



**UNIVERZITET U SARAJEVU**  
**FAKULTET POLITIČKIH NAUKA SARAJEVO**  
**ODSJEK: SIGURNOSNE I MIROVNE STUDIJE**

**SISTEM UPRAVLJANJA SIGURNOŠĆU CESTOVNOG  
SAOBRAĆAJA U BOSNI I HERCEGOVINI**

(Magistarski rad)

**Kandidat:** Armin Demir

**Mentor:** Prof. dr. Zlatan Bajramović

**Broj indeksa:** 995/II

**Sarajevo, 2023.**

# SADRŽAJ

1.UVOD .....	4
2. METODOLOŠKI OKVIR RADA.....	7
2.1. Problem istraživanja.....	7
2.2. Predmet istraživanja .....	9
2.2.1. Kategorijalno pojmovni sistem.....	10
2.3. Ciljevi istraživanja.....	12
2.4. Sistem hipoteza .....	13
2.4.1. Glavna hipoteza .....	13
2.4.2. Pomoćne hipoteze.....	13
2.5. Način istraživanja.....	14
2.6. Društvena opravdanost istraživanja .....	15
PRVI DIO .....	16
1.Sistem upravljanja sigurnošću u Bosni i Hercegovini .....	16
1.1.Državno i političko uređenje Bosne i Hercegovine .....	16
1.2. Sistem sigurnosti jedne države .....	19
1.3. Sadržaj sistema sigurnosti Bosne i Hercegovine.....	21
1.3.1. Ministarstvo sigurnosti .....	22
1.3.2. Policijski sistem u Bosni i Hercegovini.....	25
DRUGI DIO .....	28
1. POJAM SAOBRAĆAJA I TRANSPORTA.....	28
1.1.Cestovni saobraćaj.....	30
1.2. Sigurnost u cestovnom saobraćaju .....	32
1.3. Cestovni saobraćaj u Bosni i Hercegovini .....	34
1.4. Upravljanje cestovnim saobraćajem u BiH .....	36
1.4.1. Ceste FBiH .....	36
1.4.2. Ceste RS .....	41
TREĆI DIO .....	48

1.Analiza statističkih podataka o saobraćajnim nesrećama u Bosni i Hercegovini u periodu od 2015. do 2022. godine.....	48
1.1.Broj smrtno stradalih lica u saobraćajnim nesrećama na prostoru Bosne i Hercegovine u periodu od 2015. do 2022. godine.....	56
2.Strategija razvoja sigurnosti u saobraćaju u Bosni i Hercegovini 2023. – 2032. godina .....	64
ZAKLJUČAK .....	77
BIBLIOGRAFIJA.....	79
Knjige .....	79
Normativno pravni okvir.....	81
Internet izvori .....	82
POPIS SKRAĆENICA .....	83
POPIS SLIKA, TABELA. HISTOGRAMA I GRAFIKONA.....	84
Popis slika .....	84
Popis tabela .....	85
Popis histograma .....	85
Popis grafikona.....	85

## **1.UVOD**

Razvoj automobilske industrije obilježio je dvadeseto stoljeće u cijelom svijetu. Pojava saobraćaja umnogome je promjenila svijest kod ljudi i način života. Mnogi autori davali su različite definicije saobraćaja, a najjednostavnije napisano pod pojmom saobraćaj podrazumijeva se privredna djelatnost koja se bavi prevozom ljudi i materijalnih dobara. Drumski saobraćaj jedno je od bitnih bilježja savremene civilizacije. On je doveo do zaokreta u razmišljanju i percepciji života modernog čovjeka. U dvadesetom stoljeću, ekonomski i društveni sistem u državama u potpunosti je promijenjen i usmjeren ka razvoju te nove privredne djelatnosti. Danas, ekonomska i sigurnosna snaga države ogleda se u stepenu razvoja saobraćaja. Cestovna infrastruktura veoma je važan segment bilo koje današnje države.

U svijetu na godišnjem nivou saobraćajne nesreće svakodnevno predstavljaju uzrok smrti огромнog broja ljudi. Prema nekim prognozama ukoliko se trend umiranja od posljedica saobraćajnih nesreća nastavi do 2030. godine nesreće u saobraćaju postaće peti uzrok smrti na planeti zemlji. Najčešće, mladi ljudi su ti koji stradaju u saobraćaju. Ove brojke nisu izuzele niti Bosnu i Hercegovinu u kojoj na godišnjem nivou u zadnjih desetak godina prema statističkim parametrima u prosjeku nešto manje od 150 ljudi strada od posljedica saobraćajnih nesreća. Prema zvaničnim statistikama, stopa smrtnosti u saobraćaju u Bosni i Hercegovini je oko 8 poginulih na 100 000 građana. Ti podaci izgledaju alarmantno s obzirom da su tri puta veći nego što je to slučaj u zemljama Europske unije.

Sigurnost saobraćaja i prevencija od saobraćajnih nesreća veoma su kompleksne oblasti koje se pokušavaju često analizirati i pokušati objasniti sa više aspekata. Prilikom analiziranja teme koja se odnosi na sigurnost saobraćaja najprije se potrebno osvrnuti na detaljan pregled sigurnosnog sistema, međusobne veze i povezanosti unutar same države. Sigurnosni sistem Bosne i Hercegovine povezan je sa državnim uređenjem koje je specifično po mnogo čemu s obzirom na različite zakone unutar entiteta, kantona i nižih nivoa vlasti.

