

за запошљавање Републике Српске, Биро за запошљавање Србац, и у периоду од 5 година од дана реализације пројекта задржи укупан број радника утврђених уговором са уредно измиреним обавезама уплате доприноса за исте,

3. прихватање обавезе од стране инвеститора (купца) да послује минимално 5 година на предметној локацији од дана реализације пројекта,
 4. прихватање обавезе да достави мјеницу и мјеничне изјаве у висини тржишне вриједности непокретности на цјелокупној својој имовини, као гаранцију за обезбеђење Уговора,
 5. да трпи да општина Србац у „Ц“ теретном листу извода из земљишних књига упише забилежбу забране оптерећења хипотеком без сагласности општине Србац и забрану отуђења у временском периоду од 5 година од дана потписивања, са сагласношћу о поврату општини непокретности у случају непоштовања рокова изградње, односно привођења намјени, и праву општине на раскид уговора и враћање непокретности у посјед и својину општине,
 6. да реализује инвестициони пројекат и да непокретност не може продати док не реализује инвестициони пројекат, најмање прије истека рока од 5 година од дана потписивања уговора,
 7. да на захтјев Одјељења за просторно уређење и стамбено-комуналне дјелатности уредно информише општину Србац о реализацији инвестиционог пројекта и свим промјенама правног лица, у року од 30 дана од настале промјене, у супротном општина има право на раскид уговора и враћање непокретности,
 8. да врати непокретност општини уколико у одређеном року не започне реализацију инвестиције и у случају споразумног раскида уговора.
- (2) Одредбе из става (1) овог члана чиније саставни дио Уговора.

Члан 4.

Цијена по којој се отуђују непокретности из члана 1. Одлуке је 100.000,00 КМ, односно 51%, од тржишне цијене утврђене налазом и мишљењем вјештака грађевинско-архитектонске струке, а на основу оцјене позитивних ефеката планираних пројектом, у складу са чланом 7. Правилника о условима и начину отуђења непокретности у својини општине Србац у циљу реализације инвестиционих пројеката од посебног значаја за локални економски развој („Службени гласник општине Србац“, број 10/17).

Члан 5.

Инвеститор (купац) је дужан да изврши исплату купопродајне цијене у року од 30 дана од дана закључења уговора, прије промјене података у катастарској и земљишнокњижној евидентији, уз обавезу сношења трошкова нотарске обраде уговора и укњижбе у јавним евидентијама, а исто ће чинити саставни дио Уговора.

Члан 6.

Овлашћује се Начелник општине да закључи уговор о

продаји непокретности из члана 1. Одлуке са инвеститором (купцем) „ТАТ-СОМ“ d.o.o. Srbac, по претходно прибављеном мишљењу Правобранилаштва Републике Српске.

Члан 7.

Ова Одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у Службеном гласнику општине Србац.

Број: 01-022-29/18

Датум: 20.02.2018. године

**ПРЕДСЈЕДНИК
СКУПШТИНЕ ОПШТИНЕ
Мирко Стојић, с.р.**

6.

На основу члана 39. став 2. тачка 2. Закона о локалној самоуправи („Службени гласник Републике Српске“, број: 97/16), члана 2. Закона о основама безbjедnosti саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини („Службени гласник Босне и Херцеговине“, број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13 и 8/17), члана 16. и 128. Закона о безbjедности саобраћаја на путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, број: 63/11) и члана 37. и 90. Статута општине Србац („Службени гласник општине Србац“, број: 5/17 и 8/17), у складу са чланом 149. Пословника о раду Скупштине општине Србац („Службени гласник општине Србац“, број: 7/17) Скупштина општине Србац на сједници одржаној дана 20.02.-2018. године, донијела је

**ОДЛУКУ
о усвајању Стратегије безbjедности саобраћаја на
путевима општине Србац 2018. - 2027. године**

Члан 1.

Овом Одлуком Скупштина општине Србац усваја Стратегију безbjедности саобраћаја на путевима општине Србац 2018. - 2027. године.

Члан 2.

Стратегија безbjедности саобраћаја на путевима општине Србац 2018. - 2027. године је саставни дио ове Одлуке.

Члан 3.

Ова Одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику општине Србац".

Број: 01-022-30/18

Датум: 20.02.2018. године

**ПРЕДСЈЕДНИК
СКУПШТИНЕ ОПШТИНЕ
Мирко Стојић, с.р.**

**СТРАТЕГИЈА
БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ОПШТИНЕ СРБАЦ
2018.-2027.ГОДИНЕ**

I) Увод

Република Српска, као ентитет у саставу БиХ, препознала је европске вриједности, односно значај безбједности друмског саобраћаја и започела је са спровођењем мјера које су биле усмјерене на смањење броја и последица саобраћајних незгода, а као резултат наведеног је и усвајање Стратегије безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период 2013 – 2022. година, односно развој стратегија безбједности саобраћаја на локалном нивоу.

Такође, уколико БиХ у наредном периоду жели да се прикључи ЕУ, неопходно је прихватити директиве и смјернице које обавезују земље чланице на повећање безбједности друмског саобраћаја.

За општину Србац је сигурно позитивно то што су, прије свега, Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске препознала потенцијал наше општине за даљи развој саобраћаја, али и актуелне проблеме у саобраћају са којима се она суочила.

За грађане општине од изузетне је важности усвајање стратегије безбједности саобраћаја са аспекта смањења броја жртава саобраћајних незгода, односно самих трошка настанка саобраћајних незгода, а узимајући у обзир географски положај, као и инфраструктурни потенцијал, од изузетне важности је усвајање стратегије у циљу повећања развоја комплетне привреде и повећање степена безбједности учесника у саобраћају.

У општини Србац је у 2017. години регистровано 6.586 возних јединица, које са транзитним саобраћајем за постојећу инфраструктуру представља страховит притисак, а негативни ефекти овог стања се пројектују кроз нервозу учесника у саобраћају, а што утиче на нормално и безбједно одвијање саобраћаја.

Како закључак ове ситуације на подручју општине Србац поменућемо још да је "Економски институт" а.д., Бања Лука извршио истраживање везано за губитак привреде Републике Српске насталих као последица саобраћајних незгода. Наиме, према наведеном истраживању, трошак једне саобраћајне незгоде износи 18.554,06 КМ, односно укупан број саобраћајних незгода насталих на подручју општине Србац за 2017. годину (59 саобраћајних незгода) коштало је општину Србац укупно 1.094.689,54 КМ. Поређења ради, буџет општине Србац за 2017. годину износио је 6.500.000,00 КМ, односно трошкови саобраћајних незгода на подручју општине Србац потенцијално су износили 16,85% буџета општине Србац.

Овај податак, овако гледано, сигурно се не може и не смије занемарити. У том смислу од изузетне је важности за општину Србац, за њен развој и напредак, доношење Стратегије о безбједности саобраћаја на подручју општине као кровног документа, на коме ће се у будућности даље базирати све активности општине како би се овај битан сегмент друштвеног дјеловања довео на опште прихватљив ниво.



Слика 1. Преглед подручја општине Србац са постојећом путном мрежом

1. ПОСТОЈЕЊЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ И ТRENДОВИ У СМИСЛУ ПОГИNUЛИХ И ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА НА ПУТЕВИМА НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНЕ СРБАЦ ЗА ПЕРИОД 2008. – 2017. ГОДИНА

У табели 1. биће приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода са посљедицама, за посљедњих 10 година, односно за период 2008. – 2017. година.

