

REVIZIJA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA – STUDIJA PRIMJERA RASKRSNICA ALEKSANDROVAC
REVISION OF TRAFFIC SAFETY - CASE STUDY RASKRSNICA ALEKSANDROVAC

Dr. Danislav Drašković, dipl. inž. saob., IUT Saobraćajni fakultet u Travniku
Milija Radović, dipl. inž. saob., ABS RS - Agencija za bezbjednost saobraćaja RS
Milenko Džeđer, dipl. inž. saob., ABS RS - Agencija za bezbjednost saobraćaja RS

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*
UDK656.1.08(497.6)

SAŽETAK: U skladu sa odredbama ZOOBS-a na putevima BiH, implementirana je Evropska praksa u pravni sistem Bosne i Hercegovine u skladu sa Direktivom 2008/96/EC. Pomenuta Direktiva podrazumjeva uspostavu procedura koje će stvoriti uslove za projektovanje i gradnju bezbjednih puteva. Navedeno se posebno odnosi na proceduru: Nezavisne revizije projekata sa aspekta bezbjednosti saobraćaja – RSA, i na proceduru: Nezavisne provjere postojećih javnih putava sa aspekta bezbjednosti saobraćaja-RSI. Posebno je naglašena obaveza i odgovornost upravljača puta u pogledu stanja postojećih i gradnje novih puteva. U ovom radu, predstavljena je jedna konkretna provjera bezbjednosti saobraćaja na lokaciji raskrsnice na magistralnom putu M 16 Banja Luka – Gradiška – sekcija Aleksandrovac (raskrsnica Bakinci - Mrčevci).

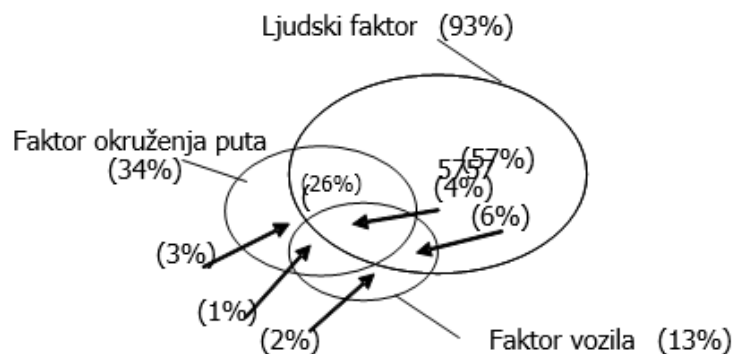
KLJUČNE RIJEČI:2008/96/EC, RSA, Revizija bezbjednosti puta, RSI.

ABSTRACT:In accordance with the provisions of the Law on Traffic Safety on B&H roads, the European practice has been implemented into the legal system of Bosnia and Herzegovina in accordance with the Directive 2008/96/EC. This Directive involves establishing procedures which will provide conditions for designing and building safer roads. This relates to the procedure: Independent audits of projects from the aspect of traffic safety – RSA, and the procedure: Independent checks of existing public roads from the aspect of traffic safety – RSI. The obligations and responsibility of the road managers is especially emphasized in terms of the conditions of existing and construction of new roads. This paper presents one concrete check of traffic safety at the location of the junction on the main road M 16 Banja Luka - Gradiška - Section Aleksandrovac (Bakinci - Mrčevci junction).

KEY WORDS: 2008/96/EC, RSA, Road Safety Audit, RSI.

UVOD

U zvaničnim statistikama institucija nadležnih za vođenje podataka o saobraćajnim nezgodama, put kao uzrok nastanka saobraćajne nezgode pominje se u veoma malom procentu od svega 0,2% do 0,4%. Pregled strukture uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda dat je na Slici 1.