Neadekvatne brzine kretanja motornih vozila, povećan obim saobraćaja i složenosti uslova okruženja mnogo doprinose porastu broja saobraćajnih nesreća, gdje se gube ljudski životi i nastaju znatne materijalne štete. Adekvatnim reagovanjem na polju sigurnosti saobraćaja može se kontrolisano dolaziti do zadovoljavajućeg i u mjeri prihvatljivog stanja sistema sigurnosti saobraćaja. Elemente sigurnosti u drumskom saobraćaju čine: čovjek, vozilo, cesta i okolina. Kako bi sve funkcionalo na najbolji mogući način neophodno je da svi učesnici u saobraćaju poštuju pravila i zakonske odredbe.

U procesu kretanja u saobraćaju vozači i pješaci su izloženi određenim rizicima i ne postoji apsolutna sigurnost u saobraćaju već samo prihvatljiva sigurnost i realna koja dosta zavisi od načina upravljanja i projektovanja sistema unutar jedne države i njenih zakona. Zbog toga je uspostavljanje uspješnog sistemskog riješenja ključni potez kada je u pitanju zaštita i prevencija od saobraćajnih nesreća. U tom kreiranju sigurnosnog ambijenta potrebna je podrška države na svim nivoima vlasti. Ona je taj faktor koji sa svojim mehanizmima donosi do uspostave kvalitetnijeg sigurnosnog sistema saobraćaja.

Upravljanje sigurnošću cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini povezana je sa državnim, entitetskim i kantonalnim zakonima. Zbog toga je ova tema veoma zanimljiva jer je sigurnosna politika Bosne i Hercegovine zavisna sa politikom entiteta i njihovim sistemom uprave. Ceste u Bosni i Hercegovini i upravljanje njima, finansiranje, planiranje ,izgradnja, rekonstrukcija, održavanje i zaštita vezana je za entitetske i kantonalne organizacione jedinice. Shema i struktura tih organizacija nadležnih za ceste Bosne i Hercegovine detaljno će biti prikazana u ovom magistarskom radu.

Analiza statističkih podataka koja se odnosi na saobraćajne nesreće u Bosni i Hercegovini također je veoma interesantna za pratiti s obzirom da su brojke značajno drugačije u odnosu na period od prije dvadesetak godina. Svakako da će aktivan posao u saobraćaju i iskustvo autora (Policajski službenik u Jedinici za saobraćaj) ove master teze doprinijeti bogatijem i inovativnijem sadržaju u radu. Konkretnim prijedlozima i analizom postojećeg stanja nastojaće se objasniti efikasnija strategija u upravljanju sigurnošću cestovnog saobraćaja.

U trećem, a ujedno i najvažnijem dijelu ovog magistarskog rada biće predstavljena Strategija razvoja sigurnosti u saobraćaju u Bosni i Hercegovini 2023 – 2032. godina. Glavni cilj

ove strategije je smanjiti broj pогinulih u saobraćajnim nesrećama u Bosni i Hercegovini za 70 % u odnosu na period od prije deset godina. S obzirom na veliku zaostalost u odnosu na zemlje Evropske unije u pogledu cestovne infrastrukture i modernijeg informatičkog sistema upravljanja sigurnosću u saobraćaju rad na ovakvim projektima čini se veoma izazovnim i društveno korisnim. Neke modernije inovacije i informatički uređaji koji bi značajno poboljšali sigurnosni saobraćajni sistem u cijeloj Bosni i Hercegovini dostupni su i njihovo uvođenje i korištenje trebao bi biti naredni cilj državnih struktura na svim nivoima vlasti.

Neosporna je činjenica da se saobraćajne nesreće ne mogu u potpunosti zaustaviti, ali sistemskim pristupom cestovnoj sigurnoшћu definitivno je moguće smanjiti broj istih. U Bosni i Hercegovini među vodećim uzrocima koji dovode do saobraćajnih nesreća jeste nepridržavanje saobraćajnih pravila vozača. Nekultura u saobraćaju jedna je od pojava koju je neophodno suszbiti. Veliki problem sa kojima se susreću države u tranzciji i razvoju jeste već spomenuta neadekvatno razvijena cestovna infrastruktura. Ona je direktni uzrok velikog broja saobraćajnih nesreća. Bosna i Hercegovina napreduje na tom polju i svakodnevno se grade ceste i autoputevi, ali je taj proces dosta spor u odnosu na neke druge evropske zemlje, pa čak i one u susjedstvu. Svakako da se sistemskim riješenjima i strategijom upravljanja saobraćajnom sigurnoшћu može značajno poboljšati stanje u Bosni i Hercegovini.

