirati potrebu izmjena u organizaciji Ministarstava unutrašnjih poslova koje su nadležne da vrše kontrolu i nadzor nad primjenom Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH. Odnosno, takva izmjena i kadrovska unaprjeđenja nisu predmet ovog rada.

U sadržajnom smislu, na postojećem obrascu nedostaju zahtjevi za unos podataka o sljedećim elementima:

- Stanje saobraćajne signalizacije (koja sve signalizacija - H i V ili svjetlosna ima, koliko je vidljiva, koliko je uočljiva, u kojoj mjeri je koordinirana, kakva je osvjetljenost saobraćajnice u zoni LM saobraćajne nezgode u noćnim uslovima, ...),
- Stanje puta u široj zoni mesta SN (stanje elemenata puta: slijedenje – pravac – krivina, poprečni i podužni nagib, kontra nagib, stanje kolovoznog zastora, postojanje kolotragova, postojanje udarnih rupa, deformacije kolovoza, stanje objekata pored puta, ...),
- Napomena – da službena lica obavezno moraju uraditi crtež – skicu LM u vrijeme vršenja uviđaja, sa svim elementima ... na samom obrascu Zapisnika i da taj obrazac – potpisani i od učesnika SN na LM mora biti obvezan sadržajni elemenat zvaničnog spisa o svakoj evidentiranoj SN ... (prekucani Zapisnik i naknadno urađena skica može biti pridodata uz originalni obrazac zapisnika, ali nikako kao jedini „Zapisnik“).

Cijenim kako potreba za dopunom traženih podataka u obrascu Zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda realno postoji, s obzirom na pokazanu činjenicu da elementi i stanje saobraćajnice u značajno većoj mjeri utiču na nastajanje saobraćajnih nezgoda, a isti izostaju iz zvanične statistike, s obzirom da u postojećem obrascu nisu ni predviđeni za unos od strane ovlašćenih službenih lica pri vršenju uviđaju saobraćajnih nezgoda.

Definisanje samog položaja za ove „nove – dodatne“ podatke na novom obrascu Zapisnika može biti predmet daljih istraživanja, odnosno, davanje tehničkog rješenja u smislu: gdje locirati nova pitanja i koliko detaljno, kojim tekstom, i slično; nije predviđena za ovaj rad.

### **5.3. Uporedna analiza pokazatelja (sa rezultatima – na uzorku)**

Prema trenutno važećim obrascima Zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda u BiH i podacima iz njih takvih dobijenim, imamo nerealnu statistiku da faktor- čovjek (u sistemu: čovjek – vozilo – put – okolina) učestvuje u preko 95 % slučajeva kao osnovni i jedini uzročnik saobraćajnih nezgoda. Da je to tako u stvarnosti, onda bi bilo bespredmetno i raspravljati o uticaju drugih faktora na bezbjednost saobraćaja.

Ali, naravno, istina je mnogo složenija. Samo do nje treba doći na odgovarajući način. A kako drugačije – nego uvođenjem u analizu uzroka svih uticajnih faktora, koji su iz raznoraznih razloga do danas bili zapostavljeni i izostavljeni. Jedan od posebno zapostavljenih uticajnih faktora je i put, zajedno sa saobraćajnim elementima na njemu (saobraćajnom signalizacijom i opremom). U okviru zvanične statistike, put kao uzročnik u saobraćajnim nezgodama, pojavljuje se samo u oko 1,58 % slučajeva.

Istraživanja sprovedena u funkciji ovog rada ukazuju na značajno veći uticaj puta i njegovih karakteristika, uključujući i elemente saobraćajne signalizacije i opreme na putu (79,60 % anketiranih vozača smatra da put značajno više utiče, a samo 20,40 % anketiranih smatra da je put zanemariv uzročnik SN – kako to i zvanična statistika predstavlja). S obzirom na izostanak podataka o stvarnim uzrocima saobraćajnih nezgoda u izvornoj dokumentaciji (na obrascima Zapisnika o uviđaju SN) i neosjetljivost statističara na „logiku“, zvanični podaci bez stručnih analiza su predugo u upotrebi. Iz tih razloga su izostajala i značajnija ulaganja u brži razvoj kvalitetnijih infrastrukturnih rješenja, a novac koji je morao biti ulagan u razvoj saobraćajne infrastrukture u BiH je godinama nenamjenski trošen. Lakše je bilo tumačiti glavnim i skoro jedinim uzročnikom saobraćajnih nezgoda čovjeka – vozača koji u većini slučajeva SN nije prilagodio brzinu kretanja svog vozila uslovima puta i saobraćajne situacije.

Kako u praksi izgleda ta obaveza i mogućnost prilagođavanja? Na primjeru jedne od najopasnijih radnji u drumskom saobraćaju – preticanju, može se pokazati absurdnost prethodne teze:

- Da je put bio izведен u skladu sa potrebama narastajućeg saobraćaja na njemu, da je umjesto puta sa dvosmjernim saobraćajem (sa po jednom saobraćajnom trakom za jedan smjer

kretanja) izведен put višeg ranga sa jednosmjernim saobraćajem, broj konfliktnih tačaka bi bio značajno manji, odnosno broj SN bi bio značajno manji,

- Da je put bio bolje održavan i kolovozni zastor sa signalizacijom na njemu obnavljan u skladu sa propisanim obavezama, vozači bi činili manje propusta vezano za dužinu zaustavnog puta i mogućnost zaustavljanja vozila u slučaju iznenadne opasnosti prije kontakta sa drugim vozilom, pješakom, ili ...,
- Da su putevi bili na odgovarajućem nivou, vozači ne bi ni imali potrebu prilagođavanja u velikom broju slučajeva, ...

Teorijski posmatrano, za vozača se uvijek može smatrati da je svojom aktivnošću, odnosno ispravim ponašanjem mogao izbjegći SN. Ali, takvo razmišljanje bi nas dovelo do apsurda tipa: da nije bilo tog konkretnog vozača na putu, saobraćajna nezgoda se ne bi ni dogodila. Treba realnije posmatrati stanje u saobraćaju, u smislu: šta je kod vozača izazvalo takve pogrešne reakcije? Da li npr. vozač koji se kreće u koloni nekoliko kilometara bez mogućnosti preticanja (što je realnost na putevima u BiH) očekivano mijenja svoj karakter i postaje agresivniji. Zašto? Da li vozač koji poštuje ograničenje brzine izraženo saobraćajnim znakom treba neograničeno da vozi tom ograničenom brzinom u uslovima kada iz bilo kojih razloga na toj dionici puta nema znaka za prestanak ograničenja brzine (u BiH je takva pojava česta slika, znak za prestanak ograničenja je „bio nekada“). Da li vozač pri vožnji noću može biti zaslijepljen od svjetala vozila iz suprotnog smjera, i da li bi bio zaslijepljen u uslovima da je put osvijetljen? Da li bi vozač bio iznenaden u nekoj krivini da je ona bila pregledna kako je i projektovana (a ne u postojećim uslovima – zarasla u rastinje), ...

Nameće se zaključak, da bi vozač imao mnogo manje prilika za pogrešno postupanje u drumskom saobraćaju kada bi put sa signalizacijom i opremom na njemu bio izведен i održavan kako je i propisano.

Da bi mogli argumentovanije analizirati sve ove i druge uticaje puta, odnosno saobraćajnice na značajno veće (ali koliko) učešće u uzročnicima SN, moramo imati bolju informacionu osnovu, odnosno kompletniju (sveobuhvatniju) bazu podataka o uslovima koji su vladali u zoni mješta saobraćajne nezgode, a ne samo na LM. Iz izvedenih istraživanja i sprovedene ankete vozača možemo potvrditi mišljenje nekih autora o bar 30 % učešća uticaja saobraćajnice na nastanak saobraćajnih nezgoda.

U velikoj mjeri, greške vozača su izazvane, odnosno proizvedene usljed loših rješenje elemenata puta i saobraćajnice.

#### **5.4. Praktičan doprinos**

Praktičan doprinos stvaranja obaveze evidentiranja stanja saobraćajnice u široj zoni mesta nastanka saobraćajne nezgode bio bi u tome što bi se primjenom obaveze evidentiranja većeg broja podataka na LM (a posebno podataka o stanju saobraćajnice) stvorili realni uslovi za stručne analize i definisanje odgovarajućih mjera i postupaka za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja, a posebno za obavezu i ekonomsku opravdanost ubrzane gradnje novih i modernizaciju postojećih saobraćajnica u Bosni i Hercegovini.

U postojećim uslovima, kada zvanična statistika minimizira uticaj puteva, odnosno saobraćajnica u uzročnicima saobraćajnih nezgoda u BiH, moglo se nalaziti nerealnih zvaničnih opravdanja i izgovora za odlaganje investiranja u saobraćajnu infrastrukturu i sredstva preusmjeravati u druge namjene (a u socio-ekonomskim uslovima kakvi već dugo vladaju u BiH bilo je previše tih drugih namjena).

Smatram da je iz izloženog u ovom radu pokazano kako je krajnje vrijeme da se u BiH ozbiljno shvati ovaj problem i uoči stvarno veći obim uticaja puta (saobraćajnice) na bezbjednost saobraćaja.

Uvođenjem obaveze evidentiranja dodatnih podataka o saobraćajnici od značaja za stručne analize, stvorile bi se pretpostavke za ponašanje zakonodavne i izvršne vlasti u smjeru hitnog rješavanja ovog „nacionalnog“ problema.

## 6. MOGUĆNOSTI DALJIH ISTRAŽIVANJA

Nakon sveobuhvatne analize stvarnih uzroka saobraćajnih nezgoda na putevima, a posebno uticaja saobraćajnica na bezbjednost drumskog saobraćaja, kao i nakon istraživanja sprovedenih za potrebe ove doktorske disertacije, na kraju samog rada mogu se navesti razne mogućnosti daljih istraživanja.

Od interesa ovog autora za daljnja istraživanja nameću se sljedeće teme:

- *troškovi saobraćajnih nezgoda, odnosno ekonomski isplativost većih ulaganja u povećanje BS, posebno sa aspekta ulaganja u kvalitetnije puteve i saobraćajnice,*
- *globalna opravdanost većih ulaganja u putnu infrastrukturu,*
- *ko se sve bavi saobraćajnim projektovanjem u BiH,*
- *ko se u BiH bavi planiranjem, projektovanjem, regulisanjem i bezbjednošću saobraćaja,*
- *ko sve radi na poslovima bezbjednosti saobraćaja u Ministarstvima unutrašnjih poslova (koji jedini vrše nadzor nad primjenom Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH),*
- *kakvi i koji treba da budu obavezni dokumenti za bolju evidenciju o elementima sistema drumskog saobraćaja, a za potrebe unapređenja bezbjednosti saobraćaja,*
- *kako se trebamo organizovati i nastupati u cilju obezbjeđenja potrebnog uvažavanja saobraćajne struke i nauke (kakav uticaj na donosioce zakonskih i podzakonskih akata, i kakvim metodama možemo postići da zakonodavna i izvršna vlast napokon počne primjenjivati ZOBS u smislu ispunjavanja svoje obaveze),*
- *kakvo obrazovanje (predškolsko, osnovno i srednje) sa saobraćajno-tehničkog aspekta trebamo,*
- *kakva je edukacija kandidata i vozača motornih vozila (prije i poslije polaganja vozačkih ispita) i koji su uzroci njihovog pogrešnog ponašanja u saobraćaju,*
- *kakva su iskustva i rezultati bezbjednosti drumskog saobraćaja u ranijem sistemu organizovanja i izvođenja ispita za vozače m/v (u organizaciji MUP.a) i danas (poslije 2006.godine) u organizaciji Ministerstava obrazovanja u BiH,*

- o potrebi stručnijeg obaveznog izučavanja određenih tehnika vožnje (koje kandidati za vozače očigledno ne savladaju u dovoljnoj mjeri tokom „današnje“ obuke, pa se na putevima u BiH u velikoj mjeri pogrešno ponašaju npr. na raskrsnicama – posebno sa kružnim tokom saobraćaja, pri parkiranju, pri preticanju, na autoputevima, na obilježenim pješačkim prelazima,...)
- itd.

Na ovom mjestu podsjetimo se ranije pomenutog „drugog stuba“ kao jednog od pet stubova bezbjednosti saobraćaja (prema „Globalnom planu“ Svjetske zdravstvene organizacije), pa navedimo osnovne smjernice u području djelovanja ka unaprjeđenju puteva i kretanja [62]:

1. put ne smije da bude uzrok saobraćajne nezgode.
2. put treba da sprječi SN kada dođe do greške učesnika u saobraćaju ili greške na vozilu,
3. put treba da sprječi ili ublaži posljedice nastale SN.

Iako nisu osmišljena samoodrživa rješenja za sve tipove saobraćajnica i puteva, posebno na ruralnim i udaljenim putevima sa malim intenzitetom saobraćaja, hijerarhija kontrole i bezbjednosti mora da se primjeni. Prema pomenutom „Globalnom planu“ na najvišem nivou je samoodrživa prevencija od ozbiljnih povreda i smrtnih slučajeva, ali se ta prevencija mora implementirati u svim nivoima puteva, kako onih sa većim intenzitetom, tako i na one sa manjim saobraćaja. Na drugom nivou je „smanjenje rizika u realnom vremenu“ koji podrazumijeva blagovremeni uvid (korisnicima) u ozbiljnu opasnost u vidu saobraćajnih znakova i upozorenja kako bi ublažili svoju akciju i poboljšali reakciju. Treći nivo podrazumijeva smanjenje rizika u vidu primjene „nacrta sigurnog puta“, kao i ponašanje samih učesnika. Kako se ova tema fokusira na bezbjednost drumskog saobraćaja, ovdje još napomenimo da baza predviđenih neophodnih znanja obuhvata institucionalnu odgovornost za bezbjednost saobraćaja, razvoj „nacrta sigurnog puta“, podizanje svijesti i spoznaju problema bezbjednosti na putevima, bazu podataka o saobraćajnim nezgodama, edukaciju o bezbjednosti saobraćaja, zakone o bezbjednosti u saobraćaju, sprovođenje saobraćajnih propisa, kao i monitoring i procjenu efikasnosti i aktivnosti bezbjednosti saobraćaja na putevima.

Iz svih navedenih razloga, u razvijenom svijetu se unazad preko desetak godina vrše razna istraživanja o mogućnosti primjene IT tehnologije u saobraćaju, posebno sa aspekta vozila i sa aspekta puteva – kao faktora bezbjednosti u drumskom saobraćaju, na koje se relativno brzo može uticati.

Kako smo u ovom radu, zbog same teme, više govorili o uticaju puteva, odnosno saobraćajnica na bezbjednost drumskog saobraćaja, to u nastavku dajemo osvrт na neka od istraživanja po pitanju tzv. „inteligentnih puteva“.

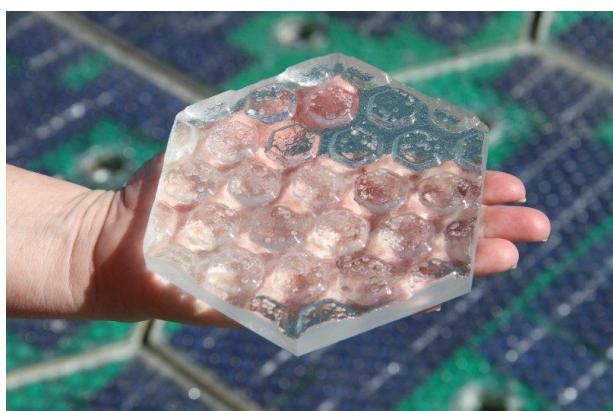
Razvojem tehnologije stvorene su pretpostavke za razmatranje mogućnosti uvođenja dinamičke uloge horizontalne signalizacije, tako da sama horizontalna signalizacija na saobraćajnicama postane informatički aktivna [59]. U nastavku se daje par odabralih ideja i inovativnih rješenja u ovoj oblasti.

#### SAOBRĂAJNICA KAO MULTIMEDIJA:

Nakon rješavanja problema trajnosti horizontalne signalizacije (putem korišćenja posebnih višekomponentnih materijala) produžen je njen vijek sa ranijih oko tri mjeseca na mogućih tri do četiri godine, ali je ostao problem - nepromjenljivi sadržaj ove signalizacije.

Skot i Julija Brušo 2006.godine patentirali su ideju „solarnih puteva“ čime otvaraju vrata za realizaciju ideje o izmjenljivom sadržaju horizontalne signalizacije. U ovom slučaju, oznake horizontalne signalizacije su dio novog dizajna kolovozne površine koja se izvodi od posebnih elemenata (ploča) koje sadrže solarne baterije, reciklirano staklo, ljeplila i druge materijale. Na taj način horizontalna signalizacija može da postane sekundarni proizvod novog tipa kolovozne površine koja predstavlja multimedij koji je trajan, otporan na habanje, niske temperature (ne mogu se zalediti) i vidljiv u uslovima smanjenog ambijentalnog svjetla i noću. Tzv. „solarni put“ u ovakovom kontekstu postaje dio koncepta „inteligentnog puta“ koji komunicira sa vozačima, upravlja saobraćajem, prikuplja razne podatke, itd.

Na sljedećim fotografijama predstavljeni su primjeri elemenata solarnog panela sa led diodama, odnosno solarnog puta:



Fotografije br. 122. i 123. Elementi solarnih panela



Fotografija br. 124. Elementi solarnih panela

Moramo napomenuti da ova ideja, odnosno koncept, ima i svojih nedostataka koji se ogledaju u tome što bi danas na putevima u eksploataciji bilo potrebno ukloniti postojeće površinske slojeve kolovoza i ugraditi novi – što je svakako složen i obiman zahvat, a ostaje još uvijek i problem nedovoljne vidljivosti ovih oznaka horizontalne signalizacije pri dnevnom svjetlu. Bez obzira na pomenute probleme, u svijetu već imamo primjere implementacije solarnih panela, npr. na biciklističkim stazama u Roterdamu, 2015.godine.

#### INFORMATIČKI AKTIVNO BOJILO:

Kako je u svijetu najveći procenat horizontalne signalizacije ugrađen na kolovoz odgovarajućim bojilima, bilo je izazovno pronaći bojila koja bi bila „informatički aktivna“ a istovremeno jeftina i jednostavna za implementaciju. Ovakvu ideju već je realizovao holandski Studio Roosegarde (po vlasniku – Den Rosegard) na izgrađenoj biciklističkoj stazi „Vincent van Gogh“ u Holandiji, na način što je površinu biciklističke staze izveo posebnim bojilom koje akumulira solarnu energiju tokom dana, a noću je emituje. Posebno bojilo je naneseno na kameni agregat koji je ugrađen u asfaltnu površinu, što je predstavljeno na fotografijama br. 125-127.

Naravno da su ovakve ideje proizvele potrebu za kreiranjem podrške „inteligentnim putevima“ kako bi informatički potencijal bojila mogao biti aktiviran pri različitim spoljnjjim uticajima (npr. pri niskim temperaturama na kolovozu će se pojaviti slika pahuljica, ivične linije svijetleće u sumrak i noću, zabrana preticanja, odnosno- puna središnja linija postaje dio dinamičkog upravljanja saobraćajnim tokovima na putevima, i sl.). Primjeri novih mogućnosti horizontalne signalizacije dati su na sljedećim fotografijama:



Fotografije br. 125. i 126. Biciklistička staza „Vincent van Gogh“ (Holandija, 2015)



Fotografija br. 127. Nove mogućnosti horizontalne signalizacije

Ovakva rješenja za horizontalnu signalizaciju su vrlo pogodna za sve saobraćajnice (i one koje su u eksploataciji), a posebno za primjenu pri rekonstrukcijama postojećeg kolovognog zastora. Ovdje moramo napomenuti da bi primjena ovakve dinamičke horizontalne signalizacije bila bila posebno

pogodna za tzv. „crne tačke“ ili „crne dionice“ na putevima (jer je na njima primjena nekih složenijih tehničkih mjera često ograničena drugim faktorima).

Danas smo svjedoci da je budućnost već počela. Primjena novih materijala i tehnologije otvorila je značajne mogućnosti za poboljšanje i unaprjeđenje postojećih oznaka horizontalne signalizacije na saobraćajnicama. Problemi cijene sigurno će biti riješeni protokom vremena.

## 7. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Na samom kraju rada data su zaključna razmatranja po pitanju teme ove disertacije na bazi iznijetih rezultata do kojih sam došao tokom istraživanja.

Uticaj saobraćajnica na bezbjednost u drumskom saobraćaju je daleko veći od zvanično iskazanih uticaja. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH sa pratećim propisima uređuje odgovarajuća pravila ponašanja i saobraćajnu signalizaciju na putevima koju su dužni poštivati učesnici u saobraćaju, a prije svih vozači (koji jedini imaju sertifikat da ta pravila znaju). Država Bosna i Hercegovina ne pridaje odgovarajući značaj obezbjeđenju uslova za bezbjedno odvijanje saobraćaja, počev od njenog uticaja na svaki od faktora sistema bezbjednosti, do zanemarivanja svoje obaveze u kontroli primjene donesenih zakona. Zbog ovakvog stanja na građevinskim objektima niskogradnje – putevima u BiH se nerijetko uređuju saobraćajnice i bez saobraćajnih projekata, a često bez stručnog nadzora, tako da izvedeno stanje u velikoj mjeri ne odgovara projektovanom, a pogotovo potrebnom za bezbjedan drumski saobraćaj.