Slika 1. Pregled strukture uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda

Imajući u vidu vrlo „rastegljivu“ formulaciju kad su u pitanju obaveze vozača, a sa druge strane nedovoljno precizno utvrđenu odgovornost upravljača puta, pa samim tim i otežano utvrđivanje utjecaja puta na nastanak saobraćajne nezgode, kompletan postupak vođenja istrage i utvrđivanja krivca za nastanak saobraćajne nezgode usmjeren je prema vozačima. Sa druge strane, ta ista statistika saobraćajnih nezgoda pokazuje da se na određenim dijelovima putne mreže, koja je u ovim statistikama identifikovana, saobraćajne nezgode dešavaju znatno češće u odnosu na ostatak putne mreže. Istraživanjao utjecaju puta na

*Priljeno / Received: 15. 05. 2015.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 21. 05. 2015.



nastanak saobraćajnih nezgoda pokazuju da kod svake treće saobraćajne nezgode put ima značajan utjecaj bilo na uzrok nastanka nezgode, bilo na posljedice iste. Provjera bezbjednosti postojećih puteva je sistematski pregled, izvršen od strane licenciranih provjerivača puta, koji ima za cilj da otkrije nedostatke puta i okoline koji mogu dovesti do ozbiljnih saobraćajnih nezgoda. Po principu „Bolje spriječiti nego liječiti“ provjera bezbjednosti puteva pruža mogućnost za unapređenje bezbjednosnih performansi puteva što će vremenom dovesti do smanjenja broja saobraćajnih nezgoda.

1. MATERIJALIMETODE

O Bezbjednosnom upravljanju putevima – objavljenom u oktobru 2008 – Evropska Unija je donijela jasnu odluku da će Revizija Bezbjednosti saobraćaja biti obavezujuća za Evropsku osnovnu mrežu u godinama koje slijede. Provjerabezbjednosti saobraćajapodrazumjevaelemente:

- procjena utjecaja na bezbjednost puta,
- revizija bezbjednosti saobraćaja,
- stepen bezbjednosti i operativno upravljanje mrežom puteva (uključujući i upravljanjem dijelovima puteva visokog rizika),
- provjera bezbjednostisaobraćaja,
- dubinske analize saobraćajnih nezgoda.

Na osnovu Direktive 2008/96/EC Evropskog parlamenta i Savjeta Evrope od 19. novembra 2008. godine o bezbjednosti putne infrastrukture, uspostavljena je obaveza organa i institucija Bosne i Hercegovine u implementaciji navedene Evropske Direktive. U tom smislu potrebno je donijeti Pravilnik uslovima i načinu revizije provjere bezbjednosti saobraćaja, uslovima i načinu licenciranja revizora i provjerivača, što je prvi uslov u implementaciji procedura provjere bezbjednosti puta. U osnovi Provjera bezbjednosti puta je preventivna sistematska mjera, koja se sprovodi od strane nezavisne osobe ili tima, sa iskustvom u poslovima putne bezbjednosti, saobraćajnom inženjerstvu, ponašanju korisnika puteva i/ili projektovanju puteva, a koje nije u vezi sa održavanjem puta ili dijelova puta. Provjera bezbjednosti puta se odnosi na postojeće puteve i predstavlja pro-aktivnu proceduru koja kroz identifikaciju nedostataka na putu ili okolini puta pokušava da „spriječi“ nastanak saobraćajnih nezgoda. U skladu sa prethodno navedenim u Republici Srpskoj u prethodnom periodu licencirano je 20 fizičkih i 4 pravna lica kao provjerivači puta. Što se tiče upravljača puta, u važećoj zakonskoj i podzakonskoj regulativi upravljač puta je obavezan da periodično provjeri uslove puta koji je u eksploataciji, sa stanovišta bezbjednog odvijanja saobraćaja u cilju smanjenja rizika nastanka saobraćajnih nezgoda i posljedica. Također predviđeno je da Upravljač puta donosi program periodičnih provjera puta u eksploataciji na osnovu kojeg svake godine mora obaviti provjeru najmanje 20% puteva putne mreže kojom upravlja. Pored navedenog, neophodno je naglasiti da se Provjera sprovodi i za zone radova na putu u cilju analize mogućih utjecaja radova na putu na bezbjednost saobraćaja. U skladu sa međunarodnom praksom i stečenim iskustvima, kao teme Provjere bezbjednosti puta uzimaju se:

- funkcija,
- poprečni presjek puta,
- trasa puta,
- raskrsnice,
- javni i privatni servisi, usluge i prostor za odmor, javni prijevoz,
- potrebe ranjivih učesnika u saobraćaju,
- saobraćajna signalizacija, obilježavanje i osvjjetljenje,
- osobine završnih elemenata puta i pasivna bezbjednost puta i dr.