Табела 1. Преглед укупног броја саобраћајних незгода са посљедицама за период 2008. – 2017. година

Година	Број ПОГ у СН	Број ТТП у СН	Број ЛТП у СН	Укупно настрадалих у СН	Број СН са МШ	УКУПНО СН
2008.	5	9	44	58	47	133
2009.	2	14	50	66	36	126
2010.	6	18	27	51	38	106
2011.	2	14	36	52	17	88
2012.	1	7	39	47	17	82
2013.	6	10	49	65	45	92
2014.	3	9	51	63	46	91
2015.	2	13	32	47	30	74
2016.	3	13	51	67	39	81
2017.	4	15	29	48	21	59
УКУПНО:	34	122	408	564	336	932

Број ПОГ у СН

- број погинулих лица у саобраћајним незгодама

Број ТТП у СН

- број лица са тешким тјелесним повредама у саобраћајним незгодама

Број ЛТП у СН

- број лица са лакшким тјелесним повредама у саобраћајним незгодама

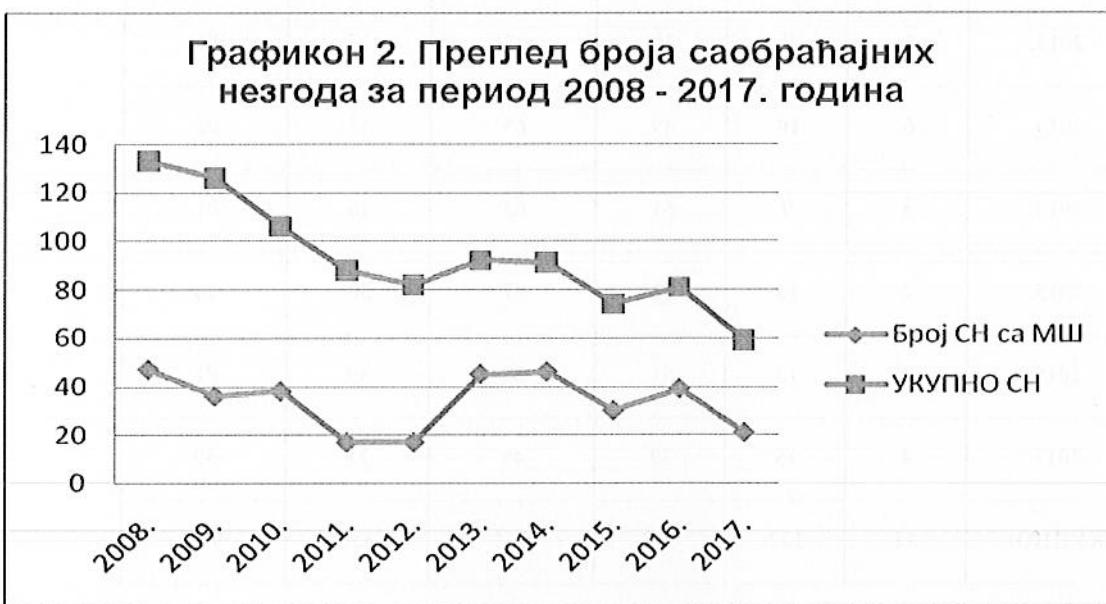
Укупно настр. у СН

- укупан број настрадалих у саобраћајним незгодама

Број СН са МШ

- број саобраћајних незгода са материјалном штетом

У графиконима 1. и 2 је приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода са посљедицама и материјалном штетом, за посљедњих 10 година, односно за период 2008. – 2017. година.



У току 2008. године на подручју општине Србац догодило се 133 саобраћајне незгоде, у којима је 53 лица повријеђено и 5 лица је смртно страдало. У овим саобраћајним незгодама је погинуло или повријеђено 58 лица, од чега је 5 лица погинуло, 9 лица теже повријеђено и 44 лица задобило лакше повреде.

У току 2009. године на подручју општине Србац догодило се 126 саобраћајних незгоде, у којима је 64 лица повријеђено и 2 лица су смртно страдала. У овим саобраћајним незгодама је погинуло или повријеђено 66 лица, од чега је 2 лица погинуло, 14 лица теже повријеђено и 50 лица задобило лакше повреде.

У току 2010. године на подручју општине Србац догодило се 106 саобраћајних незгоде, у којима је 45 лица повријеђено и 6 лица су смртно страдала. У овим саобраћајним незгодама је погинуло или повријеђено 51 лица, од чега је 6 лица погинуло, 18 лица теже повријеђено и 27 лица задобило лакше повреде.

У току 2011. године на подручју општине Србац дододило се 88 саобраћајних незгода, у којима је 50 лица повријеђено и 2 лица су смртно страдала. У овим саобраћајним незгодама је погинуло или повријеђено 52 лица, од чега је 2 лица погинуло, 14 лица теже повријеђено и 36 лица задобило лакше повреде.

У току 2012. године на подручју општине Србац дододило се 82 саобраћајне незгоде, у којима је 46 лица повријеђено и 1 лице смртно страдало. У овим саобраћајним незгодама је погинуло или повријеђено 47 лица, од чега је 1 лице погинуло, 7 лица теже повријеђено и 39 лица задобило лакше повреде.

У току 2013. године на подручју општине Србац дододило се 92 саобраћајне незгоде, у којима је 59 лица повријеђено и 6 лица смртно страдало. У овим саобраћајним незгодама је погинуло или повријеђено 65 лица, од чега је 6 лица погинуло, 10 лица теже повријеђено и 49 лица задобило лакше повреде.

У току 2014. године на подручју општине Србац дододило 91 саобраћајна незгода, у којима је 60 лица повријеђено и 3 лица смртно страдало. У овим саобраћајним незгодама је погинуло или повријеђено 63 лица, од чега је 3 лица погинуло, 9 лица теже повријеђено и 51 лице задобило лакше повреде.

У току 2015. године на подручју општине Србац се дододило 74 саобраћајне незгоде, у којима је 45 лица повријеђено и 2 лица смртно страдало. У овим саобраћајним незгодама је погинуло или повријеђено 47 лица, од чега је 2 лица погинуло, 13 лица теже повријеђено и 32 лице задобило лакше повреде.