Zvanični statistički podaci o minornom uticaju saobraćajnica na bezbjednost u drumskom saobraćaju (oko 1,50 %) nisu dobra osnova za dalje stručne analize stvarnih uzroka i posljedica saobraćajnih nezgoda na putevima. PUT je, kako samostalan, tako i u sadejstvu sa drugim faktorima sistema bezbjednosti, uzročnik preko 30 % saobraćajnih nezgoda u BiH. Neophodan je angažovan i koordiniran rad stručnjaka – sve do praktičnog isticanja problema ovog stanja bezbjednosti u saobraćaju kao nacionalnog problema. Za daljnja istraživanja neophodni su kompletnejiji ulazni podaci dobijeni na licu mjesta saobraćajnih nezgoda, a oni moraju biti uneseni u zvanične i obavezne obrasce Zapisnika o uviđaju saobraćajnih nezgoda, kako bi se njima dalje mogla organizovano i stručno baviti saobraćajna struka i na bazi stručne analize predlagati odgovarajuća rješenja za unaprjeđenje bezbjednosti drumskog saobraćaja u BiH.

Danas BiH gubi zbog posljedica saobraćajnih nezgoda značajno preko 2 % nacionalnog dohotka (prema objavljenim podacima iz JP Ceste FBiH, samo ekonomija FBiH gubi preko 400 miliona eura

godišnje, što je preko 5% njenog godišnjeg BDP-a), što je dovoljan razlog sam po sebi da se ovim problemom država ozbiljnije pozabavi.

Nesporno je obuka vozača m/v u neposrednoj vezi sa bezbjednošću saobraćaja, ali moramo imati na umu da, pored vozača m/v, u saobraćaju učestvuju i utiču na bezbjednost i ostali učesnici (pješaci, putnici, biciklisti, i vozači drugih vozila) koji nemaju niti moraju imati vozačku dozvolu, odnosno, kojima nije zakonom propisan nivo obuke za bezbjedno učestvovanje u drumskom saobraćaju. Ovo je problem oko koga se u BiH ozbiljno, organizovano i stručno moramo pozabaviti što prije. Da bi se postojeće stanje popravilo, da bi se unaprijedila bezbjednost DS, potrebno je SAOBRAĆAJ VRATITI SAOBRAĆAJCIMA, odnosno – potrebno je pristupiti stručnom i naučnom osposobljavanju svih učesnika u saobraćaju, kako kandidata za vozače m/v, tako i svih drugih učesnika, kroz rad na pripremi i uvođenju saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja u školama (predškolskim, osnovnim i srednjim), kao i „popravke“ podzakonskih akata.

Očigledno da je Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH postavio neke regule koje niti građani (učesnici u saobraćaju) niti organi nadležni za nadzor njegove primjene ne žele da poštuju. To stanje se mora mijenjati.

Imajući u vidu pokazatelje o SN, vidljivo je da BiH spada u zemlje sa srednjim brojem poginulih i povrijeđenih lica gledano u odnosu na broj registrovanih vozila i broj stanovnika, međutim – kada se upoređuju pokazatelji bezbjednosti saobraćaja u odnosu na broj pređenih kilometara, BiH se ubraja u zemlje sa najvećim brojem povrijeđenih i poginulih u odnosu na broj pređenih vozilokilometara.

Istraživanja sprovedena u okviru ovog rada nedvosmisleno su potvrđila kako je za efikasno funkcionisanje saobraćajnog sistema, a posebno bezbjednosti saobraćaja, potrebno odgovarajuće permanentno praćenje pojave koje dovode do nastanka opasnih situacija na putevima koje najčešće dovode do nastanka saobraćajnih nezgoda, pa tako i praćenja stanja i kvaliteta saobraćajnica, odnosno puteva i stanju saobraćajne signalizacije na istim. Nestrუčan i nepotpun tretman u praćenju stvarnih uzroka SN u BiH doveo je do absurdnih zaključaka – da se kao uzrok najvećeg broja drumskih saobraćajnih nezgoda (preko 95%) navode propusti čovjeka – učesnika u saobraćaju, ne ulazeći u suštinu razloga njihovog takvog ponašanja.

Opšte je poznato da se najveći i najbrži uticaj na poboljšanje bezbjednosti drumskog saobraćaja može ostvariti djelovanjem na vozilo i na put. Dakle, i na saobraćajnicu.

Naša istraživanja su pokazala da se izvođenje puteva, njihovo održavanje, postavljanje saobraćajne signalizacije i nadzor u velikoj mjeri odvija mimo važeće zakonske regulative. Put ne mora biti osnovni

uzročnik nastanka saobraćajne nezgode, ali itekako može uticati i utiče na razne iznuđene pogreške vozača koje dovode do nezgode. Time je i opravdan cilj ove disertacije.

Aktivna i pasivna bezbjednost puta tek treba da doživi svoju afirmaciju u BiH. Do sada su i u teoriji i u praksi zapostavljeni ovi aspekti puta, a „država“ je jedina koja može i treba da doprinese povoljnijem uticaju ovog faktora na bezbjednost saobraćaja. Prioritet treba, napokon i zato što je do danas nedvosmisleno potvrđeno da veća ulaganja u bezbjednost saobraćaja, kroz ulaganja u kvalitetnu i stručnu edukaciju svih učesnika u saobraćaju, kao i u povećanje dužine kvalitetnih javnih puteva (koji odgovaraju karakteristikama i potrebama današnjeg drumskog saobraćaja) i kvalitetno održavanje postojećih javnih puteva, predstavljaju neophodan preuslov za oživljavanje privrede – tako neophodne za kvalitetan život i opstanak na ovim prostorima.

Zaključimo da su najvažniji uticaji puta na nastanak SN u činjenici da put utiče i na vozača i na vozilo, stvara uslove za dejstvo drugih faktora i utiče na težinu posljedica SN i istovremeno određuje okolnosti odvijanja drumskog saobraćaja [64].

Najbolji način u savremenim strategijama bezbednosti saobraćaja na putevima je da se stavi fokus na sprječavanju dolaska do ozbiljnih povreda ili smrtnih slučajeva od sudara vozila, **bez obzira na ljudske greške** (dok su se prethodne koncepcije bezbednosti u saobraćaju na putevima svodile na prepostavke o poštovanju saobraćajnih popisa).

Na kraju zaključimo da u BiH praktično ne postoji, a treba donijeti (usvojiti) poseban KONCEPT STRATEŠKOG UPRAVLJANJA BEZBJEDNOŠĆU DRUMSKOG SAOBRAĆAJA, sa ciljem i na način da se obezbijedi „proces praćenja postojećeg stanja, definiše željeno stanje i preuzimaju upravljačke mјere u cilju približavanja postojećeg stanja željenom“ [41], i to posebno – kada je riječ o planiranju, projektovanju, izgradnji, održavanju i nadzoru putne infrastrukture (puteva i saobraćajnica, odnosno puteva – kao građevinskih objekata i saobraćajnica – sa svojom saobraćajnom signalizacijom i opremom).

## PREGLED KORIŠTENE LITERATURE:

1. Adamović M.: *Uvod u saobraćaj*, SF, Beograd, 2003.
2. Banković R.: *Inžinerijski priručnik iz drumskog i gradskog saobraćaja i transporta*, SF, Beograd, 1999.
3. BIHAMK, Informacija o saobraćajnim nezgodama, njihovim uzrocima i posljedicama u Bosni i Hercegovini u 2008.godini, Sarajevo, 2009.
4. Bogdanović V., Kuzović Lj.: *Teorija saobraćajnog toka*, FTN, Novi Sad, 2010.
5. Bošnjak I., Badnjak D.: *Osnove prometnog inženjerstva*, FPZ, Zagreb, 2001.
6. Božićević J.: *Ceste*, FPZ, Zagreb, 1985.
7. Bublin M: *Saobraćaj i prostor*, Sarajevo, 2000.
8. Bušić D.: *Poznavanje saobraćaja*, priručnik, Sarajevo, 2005.
9. Čekić Š.: *Autocesta državni prioritet u BiH*, javna tribina VKBI, Sarajevo, 2002.
10. Čekić Š.: *Razvojna strategija cestovne infrastrukture BiH*, (naučni simpozijum: „Međunarodni univerzitetski forum Bosne i Hercegovine u 21. stoljeću“), Sarajevo, 2000.
11. Čekić Š.: *Uključivanje Bosne i Hercegovine u pripreme modernizacije razvoja evropskih kopnenih saobraćajnica*, (naučni simpozijum: „Perspektive naučno-tehnološkog razvoja u BiH“), Tuzla, 2001.
12. Depolo V.: *Indukovana izgradnja i investicije u saobraćaju*, SF, Beograd, 2006.
13. Depolo V.: *Metoda za izračunavanje troškova izgradnje/rekonstrukcije saobraćajnice na osnovu priraštaja kapaciteta*, Tehnika-saobraćaj, SITJ, Beograd, 1997.
14. Depolo V.: *Upravljanje projektima u saobraćajnom inženjerstvu*, SF, Beograd, 2010.
15. Dragač R., Vujanić M.: *Bezbednost saobraćaja III deo*, SF, Beograd, 2002.
16. Dragač R.: *Uviđaj saobraćajnih nezgoda*, SF, Beograd, 1979.
17. Đurić T.: *Saobraćajno obrazovanje i vaspitanje u funkciji bezbjednosti saobraćaja*, Doboј, 2008.
18. Elvik R., Vaa T.: *The handbook of road safety measures*, Elsevier, 2004.
19. Evropska prometna politika za 2010.godinu.: vrijeme odluke – programski dokument EU usvojen 12.09.2001.godine.

20. III Jugoslovenski simpozijum sa međunarodnim učešćem, *Prevencija saobraćajnih nezgoda na putevima 96*, Novi Sad, 1996.
21. Inić M.: *Bezbednost u drumskom saobraćaju*, FTN, Novi Sad, 2004.
22. Japan International Cooperation Agency (JICA): *Studija za Transport master plan u Bosni i Hercegovini*, Vol. I, II, III i IV., Pacific Consultants International, Tokyo. 2001.
23. Jašarević F., Peulić V., Pehar D.: *Vodič za vozače u međunarodnom cestovnom transportu*, Sarajevo, 2005.
24. Jovanović N.: *Planiranje saobraćaja*, SF, Beograd, 1990.
25. Karić A.: *Saobraćajna kultura i tehnika*, Tuzla, 2013.
26. Komisija Evropske Zajednice: *Bijela knjiga priprema pridruženih zemalja Centralne i Istočne Evrope za integraciju u unutrašnje tržište Unije* (prevod), Ministarstvo VP BiH, Sarajevo, 2000.
27. Kovačević Z., Kopić A.: Izvještaj o izvršenoj analizi i ocjeni postojećeg stanja saobraćane infrastrukture na području opštine Tuzla, Tuzla, 2008.
28. Kovačević Z., Lovrić S.: *Ekonomski aspekt bezbjednosti drumskog saobraćaja*, Novi Horizonti 2015, Doboј, 2015.
29. Kovačević Z., Lovrić S.: *Ekonomski i saobraćajno-tehnički aspekti zakona o bezbjednosti saobraćaja*, Novi Horizonti 2015, Doboј, 2015.
30. Kovačević Z.: Izvještaj o tehničkom prijemu dionice „bolnica Kreka – SIPOREKS“, Tuzla, 2014.
31. Kovačević Z.: Izvještaj o reviziji Studije sistema saobraćajne mreže općine Tuzla - strategija, pravci i projekcije razvoja za period 2006-2026 godine, Tuzla, 2012.
32. Kovačević Z.: Petlja – rješenje ili uzrok problema u saobraćaju, Seminar profesorima saobraćajnih i mašinskih škola TK, prezentacija 23.11.2013.godine, Tuzla.
33. Kovačević Z.: Projekat prevoza vangabaritnog tereta iz fabrike ENERGOINVEST – TAT do luke, PZ Traser, Sarajevo, 1984.
34. Kovačević Z.: Saobraćajna signalizacija puteva, Seminar profesorima saobraćajnih i mašinskih škola TK, prezentacija 16.12.2015.godine, Tuzla.
35. Kulović M.: *Drumski saobraćaj i transport*, Panevropski Univ. APEIRON, Banja Luka, 2013.
36. Kulović M.: *Uvod u saobraćajno inženjerstvo*, IU Travnik, 2011.
37. Kuzović Lj.: *Vrednovanje i upravljanje razvojem i eksploracijom putne mreže*, SF, Beograd, 1994.
38. Lindov O.: *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, FSK, Sarajevo, 2008.
39. Lindov O.: *Zajednički cestovni koridori kroz Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu kao dijelovi transevropske mreže*, ANU BiH, Sarajevo, 1997.

40. Lipovac K., Vujanić M., i drugi: *Upravljanje bezbednošću saobraćaja na lokalnom nivou prema novom zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima*, Zemun, 2009.
41. Lipovac K., Vujanić M., Nešić M.: *Upravljanje bezbednošću saobraćaja prema novom zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima*, Novi Horizonti 2009, Doboј, 2009.
42. Lipovac K.: *Bezbednost saobraćaja*, Službeni glasnik, Beograd, 2008.
43. Lipovac K.: *Uvidaj saobraćajnih nezgoda – elementi saobraćajne trasologije*, VŠUP, Beograd, 1995.
44. Mala enciklopedija Prosveta, Beograd, 1988.
45. Maletin M.: *Planiranje i projektovanje saobraćajnica u gradovima*, Beograd, 2009.
46. Milosavljević N.: *Elementi za mehanološko projektovanje objekata u drumskom saobraćaju i transportu*, SF, Beograd, 2012.
47. Milošević S.: *Percepcija saobraćajnih znakova*, SF, Beograd, 2005.
48. Milošević S.: *Teorije saobraćajnih nezgoda*, SF, Beograd, 1994.
49. Okvirna strategija transporta Bosne i Hercegovine, NACRT, 2016.
50. Opšta enciklopedija, LAROUSSE, Vuk Karadžić, Beograd, 1973.
51. Padjen J.: *Metode prostorno-prometnog planiranja*, Informator, Zagreb, 1978.
52. Porožnjakov V.S.: *Avtomobilnije dorogi*; Moskva, 1983.
53. Prostorni plan općine Tuzla 2006 – 2026.
54. Putnik N.: *Autobaze i autostanice*, SF, Beograd, 2010.
55. Rotim F.: *Elementi sigurnosti cestovnog prometa*, Zagreb, 1990.
56. Sajfert Z.: *Menadžment ljudskih resursa*, TF „Mihajlo Pupin“, Zrenjanin, 2004.
57. Saobraćajno-prostorni koncept grada Tuzla, Grad Tuzla, 2015.
58. Siočić N.: Problem zagušenja južne magistrale i prijedlog rješenja, Tuzla, 2015.
59. Stanić B., Trpković A.: *Budućnost horizontalne signalizacije – nove „dinamičke“ označke*, Novi Horizonti 2015, Doboј, 2015.
60. *Studija sistema saobraćajne mreže općine Tuzla sa analizom stanja i prognozom saobraćaja za period 2006. – 2026.godine*, Zavod za saobraćaj GF, Sarajevo, 2011.
61. Studio Roosegaarde Projects: *Vicent van Gogh Path and Smart Highways*, Rotterdam, 2015.
62. *Strategija bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period od 2015. do 2020.godine*, Službeni glasnik RS, br. 64/2015.
63. Todorović Lj.: *Bezbednost saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, Zakon i prateći propisi*, Sarajevo, 2007.
64. Tojagić M.: *Bezbednost drumskog saobraćaja*, Evropski univerzitet, Brčko, 2015.

65. VII Simpozijum sa međunarodnim učešćem, *Prevencija saobraćajnih nezgoda na putevima 04*, Novi Sad, 2004.
66. Vujanić M.: *Organizacija i fufunkcionisanje sistema bezbednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici – interakcija nacionalni-lokalni nivo*, I seminar Uloga lokalne zajednice u bezbednosti saobraćaja, Zbornik radova, SF, Beograd, 2007.
67. Zbornik radova: Automobilizam juče, danas i sutra, SF, Beograd, 1993.
68. Zbornik radova: *Mjesto i uloga Bosne i Hercegovine i Hrvatske u evropskim transportnim i komunikacionim koridorima*, Sarajevo, 1997.

#### INTERNET ADRESE:

69. [www.abs.gov.rs](http://www.abs.gov.rs)
70. [www.destatis.de](http://www.destatis.de)
71. [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)
72. [www.informator.co.rs](http://www.informator.co.rs)
73. [www.putevi-srbije.rs](http://www.putevi-srbije.rs)
74. [www.naslovi.net](http://www.naslovi.net)
75. [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)
76. [www.muptk](http://www.muptk)
77. [www.mup.hr](http://www.mup.hr)
78. [www.hak.hr](http://www.hak.hr)
79. [www.borba.rs](http://www.borba.rs)
80. [www.durmitorcq.com](http://www.durmitorcq.com)
81. [www.bihamk.ba](http://www.bihamk.ba)
82. [www.adac.de](http://www.adac.de)
83. [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu)
84. [www.who.int](http://www.who.int)
85. i drugi.

## P R I L O Z I:

Strana broj:

➤ Fotografije primjera obrazaca pomoćnih tabela korišćenih u istraživanju .....	160
➤ Fotografije nekih analiziranih dokumenata u radu .....	167
➤ spisak pravnih izvora .....	180
➤ Pregled skraćenica korišćenih u radu .....	181
➤ Spisak fotografija prikazanih u radu .....	182
➤ Spisak dijagrama navedenih u radu .....	186
➤ Spisak tabela navedenih u radu .....	187
➤ izgled naslovne strane „Izvještaja ...“ .....	188
➤ Zanimljive inicijative .....	190

U nastavku se daju

FOTOGRAFIJE PRIMJERA OBRAZACA POMOĆNIH TABELA KORIŠĆENIH U ISTRAŽIVANJU:

Mr.sci. ZLATKO KOVAČEVIĆ, dipl.ing.saobraćaja (062 991 352)  
 RASKRSNICA: A – RASKRSNICA ulica Aleja ALIJE IZETBEGOVIĆA i ulice RADOJKE LAKIĆ (obje dvosmjerne, bez vertikalne signalizacije) u Tuzli  
 U Tuzli, dana: \_\_\_\_\_ 2016.godine

**TABELA ZA UNOS PODATAKA O BROJU VOZILA koja prođu u jedinici vremena (po smjerovima)**

prilaz	Smjer kretanja	Broj vozila u vremenu Od 15,00 – 15,15 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,15 – 15,30 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,30 – 15,45 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,45 – 16,00 sati	
1	1.1. Pravo					
1	1.2. Ljevo					
2	2.1. Pravo					
2	2.2. Desno					
3	3.1. desno					
3	3.2. Ljevo					
pješaci	P1					
pješaci	P2					

NAPOMENA: - označka prilaza i smjera kretanja data je na skici raskrsnice na poleđini.  
 - svako vozilo /pješak treba ubijegati jednom vertikalnom crticom, a nakon četiri crtice peta se označava horizontalno – preko prethodne četiri  
 - posebno označiti (zaokruživanjem crtice) vozilo iz smjera 2.1. koje je dozvolio prednost vozilima iz smjera 3.1. i 3.2.

Evidentirali studenti:

---



---



---

**Fotografija (fotokopija) br. 69. Zbirna tabela za unos podataka  
(za period snimanja od 15,00 do 16,00 sati)**

Mr.sci. ZLATKO KOVAČEVIĆ, dipl.ing.saobraćaja (062 991 352)  
 RASKRSNICA: A – RASKRSNICA ulica Aleja ALIJE IZETBEGOVIĆA i ulice RADOJKE LAKIĆ (obje dvosmjerne, bez vertikalne signalizacije) u Tuzli  
 U Tuzli, dana: \_\_\_\_\_ 2016.godine

**TABELA ZA UNOS PODATAKA O BROJU VOZILA koja prođu u jedinici vremena (po smjerovima)**

prilaz	Smjer kretanja	Broj vozila u vremenu Od 16,00 – 16,15 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,15 – 16,30 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,30 – 16,45 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,45 – 17,00 sati	
1	1.1. Pravo					
1	1.2. Ljevo					
2	2.1. Pravo					
2	2.2. Desno					
3	3.1. desno					
3	3.2. Ljevo					
pješaci	P1					
pješaci	P2					

NAPOMENA: - označka prilaza i smjera kretanja data je na skici raskrsnice na poleđini.  
 - svako vozilo /pješak treba ubijegati jednom vertikalnom crticom, a nakon četiri crtice peta se označava horizontalno – preko prethodne četiri  
 - posebno označiti (zaokruživanjem crtice) vozilo iz smjera 2.1. koje je dozvolio prednost vozilima iz smjera 3.1. i 3.2.