U okviru funkcije puta utvrđuje se da li je put pogodan za ulogu u saobraćaju koju treba da obavlja, da li ima mješovite funkcije, da li su ograničenja brzine odgovarajuća, da li postoji nekakav dodir sa okruženjem u razvoju, da li postoje problemi sa pristupom privatnom vlasništvu. Analizirajući poprečni presjek puta provjerivač utvrđuje da li je put dovoljno širok za saobraćaj koji se na njemu obavlja, da li je obilježavanje dovoljno, u kakvom je stanju površina puta, da li su bankine odgovarajuće i adekvatne širine, da li je put projektovan tako da se voda ne skuplja na površini, da li je drenaža puta odgovarajuća, da li je kolovoz u dobrom stanju, da li je pješачki dio odvojen. Trasa puta predstavlja pružanje puta u horizontalnom smislu te kroz provjeru puta provjerivač utvrđuje broj horizontalnih krivina pri čemu utvrđuje da da li je trasa u horizontalnom smislu usaglašena sa vertikalnim krivinama, zatim da li postoji konzistentnost u dizajnu krivina i da li je preglednost obezbeđena. Kada se posmatraju Raskrsnice, provjerivač utvrđuje da li raskrsnice odgovaraju za obim saobraćaja koji je tu utvrđen, da li su postavljeni saobraćajni znaci i da li ih ima u dovoljnom broju. Kada su u pitanju prostori koji su označeni kao javni i privatni servisi, usluge i prostor za odmor odnosno javni prijevoz, revizori utvrđuju da li postoji dovoljan prostor i pristupni putevi ka odmoristima i objektima u funkciji puta, zatim kako je kontrolisan pristup ostalim lokacijama kao što su škole, bolnice, supermarketi, restorani itd. Elementi javnog prijevoza (tramvajske linije, stajališta javnog gradskog prijevoza (JGP-a) i dr.) su znatan faktor u bezbjednosti puta i njihov utjecaj je neophodno utvrditi. U

tom kontekstu provjerivač utvrđuje pozicije elemenata JGP-a i njihov odnos prema signalizaciji, te utvrđuje da li su ovi elementi adekvatno zaštićeni, kao i korisnici usluga JGP-a. Također, provjerivač utvrđuje da li su potrebe pješaka, biciklista i motociklista uzete u obzir, zatim da li je signalizacija adekvatno postavljena i obilježena i dr. Pasivni elementi puta kao što su ograde, jarkovi, nasadi i drveće, te ostale prepreke i bočne smetnje su elementi kojimog mogu izazvati značajne probleme. Velika je odgovornost provjerivača da utvrdi utjecaj ovih elemenata na bezbjednost puta. Važećim Pravilnikom predviđeno je da provjerivač ili tim koji čine više provjerivača u okviru provjere bezbjednosti puta izradi izvještaj o provjeri bezbjednosti saobraćaja. Provjerivač u izvještaju identifikuje nebezbedne elemente puta, obrazlaže njihov potencijalni negativan utjecaj na nastanak saobraćajnih nezgoda, odnosno na posljedice saobraćajnih nezgoda i daju preporuke u cilju unapređivanja bezbjednosti puta. Osnovni dijelovi izvještaja čine uvod, informacije o predmetu provjere (funkcija, saobraćajna situacija, putni standardi, i dr.), zatim obrazac sa razmatranjima o nedostacima, te dio kojim se od strane provjerivača nude ponude i mogućnosti za kontra mjere koje se ogledaju u iskazivanju kratkoročnih, srednjoročnih i dugoročnih mjera za unapređenje postojećeg stanja. Nakraju je neophodno napomenuti da sastavni dio izvještaja čine mape i ilustracije u cilju potvrde rezultata, obzirom da različite vrste ilustracija mogu biti korisne, uključujući fotografije i skice kontramera. Na kraju je neophodno napomenuti da Upravljač puta, koji u većini slučajeva predstavlja i naručilac Revizije, dužan je da analizira Reviziju odnosno izvještaj revizije i pismeno se izjasni o preporukama Revizora. Također Revizija i pismeno izjašnjenje upravljača puta dostavljaju se Agenciji za bezbjednost saobraćaja.