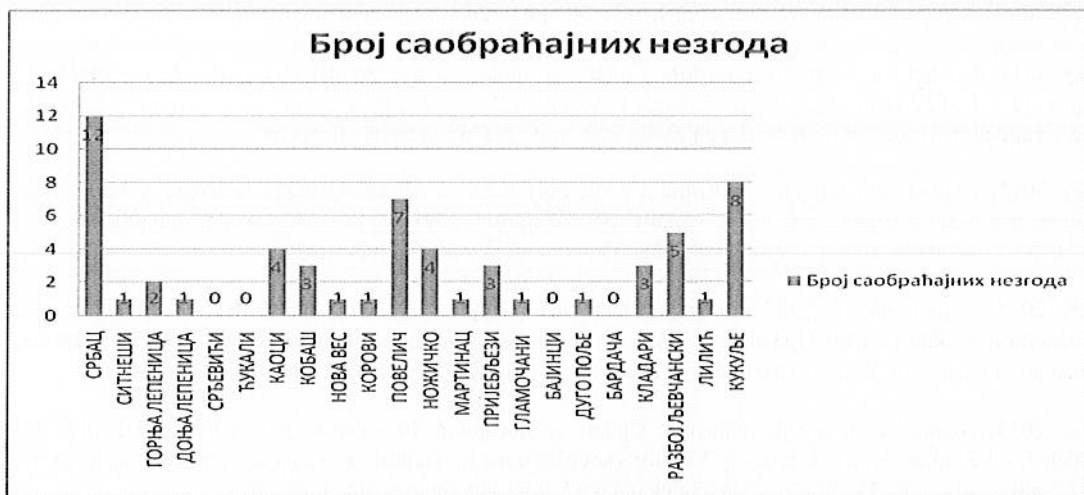
У току 2016. године на подручју општине Србац се дододило 81 саобраћајна незгода, у којима је 64 лица повријеђено и 3 лица смртно страдало. У овим саобраћајним незгодама је погинуло или повријеђено 67 лица, од чега је 3 лица погинуло, 13 лица теже повријеђено и 51 лице задобило лакше повреде.

У току 2017. године на подручју општине Србац се дододило 59 саобраћајних незгода, у којима је 44 лица повријеђено и 4 лица смртно страдало. У овим саобраћајним незгодама је погинуло или повријеђено 48 лица, од чега је 4 лица погинуло, 15 лица теже повријеђено и 29 лица задобило лакше повреде.

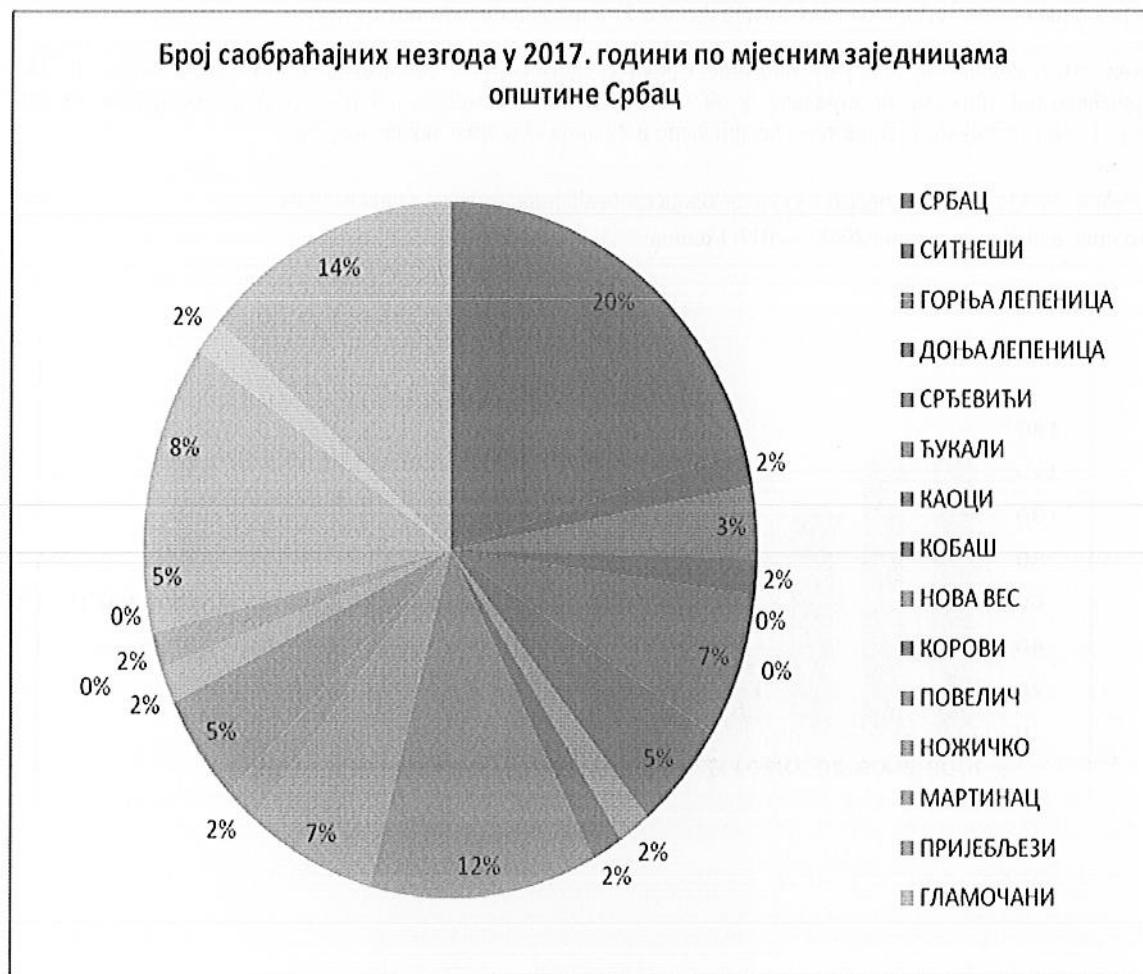
У графикону 3 је приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода, за последњих 10 година, односно за период 2008. – 2017. Година



У графикону 4. је приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода по мјесним заједницама општине Србац за 2017. Годину



У графикону 5. је приказан процентуални преглед укупног броја саобраћајних незгода по мјесним заједницама општине Србац за 2017. годину