Evidentirali studenti:

---



---



---

**Fotografija (fotokopija) br. 70. Zbirna tabela za unos podataka  
(za period snimanja od 16,00 do 17,00 sati)**

Mr.sci. ZLATKO KOVAČEVIĆ, dipl.ing.saobraćaja (062 991 352)

RASKRSNICA: A – RASKRSNICA ulica Aleja ALIJE IZETBEGOVIĆA i ulice RADOJKE LAKIĆ (obje dvostrane, bez vertikalne signalizacije) u Tuzli  
U Tuzli, dana: \_\_\_\_\_ 2016.godine

**TABELA ZA UNOS PODATAKA O BROJU VOZILA koja prođu u jedinici vremena (po smjerovima)**

prilaz	Smjer kretanja	Broj vozila u vremenu Od 15,00 – 15,15 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,15 – 15,30 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,30 – 15,45 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,45 – 16,00 sati	
1	1.1. Pravo					
1	1.2. Ljevo					

NAPOMENA: - oznaka prilaza i smjera kretanja data je na skici raskrsnice na poledini.  
- svako vozilo treba ubijeziti jednom vertikalnom crticom, a nakon četiri crticice peta se označava horizontalno – preko prethodne četiri

Evidentirali studenti:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

*Fotografija (fotokopija) br. 71. Tabela za unos podataka iz prilaza 1  
u vremenu od 15,00 do 16,00 sati*

Mr.sci. ZLATKO KOVAČEVIĆ, dipl.ing.saobraćaja (062 991 352)

RASKRSNICA: A – RASKRSNICA ulica Aleja ALIJE IZETBEGOVIĆA i ulice RADOJKE LAKIĆ (obje dvostrane, bez vertikalne signalizacije) u Tuzli  
U Tuzli, dana: \_\_\_\_\_ 2016.godine

**TABELA ZA UNOS PODATAKA O BROJU VOZILA koja prođu u jedinici vremena (po smjerovima)**

prilaz	Smjer kretanja	Broj vozila u vremenu Od 16,00 – 16,15 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,15 – 16,30 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,30 – 16,45 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,45 – 17,00 sati	
1	1.1. Pravo					
1	1.2. Ljevo					

NAPOMENA: - oznaka prilaza i smjera kretanja data je na skici raskrsnice na poledini.  
- svako vozilo treba ubijeziti jednom vertikalnom crticom, a nakon četiri crticice peta se označava horizontalno – preko prethodne četiri

Evidentirali studenti:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

*Fotografija (fotokopija) br. 72. Tabela za unos podataka iz prilaza 1  
u vremenu od 16,00 do 17,00 sati*

Mr.sci. ZLATKO KOVACHEVIĆ, dipl.ing.saobraćaja (062 991 352)

RASKRSNICA: A – RASKRSNICA ulica Aleja ALIJE IZETBEGOVIĆA i ulice RADOJKE LAKIĆ (obje dvosmjerne, bez vertikalne signalizacije) u Tuzli  
U Tuzli, dana: \_\_\_\_\_ 2016 godine

TABELA ZA UNOS PODATAKA O BROJU VOZILA koja prođu u jedinici vremena (po smjerovima)

pričaz	Smjer kretanja	Broj vozila u vremenu Od 15,00 – 15,15 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,15 – 15,30 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,30 – 15,45 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,45 – 16,00 sati
2	2.1. Pravo				
2	2.2. Desno				

NAPOMENA: - oznaka prilaza i smjerova kretanja data je na skici raskrsnice na poledini.  
- svako vozilo treba ubijegžiti jednom vertikalnom crticom, a nakon četiri crtice peta se označava horizontalno – preko prethodne četiri  
- posebno označiti (zaokruživanjem crtice) vozilo iz smjera 2.1. koje je dozvolio prednost vozilima iz smjera 3.1. i 3.2.

Evidentirali studenti:

---



---



---

Mr.sci. ZLATKO KOVACHEVIĆ, dipl.ing.saobraćaja (062 991 352)

RASKRSNICA: A – RASKRSNICA ulica Aleja ALIJE IZETBEGOVIĆA i ulice RADOJKE LAKIĆ (obje dvosmjerne, bez vertikalne signalizacije) u Tuzli  
U Tuzli, dana: \_\_\_\_\_ 2016.godine

TABELA ZA UNOS PODATAKA O BROJU VOZILA koja prođu u jedinici vremena (po smjerovima)

pričaz	Smjer kretanja	Broj vozila u vremenu Od 16,00 – 16,15 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,15 – 16,30 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,30 – 16,45 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,45 – 17,00 sati
2	2.1. Pravo				
2	2.2. Desno				

NAPOMENA: - oznaka prilaza i smjerova kretanja data je na skici raskrsnice na poledini.  
- svako vozilo treba ubijegžiti jednom vertikalnom crticom, a nakon četiri crtice peta se označava horizontalno – preko prethodne četiri  
- posebno označiti (zaokruživanjem crtice) vozilo iz smjera 2.1. koje je dozvolio prednost vozilima iz smjera 3.1. i 3.2.

Evidentirali studenti:

---



---



---

Fotografije (fotokopije) br. 73. i 74. Tabele za unos podataka iz prilaza 2 u vremenu od 15,00 do 16,00 odnosno od 16,00 do 17,00 sati

Mr.sci. ZLATKO KOVAČEVIĆ, dipl.ing saobraćaja (062 991 352)

RASKRSNICA: A – RASKRSNICA ulica Aleja ALIJE IZETBEGOVIĆA i ulice RADOJKE LAKIĆ (obje dvosmjerne, bez vertikalne signalizacije) u Tuzli  
U Tuzli, dana: \_\_\_\_\_ 2016.godine

TABELA ZA UNOS PODATAKA O BROJU VOZILA koja prođu u jedinici vremena (po smjerovima)

prilaz	Smjer kretanja	Broj vozila u vremenu Od 15,00 – 15,15 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,15 – 15,30 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,30 – 15,45 sati	Broj vozila u vremenu Od 15,45 – 16,00 sati	
3	3.1. Desno					
3	3.2. Lijevo					

NAPOMENA: - oznaka prilaza i smjerova kretanja data je na skici raskrsnice na poledini.

- svako vozilo treba ubijeziti jednom vertikalnom crticom, a nakon četiri crtice peta se označava horizontalno – preko prethodne četiri

Evidentirali studenti:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Mr.sci. ZLATKO KOVAČEVIĆ, dipl.ing saobraćaja (062 991 352)

RASKRSNICA: A – RASKRSNICA ulica Aleja ALIJE IZETBEGOVIĆA i ulice RADOJKE LAKIĆ (obje dvosmjerne, bez vertikalne signalizacije) u Tuzli  
U Tuzli, dana: \_\_\_\_\_ 2016.godine

TABELA ZA UNOS PODATAKA O BROJU VOZILA koja prođu u jedinici vremena (po smjerovima)

prilaz	Smjer kretanja	Broj vozila u vremenu Od 16,00 – 16,15 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,15 – 16,30 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,30 – 16,45 sati	Broj vozila u vremenu Od 16,45 – 17,00 sati	
3	3.1. Desno					
3	3.2. Lijevo					

NAPOMENA: - oznaka prilaza i smjerova kretanja data je na skici raskrsnice na poledini.

- svako vozilo treba ubijeziti jednom vertikalnom crticom, a nakon četiri crtice peta se označava horizontalno – preko prethodne četiri

Evidentirali studenti:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Fotografije (fotokopije) br. 75. i 76. Tabele za unos podataka iz prilaza 3 u vremenu od 15,00 do 16,00 odnosno od 16,00 do 17,00 sati

Mr.sc. ZLATKO KOVAČEVIĆ, dipl.ing.saobraćaja (062 991 352)

RASKRSNICA: A – RASKRSNICA ulica Aleja ALIJE IZETBEGOVIĆA i ulice RADOJKE LAKIĆ (obje dvostrane, bez vertikalne signalizacije) u Tuzli  
U Tuzli, dana: \_\_\_\_\_ 2016.godine

TABELA ZA UNOS PODATAKA O BROJU PJEŠAKA koji prođu u jedinici vremena (po smjerovima)

prilaz	Smjer kretanja	Broj pješaka u vremenu od 15,00 – 15,15 sati	Broj pješaka u vremenu od 15,15 – 15,30 sati	Broj pješaka u vremenu od 15,30 – 15,45 sati	Broj pješaka u vremenu od 15,45 – 16,00 sati	
pješaci	P1					
pješaci	P2					

NAPOMENA: - oznaka prilaza i smjera kretanja data je na skici raskrsnice na poledini.  
- svakog pješaka treba ubilježiti jednom vertikalnom crticom, a nakon četiri crtice peta se označava horizontalno – preko prethodne četiri

Evidentirali studenti:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Mr.sc. ZLATKO KOVAČEVIĆ, dipl.ing.saobraćaja (062 991 352)

RASKRSNICA: A – RASKRSNICA ulica Aleja ALIJE IZETBEGOVIĆA i ulice RADOJKE LAKIĆ (obje dvostrane, bez vertikalne signalizacije) u Tuzli  
U Tuzli, dana: \_\_\_\_\_ 2016.godine

TABELA ZA UNOS PODATAKA O BROJU PJEŠAKA koji prođu u jedinici vremena (po smjerovima)

prilaz	Smjer kretanja	Broj pješaka u vremenu od 16,00 – 16,15 sati	Broj pješaka u vremenu od 16,15 – 16,30 sati	Broj pješaka u vremenu od 16,30 – 16,45 sati	Broj pješaka u vremenu od 16,45 – 17,00 sati	
pješaci	P1					
pješaci	P2					

NAPOMENA: - oznaka prilaza i smjera kretanja data je na skici raskrsnice na poledini.  
- svakog pješaka treba ubilježiti jednom vertikalnom crticom, a nakon četiri crtice peta se označava horizontalno – preko prethodne četiri

Evidentirali studenti:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Fotografije (fotokopije) br. 77. i 78. Tabele za unos podataka o broju pješaka u smjeru 1 i 2 na raskrsnici A u vremenu od 15,00 do 16,00 odnosno od 16,00 do 17,00 sati

Mr.sci. ZLATKO KOVAČEVIĆ, dipl.ing.saobraćaja (062 991 352)

(list broj: \_\_\_\_\_)

### ANKETNI LIST

(Lokacija raskrsnice: \_\_\_\_\_)

r/b	Pitanje vozačima	Ponudeni odgovor	Odgovor vozača (upisuje anketar – crticom)
1	Slažete li se sa podacima iz zvaničnih satalistika o uzročnicima SN (vozač je kriv u preko 80% SN)	DA ILI NE	DA: _____ NE: _____
2	Da li je po Vama vozač u tolikoj mjeri uzročnik SN (jer je po statistici uticaj puta zanemarljiv)	DA ILI NE	DA: _____ NE: _____
3	Koliko na broj SN utiče PUT – SAOBRAĆAJNICA Sa svojim kvalitetom, stanjem i održavanjem uključujući i signalizaciju na putu	1. ZANEMARLJIVO  2. KOLIKO I STATISTIČKI  3. ZNAČAJNO VIŠE OD STATISTIČKIH PODATAKA	1: _____  2: _____  3: _____
4	Da li ste na putu nailazili na probleme kao što su: slaba signalizacija, ili udarne rupe, ili slabo zimsko održavanje, ili druge probleme	DA ILI NE	DA: _____ NE: _____
5	Da li ste ikada koristili pravo da tražite naknadu štete na vozilu zbog nezakonitog stanja puta	DA ILI NE	DA: _____ NE: _____

#### NAPOMENA:

- vertikalnom crticom upisivati odgovore vozača u posljednji stubac (posle četiri vertikalne petlom crticom precrtaći te četiri),
- na zahtjev vozača, anketar može dati informaciju o svrsi anketi – za potrebe istraživanja obima uticaja puta na bezbjednost u saobraćaju (organizator anketi radi doktorsku disertaciju na temu iz oblasti saobraćaja)

U Tuzli, 20.05.2016.godine

Potpis (ime i prezime) anketara: \_\_\_\_\_

Fotografija br. 93. Izgled obrasca anketnog lista

Tabela br. 95. Izgled pomoćne tabele za unos podataka o SN

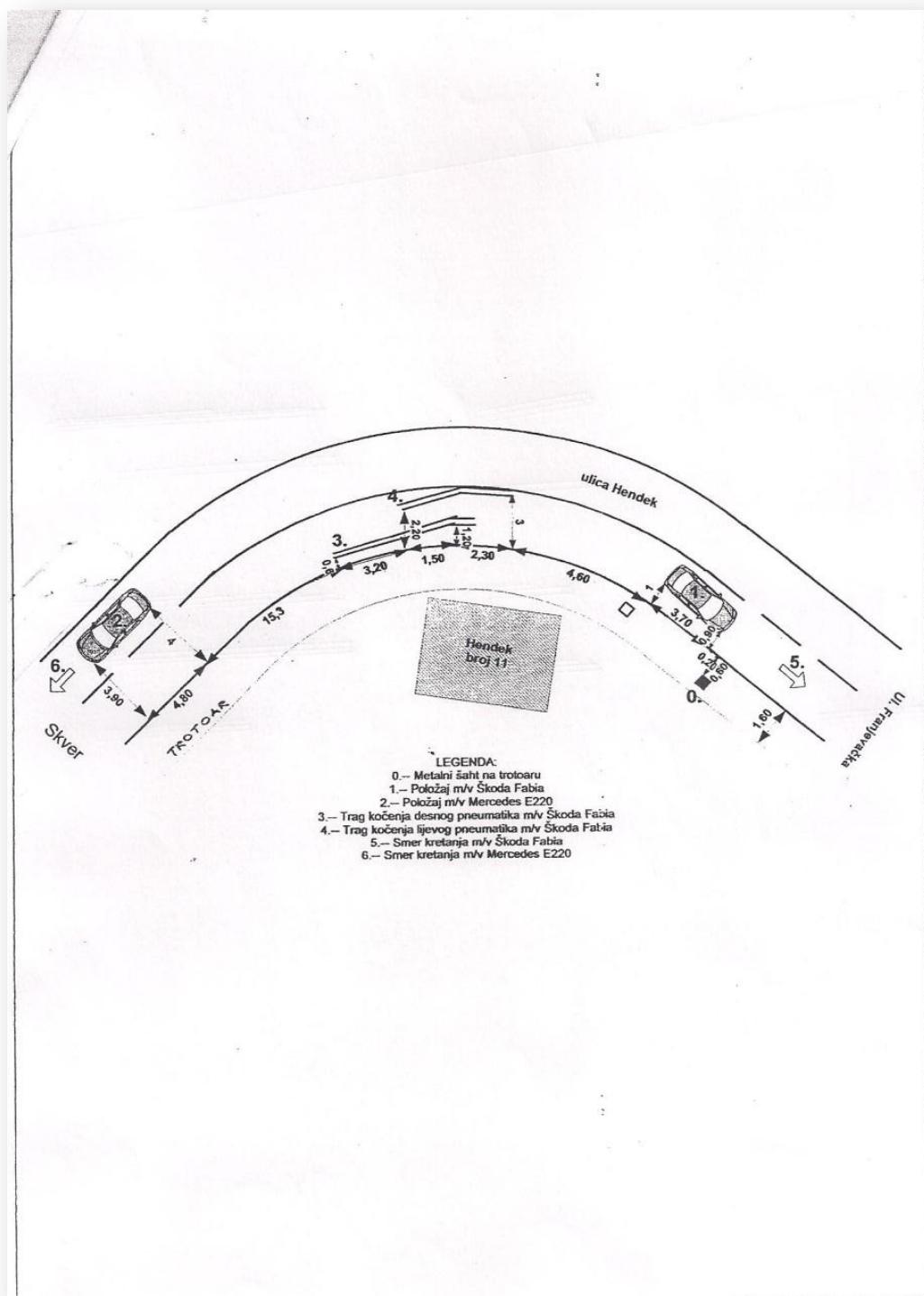
FOTOKOPIJE NEKIH ANALIZIRANIH DOKUMENATA U RADU:

 <b>BOSNA I HERCEGOVINA</b> <b>FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE</b> <b>TUZLANSKI KANTON</b> <b>MINISTARSTVO UNUTRAŠNJIH POSLOVA</b> <b>UPRAVA POLICIJE</b>	<span style="font-size: small;">P/N 105.116.378.0</span> <span style="font-size: small;">čL. 43</span>  <span style="font-size: small;">M8/16</span>
<b>PU TUZLA PS CENTAR</b>	
<b>BROJ: 08-05/44 116.</b> <b>Datum: 02.06.2016</b>	
<small>Na osnovu člana 158. i člana 159. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH (&gt;&gt;Sl. Glasnik BiH br.: 6/06; 75/06; 44/07; 84/09 i 48/10), ovlašćeno službeno lice s ačinjava</small>	
<b>ZAPISNIK</b> <b>O UVĐAJU SAOBRĂCAJNE NEZGODE</b>	
Saobraćajna nezgoda se dogodila dana <u>02.06.2016</u> godine u <u>18:25</u> sati na putu <u>UL. HENDER 11</u> u mjestu <u>TUZLA</u> općina <u>TUZLA</u>	
<b>PREGLEDOM LICA MJESTA UVRĐENO JE:</b>	
<b>UČESNICI U SAOBRĂCAJNOJ NEZGODI SU:</b>	
1. <u>SENAD ISAKOVIC</u> sin-kić <u>ENDREV</u> , rođen-a <u>15.08.1966.</u> godine u <u>TUZLI</u> , općina <u>TUZLA</u> , stalno nastanjen u <u>TUZLI</u> , općina <u>TUZLA</u> , ulica i broj <u>FERDRE MARIĆA 19</u> po zanimanju <u>MASINIKI REP.</u> , zaposlen u preduzeću <u>GRAD TUZLA</u> , vozač <u>B</u> kategorije, posjeduje vozačku dozvolu br. <u>080000000000</u> , izdata od <u>MUP TK TUZLA</u> i ličnu kartu (pasoš) <u>/</u> , koji je upravlja vozilom marke <u>SKODA - FABIA</u> , reg. broj <u>JIB K 465</u> , vlasništvo <u>GRAD TUZLA</u> , broj polise (zeleni karton) <u>424263</u> , izdata od <u>BRČKO GAS</u> , važi od <u>11.01.2016</u> godine do <u>11.01.2017</u> godine u <u>LJUBOVIJU</u> , općina <u>LJUBOVIJU</u> , stalni nastanjen u <u>TUZLI</u> , općina <u>TUZLA</u> , ulica i broj <u>FERDRE MARIĆA 18</u> po zanimanju <u>LIMAR</u> , zaposlen u preduzeću <u>BEZ ZAPOSLENJA</u> , vozač <u>B</u> kategorije, posjeduje vozačku dozvolu br. <u>080000000000</u> , izdata od <u>MUP TK TUZLA</u> i ličnu kartu (pasoš) <u>/</u> , koji je upravlja vozilom marke <u>MERCEDES-BENZ E220</u> , reg. broj <u>7721P</u> , vlasništvo <u>DEVIA GmbH</u> , broj polise (zeleni karton) <u>BT15/6-6765</u> , izdata od <u>Axa VERSICHERUNG AG</u> od <u>30.05.2016</u> godine do <u>30.05.2017</u> godine.	
<b>VOZAČU POD REDnim BROJEM</b> <u>/</u> <b>ODUZET ZELENI KARTON.</b>	
<b>VRSTA I STANJE KOLOVOZA:</b>	
- asfalt, beton, kocka, makadam, zemljani, ostalo <u>/</u> - suh, mokar, poleđica, snijeg, ostalo <u>/</u> - oštećen kolovoz, prisutne udarne rupe, odron, prašnjav, ostalo <u>/</u>	
<b>VREMENSKE PRILIKE:</b>	
- vedro, oblačno, kiša, snijeg, magla, jak vjetar, <u>/</u> dan - noć (mjesto: osvijetljeno - neosvijetljeno)	
<b>UTICAJ ALKOHOLA:</b>	
- vozač pod red. brojem <u>1</u> alkotestiran uređajem <u>ALCOQUANT 6020T</u> , izmjereni/utvrđeno prisustvo alkohola od <u>0,00 %</u> - vozač pod red. brojem <u>2</u> alkotestiran uređajem <u>ALCOQUANT 6020T</u> , izmjereni/utvrđeno prisustvo alkohola od <u>0,00 %</u> - od vozača pod red. brojem <u>/</u> uzeta krv i urin za analizu.	
<b>TEHNIČKA ISPRAVNOST VOZILA BR. 1</b>	
- vozilo bez vidljivih neispravnosti; - nije moguće utvrditi tehničku ispravnost; - konstatovana neispravnost uređaja: svjetlosnih, signalnih, za zaustavljanje, za upravljanje, pneumatika, ostalih <u>/</u>	
<b>TEHNIČKA ISPRAVNOST VOZILA BR. 2</b>	
- vozilo bez vidljivih neispravnosti; - nije moguće utvrditi tehničku ispravnost; - konstatovana neispravnost uređaja: svjetlosnih, signalnih, za zaustavljanje, za upravljanje, pneumatika, ostalih <u>/</u>	
<b>OŠTEĆENJA NA PUTU:</b> - objekti za potrebe puta, saobraćajni znakovi, oprema puta i ostala oštećenja <u>/</u>	
<b>OŠTEĆENJA NA VOZILIMA:</b>	
1. branik, far, pokazivač pravca, stop svjetla, blatooran, poklopac, vjetrobransko staklo, vrata, ostala oštećenja <u>(P)(P,L)(PL)(MOTOR)</u> 2. branik, far, pokazivač pravca, stop svjetla, blatooran, poklopac, vjetrobransko staklo, vrata, ostala oštećenja <u>(P)(P,L)(PL)(MOTOR)</u>	

Fotografija br. 96. Fotokopija I strane jednog NN zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode

 <b>1. VOZILA I OBILJEŽITI MJESTA OŠTEĆENJA</b> <b>M/V ŠKODA FABIA</b>  <b>2. M/V MERCEDES-BENZ E220</b>
<p><b>KRATAK OPIS NASTANKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE:</b> DANA 02.06.2016 god OKO 18.25 SATI U TUZLI, U ULICI HENDEKI, BRKOVIC' SENAD JE UPRAVLJAO M/V ŠKODA FABIA R/0 J13 K 465 KREĆUĆI SE DESNOM STRANOM KOLOVIZA U SMJERU KRETANJA IZ PRAVCA RERKSNICE SA KRUZNIM TOKOM SAOBRAĆAJA ZI. SKVER PREMA FRANTEMĀROM JAHORANI, TE JE TOM PRIMIKOM U METROPOLENOJ PALIZINI KUĆNĐU BROJA 11, USLJED NEPRILAGODENE PRZINE KRETANJA SUGO Vozila USKOVIMA I SPANJU PUTA (MOKR KOLOVIZ), IZGUBIO KONTROLU NAD VOZILOM I NELO SEĆENO ULJEVNO NA STOVARAC. TRAKI NAMJENJENI ZA KRETANJE VOZILA IZ SUPROTNOG SMJERA I SVODIM PRENDIM LIJEVIM DJELOM VOZILA OSTVARIO KONTAKT SA POČNOV LIJEVOM STRANOM M/V MERCEDES-BENZ E220 R/0 M-7E 7575 KOJU JE UPRAVLJAO MAJDAREVIĆ AMER, A KOJI PE VOZILOM KRETAO DESNOM STRANOM KOLOVIZA U SMJERU KRETANJA IZ PRAVCA FRANTEMĀRŠE SAMOSTAT PREMA RISKOVIMA SA KRUZNIM TOKOM STOVARAC. BI SKVER, ZADRŽAVAJUĆI PRAVAC SUGO KRETANJU VOZILA RISKOV.</p> <p><b>IZJAVE UČESNIKA NEZGODE:</b></p> <p>① PRIMIKOM VUKSA U ULICI HENDEK VOLIO SAM DOP SNOV SREDJOM KOLOVIZA KOB OSTREC KRIJVINE UOCIO SAK VOLIO; PRIKOJEVO POSTO JE KOLOVIZ VUKTAU VUZ COJE PROCLRALO JOŠ OVIJEŠAK.</p> <p>② KRETO SAM SE SVOJOM TRAKOM PREMA SKVERU KOD BR. 11 VZIHLI IZ SUPROTNOG SMJEL PRESLO U MOJUTKAW I UPARILU U NOJE VOZILU</p> <p><b>ZAPISNIK SAČINJEN:</b> Na lici mjestu, po zaprimljenim izjavama učesnika nezgode, po izjavama svjedoka, mjesto udesa je fotografisano.</p> <p><b>CRTEŽ:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>SKICA U PRILOGU:</b></p>
<p>U vozilu navedenom pod br. 1. bilo je pored vozača _____ lica, a u vozilu pod br. 2. _____ lica.</p> <p><b>PODACI O POVRIJEĐENIM LICIMA I POVREDAMA:</b></p> <p><del>MAJDAREVIĆ AMER</del> ZADOBILA LTT KONSTATOVAN NA UKC TUZLA, ODELENJE "ORTOPEDIJE" DR. S. AGOVIC  <del>MAJDAREVIC ISMET</del> ZADOMO, LTP KONSTATOVAN NA UKC TUZLA, ODELENJE "NEUROCHIRURGIJE" DR. H. MRKIC  <del>BRKOVIC SENAD</del> ZADOMO POVREDE EDJE SE NA ODELENJU "HIRURGIJE" JR. M. KOVACEVIC NIJE IZASNILA O STEPENU POVREDE</p> <p>Pregled mesta započet u 18.30 sati, a završen u 19.40 sati.</p> <p><b>VOZAČ - UČESNIK (bez primjedbi - sa primjedbama)</b></p> <p>1. <del>BRKOVIC SENAD</del>      M. / / / / /</p> <p><b>PODACI O SAPUTNICIMA U VOZILU I SVJEDOCIMA:</b></p> <p><del>MAJDAREVIC AMER</del> (MUNTA)      R. 09.06.1982 TUZLA      UL. F. MARCA 18 TUZLA</p> <p><del>MAJDAREVIC ISMET</del> (AMER AMER)      R. 11.11.2010 TUZLA      UL. F. MARCA 18 TUZLA</p> <p><b>Zapisnik sačinili:</b></p> <p>1. <u>DELIC A.</u>      2. <u>AGANTOVIC M.</u></p>

Fotografija br. 97. Fotokopija II strane jednog NN zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode



Fotografija br. 98. Fotokopija „pridodate“ skice lica mjesta  
iz jednog NN zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode

OPĆINSKI SUD U KONJICU  
Broj: R 056-Pr-08-000 490  
Datum, 26.11.2008. godine

Općinski sud u Konjicu, sudija ~~Kemiza Karadžić~~ u prekršajnom postupku protiv okrivljenog ~~Abadžić Envera~~, zbog prekršaja iz člana 44.st.1. Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH (Sl. Glasnik BiH 6/06 od 31.01.2006. godine), na osnovu odredbi člana 5. i člana 54. Zakona o prekršajima FBiH ("Službene novine FBiH, broj: 31/06 od 21.06.2006. godine), dana 26.11.2008. godine dvo nosi:

#### R J E Š E N J E

**OBUSTAVLJA** se prekršajni postupak, protiv okrivljenog ~~ABADŽIĆ ENVERA~~, sin Alije, rođen ~~30.01.1964.~~ godine u Živinicama, nastanjen u ulici ~~1. Marta~~ br. ~~60~~, Živinice, državljanin BiH, JMBG: ~~3001964181218~~, jer nije dokazano da je okrivljeni počinio prekršaj iz člana 44.stav 1. Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH. Na osnovu člana 203. Zakona o krivičnom postupku FBiH troškovi postupka padaju na teret budžetskih sredstava.

#### O b r a z l o ž e n j e

MUP HNK, Policijska uprava Konjic, PS za BS Konjic dana 25.06.2008.godine izdala je prekršajni nalog JSBO 100.801.467.5. kojim je okrivljenom ~~Abadžić Enveru~~ izrečena novčana kazna u iznosu od 100,00 KM, i zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom „B“ kategorije u trajanju od trideset dana, određena su mu i dva kaznena boda. za prekršaj iz člana 44.stav 1. Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH.

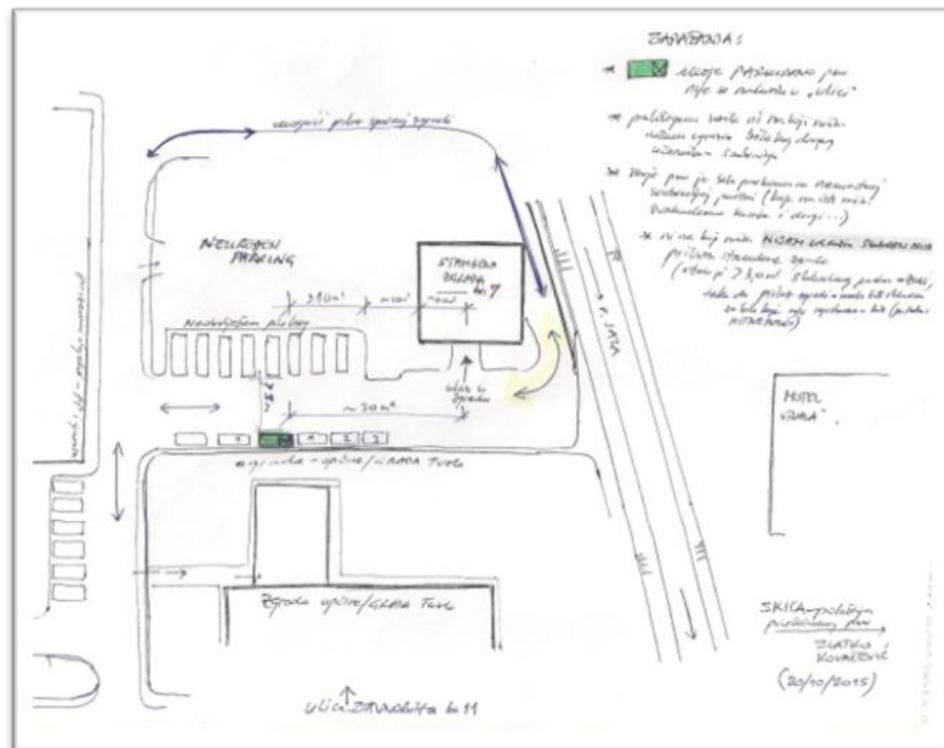
Okrivljeni je blagovremeno zatražio sudske odlučivanje po prekršajnom nalogu. Zakazan je usmeni pretres za dan 18.11.2008. godine na koji su pristupili okrivljeni Abadžić Enver i predstavnik ovlaštenog organa Hujdur Alija. Okrivljeni nije prihvatio odgovornost za prekršaj koji mu se prekršajnim nalogom stavlja na teret.

Okrivljeni je iznio svoju odbranu, u kojoj je istakao da je dana 25.06.2008. godine oko 06,00 sati upravljao putničkim m/v marke „VW Passat“ i kretao se magistralnim putem M-17 iz pravca Sarajeva u pravcu Mostara. Kako ne poznaje mjesta na dionicima uz magistralni put M-17 ne može se izjasniti o kojem naseljenom mjestu se radilo. Kako je vještak saobraćajne struke sadržaj zakona o bezbjednosti saobraćaja u cijelosti mu je poznat pa ističe da za prekoračenje brzine u naseljenom mjestu ne postoji sankcija u zakonu. Prije mjeseta gdje ga je zaustavila policija zapazio je tablu „naseljeno mjesto“ sa desne strane iz njegovog pravca kretanja, a 10-ak metara iza ove table postavljen je saobraćajni znak izričite naredbe „ograničenje brzine od 40 km/h“. Nakon tog znaka postoji priključni put sa desne strane sa asfalтирanim kolovozom. Nakon toga na udaljenosti od 350-400 metara nalazi se raskrsnica. 50-70 metara od raskrsnice zaustavila ga je policija na proširenju. Bezbjedno i bez naglog zaustavljanja na znak policije zaustavio je svoje vozilo. Policajac koji ga je zaustavio saopštio mu je da je prekoračio brzinu na navedenoj dionici puta u naseljenom mjestu. Stao je odmah do vozila ali nije vršio uvid u izmjerenu brzinu na radaru. Od policajca je tražio print traku ali kako mu je isti rekao da navedena marka radara ne posjeduje print-traku nije se

Fotografija br. 99. Primjer sudske rješenja



Fotografije br. 100. Obavijest (ostavljena na vozilu)



Fotografije br. 101. Skica LM (u vezi ostavljene obavijesti)

Mr.sci. ZLATKO KOVAČEVIĆ, dipl.ing.saobraćaja

75 000 TUZLA, ul. Maršala Tita 68/V/55  
(telefon: 061 560 246 ili 062 991 352)

PREDMET: Ilustracija situacije u vezi sa izdatim PREKRŠAJNIM NALOGOM broj 1048093952

Poštovani!

Prekršajni nalog broj 1048093952 od 31.10.2015.godine uručen mi je na adresu stana (dok sam bio na poslu) dana 04.11.2015.godine i odnosi se na „navodni prekršaj“ u vezi mog parkiranog pmv dana 20.10.2015.godine u 10,25 sati u Tuzli (ulica ZAVNOBIH).

Dana 20.10.2015.godine na vjetrobranskom staklu mog pmv OPEL ASTRA posle podne sam zatekao pisanu „OBAVIJEST o učinjenom prekršaju“ sa upisanim podacima da sam dana 20.10.2015.godine u 10,25 sati na putu/ulici ZAVNOBIH u Tuzli sa m/v reg.oznaka T07-M-775 počinio prekršaj ZOOBSa iz člana 74 stav 1 / 3 Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH ... (potpis nečitak).

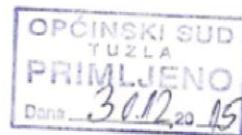
Odmah po dolasku do vozila, vidjevši pomenuto OBAVIJEST pregledao sam lice mjesta i konstatovao sledeće:

- Ja sam sudske vještak za saobraćaj i nikada mi ni na kraj pameti ne bi bilo da svoje vozilo zaustavim a kamoli parkiram na mjestu gdje bi ono moglo smetati bilo kome,
- Na licu mesta u dijelu ulice koja se označava kao ulica ZAVNOBIH (iako je u pozadini, iza leđa same ulice i predstavlja prilazne krakove komunikacija do neobilježenih parking mesta za stanare i druge gradane, kao i do ulaza u višespratne stambene zgrade i prizemne garaže i PP) nema niti horizontalne niti vertikalne saobraćajne signalizacije, dakle nema posebne zabrane parkiranja.
- Na mjestu gdje sam lično parkirao svoje pmv asfaltnu podlogu je oštećena; desno uz metalnu ogradi objekta Gradske uprave Grada Tuzla je uzdignuti ivičnjak a udaljenost od asfaltne podloge do ograde je oko 0,30 metara; lijevo od ivičnjaka je neobilježena oštećena asfaltna podloga širine oko 9,00 metara.
- Svakodnevno, na ovoj i ovakvoj površini se nalaze parkirana vozila na neobilježenim parking mjestima, ali tako da je obezbijeden neometan prolazak vozilima do stambene zgrade u produžetku, gdje se prolaz sužava na oko 2,75 metara. Dakle ostaje sloboden prolaz od preko 3,00 metara,
- Navodni prekršaj iz člana 74/1/3 odnosi se na zabranu parkiranja „naročito na prolazima i ulazima škola, ustanova, preduzeća, stambenih zgrada i drugih objekata iznad priključaka na vodovodnu mrežu i ulaze u kanalizacionu ili drugu mrežu komunalnih organizacija“, a moje vozilo u datom trenutku (dana 20.10.2015.godine u 10,25 sati) nije bilo parkirano na takvom zabranjenom mjestu jer je prolaz i ulaz u stambenu zgradu ostao neometan i **ničim nije onemogućilo normalno odvijanje saobraćaja** – kako piše u prekršajnom nalogu. Poenta zabrane iz člana 74/1/3 je u sprečavanju parkiranja na prilazima i ulazima – kako bi se obezbijedio prilaz do objekta i ulaz u isti, što u konkretnom slučaju nije ugroženo,
- Šta više, pojam „ulica“ posebno je definisan članom 9 ZOOBSa BiH i podrazumijeva obavezan trotoar koga u ovom dijelu „tzv“ ulice nema, dakle uopšte nije riječ o ulici, a inače – sasvim je uobičajeno da vozači u uslovima nedostatka uređenih (i obilježenih) parking površina svoja vozila parkiraju i na drugim mjestima gdje nikoga ne ugrožavaju, kao što je ovdje slučaj.
- Na licu mesta sačinio sam skicu sa učrtanim položajem komunikacija i objekata, sa parkiranim vozilima i drugim elementima – iz koje se jasno vidi da je ostao neometan prolaz do najbliže stambene zgrade od preko 20 metara, da je i prije i posle mog vozila bilo drugih uredno paralelno parkiranih pmv koji nisu ometali prolaz drugim vozilima (za pješake ovdje nema uredene niti obilježene površine), koju nudim u prilogu, kao dokaz.
- Na kraju, naglašavam da se saobraćajna površina na kojoj je zatećeno parkirano moje vozilo, u saobraćajno-tehničkom smislu ne može tretirati kao ULICA, niti u zoni posmatranja ima bilo kakvim saobraćajnim znakom zabranjeno parkiranje vozila. Ostaje – samo opšta situacija, za koju naglašavam da je bila (i danas jeste) takva da ovako parkirana vozila ne čine prekršaj odnosno ne sprečavaju normalno odvijanje saobraćaja (koje je na ovakvim površinama inače neuređeno).
- MOLIM SUD da uzme u obzir navedene okolnosti i poništi izdati prekršajni nalog.

U Tuzli, 11.11.2015.godine

Fotografije br. 102. Ilustracija i analiza LM (u vezi sa ostavljenom obavijesti)

Mr.sci. Zlatko Kovačević, dipl.ing.saobraćaja  
Stalni sudski vještak saobraćajne struke  
Adresa: 75 000 T U Z L A, ul. Maršala Tita 68  
Telefoni: 061 560 246 ili 062 991 352  
Email: [zlatko.ko@gmail.com](mailto:zlatko.ko@gmail.com)  
[zlatkok@tuzla.ba](mailto:zlatkok@tuzla.ba)



KANTONALNI SUD u Tuzli  
Predmet broj: 320 Pr 255002 15 Pr (kod Općinskog  
suda u Tuzli, sudija Nihzada Podhradski)  
Okrivljeni: Kovačević Zlatko

Predmet: Žalba Kantonalnom sudu  
na Rješenje broj: 320 Pr 255002 15 Pr  
od 15.12.2015.godine

Poštovani!

Blagovremeno ulažem žalbu na Rješenje Općinskog suda u Tuzli (broj i datum gornji) koje mi je dostavljeno u stan dana 22.12.2015.godine (primila ga je moja „punica“ dok sam ja bio na poslu).

Postupajući sudija je na usmenom javnom pretresu održanom dana 15.12.2015.godine donio gore pomenuto rješenje bez mog prisustva, iako sam ja tražio sudsko odlučivanje po izdatom prekršajnom nalogu od strane PU Centar Tuzla (PN broj 104.809.395.2 od 31.10.2015.godine) zbog navodnog prekršaja iz člana 238. stav 1. tačka 14. u vezi sa članom 74. stav 1. tačka 3. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH. Nisam dobio nikakav poziv za usmeni pretres te nisam ni znao da je isti zakazan i održan.

Sudsko odlučivanje sam tražio iz razloga nepostojanja prekršaja koji mi se stavlja na teret i ne prihvatom nikakvu odgovornost po tom pitanju. Naime, svoje privatno vozilo u radno vrijeme sam parkirao na neuređenoj saobraćajnoj površini koju svakodnevno koriste stanari okolnih zgrada, radnici i građani koji dolaze u zgradu Gradske uprave, na mjestu i na način da ni u kom slučaju ne ometam kretanje drugih vozila i pješaka. Položajem svog parkiranog vozila (ispred i iza kojeg su bila parkirana druga vozila, što je uobičajena slika svakog dana) ni na koji način nisam ugrozio slobodan pristup – „prilazima i ulazima škola, ustanova, preduzeća, stambenih zgrada i drugih objekata i iznad priključaka na vodovodnu mrežu i ulaze u kanalizacijsku ili drugu .... komunalnih organizacija“. Naglašavam da je riječ o neuređenoj površini koja po ZOOPS nema karakteristike ulice (po definiciji „ULICA je dio puta u naseljenom mjestu, s trotoarom i ivičnjakom, pored koje se najmanje s jedne strane nalaze redovi kuća ili grupe zgrada“) a da položajem svog parkiranog vozila ni na koji način nisam ugrozio bilo kog drugog učesnika u saobraćaju. Sudsku zaštitu sam i tražio iz razloga neopravdanog i nezakonitog okrivlivanja od strane nestručnih radnika PU, a sve i zbog mog stručnog statusa kao „sudskog vještaka saobraćajne struke“.

Molim SUD da uvaži moju žalbu i ponisti izdato Rješenje i prekršajni nalog – kao neosnovane.

Tuzla, 30.12.2015.godine



ŽALBU ULAŽE:

*Zlatko Kovačević*  
Mr.sci. Zlatko Kovačević, dipl.ing.saobraćaja/

Fotografije br. 103. Žalba na izdati prkršajni nalog

<p style="text-align: center;"><b>BOSNA I HERCEGOVINA FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE TUZLANSKI KANTON OPĆINSKI SUD U TUZLI</b> Broj: 32 0 Pr 255002 15 Pr Tuzla, 15.12. 2015. godine</p> <p>Općinski sud u Tuzli, po sudiji Nihzadi Podhradski, u prekršajnom postupku protiv okrivljenog Kovačević Zlatka, zbog prekršaja iz člana čl. 238. stav 1. tačka 14. u vezi sa članom 74. stav 1. tačka 3. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH, na osnovu člana 15. i 66. tač. 1. Zakona o prekršajima Federacija Bosne i Hercegovine ("Sl.novine FBiH" br 63/14), na usmenom i javnom pretresu održanom dana 15.12.2015. godine, donio i javno objavio</p> <p style="text-align: center;"><b>RJEŠENJE</b></p> <p>Prekršajni nalog br. 104.809.395.2 od 31.10. 2015. godine izdat od strane PU – Policijska stanica Centar Tuzla, u prekršajnom postupku protiv okrivljenog Kovačević Zlatka, zbog prekršaja iz čl. 238. stav 1. tačka 14. u vezi sa članom 74. stav 1. tačka 3. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH, postaje konačan i izvršan, zbog propuštanja okrivljenog da se pojavi na dan i u vrijeme određeno za usmeni pretres, zakazan po zahtjevu za sudske odlučivanje okrivljenog, jer se smatra da je okrivljeni propuštanjem, prihvatio odgovornost za prekršaj.</p> <p>Na osnovu čl. 199. ZKP FBiH i čl. 55. st. 3. tač. 3. Zakona o prekršajima FBiH, <b>okrivljeni se obavezuju da na ime troškova prekršajnog postupka plati paušalnu naknadu u iznosu od 40,00 KM.</b></p> <p>Troškovi postupka imaju se platiti u roku od 15 dana od dana pravosnažnosti ovog rješenja. Ukoliko okrivljeni u ostavljeom roku ne plati troškove postupka sud će postupiti u skladu sa odredbom člana 102. do 106. Zakona o prekršajima Federacije BiH.</p> <p style="text-align: center;"><b>Obrázloženje</b></p> <p>Okrivljeni Kovačević Zlatko je dana 11.11.2015. godine, blagovremeno, podnio zahtjev za sudske odlučivanje, po prekršajnom nalogu br. 104.809.395.2 od 31.10. 2015. godine izdatog od strane PU – Policijska stanica Centar Tuzla, zbog prekršaja iz člana čl. 238. stav 1. tačka 14. u vezi sa članom 74. stav 1. tačka 3. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH.</p> <p>Odredbom čl. 66. tač. 1. Zakona o prekršajima Federacije BiH, propisano je da će se smatrati da je okrivljeni prihvatio odgovornost propuštanjem da se pojavi, ukoliko se okrivljeni ne pojavi na dan i u vrijeme određeno za usmeni pretres, te da će prekršajni nalog u tom slučaju postat konačan i izvršan.</p> <p>Postupajući po zahtjevu okrivljenog, sud je, u smislu čl. 65. Zakona o prekršajima FBiH, zakazao usmeni pretres za dan 15.12.2015. godine, u 12,00 sati, na koji pretres je pristupio ovlašteni predstavnik izdavaoca prekršajnog naloga, dok okrivljeni nije pristupio.</p> <p>Okrivljenom je dana 19.11.2015. godine poziv upućen preporeučenom poštom na CIPS adresu (ul. Maršala Tita br.68, Tuzla), a prema navodima dostavljača isti je dana 20.11. i 23.11. 2015. godine obaviješten o prispijeću poziva, a poziv nije podigao. Kako je ovakav način dostavljanja predviđen odredbom čl. 3. st. 1. tač. 8. Zakona o prekršajima FBiH, a obzirom da se okrivljeni nije pojавio na usmenom pretresu smatra se da je prihvatio odgovornost propuštanjem da se pojavi, pa na osnovu čl. 66. tač. 1. Zakona o prekršajima FBiH, prekršajni nalog broj i datum gornji, postaje konačan i izvršan.</p> <p>Odluku o troškovima prekršajnog postupka, sud je zanovao na odredbi čl. 199. Zakona o krivičnom postupku Federacije BiH i čl. 55. st. 3. tač. 3. Zakona o prekršajima Federacije BiH.</p> <p><b>PRAVNA POUKA:</b> Protiv ovog rješenja može se uložiti žalba Kantonalnom sudu u Tuzli u roku od 15 dana od dana dostavljanja rješenja. Žalba se predaje ovom sudu u tri primjerka.</p> <p style="text-align: right;"> <b>SUDIJA</b></p>	<p>— Lekalito nisala cristo "mamaju" "moy zaključuju da sudska odlučivanje!" Zlatko Kovacevic</p> <p>→ Žalba do PN - 2015-2080</p>
---	--

Fotografije br. 104. Sudsko Rješenje

BOSNA I HERCEGOVINA  
FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE  
TUZLANSKI KANTON  
OPĆINSKI SUD U TUZLI  
Broj: 32 0 Pr 255002 15 Pr  
Tuzla, 30.12.2015. godine

Općinski sud u Tuzli, po sudiji Nihzadi Podhradski, u prekršajnom postupku protiv okrivljenog Kovačević Zlatka, zbog prekršaja iz čl. 238. stav 1. 1 tačka 14. u vezi sa članom 14. stav 1. tačka 3. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH na osnovu čl. 93. st. 2. i 95. st. 2. Zakona o prekršajima Federacije BiH, („Sl.novine FBiH“ br 63/14) i čl. 175. st. 2. Zakona o krivičnom postupku FBiH u vezi s a čl. 18. Zakona o prekršajima Federacije BiH, dana 30.12.2015. godine, donosi

#### RJEŠENJE

UVAŽAVA SE PRIJEDLOG za povrat u predašnje stanje okrivljenog Kovačević Zlatka i rješenje ovog suda br 32 0 Pr 255002 15 Pr od 15.12.2015. godine, stavlja van snage.