2. STUDIJA PRIMJERA

Magistralni put M16 povezuje Banja Luku sa Gradiškom. Provjeravana sekcija se nalazi u mjestu Aleksandrovac, u zoni četverokrake raskrsnice dionice magistralnog puta M16 Laktaši-Gradiška i lokalnog puta Aleksandrovac-Mrčevci i vezne saobraćajnice Aleksandrovac-Bakinci. Vezna saobraćajnica Aleksandrovac-Bakinci je od posebnog značaja i povezuje dionicu autoputa Banja Luka-Gradiška sa Aleksandrovcem i Bakincima. Posmatrana dionica puta Laktaši-Gradiška je sa dvije kolovozne trake, namjenjene za dvosmjerni mješoviti saobraćaj izgrađen je prije više decenija. Danas je jedan od značajnijih magistralnih pravaca u Republici Srpskoj. Putem upravlja JP "Putevi RS" koji je i naručilac revizije kao upravljač puta. Na Slici 2. prikazana je lokacija raskrsnice.



Slika 2. Lokacija raskrsnice (Google earth)

U okviru izvještaja identifikovano je više tema, između ostalog i:

1. Funkcija i okruženje puta
2. Poprečni profil puta
3. Trasa puta
4. Raskrsnice
5. Usluge i odmorišta, javni prijevoz
6. Potrebe ranjivih korisnika puta
7. Saobraćajna signalizacija, obilježavanje, osvjetljenje.

Predstavljena su sljedeća zapažanja:

- Magistralni put Banja Luka-Gradiška sa karakteristikom PGDS 12 509 putničkih automobila, povezuje administrativni centar Republike Srpske sa opštinama Laktaši i Gradiška.
- Opštine Laktaši i Gradiška su istovremeno i tranzitni na međunarodnoj trasi puta, koji povezuje Bosnu i Hercegovinu sa Hrvatskom odnosno zemljama Evropske Unije, gdje je GP Gradiška nominovan kao prijelaz prve kategorije, preko kojeg je dopušten uvoz i izvoz svih vrsta roba.



- U zoni sekcije puta posmatrano iz pravca Laktaši, u mjestu Aleksandrovac nalazi se raskrsnica u kojoj dominira skretanje u lijevo u pravcu Bakinca odnosno nalazi se vezna saobraćajnica od posebnog interesa koja se veže na autoput Banja Luka - Gradiška.
- U zoni sekcije puta posmatrano iz pravca Laktaši, u mjestu Aleksandrovac, u zoni prethodno opisane raskrsnice nalazi se i skretanje desno na pravac lokalnog puta za Mrčevce.
- Novo sagrađena vezna saobraćajnica je promijenila režim motornog saobraćaja u odnosu na stambene i stambeno-poslovne objekte locirane u zoni raskrsnice.
- Vezna saobraćajnica, posmatrano iz smjera Bakinaca prema raskrsnici i obrnuto, nema propisno uređene i regulisane priključke na opisane parcele na kojim su locirani navedeni stambeno-poslovni objekti.
- Lokalni put Mrčevci-Aleksandrovac, posmatrano iz smjera Aleksandrovcaprema raskrsnici i obrnuto, nema propisno uređene i regulisane priključke na opisane parcele na kojim su locirani navedeni stambeno-poslovni objekti.
- U raskrsnici posmatranih putnih pravaca u mjestu Aleksandrovac, instalisane su četiri kamere koje snimaju cijelu površinu raskrsnice.
- Duž sekcije, sa lijeve strane, gledano iz smjera Laktaša prema Gradišci, u zoni raskrsnice nalazi se sporni stambeno – poslovni objekat, na placu koji jednom svojom dimenzijom graniči i sa putnim pojaseom koji je naslonjen na pravac vezne saobraćajnice (Slika 3).