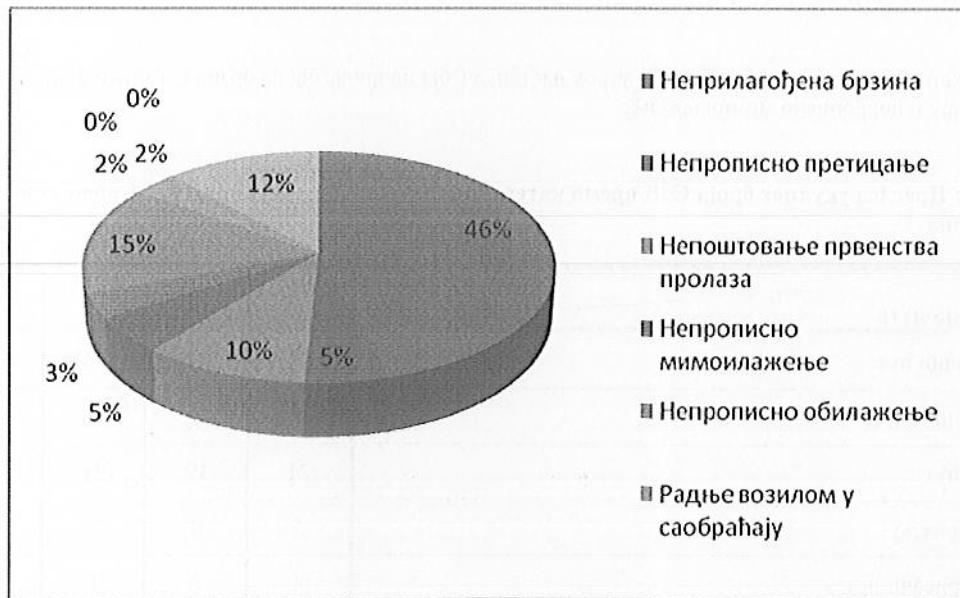


Табела 2: Узроци СбН на подручју општине Србац за период 2008 - 2017 година

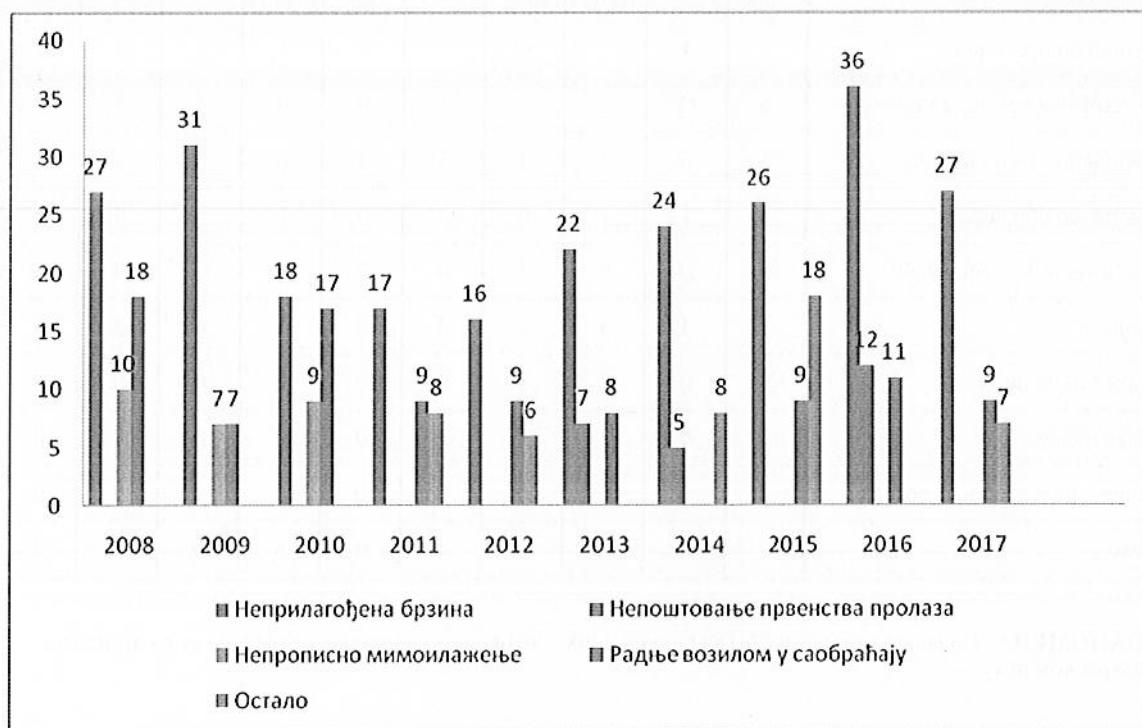
Година \ Узроци СбН	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Неприлагођена брзина	27	36	26	24	22	16	17	18	31	27
Непрописно претицање	3	4	2	0	0	0	1	5	2	4
Непоштовање првенства пролаза	6	12	8	5	7	0	0	4	7	10
Непрописно мимоилажење	3	6	4	3	3	4	0	9	7	10
Непрописно обилажење	2	1	1	0	0	0	1	5	0	1
Радње возилом у саобраћају	9	11	9	3	8	9	9	17	9	18
Растојање	1	3	3	2	0	0	1	0	3	1
Грешке бициклиста	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
Грешке пјешака	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
Техничка неисправност возила	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Остало	7	8	18	8	4	6	8	0	0	2

***НАПОМЕНА: Подаци о узроцима СбН за период 2008 – 2014 су без података о СбН које су се десиле на магистралном путу

У графикону 6. је приказан преглед укупног броја саобраћајних незгода према узроцима настанка саобраћајних незгода на подручју општине Србац за 2017. годину



У графикону 7. је приказан преглед броја саобраћајних незгода за три најчешћа узрока настанка саобраћајних незгода на подручју општине Србац за период 2008 - 2017. Година



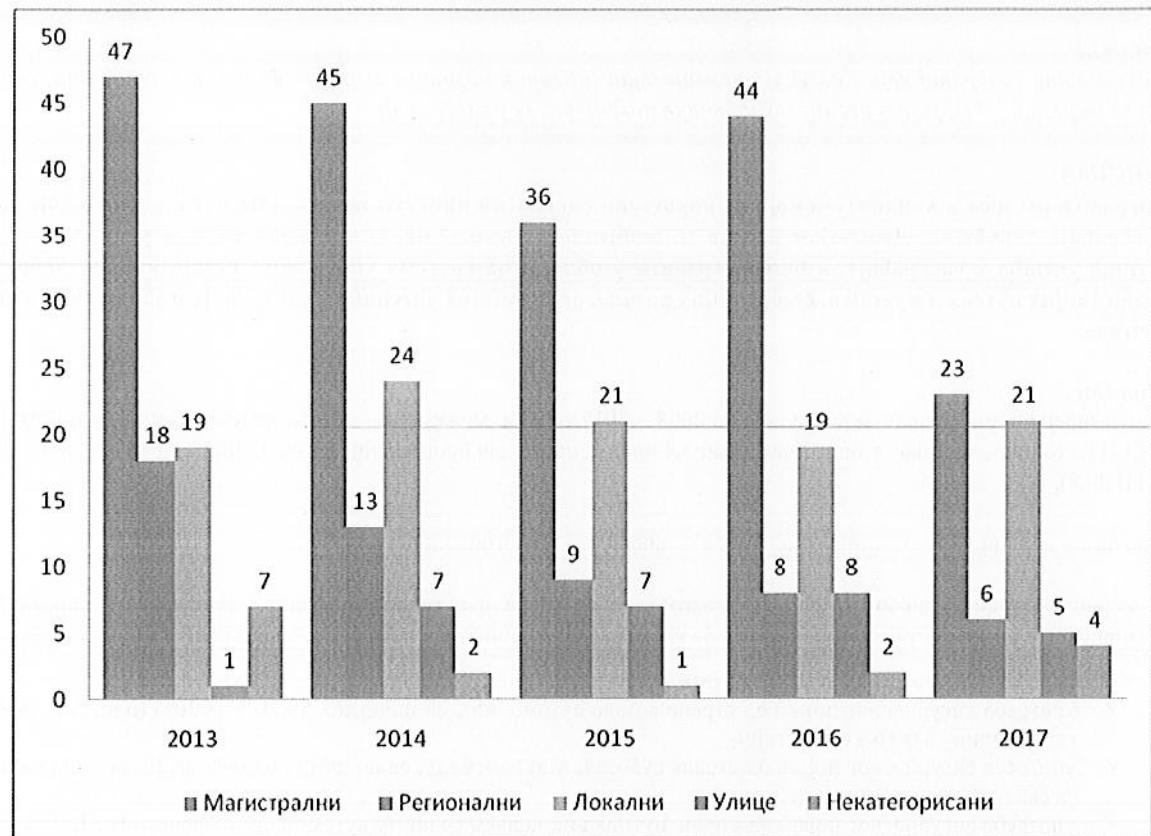
У табели 2 су приказани подаци о укупном броју СбН према узроку настанка на подручју општине Србац за период 2008 – 2017. година, а на основу тога се може извести закључак да је неприлагођена брзина главни узрок настанка СбН.