## **2. METODOLOŠKI OKVIR RADA**

### **2.1. Problem istraživanja**

Sigurnost ima posebno značajnu ulogu u svim oblastima ljudskog života i rada. Sigurnosna struktura u sistemu jedne države izuzetno je važan segment u uspješnom i održivom načinu fukncionisanja. Upravljanje u oblastima sigurnosti je djelatnost koja ima kontinuitet povezivanja svih faza upravljanja u jedinstven proces donošenja odluka. Sigurnost u cestovnom saobraćaju može se definisati kao skup naučnih metoda, tehnički normi i postupaka kojima je cilj sigurno odvijanje cestovnog saobraćaja, kako bi se zaštitali ljudski životi i materijalna dobra. Cestovna sigurnost u Bosni i Hercegovini tema je koja se često spominje i neophodno je ozbiljno i temeljito pristupiti izučavanju iste kroz statističku analizu i obradu podataka s ciljem njenog poboljšanja.

Sigurnost cestovnog saobraćaja globalni je problem i jedan od najvećih izazova savremenog društva. Kao najbolja mjera cestovne sigurnosti istakla se gradnja kvalitetne cestovne infrastrukture, prije svega modernih saobraćajnica i puteva. Statistički podaci zabrinjavajuće su loši i nepovoljni kada je u pitanju broj poginulih i povrijeđenih od saobraćajnih nesreća. Nisu samo loši putevi doprinijeli tome, nego i nesavjesnost vozača i nepropisno kretanje u drumskom saobraćaju. Državne strukture mogu odigrati ključnu ulogu u poboljšanju sigurnosti na cesti. Pravilnim upravljanjem i ulaganjem u čitav saobraćajni sistem broj poginulih i povrijeđenih bio bi znatno smanjen posebno u zemljama u razvoju kao što je to slučaj sa Bosnom i Hercegovinom.

Veoma kompleksan sistem upravljanja cestama u Bosni i Hercegovini neophodno je pravilno objasniti kako bi se fokus stavio na poboljšanje postojećeg stanje u sigurnosti ovog sektora. U Bosni i Hercegovini nadzor i kontrola saobraćajnica podijeljena je na osnovu nadležnosti entiteta, a zatim i nižih lokalnih jedinica koje uključuju kantone i opštine. Entiteti su ti koji imaju vodeću ulogu u upravljanju i održavanju cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini. Zakonom o cestama Federacije Bosne i Hercegovine uređuje se razvrstavanje javnih cesta,

upravljanje, položaj, planiranje, rekonstrukcija, održavanje, zaštita, koncesija, finansiranje i druga pitanja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine. S druge strane Zakon o javnim putevima Republike Srpske uređuje cestovnu sigurnost unutar ovog entiteta. Izgradnja i puštanje u saobraćaj novih dionica autocesta u proteklih nekoliko godina dodatno je povećala ukupnu sigurnost saobraćaja u Bosni i Hercegovini, ali ima još mnogo prostora za napredak i prosperitet.

## **2.2. Predmet istraživanja**

Predmet istraživanja ovog magistarskog rada stavljen je na upravljanje sigurnošću cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini. Akcenat i fokus u samom radu biće na sigurnosnom sistemu uprave državnih, entitetskih, kantonalnih i nižih nivoa vlasti u državi. Prezentacija aktuelnog stanja na ovom polju najjednostavnije se može pratiti putem statističke obrade podataka o sabraćajnim nesrećama u zadnjih deset godina, te pravljenjem strategije za poboljšanjem i većom kontrolom sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini.

Radi lakše preglednosti, koncept rada je usmjeren najprije na nekoliko teorijski, a onda i istraživačkih dijelova:

1. Koncizan prikaz sistema funkcionisanja i upravljanja Bosnom i Hercegovinom kroz primjere na državnom, entiteskom, kantonalnom i nižem sistemu upravljanja.
2. Analiza sigurnosnog sistema Bosne i Hercegovine sa akcentom na bezbjednosne i policijske strukture.
3. Prezentacije opštih pojmove i definicija u saobraćaju.
4. Pregled svih državnih, entitetskih i kantonalnih struktura koji upravljaju sistemom cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini s kritičkim osvrtom i analizom njihovog rada u prethodnim godinama.
5. Statistički prikaz i analiza saobraćajnih nesreća u Bosni i Hercegovini u zadnjih nekoliko godina na osnovu precizni i tačno utemeljenih podataka.
6. Izrada strategije za poboljšanje sigurnosti cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini kroz veći angažman svih upravljačkih struktura u državi uključujući puno veću finansijsku podršku i aktivnost na infrastrukturnoj organizaciji saobraćaja u Bosni i Hercegovini,

## **2.2.1. Kategorijalno pojmovni sistem**

**Autocesta** je javna cesta posebno izgrađena i namijenjena isključivo za saobraćaj motornih vozila, koja ima dvije fizički odvojene kolovozne trake za saobraćaj iz suprotnih smjerova bez ukrštanja sa drugom cestom ili željezničkom ili tramvajskom prugom u nivou i u čiji se saobraćaj može uključiti, odnosno isključiti i posebno izgrađenom priključnom javnom cestom na odgovarajuću kolovoznu traku.<sup>1</sup> Autoceste služe povezivanju velikih gradova i značajnih ekonomskih područja države ili regije; namijenjene su uglavnom daljinskom saobraćaju, te se uključuju u sistem evropskih autocesta.<sup>2</sup>