Slika 3. Detalj raskrsnice sa osvrtnom na stambeno-poslovni objekt

- Vezna saobraćajnica zaklapa ugao od oko 90° sa magistralnim putem. Sa desne strane magistralnog puta, gledano iz istog smjera Laktaša, priključuje se lokalni put za Mrčevce pod uglom od oko 105°.
- Raskrsnica je projektovana i izvedena sa posebnim saobraćajnim trakama za lijeva skretanja na magistralnom putu, čiji je saobraćaj vođen razdjelnim linijama i ostrvima izvedenim u nivou, kako na magistralnom tako i na priključnim putevima.



Slika 4. Prilaz raskrsnici iz Laktaša



Slika 5. Prilaz raskrsnici iz Bakinca (Autoput)

Identifikovani su sljedeći nedostaci koji su od utjecaja na bezbjednost i funkciju nivo usluge raskrsnice:

- Sa obje strane magistralnog puta, gledano iz smjera Laktaša prema Gradišci, nalaze se stambeno-poslovni objekti pri čemu nije propisno izgrađen i regulisan pristup ovim objektima.
- Pristup stambeno-poslovnom objektu koji se nalazi sa lijeve strane magistralnog puta, vozilima koja se kreću iz pravca Laktaša, sa aspekta saobraćajno-tehničkog pristupa rješavanja nije moguć.



- Pristup stambeno-poslovnom objektu koji se nalazi sa lijeve strane magistralnog puta ispred raskrsnice, gledano iz pravca Laktaša, vozilima koja se kreću iz suprotnog pravca odnosno pravca Gradiške, nije propisno izveden odnosno nije saobraćajno regulisan sa aspekta saobraćajnog projekta i upravnih akata upravljača puta (saglasnost, odobrenje i slično). Posebno zabrinjava činjenica da je pristup navedenom stambeno-poslovnom objektu "otvoren" čitavom dužinom kolovoza puta (odmah po izlasku/prolasku kroz raskrsnicu) koja graniči sa dužinom placa, odnosno ne postoje elementi vođenja saobraćaja iz raskrsnice u skretanju desno.

- Uključivanje u saobraćaj raskrsnice sa lokacije stambeno-poslovnog objekta sa lijeve strane magistralnog puta posmatrano iz pravca Laktaša, odnosno uključivanje u smjeru lijevo (pravac Gradiška) sa aspekta saobraćajno-tehničkog pristupa rješavanja nije moguće.

- Pristup stambeno poslovnom objektu koji se nalazi sa desne strane magistralnog puta, vozilima koja se kreću iz pravca Mrčevca, sa aspekta saobraćajno-tehničkog pristupa rješavanja nije moguće.

- Uključivanje u saobraćaj u smjeru lijevo (pravac Laktaši) i u pravcu vezne saobraćajnice, sa lokacije stambeno-poslovnog objekta sa desne strane magistralnog puta posmatrano iz pravca Laktaša, sa aspekta saobraćajno-tehničkog pristupa rješavanja nije moguće. Uključivanje u saobraćaj raskrsnice (smjer Gradiške) nije propisno izveden odnosno nije saobraćajno regulisan sa aspekta saobraćajnog projekta i upravnih akata upravljača puta (saglasnost, odobrenje i slično).