Из графикона 7 је се види да је најчешћи узрок настанка СбН неприлагођена брзина, а затим слиједе радње возилом у саобраћају и непрописно мимоилажење.

Табела 3: Преглед укупног броја СбН према категорији пута на подручју општине Србац за период 2013 - 2017 година

Категорија пута	Година	2017	2016	2015	2014	2013
Магистрални пут		23	44	36	45	47
Регионални пут		6	8	9	13	18
Локални пут		21	19	21	24	19
Улица у насељу		5	8	7	7	1
Некатегорисани пут		4	2	1	2	7

У графикону 8. је приказан преглед укупног броја СбН према категорији пута на подручју општине Србац за период 2013 - 2017 година



2.1 Опис активности које су спровођене у претходних десет година:

- повећање превентивног дјеловања, те смањење репресивног дјеловања;
- подизање свијести грађана о проблему безbjедnosti у саобраћају путем кампања које се спроводе на нивоу ентитета;
- укључивање средстава јавног информисања и упознавање јавности с проблемом страдања у саобраћају;
- повећање саобраћајне културе путем едукација ученика;
- укључивање надлежних локалних тијела и стручних организација којима је дјелокруг рада везан за безbjедност саобраћаја у рјешавање проблема везаних за безbjедност друмског саобраћаја.

2.2 Трошкови саобраћајних незгода

На путевима општине Србац годишње погине око три лица, док преко 56 лица буде повријеђено. Ако се анализира период 2008 – 2017 година укупно погинулих лица је 34, са повредама је 530 лица, а то је економију општине Србац, према званичним статистичким подацима, коштало 20.529.716,00 КМ. Наме, према истраживањима „Економског института“ Бања Лука економски губици за једно погинуло лице износе 520.950,00 КМ, за теже повријеђено 20.776,00 КМ и 693,00 КМ за лакше повријеђено лице. У складу са овим истраживањем, у посматраном периоду, настали губици за сваку жртву саобраћајне незгоде према степену озбиљности у општини Србац су следећи:

♥ погинули	17.712.300,00 КМ
♥ теже повријеђени	2.534.672,00 КМ
♥ лакше повријеђени	282.744,00 КМ

3. ПРАВНИ, ПЛАНСКИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР

3.1 ВИЗИЈА, МИСИЈА И ЦИЉЕВИ

ВИЗИЈА

Обезбједити саобраћај који омогућава квалитетан живот и одвијање осталих функција у општини, са што мање стреса и застоја, без погинулих и тешко повријеђених у саобраћају.

МИСИЈА

Изградња ресурса и капацитета који ће користећи системски приступ заснован на пет стубова безбједности саобраћаја утврђених Деценијом акције за безбједност саобраћаја, непрекидно радити у циљу смањења ризика учешћа у саобраћају, а посебно радити у областима система управљања безбједношћу саобраћаја, безбједнијих путева и кретања, безбједнијих возила, безбједнијих учесника у саобраћају и забрињавања након незгоде.

Циљеви

Анализирајући доступне податке за период 2008 – 2017 година, можемо закључити да је просјечан број погинулих у СБН на годишњем нивоу у општини Србац 3,4 лица, а просјечан број повријеђених 53 (лица са ТТП 12,2 и лица са ЛТП 40,8).

Као базни подаци у стратегији користити ће се просјек за анализирани период.

У периоду од 2017. до 2028. године, реализоваће се мјере и активности различитих субјеката којима ће се унаприједити систем безбједности саобраћаја кроз следеће индикаторе перформанси безбједности саобраћаја:

- повећање се употреба система заштите, и то:
 - ✓ употреба сигурносног појаса од стране возача аутомобила, са почетних 59,20% за 20% (односно по 2% за сваку годину важења стратегије),
 - ✓ употреба сигурносног појаса од стране сувозача у аутомобилу, са почетних 63,60% за 20% (односно по 2% за сваку годину важења стратегије),
 - ✓ употреба сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту аутомобила, са почетних 31,50% за 30% (односно по 3% за сваку годину важења стратегије),
 - ✓ употреба каџига од стране мотоциклиста, са почетних 70% за 10% (односно по 1% за сваку годину важења стратегије),
 - ✓ употреба сигурносних дјечијих сједиšта са почетних 82% за 1 % (односно по 1,5% за сваку годину важења стратегије) ,
- побољшање се поштовање ограничења брзине на проласцима путева кроз општину и на улицама, и то:
 - ✓ смањиће се проценат возила која прекорачују дозвољену брзину, за више од 30 km/h, на проласку пута M 14.1 и P-474 за 20% (односно по 2% за сваку годину важења стратегије) ,
 - ✓ смањиће се проценат прекорачења дозвољене брзине за више од 10 km/h, на проласку пута M 14.1 и P-474 за 20% (односно по 2% за сваку годину важења стратегије),
 - ✓ смањиће се просјечна вриједност прекорачења дозвољене брзине, на проласку пута M14.1 и P-474 за 20% (односно по 2% за сваку годину важења стратегије),
 - ✓ смањиће се удвој возача који возе под утицајем алкохола,са почетних 30% за 10% (односно по 1% за сваку годину важења стратегије),
 - ✓ смањиће се удвој возача без положеног возачког испита (без права учешћа у саобраћају) међу свим возачима у саобраћају, за 10% (односно по 1% за сваку годину важења стратегије).
- На основу оваквог унапређења перформанси система безбједности саобраћаја, оствариће се коначни резултати, и то:
 - ✓ смањиће се пондерисани број повријеђених у саобраћају за 20% (односно по 2% за сваку годину важења стратегије),
 - ✓ смањиће се укупни друштвено-економски трошкови СН у Српцу за 30% (односно по 3% за сваку годину важења стратегије).

3.2 Квалитативни циљеви

Квалитативни циљеви треба да постигну даље смањење најтежих посљедица саобраћајних незгода, односно броја погинулих тешко и лако повријеђених лица, те даље заустављање раста укупног броја саобраћајних незгода. Посматрајући глобално, важно је повећати саобраћајну културу становништва, створити предуслове за боље познавање и поштовање саобраћајних прописа те повећати друштвену свијест о проблемима страдања у саобраћају. Оспособљавање у познавању саобраћајних прописа за сигурно учешће у саобраћају већ у најранијем дјечијем узрасту има једну од најважнијих улога у остваривању главног квантитативног циља. Увођење саобраћајног образовања у све образовне установе, почевши од дјечијих вртића, као мјеру која ће дугорочно утицати на понашање најмлађе и адолесцентске групе учесника у саобраћају, а самим тим и директно на безbjедност саобраћаја, потребно је иницирати и имплементирати путем стратегије безbjедности саобраћаја. Све врсте саобраћајне недисциплине, посебно међу младима, потребно је свести на најнижи ниво. Праћење и усмјеравање казнене политике у циљу повећања саобраћајне дисциплине и одговорности возача према поштовању саобраћајних прописа и ширењу саобраћајне културе, посебна је мјера која ће допринијети остварењу циља.