**Brza cesta** je javna cesta posebno izgrađena i namijenjena isključivo za saobraćaj motornih vozila i ona ima dvije fizički odvojene kolovozne trake za saobraćaj iz suprotnih smjerova, bez zaustavnih traka, bez ukrštanja sa drugim cestama ili željezničkom ili tramvajskom prugom u nivou i koja mora imati odgovarajuće priključne/isključne saobraćajne trake.<sup>3</sup>

**Magistralne ceste** prvog reda namijenjene su povezivanju većih gradova i značajnih ekonomskih područja države ili entiteta; svojim saobraćajno-tehničkim elementima omogućavaju brzo odvijanje saobraćaja; povezane su sa cestama iste ili više kategorije u zemlji te sa sistemima cesta u susjednim državama; posebno izgrađeni priključci, ukoliko su predviđeni, čine njihov sastavni dio. Magistralne ceste drugog reda namijenjene su za povezivanje regionalnih središta, kao i za povezivanje saobraćaja na ceste jednake ili više kategorije; posebno izgrađene pristupne rampe, ukoliko su predviđene, čine njihov sastavni dio.<sup>4</sup>

**Menadžment** se definiše kao upravljačko-vodstveni proces kojim se uspostavlja i nadzire organizacijsko ponašanje prema ostvarivanju definisane misije i ciljeva. Menadžeri su osobe koje imaju ovlasti i zaduženja za realizaciju ciljeva organizacije ili njenog dijela kojim rukovode.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Lindov O., (2008), *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, str. 95.

<sup>2</sup> <https://advokat-prnjavorac.com/zakoni/Zakon-o-cestama-FBiH.pdf> ,Datum pristupa: 18.5.2023.

<sup>3</sup> Lindov O., (2008), *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, str. 95.

<sup>4</sup> <https://advokat-prnjavorac.com/zakoni/Zakon-o-cestama-FBiH.pdf> ,Datum pristupa: 18.5.2023.

<sup>5</sup> Čekić Š., Bošnjak I., *Menadžment u transport i komunikacijama*, Univerzitet u Sarajevu, Sveučilište u Zagrebu, str. 18.

**Saobraćajno pravo** podrazumijeva pravne norme kojima se regulišu pravni odnosi između subjekata u saobraćaju odnosno u prevozu lica i stvari u svim vidovima saobraćaja i prenošenju vijesti u svim oblicima prenošenja.<sup>6</sup>

**Upravljanje** je kontinuirana djelatnost svih faza (planiranja, usmjeravanja, kontrola i ocjenjivanja) donošenja odluke, ali i utvrđivanje politike i ciljeva upravne organizacije u okviru šireg sistema pravila, odnosno u okviru već donešenja odluke o cilju kojeg treba ostvariti.<sup>7</sup>

**Upravljanje u sektoru sigurnosti** je kontinuirana djelatnost političkih institucija, organa vlasti na svim razinama, nevladinih, humanitarnih i drugih organizacija civilnog društva i ekonomskih subjekata, te oružanih snaga, civilne zaštite, policijskih i drugih specijaliziranih snaga sigurnosti kojom se angažuju raspoloživi ljudski, materijalni i drugi resursi u zaštiti cijelog kupa društva, njegovih temeljnih društvenih vrijednosti i interesa, te zaštite života, zdravlja i dobrobiti pojedinaca od svih oblika ugrožavanja, radi ostvarenja postavljenih sigurnosnih ciljeva.<sup>8</sup>

**Transport** predstavlja posebnu ekonomsku i društvenu djelatnost koja ima odličan utjecaj na ekonomsku, političku i socijalnu kretanje pojedinih društvenih zajednica. Proces proizvodnje i razmjene proizvodnih dobara ne može se zamisliti bez transporta.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> Šemić H., 1996., *Saobraćajno pravo*, Sarajevo, Univerzitetska knjiga, str. 82.

<sup>7</sup> Bajramović Z., Lisica D. (2021.), *Planiranje u sektoru sigurnosti*, Fakultet političkih nauka, Univerzitet u Sarajevu, str. 24.

<sup>8</sup> Isto, str. 26.

<sup>9</sup> Kešetović M., (2019.), *Uloga i značaj multimodalnog transporta u prevozu robe sa osvrto na teritoriju Zapadnog Balkana*, Završni magistarski rad, Saobraćajni fakultet, Travnik, str. 8.

### **2.3. Ciljevi istraživanja**

Glavni cilj ovog magistarskog rada je prikazati način funkcionisanja i upravljanja sigurnošću saobraćaja u Bosni i Hercegovini kroz empirijski pristup statističkim podacima dobivenim o saobraćajnim nesrećama koje su se desile u Bosni i Hercegovini u zadnjih osam godina.

Također, jedan od ciljeva ovog istraživačkog rada jeste prezentiranje strategije o poboljšanju cestovne sigurnosti i mogućem smanjenju broja stradalih i teško povrijeđenih od saobraćajnih nesreća u Bosni i Hercegovini.

## **2.4. Sistem hipoteza**

### **2.4.1. Glavna hipoteza**

Upravljanje sigurnosću cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini povezana je sa infrastrukturnim napretkom i modernizacijom sistema upravljanja cestama u Bosni i Hercegovini.