- Pristup stambeno poslovnom objektu koji se nalazi sa desne strane magistralnog puta ispred raskrsnice, gledano iz pravca Laktaša, vozilima koja se kreću iz suprotnog pravca odnosno pravca Laktaša, nije propisno izveden odnosno nije saobraćajno regulisan sa aspekta saobraćajnog projekta i upravnih akata upravljača puta (saglasnost, odobrenje i slično). Posebno zabrinjava činjenica da je pristup navedenom stambeno-poslovnom objektu "otvoren" čitavom dužinom kolovoza puta koja graniči sa dužinom placa, odnosno ne postoje elementi vođenja saobraćaja i u skretanju desno.

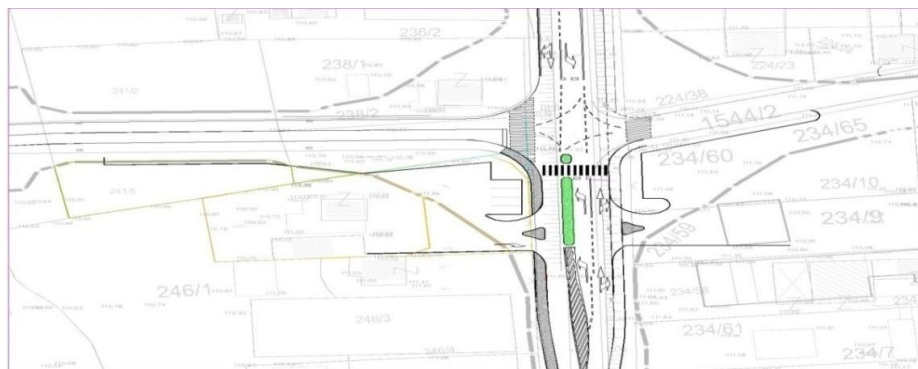
- Pristup stambeno poslovnom objektu koji se nalazi sa desne strane magistralnog puta gledano iz smjera Laktaša, vozilima koja se kreću iz raskrsnice u pravcu Mrčevca, nije propisno izveden odnosno nije saobraćajno regulisan sa aspekta saobraćajnog projekta i upravnih akata upravljača puta (saglasnost, odobrenje i slično).

- Pristup stambeno poslovnom objektu koji se nalazi sa desne strane magistralnog puta gledano iz smjera Laktaša, vozilima koja se kreću iz pravca Mrčevca prema raskrsnici, sa aspekta saobraćajno-tehničkog pristupa rješavanja nije moguće.

- Poluprečnik kružnog luka na dijelu raskrsnice koji spaja veznu saobraćajnicu sa magistralnim putem (desna strana, gledano iz smjera Bakinaca) iznosi svega 8 metara, nije u skladu sa odgovarajućim propisima i ne omogućava bezbjedno skretanje komercijalnih vozila većih gabarita udesno prema Laktašima. Zbog toga je i došlo do oštećenja betonskog potpornog zida na ovom dijelu raskrsnice.

I. Kratkoročne mjere: Izgradnja elemenata puta, koji će obezbjediti vođenje motornog saobraćaja u kolovozu raskrsnice, odnosno vođenje i kanalisanje motornog i pješačkog saobraćaja na pravce objekata koji se nalaze sa lijeve i desne strane magistralnog puta, gledano iz pravca Laktaša prema raskrsnici, na jedan od sljedećih načina: Smanjenje operativne širine kolovoza pristupnih puteva u cilju povećanja poluprečnika kružnog luka, gledano iz pravca vezne saobraćajnice prema Laktašima i iz pravca Laktaša prema Mrčevcima, kao i izgradnje trotoara u cilju bezbjednog kretanja pješaka i kanisanja motornog saobraćaja na pravce objekata koji su locirani u zoni raskrsnice, sa lijeve i desne strane puta gledano iz pravca Laktaša prema raskrsnici, što je bliže predstavljeno u prilogu izvještaja (skica 1).