Главни квалитативни циљеви су:

- спровести препоруку Свјетске здравствене организације (WHO) о превенцији повреда у друмском саобраћају,
- јачати капацитет и интегритет појединача и институција БС (безbjедности саобраћаја) у општини, тако да се успоставе снажне и стабилне институције безbjедности саобраћаја,
- успоставити мрежу партнера, добру сарадњу и усаглашавање рада институција БС у општини, уз главну координирајућу улогу општинског Савјета за БС, (одржавати мјесечне састанке посвећене БС),
- формирати Форум за безbjедност саобраћаја који ће се одржавати најмање два пута годишње на нивоу општине Србац. Форум ће сачињавати сви важни субјекти везани за безbjедност саобраћаја (чланови Савјета за безbjедност саобраћаја, инспекције, просторни планери, представници: стамбено-комуналне дјелатности, аутомото савеза, вртића и основних школа, ауто-школа, техничких прегледа, превозника, здравственог сектора, ватрогасца и иевладиног сектора). Форумом ће предсједавати Начелник општине Србац,
- достићи стабилан опадајући тренд у броју саобраћајних незгода и тренд опадања друштвено-економских трошкова од саобраћајних незгода,
- увести захтјеве безbjедности саобраћаја у процес урбанистичког планирања и израде регулационих планова,
- урадити локалне нормативне акте у области саобраћаја и успоставити процес њиховог сталног унапређивања,
- унапређивати свијест о потреби генералног побољшања законодавства и примјене закона,
- унапређивати свијест о значају проблема БС и о могућности унапређења БС кроз мјере и активности у општини,
- подржати најважније партнere да припреме своје стратешке документе о БС (политике, стратегије, акциони планови и сл.), у складу са овом стратегијом и да их активно спроводе,
- припремити квалитетну базу података о саобраћајним незгодама у општини,
- успоставити процес периодичног снимања и праћења најважнијих индикатора безbjедности саобраћаја у општини (употреба система заштите, вожња под утицајем алкохола, прекорачење брзине и слично),
- унаприједити процес евидентирања повријеђених у саобраћајним незгодама и њиховог збрињавања и лијечења,
- побољшати хитну медицинску службу, лијечење и рехабилитацију повријеђених у саобраћајним незгодама.

3.3 Начела стратегије безbjедности саобраћаја

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

4. КЉУЧНИ СУБЈЕКТИ УКЉУЧЕНИ У СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА И ЊИХОВЕ ОДГОВОРНОСТИ

На основу позитивних показатеља о оправданости стратегије безбједности саобраћаја, Начелник општине Србац именовао је Радну групу за израду стратегије безбједности саобраћаја општине Србац за период 2017 – 2028. година коју чине чланови Савјета за безбједност саобраћаја, представник Скупштине општине Србац, представник полицијске станице Србац, представник урбанизма, представник инспекција, представник ватрогасне јединице, представник службе Хитне помоћи, представник школа, представник АМС РС и представник предшколске установе. Чланови радне групе имају улогу стручне екипе и за свој рад одговарају Начелнику општине Србац.

Савјет за безбједност саобраћаја ће након усвајања стратегије безбједности саобраћаја општине Србац имати и следеће задатке да:

1. да приједлог финансијског плана за сваку годину трајања стратегије безбједности саобраћаја општине Србац,
2. анализира извештаје о извршавању стратегије безбједности и предлаже мјере за побољшање,
3. у сарадњи са МУП-ом обавјештава ширу јавност о планираним активностима и постигнутим резултатима.

Кључни субјекти на подручју општине су:

ПС Србац, КП "Комуналак" а.д. Србац, Предузећа за одржавање путева, превозници, таксисти, представници основних и средњих школа, АМС РС, осигуравајућа друштва, технички прогледи, Дом здравља, мјесне заједнице, ТВЈ Србац и др.

5. ПРЕДЛОЖЕНЕ АКТИВНОСТИ ЗА СТУБОВЕ ОД 1-5

5.1. Организација и спровођење безбједности на путевима

Успостављање структуре са јасном подјелом задатака и постојање тијела које врши координацију спровођења планираних активности, те усвајање стратегије са акцио-ним планом реализације, представљају основу за организован приступ рјешавању проблема безбједности саобраћаја.

Када је у питању ниво општине и када је у питању конкретно општина Србац, може се јасно уочити постојање основних контура успостављене структуре, са постојањем координационог тијела оличеном у Савјету за безбједност саобраћаја.

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

Конкретне активности које је потребно на адекватан начин уградити у документ стратегије и кроз реализацију акционих планова планско спроводити су:

Активност 1:

- промовисање одговорности за безбједност на путевима међу органима надлежним за путеве, пројектантима и урбанистима,
- успостављање сарадње са водећом Агенцијом за безбједност саобраћаја,
- подстицање оснивања група за координацију за развијање основних програма.

Активност 2:

- утврђивање дугорочних инвестиционих приоритета,
- успостављање и одржавање система за прикупљање података који ће послужити као основа за праћење напретка у смањењу броја смртно страдалих и повријеђених у саобраћају,
- идентификација реализованих пројеката који су примјењиви на простору општине Србац.

Активност 3:

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

Активност 4:

- подстицање примјене и промовисање већ постојећих и доказаних сазнања о безбједној инфраструктури,
- креирање модела одрживог финансирања заснованог на трошковима и користима доказаних инвестиционих учинака,
- постављање основних годишњих и средњорочних буџетских циљева,
- подстицање успостављања процедура за ефикасну расподјелу ресурса за програме безбједности 5 – 10%,
- усмијеравање 10% улагања у инфраструктуру на финансирање безбједности на путевима.

Активност 5:

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

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

5.2 Безбједнији путеви и кретање

Подизање опште безбједности и квалитета путне мреже за добробит свих учесника у саобраћају, а посебно најугроженијих пјешака, бициклиста и мотоциклиста. Ово ће бити постигнуто кроз увођење пројектне инфраструктуре путева и циљано побољшање безбједности приликом планирања, пројектовања, изградње и експлоатације путева. Подстицање надлежних органа (власти) да разматрају сигурност путне инфраструктуре у циљу задовољења потреба свих учесника у саобраћају и различите врсте едукације на тему безбједности у саобраћају.

Активност 1:

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

- подстицање ресорних министарстава (Владе) и органа надлежних за путеве да поставе циљеве како би "елиминисали путеве високог ризика до 2027. године";
- подстицање органа надлежних за путеве да 10-15% од буџета намијењених изградњи и реконструкцији путне мреже издвоје за програме посвећене сигурности инфраструктуре путева;
- успостављање правне одговорности органа надлежних за путеве за унапређење безбједности саобраћаја на путевима који су под њиховом надлежношћу кроз спровођење фискално-одговорних мјера и редовно годишње извјештавање о безбједности, трендовима и извршеним поправкама;
- именовање стручних лица за безбједност на путевима са задатком праћења и побољшања безбједности на путевима;
- промовисање приступа "сигуриог система", као и праћење резултата улагања у путну инфраструктуру од стране органа надлежних за путеве, банака за развој и других агенција.

Активност 2:

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

- планирање коришћења земљишта како би се на најбољи начин одговорило потребама за безбједним кретањем свих корисника, укључујући приступање потребама и захтјевима тржишта, географским и демографским условима;
- укључивање пројектне безбједности саобраћаја као дијела свих донесених одлука у вези са планирањем и развојем саобраћаја,

- успостављање ефикасног приступа и развој процедура за контролу како би се спријечила небезбедна дешавања.