#### Obratloženje

Općinski sud u Tuzli – Prekršajno odjeljenje, je dana 15.12.2015. godine, na osnovu čl. 66. tač. 1. Zakona o prekršajima Federacije BiH, donio rješenje kojim je prekršajni nalog br. 104.809.395.2 izdat dana 31.10.2015. godine od strane PU Tuzla, PS Centar, u prekršajnom postupku protiv okrivljenog Kovačević Zlatka, zbog prekršaja iz čl. 238. stav 1. 1 tačka 14. u vezi sa članom 14. stav 1. tačka 3. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH, oglasio konačnim i izvršnim zbog propuštanja okrivljenog da se pojavi na dan i u vrijeme određeno za usmeni pretres koji je bio zakazan po njegovom zahtjevu za sudske odlučivanje.

Okrivljeni Kovačević Zlatko je dana 30.12.2015. godine ovom sudu, podnio žalbu koja sadržajno predstavlja prijedlog za povrat u predašnje slanje u kojem navodi da poziv za usmeni pretres nije dobio, pa traži da se zakaže novi usmeni pretres.

Uvidom u spis predmeta ovaj sud je utvrdio da je okrivljenom poziv upućen preporučenom poštom na CIPS adresu Maršala Tita br.68 Tuzla, na kojoj adresi poziv nije uručen, jer je prema navodima dostavljачa, okrivljeni obavješten o prispijeću poziva dana 20.11. i 23.11.2015. godine, a poziv nije podigao.

Odredbom čl. 93. st. 2. Zakona o prekršajima Federacije BiH, je propisano da će sud uvažiti prijedlog za povrat u predašnje stanje, ako okrivljeni može dokazati da je propuštanje pojavitivanja nastalo iz opravdanih razloga, dok je odredbom čl. 95. st. 2. istog Zakona, propisano da će sud, ako uvaži prijedlog za povrat u predašnje stanje, rješenje o prekršaju staviti van snage.

Sud nalazi da su razlozi koje navodi okrivljeni opravdani razlozi, zbog kojih nije pristupio na usmeni pretres zakazan za dan 15.12.2015. godine u 12,00 sati, iz kojih razloga je uvažio prijedlog za povrat u predašnje stanje, pa je na osnovu čl. 93. st. 2. Zakona o prekršajima FBiH, odlučio kao u izreci rješenja.

**POUKA O PRAVNOM LIJEKU:**  
Protiv ovog rješenja nije dozvoljena žalba.



Fotografije br. 105. Rješenje kojim sud svoje rješenje stavlja van snage

BOSNA I HERCEGOVINA  
FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE  
TUZLANSKI KANTON  
OPĆINSKI SUD U TUZLI

Broj: 320 Pr 255002 15 Pr 2  
Tuzla, 01.02.2016. godine

Općinski sud u Tuzli, po sudiji Nihzadi Podhradski, u prekršajnom postupku protiv okrivljenog Kovačević Zlatka, zbog prekršaja iz čl. 238. st. 1. tač. 14. u vezi čl. 74. st. 1. tač. 3. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH, („Sl.glasnik BiH“ br 6/06), a na osnovu čl.15., 69., 72. 74. i 79. Zakona o prekršajima Federacije BiH, („Sl.novine FBiH“ br 63/14), nakon održanog usmenog i javnog pretresa, dana 01.02.2016. godine, donio je

RJEŠENJE

Okrivljeni: Kovačević Zlatko, sin Tunje i majke Ružice, rođ. Tadić, rođen 27.11.1957. godine u Tuzli, nastanjen u Tuzli, ul. Maršala Tita br.68, JMB 2711957180001, po zanimanju dipl.ing. saobraćaja, zaposlen u grad Tuzla, Služba za inspekcijske poslove, oženjen, otac dvoje djece, državljanin BiH.

ODGOVORAN JE

Što je:

dana 20.10.2015. godine u 10.25 sati u Tuzli, u ulici ZavnoBiH, suprotno odredbi člana 74. stav 1. tačka 3. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH, parkirao pmv marke „Opel“, reg. oznaka T07-M-775, na prilaznom putu stambene zgrade br.7,

čime je počinio prekršaja iz čl. 238. st. 1. tač. 14. u vezi sa čl. 74. st. 1. tač. 3. Zakona o osnovam abezbijednosti saobraćaja na putevima u BiH

pa mu sud, na osnovu naprijed navedenog propisa, te člana 21. 22. i 23. Zakona o prekršajima Federacije BiH,

IZRIČE

NOVČANU KAZNU U IZNOSU OD 40,00 KM

Na osnovu člana 199. Zakona o krivičnom postupku FBiH i člana 35. Pravilnika o naknadi troškova u sudskom postupku **okrivljeni se obavezuje da naknadi troškove prekršajnog postupka u paušalnom iznosu od 80,00 KM.**

Novčana kazna i troškovi postupka imaju se platiti u roku od 15 dana od dana pravosnažnosti ovog rješenja. Ukoliko okrivljeni u ostavljenom roku ne plati novčanu kaznu i troškove postupka sud će postupiti u skladu sa članom 102. do 106. Zakona o prekršajima FBiH.

Obratloženje

Okrivljeni Kovačević Zlatko je dana 11.11.2015. godine blagovremeno podnio zahtjev za sudsko odlučivanje, protiv prekršajnog naloga br 104.809.395.2 od 31.10.2015. godine izdat od strane PS Centar Tuzla, zbog prekršaja iz čl. 238. st. 1. tač. 14. u vezi čl. 74. st. 1. tač. 3. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH, čiji je činjenični opis djelimično prilagođen od strane suda.

Na usmenom pretresu održanom dana 01.02.2016. godine, okrivljeni je izjavio da ne prihvata odgovornost za prekršaj i u uvodnoj riječi odbrane izjavio: „Moje pmv je bilo parkirano na

Fotografije br. 106. Novo sudsko rješenje

Mr.sci. Zlatko Kovačević, dipl.ing.saobraćaja  
Stalni sudske vještak saobraćajne struke  
Adresa: 75 000 T U Z L A, ul. Maršala Tita 68  
Telefoni: 061 560 246 ili 062 991 352  
Email: [zlatko.ko@gmail.com](mailto:zlatko.ko@gmail.com)  
[zlatkok@tuzla.ba](mailto:zlatkok@tuzla.ba)

KANTONALNI SUD u Tuzli  
Predmet broj: 320 Pr 255002 15 Pr 2 (kod Općinskog  
suda u Tuzli, sudija Nihzada Podhradski)  
Okrivljeni: Kovačević Zlatko

Predmet: Žalba Kantonalnom sudu  
na Rješenje broj: 320 Pr 255002 15 Pr 2  
od 01.02.2016.godine

Poštovani!

Blagovremeno ulažem žalbu na Rješenje Općinskog suda u Tuzli (broj i datum gornji) koje mi je dostavljeno u stan dana 13.02.2016.godine sa poukom o pravnom lijeku (da u roku od 15 dana od dana dostavljanja rješenja mogu izjaviti žalbu).

Žalbu ulažem iz razloga što je na usmenom i javnom pretresu dana 01.02.2016.godine (posle kojeg je doneseno osporavano Rješenje) nepotpuno i pogrešno utvrđeno činjenično stanje, te što je na osnovu tako utvrđenog stanja sud donio nezadovoljavajuće Rješenje, a ne uvažavajući nijednu od navedenih činjenica od strane okrivljenog koji je na pretresu naglasio i da je „ovlašćeni sudske vještak saobraćajne struke“ (i to baš za drumski saobraćaj) – te da baš iz tih razloga insistira da se ovakvi propusti SUDA ne dešavaju i u budućnosti. Dakle, zapriječenu novčanu kaznu za nepostrojeći prekršaj od 40 odnosno 20 KM, okrivljeni je želio zamijeniti za popravak „sudske prakse“ u smislu – da se od strane nekompetentnih lica – pojedinih predstavnika MUPa ne uzima „zdravo za gotovo“ sve ono što u prekršajnom nalogu navedu.

U ovoj svojoj Žalbi ističem da je postupajući sudija odbila da pokloni dovoljnu pažnju navodima mene kao okrivljenog u smislu da:

- Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH (u daljem tekstu-ZOBS) jasno definije „pojedine izraze koji se koriste u ovom zakonu“ u članu 9.
- Tako su i definisani izrazi „put“, „javni put“, „naselje“, „učesnik u saobraćaju“, „ulica“ i drugi, ali u ZOBsu nema definisanih izraza koje koristi postupajući sudija u svom gore pomenutom Rješenju kao što su: „prolaz“ i „ulaz“ u zgradu, „prilaz zgradi br. 7 u ulici ZavnoBiH“.
- Postupajući sudija je iz meni nepoznatih razloga poklonila potpuno povjerenje nestručnim predstavnicima MUPa (koji nemaju saobraćajno obrazovanje niti zvanje) i donijela Rješenje suprotno „saobraćajnim pravilima“ (a koja su u ZOBsu navedena u poglaviju III).
- Postupajući sudija nije uvažila ili nije znala da je u čl. 69. ZOBs-a navedeno pravilo: „Vozač ne smije zaustaviti ili parkirati vozilo na mjestu na kojem bi ono ugrožavalo bezbjednost drugih učesnika u saobraćaju, ili predstavljalo smetnju za normalno odvijanje saobraćaja ili kretanje pješaka“. Ovim pravilom za saobraćajne stručnjake je sasvim jasno definisano na kojim to mjestima (na kojima nije posebnim saobraćajnim znakom drugačije određeno) nije dozvoljeno zaustavljanje ili parkiranje, odnosno jasno je naznačeno ono što sam isticao na pretresu – da nisam načinio nikakav prekršaj jer sam parkirao svoje vozilo na mjestu na

Fotografije br. 107. Žalba vozača

Bosna i Hercegovina  
Federacija Bosne i Hercegovine  
**TUZLANSKI KANTON**

**KANTONALNI SUD U TUZLI**  
Broj: 32 0 Pr 255002 16 Pžp  
Tuzla, 19.07.2016. godine

Kantonalni sud u Tuzli kao drugostepeni sud, po sudiji Dženeti Hadžić kao sudiji pojedincu, uz sudjelovanje Elvire Jajičević kao zapisničara, u prekršajnom predmetu protiv okrivljenog Kovačević Zlatka, zbog prekršaja iz člana 238. stav 1. tačka 14. u vezi članom 74. stav 1. tačka 3. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH, („Sl. glasnik BiH“, br. 6/06), odlučujući o žalbi okrivljenog Kovačević Zlatka, protiv rješenja Općinskog suda u Tuzli broj 32 0 Pr 255002 15 Pr 2 od 01.02.2016. godine, dana 19.07.2016. godine, donio je

#### RJEŠENJE

Žalba okrivljenog Kovačević Zlatka, podnijeta protiv rješenja Općinskog suda u Tuzli broj 32 0 Pr 255002 15 Pr 2 od 01.02.2016. godine, odbacuje se kao nedopuštena.

#### Obratloženje

Rješenjem Općinskog suda u Tuzli broj 32 0 Pr 255002 15 Pr 2 od 01.02.2016. godine, oglašen je odgovornim okrivljeni Kovačević Zlatko, zbog prekršaja iz člana 238. stav 1. tačka 14. u vezi članom 74. stav 1. tačka 3. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH („Sl. glasnik BiH“, br. 6/06), te je istom izrečena a novčana kazna u iznosu od 40,00 (četrdeset) KM, koju je dužan platiti u roku od 15 dana od dana pravosnažnosti rješenja.

Istim rješenjem je obavezan da nadoknadi troškove prekršajnog postupka u iznosu od 80,00 (osamdeset) KM u roku od 15 dana od dana pravosnažnosti rješenja.

Protiv navedenog rješenja blagovremeno je uložio žalbu okrivljeni Kovačević Zlatko, zbog pogrešno i nepotpuno utvrdenog činjeničnog stanja, te je predložio da sud uvaži njegovu žalbu i doneše oslobođajuću presudu.

Policijska uprava Tuzla, Policijска stanica Centar Tuzla, kao organ ovlašten za izdavanje prekršajnog naloga, nije dostavio odgovor na žalbu okrivljenog.

Ovaj sud je u smislu člana 88. Zakona o prekršajima Federacije Bosne i Hercegovine ispitao pobijano rješenje u onom dijelu u kojem se pobija žalbom, pa je odlučio kao u izreci ovog rješenja iz sljedećih razloga:

Odredbom člana 84. Zakona o prekršajima Federacije Bosne i Hercegovine („Službene novine Federacije BiH“, broj 63/14) propisano da se rješenje o prekršaju može pobijati zbog bitne povrede odredaba prekršajnog postupka, povrede materijalnog propisa o prekršaju ili odluke o prekršajnoj sankciji, zaštitnoj mjeri, oduzimanju imovinske koristi, troškovima prekršajnog postupka i imovinsko pravnom zahtjevu, pa kako okrivljeni u žalbi navodi da sud izjave pojedinih predstavnika MUP-a uzima „zdravo za gotovo“, te da je

Fotografija br. 108. Konačno sudsko rješenje (odbacuje se žalba kao „nedopuštena“)

<p style="text-align: center;">Bosna i Hercegovina Federacija Bosne i Hercegovine HERCEGOVACKO-NERETVANSKA ZUPANJINA/KANTON Ministarstvo unutarnjih/unutrašnjih poslova M O S T A R</p>			<p style="text-align: right;">P. V. OARPLICA ORGANIZACIJSKA JEDINICA P. S. E. C. G. 14 P. O. S. OARPLICA SVOJSTVO SLUŽBENE OSOBE/LICA C. P. 11</p>
<p>U poziciji dana 02.07.2016 godine. Ime i prezime sl. osobe/lica: _____ Na temelju/osnovu čl. 53. st. (1) t. 1), 54., 55. i 56. Zakona o prekršajima ("Službene novine F BiH" br. 63/14), i z daje se</p>			
<b>PREKRŠAJNI NALOG</b> JSBO 104.554.291.1			
Podaci o počinitelju/podnositeli prekršaja	Fizička osoba	Pravna osoba	Odgovorna osoba
	JMB (za strance broj putovnice/pasoša, država izdavanja i datum rođenja) - JIB: 2711957180001		Imaćac radnje
	Ime (naziv za pravne osobe): ZLATKO	Državljanstvo:	
	Prezime: NOVAKOVIC	Ulica i broj: KARADZICA 64	
Ime roditelja: TUMLJIC	Grad/općina: Tuzla		
Zaposlen u:	Država: BiH		
Broj vozačke dozvole:			
Podaci o prekršaju	Datum: 02.07.2016	Vrijeme (sat/minuta): 08:17	
	Grad/općina: OARPLICA	Mjesto/adresa izvršenja prekršaja: Tuzla	
	Registarski broj vozila: 7027-11-995	Broj potvrde o registraciji: 350-024363600174522	
	Opis prekršaja: 152-1 PRAVOTRACI BIZLU ŽA 25.0.24363600174522	Država reg: B17	
<p>čime je počinio prekršaj-e iz: kazna (KM) kaz. bod.          Ø 300 st. 1 t. propisa 2024- kaznivo po d. 237 st. 1 t. 3 istog propisa ( ) ( )          Ø 100 st. 1 t. propisa kaznivo po Ø. st. 1 t. istog propisa, ( ) ( )          Ø 100 st. 1 t. propisa kaznivo po Ø. st. 1 t. istog propisa, ( ) ( )          Ø 100 st. 1 t. propisa kaznivo po Ø. st. 1 t. istog propisa, ( ) ( )          Ø 100 st. 1 t. propisa kaznivo po Ø. st. 1 t. istog propisa, ( ) ( )</p>			
<p>Izriče se zaštita mjera 2024- u trajanju 30.07.2016, te ukupno kaznenih bodova/poena _____.</p>			
<p>Počinitelju/podnositelu prekršaja se izriče jedinstvena novčana kazna u iznosu od KM (slovima <u>STOTINA</u>) KM, iznos naknadne štete: KM troškovi postupka: KM.</p>			
<p><b>NAPUTAK/PUTUPSTVO:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Novčanu kaznu, iznos čije i troškove dužni ste uplatiti u roku od 8 dana od dana utvrđenja ovog prekršajnog naloga, odnosno obavijesti ovaženi organ o prihvatanju novčane kazne (stavljanjem potpisa ispod teksta "Prihvatanjem odgovornosti..."). Novčanu kaznu uplatiti prieozicom uplatnicom.</li> <li>- Plaćanjem 50% izrečene novčane kazne u roku od osam dana od dana utvrđenja ovog prekršajnog naloga, eksolabidate se plaćanja preostalih 50% izrečene novčane kazne, u skladu sa odredbama čl. 23 st.2 (čl. 55. st.1(t.) 12) i 13), a u vezi sa čl. 57. Zakona o prekršajima.</li> <li>- Ako u roku od 8 dana od dana utvrđenja ovog prekršajnog naloga ne platiš učvršćenu kaznu, odnosno ne obavijesti ovaženi organ o prihvatanju odgovornosti, troškovi naplate u iznosu od 20 KM će biti dodati sumi koju već dugujete u skladu sa čl. 58. st. (2) Zakona o prekršajima. Prihvatanjem odgovornosti ne možete kasnije odbiti odgovornost ili se žaliti na vissnu/vrstu bilo koje sankcije.</li> </ul>			
<p>Na temelju/osnovu čl. 55. st. (3), a u vezi sa čl. 59. Zakona o prekršajima možete podnjeti zahtjev za sudsko odlučivanje o prekršajnom razlagu, iako što jedno kopiju ovog naloga postavi Općinskom sudu 2024- Prekršajno dojene u roku od 8 dana od dana prijema. Sud će vas obavijestiti o datumu sudjenja ili će usmjeriti prenesi biti održani dana: 2024- Ukoliko vas progusi prekršajno odgovornim, kazna zrećenja od struke sudske može biti veća od kazne izražene ovim prekršajnim nalogom i bit će obavezni nadoknadi sudske troškove. U slučaju prekršaja iz oblasti prometa/sobraćaja za koje zakon prepisuje dojde/đe rješenje kaznenih bodova/poena, prihvatanje odgovornosti ili učvršćivanje odgovornosti od struke rezultat će dođe/đenjem tih kaznenih bodova/poena.</p>			
<p>Prekršajni nalog (dvije kopije) je unesen okvirjenom: A - osobnim ličnim unutrenjem, B - putem pošte, C - dostavljen na motornom vozilu.</p>			
Datum uručenja/stanja: 02.07.2016. godine			
Potpis primatelja/primaoča: <u>ZLATKO</u>		(potpis službene osobe/lica)	
<p><b>PRIHVATANJE ODGOVORNOSTI</b></p> <p>Prihvatom odgovornost za prekršaj opisan u ovom prekršajnom nalogu i održim se prava na sudsko odlučivanje.</p>			
<p><b>PARTIJEV ZA SUDSKO ODLUČIVANJE</b></p> <p>Ne prihvatajem odgovornost za prekršaj opisan u ovom prekršajnom nalogu i održavajući se učinku podeljivanja:</p>			
Potpis okrivljenog: <u>ZLATKO</u>		Potpis okrivljenog: <u>ZLATKO</u>	

*Fotografija br. 109. Popunjeno obrazac prekršajnog naloga*

## **SPISAK PRAVNIH IZVORA:**

1. Pravilnik o minimalnim tehničkim uvjetima za izgradnju i upotrebu autobuskih stajališta, („Službene novine FBiH“, broj 69/10).
2. Pravilnik o održavanju javnih cesta, („Službene novine FBiH“, broj 69/10).
3. Pravilnik o osnovnim uvjetima koje javne ceste, njihovi elementi i objekti na njima moraju ispunjavati sa aspekta sigurnosti saobraćaja, („Službeni glasnik BiH“, broj: 13/07).
4. Pravilnik o sposobljavanju za vozača motornih vozila, („Službeni glasnik BiH“, broj: 15/07).
5. Pravilnik o postavljanju posebnih objekata na cesti radi smanjenja brzine kretanja vozila, („Službeni glasnik BiH“, broj: 13/07).
6. Pravilnik o postavljanju reklamnih znakova na cestama, („Službene novine FBiH“, broj 80/10).
7. Pravilnik o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova na putu i znakovima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašćeno lice, („Službeni glasnik BiH“, broj: 16/07).
8. Pravilnik o turističkoj i ostaloj signalizaciji na putevima, („Službeni glasnik BiH“, broj: 13/07).
9. Pravilnik o uslovima i načinu dobijanja licence, („Službeni glasnik BiH“, broj: 12/07).
10. Pravilnik o vođenju evidencije o javnim putevima i objektima na njima, („Službeni glasnik BiH“, broj: 13/07).
11. Pravilnik o vrsti i sadržaju projekata za građenje i rekonstrukciju javnih cesta, („Službene novine FBiH“, broj 69/10).
12. Pravilnik za utvrđivanje uvjeta za projektovanje i izgradnju priključaka i prilaza na javne ceste, („Službene novine FBiH“, broj 81/10).
13. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, („Službeni glasnik RS“, broj 41/09).
14. Zakon o cestama FBiH, („Službene novine FBiH“, broj 12/10, 16/10).
15. Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima, („Službeni list SFRJ“, broj 50/88, 63/88, 80/89, 29/90, 11/91).
16. Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima, „Službeni list“, Beograd, 1995.
17. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH („Službeni glasnik BiH“, broj: 06/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13).
18. Zakon o prostornom uređenju i građenju, („Službene novine TK“, broj 6/11).