- U okviru postojeće operativne širine kolovoza pristupnih puteva u raskrsnici, potrebno je povećati poluprečnik kružnog luka, gledano iz pravca vezne saobraćajnice prema Laktašima i iz pravca Laktaša prema Mrčevcima odnosno izgraditi i trotoare u putnom pojasu, cilju bezbjednog kretanja pješaka i kanisanja motornog saobraćaja na pravce objekata koji su locirani u zoni raskrsnice, sa lijeve i desne strane puta gledano iz pravca Lakataša prema raskrsnici, što je bliže predstavljeno u prilogu izvještaja (skica 2. i skica 3.).



Skica 1. Kratkoročne mjere





Skica 2. Srednjoročne mjere

Obrazloženje predloženog rješenja:Uključivanje u saobraćaj magistralnog puta sa lokaliteta stambeno-poslovnih objekata sa lijeve i desne strane magistralnog puta, posmatrano iz pravca Laktaša, je obezbjeđeno sa dovoljne odnosno minimalne distance od raskrsnice, pod uglom od 90 stepeni, koji omogućuje vozaču potpunu preglednost i uvid u saobraćajnu situaciju sa linije preglednosti. Isključivanje iz saobraćaja magistralnog puta posmatrano iz pravca Laktaša, na lokaciju stambeno-poslovnog objekta sa desne strane je obezbjeđeno na dovoljnoj distanci od raskrsnice, na način da uključivanje pokazivača pravca i najava skretanja udesno ne dovode u zabunu ostale učesnike u saobraćaju. Isključivanje iz saobraćaja magistralnog puta posmatrano iz pravca Gradiške, na lokaciju stambeno-poslovnog objekta sa desne strane je obezbjeđeno na dovoljnoj distanci od raskrsnice, na način da uključivanje pokazivača pravca po izlasku iz raskrsnice i najava skretanja u desno, ne dovode u zabunu ostale učesnike u saobraćaju. Posmatrane varijante kratkoročnih mjera, omogućuju bezbjedna skretanja svih vrsta motornih vozila udesno, gledano iz pravca vezne saobraćajnice i pravca Laktaša. Posmatrane varijante kratkoročnih mjera omogućuju i viši nivo bezbjednosti pješackog saobraćaja.

II. Srednjoročne mjere: Predlažu se sljedeće mjere: Ukрупnjavanje parcele kč. br. 243/3 na način pripajanja istoj parceli kč. br. 241/5 omogućuje izgradnju servisne saobraćajnice, odnosno pristup objektu na parceli kč. br. 243/3 sa vezne saobraćajnice Aleksandrovac-Bakinci.

Obrazloženje predloženog rješenja: Opisano saobraćajno rješenje omogućuje pristup vozilima i sa vezne saobraćajnice Aleksandrovac-Bakinci, stambeno-poslovnom objektu sa lijeve strane magistralnog puta, posmatrano iz pravca Laktaša.

III. Dugoročne mjere: Predlažu se sljedeće mjere: Izgradnja raskrsnice sa kružnim tokom sa manjim prečnikom u odnosu na predloženo konačno rješenje (50 m). Raskrsnica sa kružnim tokom spoljašnjeg prečnika do 36 m obezbijedila bi funkcionalno i bezbjedno odvijanje saobraćaja.

Obrazloženje predloženog rješenja: Raskrsnica sa kružnim tokom će povećati nivo usluge puta, posebno imajući u vidu PGDS magistralnog puta Banja Luka-Gradiška, na dionici Laktaši-Topola.

Imajući u vidu naselje Aleksandrovac, kružna raskrsnica će povećati nivo bezbjednosti saobraćaja, na način da će "umiriti" saobraćaj, imajući u vidu brzine saobraćajnih tokova u raskrsnicama sa kružnim tokom.