Активност 3:

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

- утврде број и локацију смртних исхода и повреда по врсти корисника путева, као и кључних фактора инфраструктуре који утичу на ризик за сваку групу корисника;
- идентификују опасна мјеста (црне тачке) или дионице где се јављају незгоде у великом броју или незгоде са тежим последицама и предузму корективне мјере у складу са тим;
- вршије пројекте безбедности постојеће инфраструктуре путева и примјењују ефикасне техничке и друге мјере у циљу побољшања безбедности на путевима, преузима водећу улогу у контроли брзине на путевима;
- преузима водећу улогу у управљању брzinama и пројектовању прихватљивих брзина и ефикасности извођења радова на путевима;
- осигурава безбедност радне зоне.

Активност 4:

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

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

Активност 5:

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

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

Активност 6:

Подстицање истраживања у циљу безбеднијег кретања на путевима кроз:

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

5.3 Безбеднија возила

Моторно возило је технички систем који ствара повећану опасност по околину поготово ако се неопрезно користи и недовољно брижљиво одржава. Услед експлоатације долази до трошења елемената, дијелова и склопова возила, тако да долази до отказивања без претходне најаве. Безбедност возила има три основна аспекта. Прво, да својим активним елементима не повећава ризик. Друго, да што мање угрожава субјективне способности возача важне за исправно реаговање. Треће, да својим пасивним елементима ублажава последице када дође до незгоде. Возило утиче на безбедност саобраћаја читавим низом својих конструктивних, производних и експлоатационих параметара. Због тога је карактер тог утицаја врло комплексан. За вријеме увиђаја тешко је утврдити да ли је неки лом или квар на возилу настао прије незгоде или је посљедица незгоде. Код тежих оштећења ово је по правилу немогуће утврдити па се због тога мали проценат незгода приписује возилу. Возило је подложно отказивању. Некад и мања грешка на

возилу може возачу створити потешкоће у ситуацији која претходи незгоди. Возило на разне начине може утицати индиректно на појаву умора и сл. Кад дође до незгоде од возила много зависи какве ће посљедице претрпјети путници. Због тога се може закључити да је у око 10% незгода присутан неки недостатак на возилу. Задњих година аутомобилска индустрија је дosta учинила на побољшању безbjедности возила увођењем вишекружних система за кочење, управљача који се телескопски увлачи у случају незгоде, стабилизације путничке кабине, зауставне снаге ударних зона, ублажавање оштрих ивица унутар кабине и на спољним дијеловима возила, серијске уградње разних сигурносних система и др. Међутим у мање развијеним земљама као што је наша, тржиште више захтјева економичне аутомобиле него поуздане и безbjедне.

5.3.1 Стање возног парка код нас

Возни парк у БиХ је просјечне старости око 16,7 година. Регистровано је у 2017. години 398.116 друмских моторних возила у Републици Српској (извор РЗС РС), што је у односу на 2008. годину повећање за 43,03%. Пошто је број возила у БиХ прешао милион, не треба очекивати будуће неки озбиљни пораст броја аутомобила, јер скоро свака породица у просјеку има аутомобил, што је задовољавајући степен моторизације.

Иако је просечна старост возног парка у БиХ 16 година, на првом и поновљеном техничком прегледу враћено је свега 1,50%. Међутим, на ванредним техничким прегледима у току првих девет мјесеци прошле године од 3948 возила која су контролисана на захтјев радника МУП-а 3208 возила је било неисправно, што је 81%.

По подацима ПС за безbjедност саобраћаја Србац за 2017. годину на ванредни технички преглед упућено је 201 возило од којих је 184 било неисправно, а 17 у исправном техничком стању.

Нека истраживања су показала да се у БиХ креће преко 20 хиљада нерегистрованих возила. Сви ови подаци говоре да се код нас још увијек редовни технички прегледи не обављају савјесно и одговорно. То нам потврђује и податак да је у сусједној Хрватској на првом техничком прегледу враћено 25% возила, иако је просечна старост њихових возила око 11 година.

Код нас је стимулисано коришћење старијих возила јер сервиси и продавнице дијелова могу да одговоре само овим корисницима и то кроз врло јефтине услуге. С друге, стране власници модернијих возила и за најмању ситницу морају да превале пут од 50 km да би дијагностиковали квар, урадили сервис или купили резервни дио. Такође, све те услуге су веома скупе за наше услове. Све ово горе наведено показује да је наш возни парк у веома лошем стању.

5.3.2 Краткорочне мјере за повећање безbjедности возила

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

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

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

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

5.3.3 Дугорочне мјере за повећање безбједности возила

Пошто се у наредних десет година очекује приближавање или улазак БиХ у ЕУ, тако је потребно тежити да се достигну Европски стандарди у погледу безбједности возила, за шта ће главни предуслов бити повећање животног стандарда становништва.

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

Да би се остварили зацртани циљеви потребно је у наредном периоду активирати велики број институција на државном, ентитетском и општинском нивоу за доношење одговарајућих мјера. За смањење просјечне старости возила потребне су фискалне мјере, а код нас су оне већ скоро исцрпљене, јер је царина на возила само 4% па је у наредном периоду потребно смањити ПДВ и третирати безбједност возила као животне намирнице, опрему за бебе итд.

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

А затим, од 2020. године прописима хомологације захтјевати да возила буду снадбјевена електронском контролом стабилности, технологијама за избегавања судара, системима за повећање уочљивости у условима смањене видљивости, возила морају бити снадбјевена визуелним и звучним подсјетницима. Стимулисати привреднике да купују нова и сигурија привредна возила и аутобусе.

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

С друге стране, потребно је дестимулисати увоз небезбједних аутомобила.

Потребно је дестимулисати коришћење стarih и небезбједних возила и обезбиједити да она буду што безбједнија, увођењем редовног техничког прегледа сваких шест мјесеци за возила старија од 15 година. Такође је потребно да од стране МУП-а старија возила буду чешће упућивана на ванредне техничке прегледе.

Техничку исправност возила не може обезбиједити само технички преглед, већ се она мора обезбиједити стручним одржавањем и свакодневном контролом. Одржавање возила зависи од мреже опремљености и начина рада сервисних радионица. Због тога ће бити потребна подршка Општине и Владе да наша средина добије модерније сервисе са дијагностиком, салоне нових и половних аутомобила те продавнице квалитетних дијелова.

Потребно је пружати информације јавности о овој проблематици и акцијама институција, како би се повећала свјест о безбједности возила.

Обезбиједити услове за објављивање резултата NCAP (Европски програм за оцјењивање сигурности нових аутомобила) у циљу подстицања избора што безбједнијих возила.

5.4 Безбједнији учесници у саобраћају

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

Земље у свијету које су највише постигле на пољу безбједности саобраћаја одавно су препознале значај адекватне обуке, стицања квалитетног знања и исправних ставова свих учесника у саобраћају. Свјетска искуства указују на висок ефекат који су унапређење образовања и ставова имали на повећање нивоа безбједности у саобраћају, што се директно огледа кроз смањење броја саобраћајних незгода и посљедица. У свијету је одавно успостављен систем образовања о саобраћају дјеце предшколског и школског узраста који се наставља квалитетним образовањем кроз ауто-школе, све у циљу да млади у будућности постану одговорни учесници у саобраћају. Образовање се континуирано спроводи од најранијег дјетињства чиме се подиже ниво колективне свјести о ризицима у саобраћају. Свјетски тренд је реализација кампања безбједности саобраћаја о горућим проблемима, како би се дјеловало и унаприједила свјест и понашање људи о актуелним проблемима. Безбједност саобраћаја је тема о којој се говори у школи, улици, радију, телевизији и тиме је постала дио свакодневице и пажње сваког учесника у саобраћају.