## PREGLED SKRAĆENICA KORIŠĆENIH U RADU:

SN - saobraćajna nezgoda

ZOBS – Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini,

m/v - motorno vozilo,

pmv - putničko motorno vozilo,

DS - drumski saobraćaj,

BDS - bezbjednost drumskog saobraćaja,

BS - bezbjednost saobraćaja,

JMGPP – javni masovni gradski putnički prevoz,

EU - Evropska unija,

MŠ - materijalna šteta, (MMŠ - manja materijalna šteta, VMŠ – veća materijalna šteta),

PKm - putnik kilometar,

Vkm - vozilo kilometar,

PGDS - prosječan godišnji dnevni saobraćaj (izražen u broju vozila na dan),

km/h - kilometara na čas,

SGGM - sjeverna glavna gradska magistrala u Tuzli,

JGGM - južna glavna gradska magistrala u Tuzli,

H – horizontalna (signalizacija),

V – vertikalna (signalizacija).

## SPISAK FOTOGRAFIJA PRIKAZANIH U RADU:

	Strana:
Fotografija broj 1. Položaj BiH u Evropi .....	17
Fotografija broj 2. Mreža saobraćajnica u gradu Tuzla .....	18
Fotografija broj 3. Istoriski pregled razvoja vozila kao faktora BS .....	20
Fotografija broj 4. i 5. Prikaz obima saobraćaja na putevima u BiH 2005.godine .....	37
Fotografija broj 6. Izvođenje trake za ubrzanje na GGM u Tuzli, 2015 .....	57
Fotografija broj 7. Pješačka staza dovodi do M-puta .....	58
Fotografija broj 8. Fizičke prepreke pored nevažećeg s.znaka u naselju Slatina u Tuzli .....	58
Fotografija broj 9. Ukinuta saobraćajna traka na 1/3 kolovoza u Tuzli .....	59
Fotografija broj 10. i 11. Neobilježen pješački prelaz i taxi stajalište na GGM u Tuzli .....	60
Fotografija broj 12. Autobuska niša ne obezbeđuje prostor niti za jedan autobus .....	61
Fotografija broj 13. Na ulici Radojke Lakić u centru Tuzle nema trotoara .....	61
Fotografija broj 14. Kvalitet izvedenih radova na ulicama Tuzle je neodgovarajući .....	61
Fotografija broj 15. Pri gradnji hotela u Tuzli pješacima je ostao samo kolovoz za kretanje .....	61
Fotografija broj 16. Način rješavanja problema udarnih rupa na putevima u BiH .....	62
Fotografija broj 17. Stub saobraćajnog znaka sprečava uredno parkiranje .....	63
Fotografija broj 18. Svakodnevica na lokalnim putevima u BiH .....	63
Fotografija broj 19. Čest izgled lokalnog puta i putnog pojasa .....	63
Fotografija broj 20. Autoput cijelom svojom dužinom ima izvedene saobraćajne trake za prinudno zaustavljanje vozila .....	64
Fotografija broj 21. Kako popraviti koeficient trenja na kolovozu GGM u Tuzli .....	65
Fotografija broj 22. Rasvjetni stub i s.znak na GGM u Tuzli predstavljaju bočnu smetnju .....	66
Fotografija broj 23. Razne opcije sprečavanja parkiranja u Tuzli .....	66
Fotografija broj 24. Da li se vidi saobraćajni znak ograničenja brzine .....	67
Fotografija broj 25. Znak bez komentara (12 m) .....	68
Fotografija broj 26. Zimsko održavanje puteva – ulice u centru Tuzle .....	68

Fotografija broj 27. Kako pješaci mogu iskoristiti obilježen pješački prelaz .....	68
Fotografija broj 28. Parkiranje ispred ulaza u stambenu zgradu u centru grada .....	69
Fotografija broj 29. i 30. Pored M-puteva u BiH neometano se vrši prodaja razne robe .....	70
Fotografija broj 31. Pogled na M-put u smjeru iz Mostara ka Počitelju .....	71
Fotografija broj 32. Pogled na M-put u smjeru iz Počitelja ka Mostaru .....	71
Fotografija broj 33. i 34. Vozila MUP-a parkirano na stajalištu za vozila JMGPP .....	72
Fotografija broj 35. Izgled dijela JGGM u Tuzli .....	73
Fotografija broj 36. Vertikalna saobraćajna signalizacija na JGGM u Tuzli .....	73
Fotografija broj 37. i 38. Saobraćajni znakovi neodgovarajuće boje na M-putu .....	74
Fotografija broj 39. Obilježen prostor za parkiranje vozila na trotoaru u centru Tuzle .....	75
Fotografija broj 40. Obilježen prostor za parkiranje vozila i mogućnost korišćenja trotoara .....	75
Fotografija broj 41. Ograničenje brzine na M-putu Sarajevo – Tuzla .....	76
Fotografija broj 42. Postavljene fizičke prepreke za sprečavanje parkiranja u centru Tuzle .....	76
Fotografija broj 43. Ovako su obilježeni radovi na javnom putu – ulici u centru Tuzle .....	77
Fotografija broj 44. Izgled uredne saobraćajne signalizacije na putu izvan naselja .....	78
Fotografija broj 45. Izgled raskr. sa kružnim tokom saobraćaja, regulisane H i V signalizacijom .....	79
Fotografija broj 46. Kružni tok saobraćaja regulisan „pravilom desne strane“ .....	79
Fotografija broj 47. Uredan izgled obilježenog stajališta za vozila JMGPP .....	82
Fotografija broj 48. Jedina dva saob. znaka (po ZOBS-u) sa žutom osnovnom bojom podloge ....	82
Fotografija broj 49. Izgled javnog puta u naselju u jesenskom periodu .....	83
Fotografija broj 50. Znak „nacionalne autooznake“ .....	83
Fotografija broj 51. A čija je ovo „nacionalna autooznaka“ .....	83
Fotografija broj 52. Piramida saobraćajnih pravila u BiH .....	87
Fotografija broj 53. Propisani oblik i demnezije montažnih fizičkih prepreka .....	88
Fotografija broj 54. Nevažeći saob. znak na GGM u Tuzli predstavlja bočnu smetnju .....	89
Fotografija broj 55. Način korišćenja nevažeće saob. signalizacije na saobraćajnicama u Tuzli ...	90
Fotografija broj 56. Nepravilno izveden usporivač brzine ispred zgrade Ministarstva saobraćaja ...	91

Fotografija broj 57. Nepostojeći šestougaoni znak na autobusima u Tuzli .....	92
Fotografija broj 58. Obilježeni pješački prelazi na međusobnoj udaljenosti od 30 m .....	92
Fotografija broj 59. Obratiti pažnju na punu zaustavnu liniju na kolovozu i znak II-1 .....	93
Fotografija broj 60. Obilježen pješački prelaz i puna zaustavna linija na ulazu u upravnu zgradu...	94
Fotografija broj 61. Nepotrebno suženje saob. trake .....	94
Fotografija broj 62. Pogrešan položaj strelica VI-21 .....	94
Fotografija broj 63. Skica raskrsnice A, priprema za rad sa studentima .....	101
Fotografija broj 64-67. Pogled na snimanu neregulisanu trokraku raskrsnicu A .....	101
Fotografija broj 68. Raskrsnica A .....	102
Fotografija broj 69. Zbirna tabela za unos podataka (za period snimanja od 15,00-16,00 sati) ....	160
Fotografija broj 70. Zbirna tabela za unos podataka (za period snimanja od 16,00-17,00 sati) ....	160
Fotografija broj 71. Tabela za unos podataka iz prilaza 1 (vrijeme od 15,00-16,00 sati) .....	161
Fotografija broj 72. Tabela za unos podataka iz prilaza 1 (vrijeme od 16,00-17,00 sati) .....	161
Fotografija broj 73. i 74. Tabele za unos podataka iz prilaza 2 (vrijeme od 15,00-17,00 sati) ....	162
Fotografija broj 75. i 76. Tabele za unos podataka iz prilaza 3 (vrijeme od 15,00-17,00 sati) ....	163
Fotografija broj 77. i 78. Tabele za unos podataka o broju pješaka u smjeru 1 i 2 na raskrsnici A..	164
Fotografija broj 79. i 80. Pogled na snimanu neregulisanu trokraku raskrsnicu B .....	103
Fotografija broj 81. Raskrsnica B na JGGM .....	103
Fotografija broj 82. Izgled raskrsnice B (smjer Bijeljina – Sarajevo) .....	104
Fotografija broj 83. i 84. Pogled na snimanu regulisanu krstastu raskrsnicu C u Tuzli .....	106
Fotografija broj 85. Raskrsnica C i D u Tuzli .....	107
Fotografija broj 86. Izgled raskrsnice C .....	108
Fotografija broj 87. Raskrsnica D .....	109
Fotografija broj 88-91. Pogled na snimanu neregulisanu nepravilnu trokraku raskrsnicu D .....	110
Fotografija broj 92. Pogrešan način parkiranja na trotoaru GGM .....	111
Fotografija broj 93. Izgled obrasca anketnog lista .....	165
Fotografija broj 94. Akt – molba autora za dozvolu pristupa podacima o SN .....	120

Fotografija broj 95. Izgled pomoćne tabele za unos podataka o SN .....	166
Fotografija broj 96. Fotokopija I strane jednog NN Zapisnika o uviđaju SN .....	167
Fotografija broj 97. Fotokopija II strane jednog NN Zapisnika o uviđaju SN .....	168
Fotografija broj 98. Fotokopija „pridodate“ skice LM iz jednog NN Zapisnika o uviđaju SN .....	169
Fotografija broj 99. Primjer sudskog Rješenja .....	170
Fotografija broj 100. i 101. Obavijest i skica LM .....	171
Fotografija broj 102. Ilustracija i analiza LM .....	172
Fotografija broj 103. Žalba na izdati prekršajni nalog .....	173
Fotografija broj 104. Sudsko Rješenje .....	174
Fotografija broj 105. Rješenje kojim sud svoje rješenje stavlja van snage .....	175
Fotografija broj 106. Novo sudsko Rješenje .....	176
Fotografija broj 107. Žalba vozača .....	177
Fotografija broj 108. Konačno sudsko Rješenje (odbija se Žalba kao „nedopuštena“) .....	178
Fotografija broj 109. Popunjeno obrazac prekršajnog naloga .....	179
Fotografija broj 110. Izgled puta koji policija kvalifikuje kao „NASELJE“ .....	204
Fotografija broj 111. Planirana putna mreža opštine / grada Tuzla .....	126
Fotografija broj 112. Parkirano pmv na pješačkoj komunikaciji sprečava kretanje pješaka .....	133
Fotografija broj 113. Pogledati boju saobraćajnog znaka .....	137
Fotografija broj 114. Obaveza vozača je i čišćenje kolovoza .....	137
Fotografija broj 115. Izvod iz Projekta signalizacije na petlji „Šiški Brod“ u Tuzli .....	138
Fotografija broj 116. i 117. Saobraćajna signalizacija na SGGM kod stare BIBLIOTEKE u Tuzli ..	138
Fotografija broj 118. Horizontalna signalizacija na petlji „Šiški Brod“ .....	138
Fotografija broj 119. Načini parkiranja van obilježenog parking mjesta .....	138
Fotografija broj 120. „Zaštićeni“ ulaz stambene zgrade .....	139
Fotografija broj 121. Rasvjetni stub predstavlja bočnu smetnju, a saob. znak? .....	139
Fotografija broj 122. i 123. Elementi solarnih panela .....	148
Fotografija broj 124. Elementi solarnih panela .....	149

Fotografija broj 125. i 126. Biciklistička staza „Vincent van Gogh“ (HOLANDIJA, 2015) .....	150
Fotografija broj 127. Nove mogućnosti horizontalne signalizacije .....	150
Fotografija broj 128. Izgled reklamnog letka za akciju „Pogledaj dva puta i spasi život“ .....	192
Fotografija broj 129. Fotokopija osnove projektovanog „skvera“ kod zgrade „Jupitera“ .....	193
Fotografija broj 130. Asortiman nevažećih saobraćajnih znakova .....	194
Fotografija broj 131. i 132. Izgled I i II strane letka za akciju „Sigurno i vješto u prometu“ .....	195
Fotografija broj 133. Izgled I strane letka za akciju „Saobraćajnom kulturom do veće bezbjednosti“. 196	
Fotografija broj 134. Izgled II strane letka za akciju „Saobraćajnom kulturom do veće bezbjednosti“. 197	

#### **SPISAK DIJAGRAMA NAVEDENIH U RADU:**

Dijagram broj 1. Spašeni životi u drumskom saobraćaju i cilj EU do 2010.godine .....	39
Dijagram broj 2. Najčešći uzroci i greške koje dovode do nastalih posledica (SRBIJA, 2011-2014 ..	41
Dijagram broj 3. Broj smrtno stradalih u SN (AUSTRIJA) .....	43
Dijagram broj 4. Broj smrtno stradalih u SN (NJEMAČKA) .....	43
Dijagram broj 5. Broj registrovanih SN sa nastrandalim licima u FRANCUSKOJ .....	44
Dijagram broj 6. Broj registrovanih SN sa nastrandalim licima u SFRJ .....	45
Dijagram broj 7. Broj registrovanih SN sa nastrandalim licima u TURSKOJ .....	45
Dijagram broj 8. Indeks smrtnosti u SN na putevima nekih zemalja Evrope .....	47
Dijagram broj 9. Postupak istraživanja brojanjem saobraćaja na raskrsnicama .....	100
Dijagram broj 10. Organizacija istraživanja putem ankete vozača .....	114
Dijagram broj 11. do 13. Rezultati analize ankete vozača .....	117
Dijagram broj 14. Odgovori vozača na pitanja iz ankete .....	118
Dijagram broj 15. Postupak istraživanja sadržaja Zapisnika o uviđaju SN .....	119
Dijagram broj 16. do 18. Rezultati uvida u Zapisnike o uviđaju SN .....	122
Dijagram broj 19. Izvod iz analize Zapisnika o uviđaju SN za Tuzlu, 2015 .....	124

Dijagram broj 20. Dužine saobraćajnica u Opštini Tuzla po kategorijama puteva ..... 127

Dijagram broj 21. Uzročnici SN prema zvaničnim statističkim pokazateljima ..... 130

**SPISAK TABELA NAVEDENIH U RADU:**

Tabela broj 1. Stanje bezbjednosti drumskog saobraćaja u 2015.godini (HRVATSKA) ..... 41

Tabela broj 2. „Uzroci i greške“ dovode do SN (SRBIJA) ..... 42

Tabela broj 3. Indeks smrtnosti u SN na putevima nekih zemalja Evrope ..... 46

Tabela broj 4. Tri osnovna faktora i njihove kombinacije koje doprinose događanju SN ..... 47

Tabela broj 5. Podjela javnih puteva prema saobraćajnom opterećenju ..... 54

Tabela broj 6. Odgovori vozača na anketno pitanje ..... 116

Tabela broj 7. Rezultati analize Zapisnika o uviđaju SN za 2015.godinu u Tuzli ..... 124

Tabela broj 8. Tehnički pokazatelji putne mreže u opštini Tuzla ..... 126

Tabela broj 9. Uzroci saobraćajnih nezgoda u BiH ..... 129

2008

*Mr. sci. Kovačević Zlatko, dipl. ing. saobraćaja  
Kopić Asim, dipl. ing. Saobraćaja*

# IZVJEŠTAJ

## o izvršenoj analizi i ocjeni postojećeg stanja saobraćajne infrastrukture na području općine Tuzla



Tuzla, decembar 2008.



ZAVOD ZA SAOBRĀCAJ  
GRAĐEVINSKOG FAKULTETA U SARAJEVU  
Sarajevo, Stjepana Tomića 1  
Tel. (+387) 33 226-380,  
Fax (+387) 33 226-393

## STUDIJA SISTEMA SAOBRĀCAJNE MREŽE OPĆINE TUZLA SA ANALIZOM I PROGNOZOM SAOBRĀCAJA ZA PERIOD 2006.-2026. GODINE II FAZA



Oktobar, 2011.g.

## ZANIMLIVE INICIJATIVE

U nastavku su prikazane neke objavljene zanimljive inicijative u vezi sa uticajem na bezbjednost drumskog saobraćaja, po izboru autora:

- „poklanja imanje za spašavanje života“,
- „pogledaj dva puta i spasi život“,
- „raskrsnica JUPITER“,
- „sigurno i vješto u prometu,
- „saobraćajnom kulturom do veće bezbjednosti“,
- Neke anomalije u drumskom saobraćaju,
- Potrebno je mijenjanje sudske prakse.

- „**Poklanja imanje za spašavanje života**“ je jedan od naslova članka objavljenog u raznim medijima u februaru 2016.godine, u kojem se autor (V. Ilić) pita: „Ima li rješenja za *crnu tačku* na putu Čačak - Kraljevo, u mjestu Zablaće. Olga Vojinović besplatno ustupa zemlju, samo da se zaustavi pogibelj.“ Iz pomenutog članka saznajemo:

„KRIVINA na Vojinovića brdu u Zablaću, na putu između Čačka i Kraljeva, koju nazivaju i ukletom, pre nekoliko dana je odnela jedan život. U direktnom sudaruje poginuo jedan mladić, a još sedmoro je povređeno... Meštani čiji se domovi nalaze uz ovaj drum kažu da se svakog drugog dana ovde dešavaju udesi, ili sletanje automobila sa kolovoza, pa je porodica Vojinović gradu ponudila svoje imanje da krivinu ispravi i zauvek eliminiše *crnu tačku*.

Olga Vojinović (75) kaže da je još njen pokojni suprug Božidar – kada je ova saobraćajnica rekonstruisana i presvlačena novim asfaltom – nudio zemlju i molio putare da prošire kolovoz. Niko ga, međutim, nije slušao, pa je on na svoju ruku proširio deo puta, ali su mu nadležni zapretili da će ga zbog toga tužiti!

- Bilo je ovde teških sudara, mnogo povređenih i pogibija. Često smo, kada čujemo stravičan udarac, istračivali da pomognemo unesrećenima, pa su posle mnogi dolazili i zahvaljivali nam – veli Olga.
- Opet poručujem gradskim čelnicima, da slobodno uzmu deo našeg imanja kako bi ispravili krivinu, samo da više ne gledam nesreće i stradanje ljudi. Daću zemlju bez ikakve nadoknade, neću je u grob nositi... Krivina je, inače, dobro obezbeđena znakovima, ali to retko ko poštuje.

HITAN SLUČAJ – Gradski većnik Mirko Zarić je nedavno ovaj problem izneo na sednici, pozivajući JP Gradac da što pre pronađe rešenje. Istovremeno, gradonačelnik Vojislav Ilić je najavio da će poslati pismo JP *Putevi Srbije*, koje gazduje ovim regionalnim putem, sa zahtevom da se opasna krivina pod hitno eliminiše. U međuvremenu, kaže, na ovom pravcu će biti postavljeno i više *ležećih policajaca*, zbog bahačih vozača.“

- „**Pogledaj dva puta i spasi život**“ je naziv akcije o bezbjednosti u saobraćaju 2016.godine koju Moto klub Tuzla u saradnji sa MUP-om TK organizuje, kao i prethodne godine, „na podizanju svijesti o bezbjednosti u saobraćaju, a biće realizirana 21. i 22. aprila“. Sa reklamnih listića saznajemo:

„Akcija ima za cilj podizanje svijesti vozača automobila na početak moto sezone i prisustvo motociklista na cestama kao najugroženije kategorije u saobraćaju, kao i podizanje svijesti motociklista na nošenje zaštitne opreme. Akcija će biti realizovana na području grada Tuzla u suradnji sa patrolama sve tri policijske stanice, tokom koje će članovi kluba dijeliti letke sa upozorenjima i obaveštenjima. U zavisnosti od vremenskih prilika, za subotu je planirano svečano otvaranje moto sezone uz prigodni program i defile o kojem će javnost biti naknadno obavještena.“

Možda nije nepotrebno pomenuti da su vozači motocikala jedni od „najranjivijih“ učesnika u saobraćaju, a svakako kao vozači motornih vozila to i jesu. Veliki je broj saobraćajnih nezgoda evidentiran u Tuzli i to sa teškim tjelesnim povredama i poginulim licima – vozačima motocikla ili licima koja se voze sa vozačem na motociklu. Iz ovih razloga je i zahvalna svaka aktivnost moto klubova na podizanju svijesti prije svega motociklista (vozača motocikala).