ZAKLJUČAK

U dosadašnjoj praksi u BiH, nije primjećena značajna primjena ove procedure. Više razloga postoji za ovo stanje. Neki od razloga se ogledaju u nepostojanju dovoljno saznanja o ovoj proceduri, njenoj ulozi, pa čak postojanje ignorisanja ove procedure. Značajno je učestće i konvencionalnih stavova o ovoj proceduri kao nepotrebnoj, obzirom da postoji ovlaštena lica u okviru upravljača puteva i kontrolni organi koji su zaduženi da se staraju o ovim problemima. U konkretnom primjeru može se vidjeti kako je jedna konkretna lokacija obrađena kroz provjeru i koliko je bitnih stvari ukazano i sublimirano kroz jedan izvještaj. Na osnovu ovog izvještaja upravljač može planirati i finansijska sredstva te dinamiku radova koja imaju za cilj unapređenje stanja konkretne lokacije. Imajući u vidu, nedavno stupanje na snagu propisa koji regulišu proceduru provjere bezbjednosti saobraćaja, neophodna je istrajnost u ovom procesu, te korekcija zakonskih i podzakonskih akata, koji bi imali za cilj značajnu primjenu provjere bezbjednosti saobraćaja. Ono čemu se treba težiti u budućem periodu je da sprovođenje Direktive EC 2008/96, ne bi trebala isključivo zadovoljiti formu i evropske zahtjeve. Potrebno je slijediti pozitivne primjere iz okruženja (Slovenija, Češka i dr.), gdje se provjere obavljaju na svim javnim putevima.



CONCLUSION

In the practice in Bosnia and Herzegovina it was not significant application of these procedures. More reasons exist for this condition. Some of the reasons are reflected in the lack of sufficient information about this procedure, its role, and even ignoring the existence of these procedures. The participation and conventional attitudes about this procedure as unnecessary, since there are authorized persons within the control of roads and inspection bodies who are responsible to take care of these problems. In this particular example can be seen that one specific location processed through the check and how many essential items ordered and sublimated through the one report. On the basis of this report can plan and control financial resources and the dynamics of the works aimed at improving the situation on site. Bearing in mind, recent entry into force of regulations governing procedure checking traffic safety, it is necessary perseverance in this process, and correction of laws and bylaws, which would be aimed at verifying the implementation of significant traffic safety. What we should strive for in the future is that the implementation of EC Directive 2008/96, should not only meet the form and European requirements. It is necessary to follow the positive examples from the region (Slovenia, Czech Republic, etc.), Where the checks are carried out on all public roads.

LITERATURA

1. Direktiva 2008/96 EC
2. Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima Republike Srpske („Službeni glasnik Republike Srpske“ br.63/11),
3. Zakon o javnim putevima Republike Srpske („Službeni glasnik Republike Srpske“, br.89/13)
4. Pravilnikom o uslovima i načinu revizije i provjere bezbjednosti saobraćaja, uslovima i načinu licenciranja revizora i provjerivača („Službeni glasnik Republike Srpske“ broj 72/12),
5. Jagatić, I. V. Bužanić, M. Šoštarić, S. Babić - Revizori cestovne sigurnosti kao faktor povećanja sigurnosti prometa u lokalnim zajednicama, BSLZ 2014- Knjiga 2 -337-342
6. M. Džever, M. Škrbić, M. Radović, M. Tešić - Odnos revizije tehničke dokumentacije i revizije projekata sa aspekta bezbjednosti saobraćaja u Republici Srpskoj, BSLZ 2014 Banja Luka.
7. Radović M, Drašković D. - Izvještaj o provjeri bezbjednosti puta -magistralni put M 16 -sekcija Aleksandrovac - 2014

BIOGRAFIJA

Dr. Danislav Drašković, dipl. inž. saob., IUT Saobraćajni fakultet u Travniku



Milija Radović, dipl. inž. saob., ABS RS - Agencija za bezbjednost saobraćaja RS



Milenko Džever, dipl. inž. saob., ABS RS - Agencija za bezbjednost saobraćaja RS.
Zaposlen na poslovima bezbjednosti putne infrastrukture. Učestvovao je u izradi brojnih projekata saobraćajne infrastrukture i prostornog planiranja.