### **2.4.2. Pomoćne hipoteze**

H1 – Uvođenje poboljšanog i modernizovanog programa saobraćajne edukacije stanovništva kroz ministarstva obrazovanja koji će doprinijeti poboljšanju sigurnosti cestovnog saobraćaja.

H2 – Pojačan inspekcijski nadzor i kontrola nad tehnički naispravnim vozilima. Sistemskim riješenjem ovog problema broj saobraćajnih nesreća bi se znatno smanjio.

H3 – Uvođenje strožijih kazni za saobraćajne prekršaje koji bi doveli do sigurnije i opreznije vožnje na cestama širom zemlje.

## **2.5. Način istraživanja**

Način izrade ovog rada obuhvatat će sljedeće metode:

Analitička metoda: metoda istraživanja koja je korištena u prvim dijelovima rada gdje se nastojao što jasnije prikazati sistem upravljanja i funkcionalnosti Bosne i Hercegovine kako na državnom tako i na entitetskom, kantonalmom i lokalnom nivou. Ova metoda primjenjena je i prilikom analize pojma i sadržaja cestovnog saobraćaja i njegovog značaja za državu i društvo u cjelini.

Deskriptivna metoda – metoda kojom su se nastojale opisati najvažnije zakonske odredbe državnih i entitetskih zakona koji se odnose na cestovni saobraćaj i upravljanje istim.

Komparativna metoda – korištena prilikom analize podataka dobivenih nakon statističkih analiza saobraćajnih nesreća u Bosni i Hercegovini u zadnjih osam godina. Također primjenom komparativne metode nastojale su se objasniti razlike između analize sigurnosne situacije na cestama u Bosni i Hercegovini u odnosu na Evropsku uniju.

Empirijska metoda – model naučnog istraživanja koji se temelji na logici, a u kontekstu ovog rada korišten je prilikom izrade strategije za poboljšanje sigurnosti cestovnog saobraćaja.

## **2.6. Društvena opravdanost istraživanja**

Cestovni saobraćaj najzastupljeniji je saobraćaj kako na evropskom kontinentu tako i u Bosni i Hercegovini. Istraživački rad koji se odnosi na upravljanje cestovnom sigurnošću jedne države može značajno doprinijeti razvoju istog i podstaknuti novija istraživanja na ovom polju. Napredak u tehnološkom i naučnom smislu vidljiv je u svim sferama cestovnog saobraćaja. Bosna i Hercegovina još uvijek kasni u tim evropskim okvirima kada je u pitanju modernizacija cestovnog saobraćaja. Upravo zbog toga ovaj rad može značajno poboljšati znanje i pristup informacijama kada je u pitanju oblast sigurnosti cestovnog saobraćaja. Pored obrade statističkih podataka, izrada strategije donosi konkretan primjer za napredak u upravljanju sigurnosti cestovnog saobraćaja.

U državi kakva je Bosna i Hercegovina o saobraćaju se samo govori na istoimenom fakultetu ili prilikom polaganja vozačkog ispita. U zadnje vrijeme, poboljšanje sigurnosti u cestovnom saobraćaju aktualizira se nekoliko mjeseci u javnosti i na političkim sjednicama nakon neke velike tragedije, ali postepeno se to zaboravlja dok suštinskih promjena baš i nema. Edukacija stanovništva i stalno usvajanje i uvođenje novih promjena u saobraćaju na globalnom nivou obično prođe neopaženo ili se tek tako spomene u medijima i brzo zaboravi. Stoga ovaj magisterski rad i istraživački pristup u njemu može doprinijeti punoj većoj angažovanosti nadležnih struktura, ali i običnog stanovništva prilikom edukacije i razumijevanja napretka i poboljšanja u cestovnom saobraćaju.