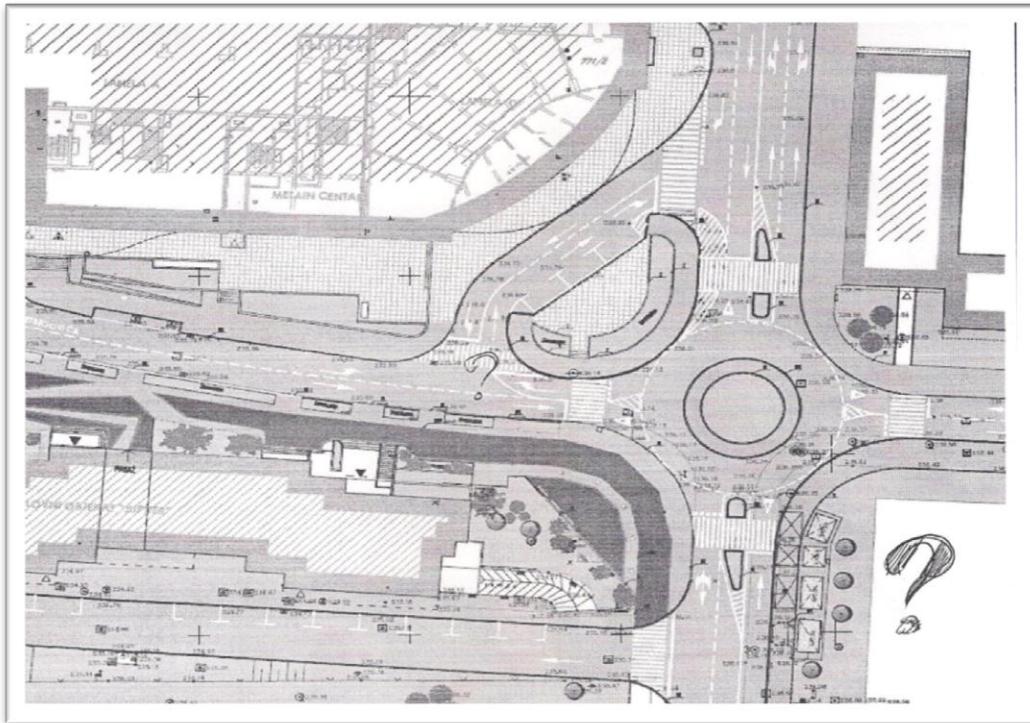
Ali, moramo i podsjetiti upravo motocikliste da sve zavisi najviše od njih samih. Nije neophodno preticanje u svakoj situaciji, a posebno tamo gdje je to zabranjeno saobraćajnom signalizacijom. Nije neophodno ni dokazivanje „ko ima jači motocikl“ ili ko može ili smije brže da vozi, a posebno nije dozvoljeno upravljanje motociklom bez kompletne zaštitne opreme, uključujući i zaštitnu kacigu pravilno upotrebljenu u svakoj situaciji.



Fotografija br. 128. Izgled reklamnog letka za akciju „Pogledaj dva puta i spasi život“

- U centru Tuzle u toku jula, avgusta i septembra 2016. godine izvodi se rekonstrukcija raskrsnice ulica Zavnobih-a i Aleja A. Izetbegovića (ranije – Oktobarska). Projektanti su izmjenili ranije rješenje, pa umjesto klasične pravougaone krstaste raskrsnice, treba da dobijemo **raskrsnicu sa kružnim tokom saobraćaja** kod zgrade „Jupiter“.

Ko su projektanti ovakvih saobraćajnih rješenja? Sigurno nisu saobraćajne struke. Očigledno da u svom školovanju na fakultetima nisu izučavali naučne discipline kao što su *planiranje saobraćaja, regulisanje saobraćaja* niti *bezbjednost saobraćaja*. Jer, da jesu, ponudili bi drugačija saobraćajna rješenja.



Fotografija br. 129. Fotokopija osnove projektovanog „Skvera“ kod zgrade JUPITER u centru Tuzle

Na prikazanom skeniranim projektnom rješenju – fotografija br. 129. (objavljeno na portalu TIP.ba, 08.08.2016.godine) možemo, pored ostalog, uočiti i za kakav režim saobraćaja se projektant opredijelio. Poznavaoci prilika u Tuzli znaju da je sličan režim saobraćaja bio i prije rekonstrukcije. Ali, ima izmjena. Ona se odnosi na saobraćaj ispred novog hotela MELLAIN koji je urađen na mjestu ranijeg hotela BRISTOL. Dakle, predviđa se takav novi režim u kojem ostaje jednosmјerni saobraćaj u većem dijelu ulice A. Alije Izetbegovića (koja vodi saobraćaj od zgrade tzv. Tuzlanske banke do nove raskrsnice) ali se u dijelu – neposredno u zoni nove raskrsnice sa kružnim tokom, projektant opredijelio za dvosmјerni saobraćaj, tako dozvoljavajući vozilima da kruže ispred novog hotela i dolaze u konflikt sa vozilima koja se kreću jednosmјernom ulicom iz pravca banke i imaju namjeru ući u raskrsnicu sa kružnim tokom ili skrenuti lijevo na plato novog hotela.

Za potrebe obezbeđenja kružnog toka saobraćaja na novouređenoj raskrsnici izmještene su tri trafike i cvjećara - koje se nalaze u neposrednoj zoni raskrsnice, a proširen je i kolovoz na prilazu raskrsnici iz pravca upravne zgrade Grada Tuzla. Ostao je isti broj saobraćajnih traka i praktično ista upotrebljena širina kolovoznih traka.

Svakako, da u okviru projektne dokumentacije za izradu ove rekonstrukcije **nema posebnog saobraćajnog projekta** (što je u suprotnosti sa odredbama člana 8. stav 1. važećeg *Pravilnika o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova na putu i znakovima*

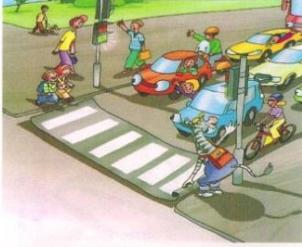
koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašćeno lice), i da se radovi izvode bez odgovarajuće saobraćajne signalizacije, koja podrazumijeva i: vertikalnu saobraćajnu signalizaciju, i horizontalnu saobraćajnu signalizaciju na kolovozu i drugim površinama, i svjetlosnu saobraćajnu signalizaciju i svjetlosne oznake, i saobraćajnu opremu puta. Na slici (fotografija br. 130.) prikazano je obilježavanje izvođenja radova na početku ulice Aleja A. Izetbegovića (kod banke). Vidimo da izvođač u svom assortimanu ima i već odavno nevažeće saobraćajne znakove.



Fotografija br. 130. Asortiman saobraćajnih znakova

- „Sigurno i vješto u prometu“ je naziv ispisan na trodijelnom letku koji su uradili učenici JU MS Ekonomsko-Hemijska škola Lukavac u okviru obuke za srednjoškolce. Na letku se ističe da „projekat realizira NVO Gradska mreža u saradnji sa lokalnom zajednicom“, te da je realizovan „zahvaljujući Ministarstvu trgovine, turizma i saobraćaja Tuzlanskog kantona“, a daje se i fotografija tadašnjeg ministra.

S obzirom na struku i zanimanje učenika Mješovite srednje Ekonomsko-Hemijske škole, u prikazanom letku na simpatičan način daje se i pitanje za provjeru znanja učesnicima u saobraćaju, kao i više (25) konstatacija i pravila od važnosti, po njihovom mišljenju, za uspješnu „obuku srednjoškolaca“. Simpatično očigledno jeste, ali je izostala stručna recenzija teksta, pa se u samom letku pojavljuje više nestručnih, nepreciznih i netačnih podataka, kao što su npr. u tački 5. („Ulazak i izlazak autobusa je samo dozvoljen na autobuskim stanicama i stajalištima.“), u tački 9. (gdje se taxi vozila izdvajaju iz vozila javnog prevoza), u tački 10. („Isprekidane linije na kolovozu znače razdjelnu liniju.“), i dalje – u tačkama 12., 13. i 19. Nameće mi se pitanje: Da li bi učenici Srednje saobraćajne škole mogli ponuditi stručniji letak? Iz kojih namjera iza ovog projekta stoji ministar? Uostalom – ko sve može biti ministar u BiH? (samo u Bosni i Hercegovini državni ministar saobraćaja mogao je biti čak i ljekar).



**Zagovornici smo psihološkog pristupa sigurnosti u saobraćaju, koji naglašava ličnu savjest i odgovornost učenika u saobraćaju.** Poznato je da razvoj lične savjesti i odgovornosti počinje u ranom djetinjstvu, a završava postizanjem moralne zrelosti, tj. kada osoba prihvati moralna i društvena pravila i sposobna je ponašati se u skladu sa njima zbog svoje savjesti, a ne zbog spoljnih faktora kao što su nagrade ili kazne.

**Sve učestalije stradanje djece u saobraćaju,** motivisalo nas je da krenemo u aktivnosti preventivnog djelovanja i izgradnje saobraćajne kulture kod djece. Osnovni ciljevi naših aktivnosti su odgoj i obrazovanje učenika za cjeuložno aktivno učeće u saobraćaju, kao i razvoj saobraćajne kulture naših učenika.

Mišljenja smo da je sigurnost u saobraćaju dio opće nacionalne sigurnosti i da radom na saobraćajnoj prevenciji zadovoljavamo nacionalne i strateške interese zemlje.

Ovo je samo početak naših aktivnosti, koje ćemo vršiti svake godine i kroz različite aktivnosti.

**Kod nas još uvijek, u većem broju naseleja, saobraćajna kultura pješaka nije ni približno na zadovoljavajućem nivou.** Djeca često zbog neznanja i nezahvalnosti stvaraju opasne situacije u saobraćaju, u velikom broju slučajeva, uticu na nastanak saobraćajnih nezgoda. Broj smrtnih slučajeva pješaka koji stradaju u saobraćaju sa motornim vozilom, iznosi od 20 - 30% od ukupnog broja smrtnih slučajeva nastalih u druskom saobraćaju. Saobraćajne nezgode, u kojima učestvuju pješaci, u prosjeku imaju znatno teže posljedice u odnosu na druge vrste nezgoda.

**PJEŠAK – VOZAČ-KAZNE**

**50KM**

Pješaci koji od prvog sumraka do potpunog svanuća, ka i danju, u slučaju smanjene vidljivosti, ne nose upajena svjetla kad se kredu po kolovozu izvan naseleja. (član 92)

Pješaci su dužni skloniti se s kolovoza da bi omogućili neometan prolaz vozilima pod pratrjem, dok ta vozila prođu. (član 125)

**50-200 KM - Za izazvanu saobraćajnu nezgodu, pješak koji na prelazu koji je reguliran svjetlosnim saobraćajnim znakom za pješake ne postupi prema tim znakovima. (član 109)**

**50-200 KM - Za izazvanu saobraćajnu nezgodu, pješak koji se nepotrebno zadržava na kolovozu ili se kreće po kolovozu na mjestu kojim ometa ili sprečava saobraćaj vozila. Pješak koji se na putu, koji ima trotoar ili drugu površinu određenu za kretnjanje pješaka, kreće kolovoza. (član 106)**

Pješak koji preko kolovoza i biciklističke staze ili trotoara prelazi suprotno odredbama. (član 108)



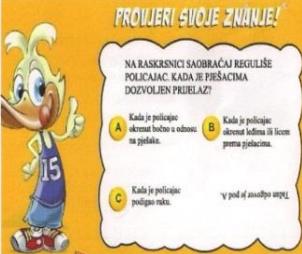
**ZAHVALJUJUĆI MINISTARSTVU  
TRGOVINE, TURIZMA I  
SAOBRACAJA TUZLANSKOG  
KANTONA ORGANIZIRANA JE  
OBUKA ZA SREDNJOŠKOLCE**

**MINISTAR :**  
Aziz Čačković

**PROJEKAT REALIZIRA NVO  
GRADANSKA MREŽA U SARADNJU  
SA LOKALNOM ZAJEDNICOM**



**JAVNA USTANOVА MJEŠOVITA SREDNJA  
EKONOMSKO - HEMIJSKA ŠKOLA  
LUKAVAC**



1. Da li znate da djecu mladi od 12 godina nije dozvoljeno prevoziti na sjedištu do vozača u putničkom voziju.
2. U naseleju gdje postoje trotoari, odnosno pločni pješak je dužan da se kreće desnom stronom trotoara.
3. Na raskrsnici saobraćaj reguliše policijski postroj.
4. Kada se na pješačkom prelazu nalazi slijepo lice, drugi pješak koji nije slijepo lice nema obvezu da pomogne slijepom licu, ali će mu pomoći da pređe preko ulice jer je to znak pristojnog ponašanja.
5. Ulazak i izlazak autobusa je samo dozvoljen na autobuskim stanicama i stajalištima.
6. Bicikli i bicikli s motorom moraju imati uređaj za davanje zvučnih signala.
7. Uzdužni dio kolovoza namijenjen za saobraćaj vozila u jednom smjeru sa jednom ili više saobraćajnih traka naziva se kolovozačka traka.
8. Kada policijski prilikom regulisanja saobraćaja visoko podigne jednu ruku, znak je obveznog zaustavljanja za sve učesnike u saobraćaju.
9. Krajinjom saobraćajnim trakom koja je odvojena žutom isprekidanim linijom mogu se kretati vozila javnog prevoza putnika, taxi i vozilo hite pomoći.

10. Isprekidane linije na kolovozu znače razdjeљujuće linije.
12. Svjetlost zadnjeg pozicionog svjetla vozila je crvene boje.
13. U saobraćaju, na putevima, sigurnosnim pojasevima moraju biti vezana sva lica na čijim su sjedišta ugrađeni sigurnosni pojasevi.
14. Svaki vozač dužan je propustiti pješaka koji je stupio na kolovož u pješačkom prelazu.
15. Djeci u 7 godina starosti nije dozvoljeno voziti biciklo na putevima na kojima se odvija saobraćaj vozila.
16. Dio površine puta namijenjen prevenstveno za saobraćaj vozila naziva se kolovoz.
17. Horizontalno predložena ruka saobraćajca sa otvorenom šakom i kružno kretanje podlažiće i šake od desna u lijevo - znači da vozač u čijem smjeru se daje ovaj znak, treba da ubrza kretanje.



U Bosni i Hercegovini projekat saobraćajnih nezgoda u tijeku jedne godine je 36 367. Najveći broj površinjenih su djeca i mladi, a razlog tome su opći nedostaci saobraćajne kulture.



Fotografije br. 131. i 132. Izgled I i II strane jedinstvenog trodjelnog letka za akciju „Sigurno i vješto u prometu“

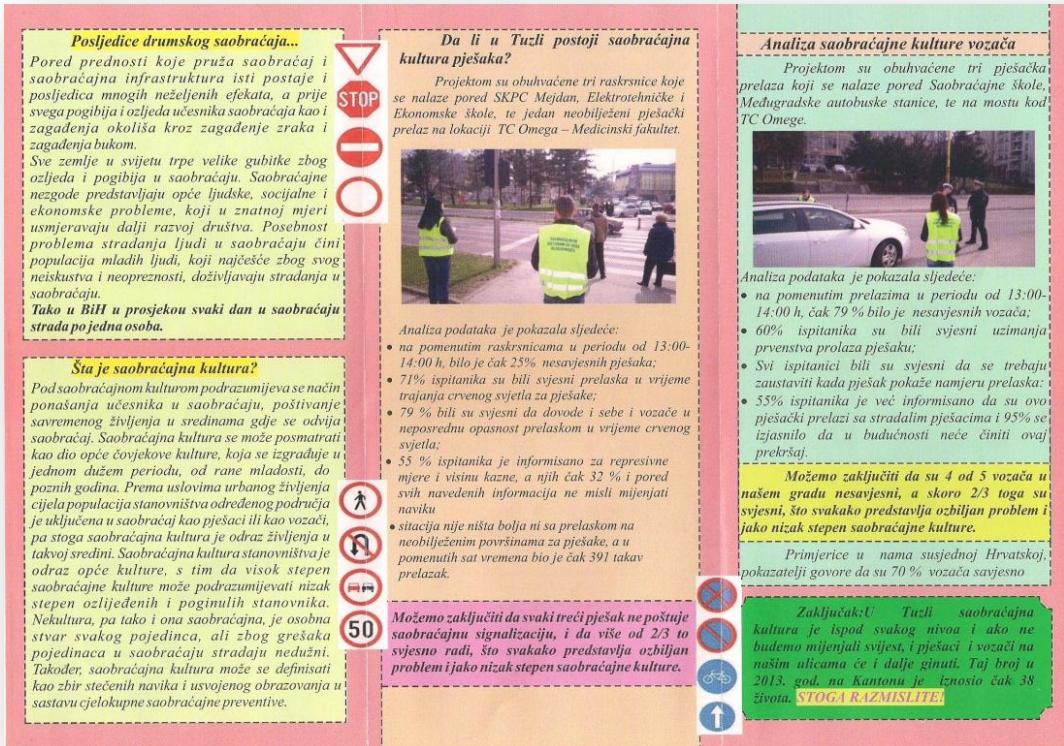
➤ **Saobraćajnom kulturom do veće bezbjednosti** je naziv trodijelnog letka koji je dio „projekta koji realizuje JU Mješovita srednja Saobraćajna škola Tuzla u saradnji sa partnerima projekta, a cilj je da se postupcima saobraćajne prevencije i spoznajom saobraćajne kulture da doprinos u povećanju bezbjednosti saobraćaja.“

Ako zanemarimo štamparske greške, u ovom letku možemo uočiti niz zanimljivih zaključaka, a koji se odnose na stvarnost i saobraćajnu nekulturu učesnika u saobraćaju. Dakle, pješaci namjerno-svjesno ne poštiju postavljenu saobraćajnu signalizaciju (2/3 anketiranih, čak 391 pješak za sat vremena prešao je kolovoz na „neobilježenim površinama za pješake“), a još veća većina vozača je nesavjesna (4/5 anketiranih), što predstavlja „ozbiljan problem i jako nizak stepen saobraćajne kulture“, kako zaključuju autori, uz poziv: RAZMISLITE !



Fotografije br. 133. Izgled prve strane jedinstvenog trodijelnog letka za akciju „Saobraćajnom kulturom do veće bezbjednosti“

Poruke i savjeti vozačima i pješacima, koje autori šalju korisnicima sa ovog letka su originalne, stručne, a istovremeno i simpatične. Naravno da bi drugi autori mogli i na drugi način predstaviti svoje poruke, ali moj komentar ovom “projektu” je nepotreban.