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

Велики број свјетских истраживања указује да је човјек највећим дијелом препознат као узрок саобраћајних незгода са тешко и смртно настрадалима (преко 90% свих саобраћајних незгода). Кампање за безјбедност на путевима представљају основни сегмент мјера и активности усмјерених на промовисању безbjедног коришћења путева. Утицај на ставове возача путем кампања показао се као један од кључних елемената унапређења безјбедности на путевима. Активним и свеобухватним дјеловањем на ставове возача подиже се свијест о ризицима и могућим посљедицама непримјереног понашања. Рекламе, спотови о безјбедности саобраћаја који се промовишу путем масовних медија, често су најупадљивија компонента кампања. Како би реализоване кампање биле ефективне, морају бити усаглашene са видљивом и јасном подршком власти, локалне заједнице, док је подршка полиције неизоставна. У комбинацији са принудом, кампање за безјбедност на путевима ефикасно утичу на унапређење понашања учесника у саобраћају, а самим тим и на смањење броја саобраћајних незгода, посебно оних са најтежим посљедицама.

На основу негативности уочених у ставовима и понашању учесника у саобраћају у Српцу одабране су и основне тематске целине које су приказане у табели 2. Општина треба де буде главни носилац свих организаторских активности везаних за реализацију ових кампања, као и праћење и вредновање ефеката реализације кампања.

Табела 2. Активности – мјере, кампање и образовање

	Активност	Носилац	Остали учесници	Цијани датум	Процијењени годишњи трошкови општине
1.	Припрема програма за промоције безјбедности саобраћаја	Савјет за безјбедност саобраћаја		децембар 2018.	
2.	Успостављање модела Безједног понашања и подстицање понашања у складу са захтевима безједности саобраћаја	Начелник општине, Савјет за БС	запослени у општини	децембар 2018.	600 КМ
3.	Периодични панели - стручне расправе о проблемима безједности саобраћаја у општини.	Савјет за БС		периодично годишње	600 КМ
4.	Кампања за поштовање ограничења брзине	Министарство саобраћаја и веза РС	Савјет за БС, МУП	периодично годишње	600 КМ
5.	Кампања за повећање коришћења сигурносног појаса	Министарство саобраћаја и веза РС	Савјет за БС, МУП	периодично годишње	600 КМ
6.	Кампања везана за унапређење понашања возача службених аутомобила	Министарство саобраћаја и веза РС	Јавна и приватна предузећа, МУП	периодично годишње	600 КМ

7.	Кампања за унапређење безбједности дјеце у саобраћају	Министарство саобраћаја и веза РС	Савјет за БС, школе и предшколске установе, МУП	периодично годишње	600 КМ
8.	Кампања везана за смањење и елиминацију агресивне вожње	Министарство саобраћаја и веза РС	Савјет за БС, МУП	периодично годишње	600 КМ
9.	Кампања за унапређење безбједности мотоциклиста	Министарство саобраћаја и веза РС	Савјет за БС, МУП	периодично годишње	600 КМ
10.	Кампања везана за употребу мобилних телефона у току вожње	Министарство саобраћаја и веза РС	Савјет за БС, МУП	периодично годишње	600 КМ
11.	Кампања за унапређење понашања возача јавног превоза	Министарство саобраћаја и веза РС	Савјет за БС, МУП	периодично годишње	
12.	Кампања за унапређење понашања возача пољопривредних машина	Министарство саобраћаја и веза РС, општински радник задужен за пољопривреду	Савјет за БС, МУП, МЗ	периодично годишње	600 КМ
13.	Пројекат ефекта, мијењање и унапређење програма кампања	Савјет за БС		периодично годишње	1000 КМ

5.5 Активности након саобраћајне незгоде

Повећање ефикасности активности предузетих послије саобраћајне незгоде и побољшање одговора здравствених служби и других система у циљу обезбеђивања што ефикаснијег хитног збрињавања, као и каснијег лијечења и опоравка особа настрадалих у саобраћајним незгодама.

Активност 1:

- развој система предболничке здравствене заштите, који укључује и адекватно избављање жртве из возила после незгоде.

Активност 2:

- развој болничких система за збрињавање повреда и провјера квалитета његе,

Активност 3:

- обезбеђивање ране рехабилитације и подршке повријеђеним и члановима породица настрадалих у саобраћајним незгодама, како би се умањиле физичке и психолошке трауме,

Активност 4:

- подстицање увођења адекватних осигуравајућих програма и полиса осигурања за учеснике у саобраћају, ради финансирања услуга рехабилитације повријеђених у саобраћајним незгодама, кроз:
- увођење обавезне одговорности од стране трећег лица и међународно признавање осигурања (систем зеленог картона),

Активност 5:

- подстицање детаљне истраге о саобраћајној незгоди и примјене дјелотворних правних поступака, који се односи на смртне случајеве и повреде у саобраћајним незгодама, а који самим тим подстичу доношење правих пресуда, поравнања и правде за повријеђене чланове породица настрадалих,

Активност 6:

- охрабривање и подстицање послодаваца да запошљавају особе са инвалидитетом,

Активност 7:

- подстицање истраживања и улагања у активности које је неопходно спроводити након саобраћајне незгоде

6. ПРОЦИЈЕЊЕНИ ГОДИШЊИ БУЏЕТ ЗА НАРЕДНИХ 10 ГОДИНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ**ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА**

За финансирање Стратегије безбједности саобраћаја општине Србац за период 2018 – 2027. година, планирани су следећи извори:

- буџет општине Србац
- дио средстава прикупљених од наплаћених казни комуналне полиције везано за саобраћај
- донаторска средства осигуравајућих кућа,
- средства стручних организација утврђена посебним споразумом са општином Србац
- међународни донатори.

Средства за спровођење Стратегије безбједности саобраћаја општине Србац уплаћиваће се на рачун посебних намјена отворен по налогу Начелника општине Србац, који ће именовати и особу која ће потписивати налоге за извршење.

7. ПРАЋЕЊЕ И ПРОЦЈЕНЕ

Као што је већ наведено у дијелу 3, кључни субјекти укључени у спровођење плана и њихове одговорности су чланови Савјета за безбједност саобраћаја и Форума за безбједност који ће након имплементације стратегије безбједности саобраћаја општине Србац имати задатак да анализирају извештаје о извршавању стратегије безбједности и предлажу мјере за побољшање, односно да врше праћење и даљњу процјену реализације стратегије безбједности саобраћаја, о чему ће у склопу редовних активности у складу са Програмом рада Савјета за безбједност саобраћаја општине Србац извјештавати Начелника општине Србац, а Начелник, Скупштину општине Србац.

**ПРЕДСЈЕДНИК
СКУПШТИНЕ ОПШТИНЕ
*Мирко Стојић, с.р.***