## **PRVI DIO**

### **1.Sistem upravljanja sigurnošću u Bosni i Hercegovini**

#### **1.1.Državno i političko uređenje Bosne i Hercegovine**

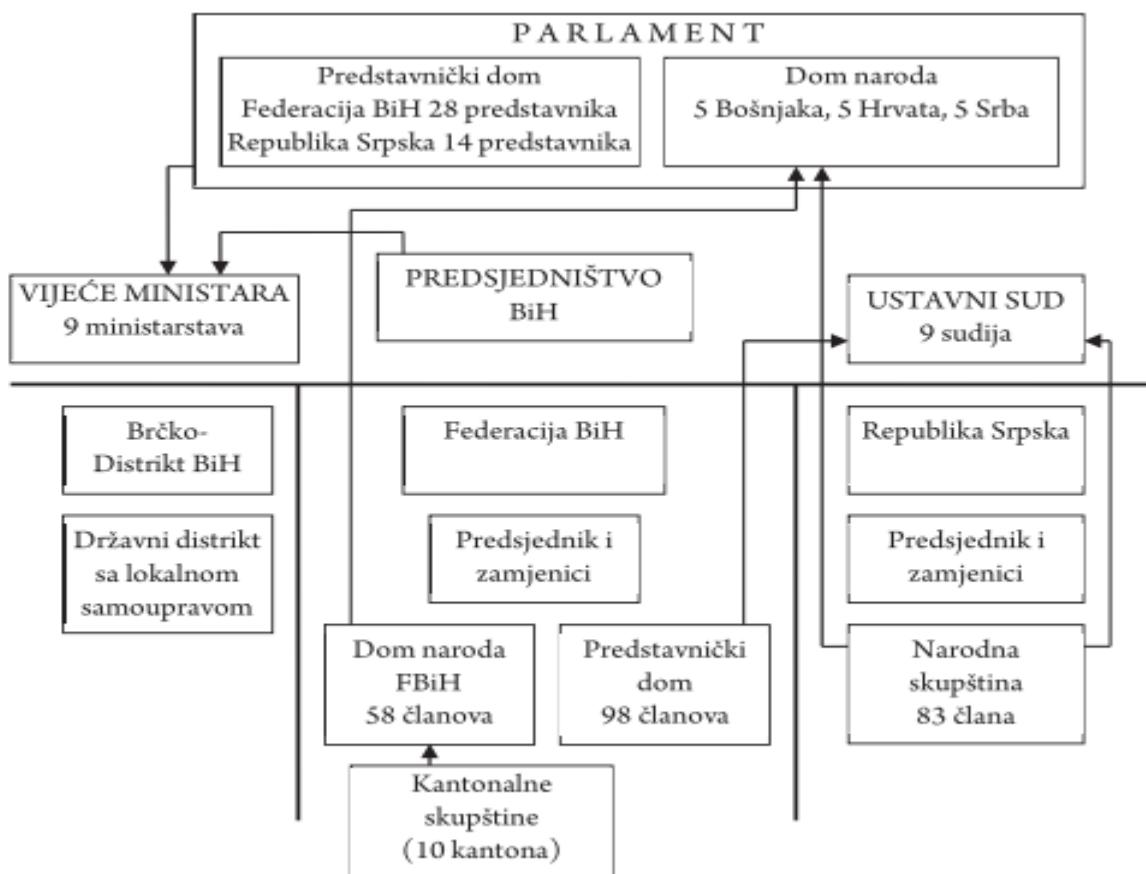
Sistem upravljanja u Bosni i Hercegovini vezan je za državno ustrojstvo i ustav. Sve stvari pa i one sigurnosne usko su povezane sa politikom i veoma kompleksnim uređenjem države sastavljene od dva entiteta i velikog broja drugih nižih nivoa vlasti. Bosna i Hercegovina predstavlja, po obliku vladavine, polupredsjedničku republiku. Šef države je kolegijalni organ sastavljen od tri člana, od čega jedan Srbin, jedan Hrvat i jedan Bošnjak, koji se neposredno biraju. Po državnom uređenju to je složena država koja se sastoji od entiteta Republike Srpske (uređen na unitarnom principu) i entiteta Federacije BiH koji se sastoji od 10 kantona i Brčko distrikta koji ne pripada niti jednom entitetu već se nalazi pod nadležnošću BiH.

<b>Bosna i Hercegovina</b>	
Federacija	Republika Srpska
Kantoni	Opštine
Općine	

**Tabela 1. Elementi države Bosne i Hercegovine**

Autor: Armin Demir

Ustav kao najviši pravni akt jedne zemlje kada govorimo o Bosni i Hercegovini predstavlja dio Općeg okvirnog sporazuma za mir. Ustav Bosne i Hercegovine naglašava karakteristike, prava, obaveze i ograničenja države. Njime se regulišu i prava i zakonodavne, izvršne i sudske vlasti u BiH, kao i prava i slobode građana Bosne i Hercegovine. Izvršnu vlast na državnom nivou vrši Predsjedništvo Bosne i Hercegovine i Vijeće ministara, zakonodavnu vlast vrši Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine, sudsку vlast vrši Sud Bosne i Hercegovine i Tužilaštvo Bosne i Hercegovine.



Slika 1. Elementi političkog sistema u Bosni i Hercegovini

Izvor: Bajramović, str. 207.

Kada je riječ o Parlamentarnoj skupštini BiH, ona se sastoji od 2 doma: Predstavnički dom i Dom naroda. Parlamentarna skupština je nadležna za:

- Donošenje zakona koji su potrebni za provođenje odluka Predsjedništva ili za vršenje funkcija Skupštine po ovom Ustavu.;
- Odlučivanje o izvorima i iznosu sredstava za rad institucija Bosne i Hercegovine i za međunarodne obaveze Bosne i Hercegovine;
- Odobravanje budžeta za institucije Bosne i Hercegovine;
- Odlučivanje o saglasnosti za ratifikaciju ugovora;
- Ostala pitanja koja su potrebna da se provedu njene dužnosti ili koja su joj dodijeljena zajedničkim sporazumom entiteta.<sup>10</sup>

Bosna i Hercegovina je sastavljena od dva entiteta: Federacije Bosne i Hercegovine i Republike Srpske. Ustav Federacije Bosne i Hercegovine u članu I tačka 2. navodi da se Federacija Bosne i Hercegovine sastoji od federalnih jedinica (kantona) dok se iz Ustava Republike Srpske jasno vidi da je Republika Srpska ustrojena po unitarnom principu.