Fotografije br. 134. Izgled druge strane jedinstvenog trodijelnog letka za akciju „Saobraćajnom kulturom do veće bezbjednosti“

- Prema opštim istraživanjima autora, kao zanimljiva inicijativa, u nastavku se navodi i pregled raznih uočenih problema i **anomalija u drumskom saobraćaju** – koje mogu značajno ugrožavati bezbjednost saobraćaja, a na kojima treba „više raditi“ u narednom periodu, kako slijedi:
1. Neodgovorno zaustavljanje vozila (pa čak i parkiranje) na kolovozu – da se kupe novine, da se popriča, da se „raspravi“ itd. - postala je isuviše česta slika na ulicama i putevima u BiH,
  2. betonske polulopte na komunikacijama za m/v postavljaju se mimo Zakona i sve češće kao fizička prepreka neodgovornim vozačima,

3. izbrisana Horizontalna signalizacija se ne obnavlja u zakonom predviđenim rokovima i situacijama, zbog čega se dodatno ugrožava bezbjednost drumskog saobraćaja,
4. oštećena ili „ukradena“ vertikalna signalizacija se često „vidi“ na putevima u BiH,
5. neusklađena H i V signalizacija, npr. isprekidana zaustavna linija, a stoji vertikalni saobraćajni znak STOP, ili kraj i početak određenih ograničenja ili zabrana nesinhronizovano prati H i V signalizacija,
6. pješak prelazi na bilo kom mjestu (i tamo gdje nije dozvoljeno),
7. obilježen pješački prelaz ponekad vodi „nigdje“ (nema njegov „nastavak“ van kolovoza),
8. u centru grada ponekad nema pješačke staze – trotoara pored kolovoza stambene ulice (za pješake u pojedinim dijelovima grada pored kolovoza se „gubi“ trotoar, pa su prinuđeni nebezbjedno koristiti kolovoz zajedno sa vozilima),
9. reklame su na svakom koraku pored javnih puteva, posebno pred političke izbore, što utiče na smanjenu pažnju vozača na elemente značajne za bezbjednost u saobraćaju,
10. video displej (reklamni pano) na raskrsnici smanjuje preglednost i direktno ugrožava bezbjednost saobraćaja,
11. saobraćajni znak zaklonjen lišćem ili na drugi način neuočljiv ne doprinosi bezbjednosti u saobraćaju,
12. prodaja na trotoaru ili pored puta u BiH cvjeta i pored zakonske zabrane,
13. kante (kontejneri za smeće) često se nalaze na pješačkim komunikacijama, ometajući kretanje pješaka,
14. „izmišljeni“ novi saobraćajni znakovi (šestougaoni) nalaze se na većini autobusa za gradski i prigradski prevoz putnika u Tuzli,
15. malo ko od odgovornih obnavlja oštećene saobraćajne znakove, a o njihovom postojanju i položaju ne postoji projektna dokumentacija, odnosno registar,
16. odložen građevinski materijal pored puta bez odgovarajuće signalizacije (na bankini, trotoaru ili čak kolovozu) nije rijetka pojava na putevima u BiH,
17. Pored puteva u BiH u velikom broju se nalaze „pogrešni“ saobraćajni znakovi, pa se postavlja pitanje : ko u BiH odobrava postavljanje i kojih saobraćajnih znakova, poseban akcenat ovdje stavlja se na boje i veličinu znakova,
18. neravnine na kolovozu (udarne rupe, razne deformacije, razna oštećenja kolovoza puta, šahtovi – koji nikako ne uspijevaju da ostanu u nivou kolovoza, i druge) uveliko utiču na stanje bezbjednosti saobraćaja ,

19. spomenici u putnom i zaštitnom pojasu se i dalje grade i ostavljaju, i pored zakonske zabrane,
20. „ležeći policijski“ (u raznim oblicima) i druge prepreke koje bi trebale natjerati nedisciplinovane vozače u BiH, a posebno u Tuzli, da smanje brzinu kretanja na određenim mjestima – izvode se mimo saobraćajnih projekata i mimo odgovarajućeg Pravilnika, često i po obliku i po dimenzijama ugrožavaju dozvoljenu brzinu kretanja vozila,
21. Postavlja se pitanje - zašto i kome služe semafori koji ne rade, a instalirani su na raskrsnicama, ko je odgovoran za njihovo takvo stanje?,
22. Na putevima ima saobraćajni znak ograničenja brzine – ali često nema saobraćajnog znaka prestanka tog ograničenja,
23. parkiranje na zelenim površinama je zabranjeno (ZOBS, član 73. Tačka 11, ali nema sankcije), a pojam „zelena površina“ nije posebno definisan u čl. 9. ZOBS, te se slobodno različito tumači – prema potrebi, na štetu grada (treba definisati ovu površinu i uvesti sankciju za prekršioce),
24. prostori za igru djece (ili su uništeni, ili nisu ni namijenjeni djeci, tucanik na košarkaškom igralištu), pa se djeca sve češće pojavljuju na ulicama i drugim javnim putevima,
25. samo u BiH Ministar saobraćaja može biti ljekar (ministar u BiH vodi – bio dr. Ljubić),
26. samo u Tuzli JMGPP obavlja privatno preduzeće GSP,
27. U BiH, pa i u Tuzli, benzinske pumpe mogu se graditi i u centru raskrsnice bez sankcija,
28. anomalije u ZOBS-u: isto ograničenje brzine kretanja i za amatera i za profesionalce, i za vozače „stogodišnjake“ i za one koji su u najboljoj vozačkoj kondiciji (i Šumaheru i njegovom pradjetju), i za nov MERCEDES i za prastarog FIĆU ili TRABANTA, da li postoji potreba da se ovo istraži i promijeni?,
29. izigravanje zakona od strane delikvenata – prekršilaca, koji ne poštuju ZOBS (i brzine, i semafor, i parkiranje, i vožnja bez reg. tablica, ...) sve su češći i nekažnjavani problemi na putevima u BiH,
30. TAXI bez odobrenja (registracije djelatnosti) je česta pojava na tuzlanskim javnim putevima,
31. na „TAXI“ vozilima u Tuzli ponekad se nalaze krivotvorene oznake,
32. kazne za saobraćajne (ali i druge) prekršaje su bez vaspitnog uticaja na „ponavljače“ i namjerne prekršioce, pa tako slaba kaznena politika ne zaustavlja namjerne prekršioce, a ponekad „pretjerano“ kažnjava sitne prekršaje (npr. 63 km/h u „naselju“),

33. pogrešni ili neprecizni konkursi, posebno u Tuzli (kada se traži „dipl. ing. saobraćaja“ na konkursu se pojave sve kandidati dipl.ing.saobraćaja – npr. smjer telekomunikacije, a za radno mjesto je možda trebao smjer DRUMSKI SAOBRAĆAJ, ili ... odnosno – da li organ namjerno ne zna šta traži, tj, koji smjer treba – NIJE SVE JEDNO),
34. tretman saobraćajne struke je ponižavajući u BiH, SAOBRAĆAJ je zapostavljen sistematski, dok je npr. PRAVO na odgovarajućem visokom nivou („pravnici mogu sve“),
35. koliko dipl.ing. DRUMSKOG saobraćaja u BiH radi na odgovarajućem radnom mjestu?  
Odgovor je – nedovoljno, ali na tim r/m rade lica drugih struka (tako doprinose uništavanju struke ),
36. da li je koridor autoputa kroz BiH – koridor „5C“ ili koridor „VC“
37. svaki učesnik u saobraćaju smatra da je „ekspert za saobraćaj“ posebno za drumski saobraćaj (mnogo manji broj učesnika smatra da je ekspert za vazdušni saobraćaj, ili za kosmonautiku), kakav je odnos između kapetana broda (vodnog, vazdušnog) i kapetana drumske krstarice (putničke ili teretne)?
38. zašto u BiH „karavan“ auto nije mogao biti registrovan kao taxi vozilo (a u zemljama EU može), tek od 2010.godine može i u BiH; a zašto i dalje ne može kombi (do 1+8 sjedišta) da se registruje kao taxi vozilo niti vozilo za javni prevoz putnika (a potreba za istim postoji),
39. koje je najbolje vozilo – „novo“ i „moje“ (FORD) i da li je starost vozila mjerila kvaliteta i uticaja na bezbjednost saobraćaja (naša zemlja je ograničavala starost vozila koja se mogu uvoziti na 7 godina, zašto baš na 7), da li je proizvod LADA i MERCEDES istog kvaliteta? ...,
40. obilježja BUS stajališta i TAXI stajališta – su namjerno oštećena,
41. neuređena i /ili neizvedena posebna stajališta za vozila JMGPP na magistralnim putevima i GGM (u Tuzli), tako da se autobusi zaustavljaju na kolovozu i blokiraju ostali drumski saobraćaj i izazivaju nove nebezbjedne saobraćajne situacije,
42. kakva je saobraćajna kultura – nekultura učesnika u saobraćaju, i zašto?
43. pješak nema pješačku, putnik putničku niti biciklista biciklističku dozvolu, a odgovara za propuste u saobraćaju?,
44. brzina kretanja vozila na putevima se ograničava i sve je manja, a proizvođači prave sve jače i brže modele vozila, zašto?,
45. kolika je garancija na kvalitet vozila bila prije, a kolika je danas, i zašto?,

46. ograde gradilišta u BiH često zauzimaju dio trotoara ili cijeli trotoar (vjerovatno i uz odobrenje) a pješacima ostaje neregulisano i nebezbjedno kretanje preko kolovoza,
47. oznaka tuđe države na vozilu registrovanom u BiH,
48. tzv „zeleni talas“ u Tuzli, a koridor nije građevinski pripremljen za isti,
49. zašto vozila „sa pravom prvenstva“ ne poštuju značenje signala koji se pojavljuju na semaforima (na raskrsnicama) u BiH?,
50. registrirano vozilo, a TRULO još uvijek se kreće putevima u BiH, dokle?,
51. stub semafora pored STOP linije (ne vidi se iz pozicije vozača, da li za njegov takav položaj iko odgovara?,
52. radove na javnom putu u BiH često izvodi NN lice bez valjane signalizacije, bez projektne dokumentacije, bez odobrenja (Rješenja) za zaustavljanje i poseban režim saobraćaja, ... Dokle?,
53. režim saobraćaja se mijenja putem postavljene V-signalizacije, a H-signalizacija i gabariti saobraćajnica ostaju neodgovarajući tom režimu (primjer raskrsnica kod „Kipova“ i ulica ka „Socijalnom“ koja je u maju 2012.godine postala jednosmjerna, a na kolovozu su ostale stare H-oznake čime je jedna traka ostala nekorišćena, a što je u suprotnosti sa logikom, ekonomijom i ZOBS, ulica i raskrsnica se rekonstruiše u julu 2012.godine, ali po kom i kakvom projektu),
54. Izveden kolovozni zastor je često na nepripremljenoj podlozi – zbog čega su deformacije kolovoza čak i preko Δ10 cm, nema „ozbiljnog“ nadzornog organa pri izvođenju radova,
55. pogrešno parkiranje je svakodnevna pojava u Tuzli, i to: na zabranjenim mjestima, ispred ulaza, iznad šahtova, na mjestima za parkiranje invalida, na travnjaku, na trotoaru, na pješačkoj stazi, ..., čak i policija griješi u parkiranju,
56. most KIPOVI u Tuzli je prohodan, a pješaci se navode preko kolovoza JGGM na mjestu gdje nema obilježenog pješačkog prelaza, ali ničim nije spriječeno nedozvoljeno prelaženje kolovoza jer je obilježen pješački prelaz bliži od 100 m,
57. „ODOBRENI“ radovi na SGGM u Tuzli „od Skvera do Tenisa“ na obje kolovozne trake, istovremeno uz zaustavljanje saobraćaja (usred ljetnje sezone, a pored turistički atraktivnih slanih jezera) tako da ostaje prohodna samo JGGM - a izvođač radi nepotpunu jednu smjenu do oko 15 sati (postavlja se pitanje zašto se radovi ne izvode u 2-3 smjene u cilju kraćeg roka završetka radova, odnosno blokade saobraćaja i grada u cjelini),

58. Izražen je problem u Tuzli nastao uređivanjem naplativih parkirališta (SiK) i izbjegavanjem takvih parkirališta (parkiranjem na nedozvoljenim mjestima, umjesto vozila stanara, na nenamjenskim površinama, ...),
59. ukinuto skretanje preko puta Željeznog mosta u julu 2012.godine (kod Šaćira) na JGGM, ali ostao most i neobilježen i neregulisan pješački prelaz (koji svakodnevno masovno i nebezbjedno koriste pješaci, ali na dozvoljen način (obilježen pješački prelaz udaljen preko 100 metara),
60. Na jednom stubu u BiH se ponekad nalaze i tri saobraćajna znaka, nedozvoljeno,
61. Zašto su obilježena parking mjesta uska i za prosječno pmv? (pa je to, pored ostalog, dobar izgovor za nepravilno parkiranje na obilježenim parking mjestima),
62. Samo u TK organizacija i izvođenje vozačkih ispita se ne odvija kako je to propisano ZOBS-om i pratećim Pravilnicima, samo u TK rade posebno zaposlena lica – ispitivači, dok u ostalim dijelovima BiH taj posao obavljaju licencirani ispitivači. Samo u TK komisiju na ispitnom mjestu sačinjava jedan član i samo se u TK licenciranim ispitivačima (kada budu naknadno-dodatno pozvani) plaća samo 40 % od uobičajene cijene po kandidatu. Kakav je rezultat?,
63. Zašto većina vozača pmv ne poštuje saobraćajna pravila pri parkiranju, pa, pored ostalih propusta, pri izlasku sa parking mjesta na put-saobraćajnicu višeg ranga kreće vožnjom unazad?,
64. Zašto većina vozača u BiH (i ne samo u BiH) na putevima sa najmanje dvije saobraćajne trake na kolovoznoj traci za jedan smjer kretanja vozi lijevom saobraćajnom trakom,
65. Dimenzije saobraćajnih znakova na putevima u BiH, a posebno u Tuzli, nisu u skladu sa propisanim (često na M-putu i drugim putevima i ulicama čija je širina kolovoza veća od 7 metara nailazimo na znakove prečnika 0,60 metara),
66. Na jedinstvenom stubu postavljaju se i saobraćajni znakovi različitih dimenzija,
67. Na ulicama gradova BiH, posebno u Tuzli, možemo naići i na stubove i saobraćajne znakove koji svojim položajem predstavljaju bočnu smetnju (tako su postavljeni, da je horizontalna udaljenost između ivice kolovoza i najbliže ivice saobraćajnog znaka manja od 0.30 metara),
68. Na ulicama Tuzle nalaze se fizičke prepreke za pješake – betonski blokovi na pojedinim raskrsnicama (na JGGM, kod Srednje Građevinske šole) između kolovoznih traka – tako da predstavljaju bočnu smetnju i opasnost za bezbjedno odvijanje saobraćaja,

69. Ovlašćena službena lica u BiH (pojedini sudije za prekršaje i pojedini pripadnici MUP-a) zaduženi za nadzor, kontrolu i sankcionisanje prekršilaca po ZOBS-u nisu naučili razliku između pojmova kao što su „naselje“ i „naseljeno mjesto“, zbog čega nepotrebno budu maltretirani vozači motornih vozila u BiH, ...

Ovaj pregled informacija u mojoj praksi tretiram kao „**99 anomalija u saobraćaju**“ (stalno ga dopunjujem novim primjerima) i nastojim djelovati tako da se bar neke od njih otklone.

- **Potrebno je mijenjati sudska praksu.** S obzirom na stanje u tretiranju pojedinih postupaka vozača od strane ovlašćenih službenih lica, a prije svih – policije na putevima i ulicama i sudija za prekršaje u sudovima, na štetu vozača, potrebno je učiniti odgovarajuće napore da se popravlja sudska praksa u BiH kada je riječ o bezbjednosti saobraćaja.

Naime, niz je primjera u kojima se zbog elementarnih propusta u kvalifikaciji „prekršaja“ od strane policije pri kontroli bezbjednosti saobraćaja vozači dovode na SUD za prekršaje i kada prekršaj nije postojao. Prvo policija okvalificuje određenu radnju kao prekršaj, zatim se vozači žale pa sudije odlučuju o pogrešno kvalifikovanom prekršaju, a da se ni sami često ne upuštaju u suštinu, poklanjajući neukim predstavnicima MUP-a svu pažnju, a ne uvažavajući „odbranu“ vozača, čak i kada se naglašava da je riječ o isključivo stručnim tumačenjima pojedinih postupaka, radnji u saobraćaju ili čak definicija određenih pojmova. U nekim primjerima koji slijede (primjeri dobijeni od članova Udruženja saobraćajnih inžinjera TK), navode se podaci o načinu postupanja policije i sudija:

PRIMJER 1. Sudija je uvažio odbranu vozača koji nije žalio ni truda ni sredstava da dokaže kako je policija pogriješila u kvalifikaciji prekršaja. Vozač je tražio sudske odlučivanje po izdatom prekršajnom nalogu koji je dobio zbog navodnog prekršaja u naselju, vozeći nedozvoljenom brzinom. U ovom postupku, vozač je diplomirani inženjer drumskog saobraćaja i stalni sudske vještak za saobraćaj. Radi ilustracije da u BiH ima i sudija koji uvažavaju saobraćajnu struku, odnosno poništavaju pogrešne kvalifikacije policije i oslobađaju od odgovornosti vozača koji se znao „izboriti za svoje pravo“, u prilogu je data fotokpija dijela takvog sudskega Rješenja (fotografija br. 99., strana 170.).

PRIMJER 2. Po pogrešno okvalifikovanom „prekršaju“ (u parkiranju) od strane policije, sudija je odbila da sasluša argumente vozača i donijela presudu (Rješenje ) kojim potvrđuje stavove nekompetentnih predstavnika MUP-a (nestručnih policajaca sa terena i predstavnika – pravnika). Na presudu se vozač žalio, pa je postupak, zbog iznesenih argumenata u žalbi, obnovljen. Isti sudija je očekivano obnovila svoju presudu, zbog čega je vozač uputio žalbu Višem суду (drugom sudiji) u nadi da će pobijediti stručni argumenti. Ali, i Viši sud ne prihvata struku (i u ovom primjeru, namjerno odabranom, riječ je bila takođe o vozaču koji je diplomirani inženjer drumskog saobraćaja i stalni sudski vještak za saobraćaj, pa bez obzira na iznesene argumente – da prekršaj koji se vozaču stavlja na teret nije ni postojao, dozvoljava da ranija presuda opstaje, navodno zbog toga što je „žalba bila nedopuštena“. Kako je postupak indikativan i poučan za sve vozače, u prilogu se daju fotokopije nekih dokumenata iz samog postupka (fotografije br. od 100. do 109.).

PRIMJER 3. Po pogrešno okvalifikovanom „prekršaju“ (zbog brzine vožnje) od strane policije na magistralnom putu izvan naselja, vozač je dobio prekršajni nalog na kojem je tražio sudsko odlučivanje, objasnivši policajcima koji su vršili kontrolu u kakvoj su zabludi. Naime, vozač je zaustavljen na javnom putu u naseljenom mjestu Počitelj (PS ČAPLJINA).



Fotografije br. 110 Izgled puta koji policija i pojedine sudije kvalifikuju kao „NASELJE“

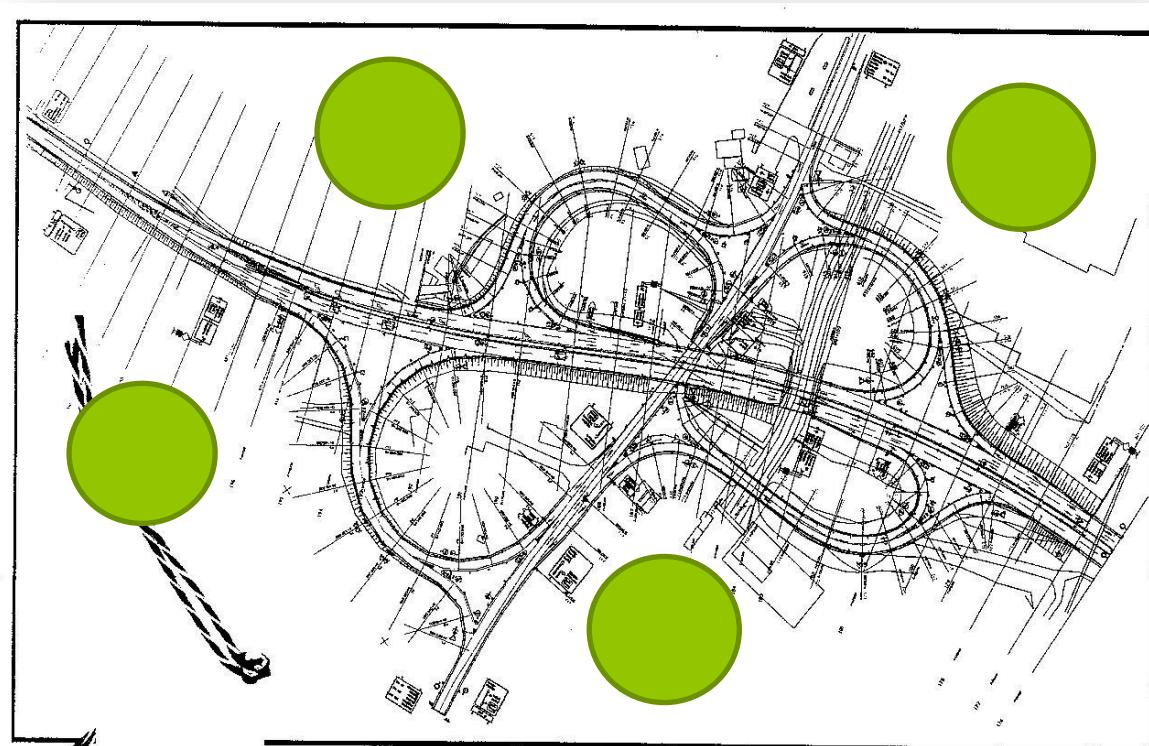
Na putu ispred mjesta zaustavljanja je postavljen saobraćajni znak za naseljeno mjesto (bez posebnog znaka ograničenja ni na istom stubu ni poslije), Pored puta ni sa jedne strane nema reda kuća ili zgrada dajući mu izgled ulice, ...., te je bilo očigledno (što se vidi na prethodnim fotografijama u oba smjera posmatrano sa položaja policije) da NIJE RIJEČ o NASELJU (fotografije br. 110.).

Dakle, u konkretnoj saobraćajnoj situaciji, važilo je samo generalno ograničenje brzine koje važi za vožnju putevima van naselja. Kako objašnjenje „službenici policije“ nisu uvažili („jer su već izvršili snimanje radarom i imaju ispis brzine i zabilježeno vozilo službenom kamerom, pa nema mogućnosti da sve to ponište“), isti su ispisali prekršajni nalog (nudeći vozaču „da nekoga nazove i tako zaustavi nalog“). Kako je bio neradni dan (subota), te kako je vozač narednih deset dana bio u inostranstvu – to vozač nije lično predao zahtjev za sudske odlučivanje, a policija je isti procesuirala. Dakle, nije ni bilo šanse da se pokažu argumenti i na sudu dokaže stručna kvalifikacija.

U prilogu se daje ftc izdatog prekršajnog naloga, u kojem stoji da je navodni prekršaj po članu 44. stav 1. ZOBS-a, (što je kažnjivo po članu 235. stav 1. tačka 3.) što potvrđuje pogrešnu kvalifikaciju prekršaja (kako očigledno nije riječ o „prekršaju“ u NASELJU, to je dozvoljena brzina IZVAN NASELJA od 80 km/h bila prekoračena za izmјerenih 5 km/h, što u BiH jeste prekršaj, ali nema zaprijećenu kaznu).

Nakon ova tri primjera, a u vezi napora autora da se mijenja sudska praksa u korist većeg uticaja saobraćajne struke i u institucijama kao što su MUP i SUD, samo se napominje da su članovi Udrženja saobraćajnih inžinjera TK u ovim primjerima namjerno prolazili kroz predstavljenu proceduru.

ZA KRAJ: I u Tuzli može bolje, ali treba i u praksi više saobraćajne struke i nauke. U nastavku su predstavljeni upravo završeni „projekti“ petlje „Šićki brod“ i hotela MELLAIN u Tuzli:



(iz PROJEKTA: Petlja „ŠIĆKI BROD“ na ukrštanju magistralnih puteva kod Tuzle; na svakom od četiri kraka petlje ostali su problemi sa „građevinskog aspekta“)



(za kraj: U Tuzli je ovaj objekat danas STVARNOST, a saobraćajnice ostaju problem?)