Izvršnu vlast na nivou Federacije Bosne i Hercegovine vrše predsjednik i dva potpredsjednika Federacije Bosne i Hercegovine i Vlada Federacije Bosne i Hercegovine, zakonodavnu vlast vrši Parlament Federacije Bosne i Hercegovine, sudsku vlast vrši Vrhovni sud Federacije Bosne i Hercegovine. Izvršnu vlast na nivou federalnih kantona vrši premijer kantona i vlada kantona, zakonodavnu vlast skupština kantona, sudsku vlast vrše kantonalni i općinski sudovi. U pogledu raspodjele nadležnosti, primjenjuje se pretpostavka nadležnosti u korist entiteta.

Državnu vlast u entitetu Republika Srpska organizuje se na načelu podjele vlasti. Ustavotvornu i zakonodavnu vlast ostvaruje Narodna skupština. Zakonodavnu vlast u Republici Srpskoj vrši Narodna skupština i Vijeće naroda. Narodna skupština donosi zakone, druge propise i opšte akte,

---

<sup>10</sup> „Ustav Bosne i Hercegovine“, Službeni glasnik Bosne i Hercegovine, 25/09, član.4  
[https://www.ustavnisud.ba/public/down/USTAV\\_BOSNE\\_I\\_HERCEGOVINE\\_bos.pdf](https://www.ustavnisud.ba/public/down/USTAV_BOSNE_I_HERCEGOVINE_bos.pdf)

kao i plan razvoja, budžet i vrši kontrolu rada Vlade i drugih organa koji su joj odgovorni, u skladu sa Ustavom i zakonom.<sup>11</sup>

## 1.2. Sistem sigurnosti jedne države

Sistem (grč.- sistema – sistem, poredak, uslovljen planskim, pravilnim rasporedom dijelova u jednoj vezi, skup dijelova povezanih općom funkcijom;) je izraz iz grčkog jezika<sup>12</sup> i u svojoj suštini upućuje na cjelinu čiji elementi funkcionišu u interesu te cjeline, njene validnosti i funkcije. Sistemi se mogu podijeliti na prirodne i društvene. Većinu sistema čine njegovi elementi, dijelovi, koji su i sami sistemi odnosno podsistemi više cjeline. S druge strane, sigurnost u najširem političko – pravnom smislu obuhvata mjere i aktivnosti čuvanja i zaštite od ugrožavanja nezavisnosti i integriteta jedne zemlje (države, nacije) i unutrašnjeg ustavnog i pravnog poretkta. Prema Collinsu, sigurnost je disciplina koja preispitujući svoje prijašnje hipoteze prolazi kroz veliku promjenu. Ona produbljuje svoje razumijevanje onoga što bi trebalo biti osigurano i proširuje svoje granice kako bi uključila raznoliki spektar prijetnji i opasnosti.<sup>13</sup>

Upravljanje državom regulisano je zakonskim regulativama i ono ima jasno definisan način rada. U organizacijama koje pripadaju odbrambenoj i sigurnosnoj strukturi država više su izražene karakteristike birokratskog tipa, dok kod većine međunarodnih organizacija i nevladinih organizacija u sektoru sigurnosti dominiraju karakteristike organskih organizacija. To se posebno odnosi na stepen hijerarhijske kontrole, stil odlučivanja i naglasak na poštivanju hijerarhije i odanosti.<sup>14</sup>

Bajramović i Lisica navode kako je upravljanje u sektoru sigurnosti kontinuirana djelatnost političkih institucija, organa vlasti na svim razinama, nevladinih, humanitarnih i

---

<sup>11</sup>Ustav Republike Srpske  
[https://www.narodnaskupstinars.net/sites/default/files/upload/dokumenti/ustav/lat/ustav\\_republike\\_srpske.pdf](https://www.narodnaskupstinars.net/sites/default/files/upload/dokumenti/ustav/lat/ustav_republike_srpske.pdf)

<sup>12</sup> Klaić B., (1989), *Rječnik stranih riječi*, Nakladni zavod MH, str. 46.

<sup>13</sup> Collins, A. (2010). *Savremene sigurnosne studije*, Zagreb: Politička kultura: Centar za međunarodne i sigurnosne studije Fakulteta političkih znanosti, str. 11-12.

<sup>14</sup> Bajramović Z., Lisica D. (2021.), *Planiranje u sektoru sigurnosti*, Fakultet političkih nauka, Univerzitet u Sarajevu, str. 24.

drugih organizacija civilnog društva i ekonomskih subjekata, te oružanih snaga, civilne zaštite, policijskih i drugih specijaliziranih snaga sigurnosti kojom se angažuju raspoloživi ljudski, materijalni i drugi resursi u zaštiti cjelokupnog društva, njegovih temeljnih društvenih vrijednosti i interesa, te zaštite života, zdravlja i dobrobiti pojedinaca od svih oblika ugrožavanja, radi ostvarenja postavljenih sigurnosnih ciljeva.<sup>15</sup>

Svaka država ima svoju sigurnosnu politiku koja drugačije funkcioniše u različitim zemljama. Svoju sigurnosnu politiku, države stavlaju u sistem sigurnosti i on je ključan za mnoge stvari. Najznačajniji segment sigurnosne politike države je njena odbrambena politika koja gradi sistem odbrane kao značajan segment sistema nacionalne sigurnosti (prvenstveno vanjske dimenzije nacionalne sigurnosti). Ako sigurnosnu politiku čini skup, niz jedinstvenih nacionalnih filozofsko-političkih stavova o pitanjima rata i sigurnosti države, njenu odbrambenu politiku tvori skup jedinstvenih nacionalnih filozofskopolitičkih, vojnih i drugih stavova o pitanjima njene odbrane prvenstveno oružanom borbom.<sup>16</sup>

Sigurnost<sup>17</sup> je usko povezana sa državom. S druge strane država je centralna činjenica politike i njenu integralnu funkciju čine politike u svakoj njenoj pojedinačnoj funkciji vanjska politika, ekonomski politika, socijalna politika i mnoge druge. Svaka od funkcija države se ostvaruje preko i kroz sistem: ekonomski, socijalni, sigurnosni sistem, koji realizacijom svoje funkcije, u saradnji sa drugim sistemima, doprinose integralnoj funkciji države. Zapadna civilizacija baštini epitet ‘nacionalni’ u sintagmi sa svakim terminom koji izražava jednu od funkcija države, kao što su: nacionalni ekonomski sistem, nacionalni sistem socijalne i zdravstvene zaštite. Sigurnost je višedimenzionalna kategorija, koju u državno-nacionalnom kontekstu valja razumijevati kao stanje, kao djelatnost, kao funkciju i kao sistem.

Sigurnosna politika, u najopćenitijom smislu, predstavlja „jedinstven političko-filozofski, ideološki, državno – politički, državno – nacionalni, nacionalni, vojno – politički, pa i

<sup>15</sup> Bajramović Z., Lisica D., (2021.) *Planiranje u sektoru sigurnosti*, Fakultet političkih nauka, Univerzitet u Sarajevu, str. 26.

<sup>16</sup> Beridan, I. (2009). *Politika i sigurnost*, Sarajevo: Fakultet političkih nauka, str. 60.

<sup>17</sup> Izraz, riječ *sigurnost*, u svojstvu imenice ili pridjeva, u širokoj je upotrebi u jezicima naroda Bosne i Hercegovine. No, termin *sigurnost*, kao oznaka pojma u nauci, znanosti i tehnici, u ovoj prilici u društvenim naukama i znanosti, ima preciznije značenje. To značenje je ekvivalentno onome koje je sadržano u starolatinskom izrazu *securus* (bezbrisan, pouzdan, siguran)., Vidjeti više kod: Klaić B., (1989.), *Rječnik stranih riječi*, Nakladni zavod MH, str. 46.

naučni pogled na pitanja rata, sigurnosti i odbrane – skup osnovnih opredijeljenja i riješenja o organizovanju i pripremanju države, društva, nacije, pokreta za odbranu i zaštitu u ratu i drugim oblicima ugrožavanja.<sup>18</sup>

Najznačajniji element nacionalnog sistema sigurnosti jeste odbrana, sistem odbrane, čija je integralna funkcija – odbrana države, njenog suvereniteta i teritorijalne cjelovitosti, prevashodno oružanom borbom. Pored oružane borbe, niz je funkcija koje država vrši u pripremama za odbranu i u odbrani: zaštita ljudi i materijalnih dobara, obrazovanje, nauka, proizvodnja itd. Iz toga razloga u svojim zakonima, svojim strategijama i planovima odbrane, pojedine države funkciju nacionalne odbrane uslovno dijele na vojnu i policijsku.

### **1.3. Sadržaj sistema sigurnosti Bosne i Hercegovine**

Kao što je već objašnjeno u prvim dijelovima rada, činjenica da je Bosna i Hercegovina decentralizovana zemlja ima veliki utjecaj na sigurnosni sistem. Prema mišljenju Dautovića savremeni sistem nacionalne sigurnosti države kao što je Bosna i Hercegovina je previše razdvojen i još uvijek nedovršen.<sup>19</sup> Dautović navodi podjelu vanjskog i unutrašnjeg sistema sigurnosti unutar Bosne i Hercegovine<sup>20</sup>. Osnovni cilj vanjske sigurnosti je zaštita suvereniteta i teritorijalnog integriteta. U kontekstu vanjske sigurnosti glavni faktori su Oružane snage Bosne i Hercegovine, koje su utemeljene 2006. godine i funkcionišu na jedinstvenom, državnom nivou<sup>21</sup>.

Cilj unutrašnje sigurnosti jeste doprinos stabilnosti i sigurnosti kroz zaštitu ustavnog uređenja, jednakopravnosti naroda, poštivanja ljudskih prava i sloboda, te održavanje trajnog mira. Jednu od najvažnijih uloga u sistemu unutrašnje sigurnosti Bosne i Hercegovine ima Ministarstvo sigurnosti Bosne i Hercegovine i policijski sistem.

---

<sup>18</sup> Beridan I., (2008.), *Politika i sigurnost*, Fakultet političkih nauka, Sarajevo, str. 30.

<sup>19</sup> Dautović K., (2021.), *Sistem sigurnosti Bosne i Hercegovine*, str 66 – 67.

<sup>20</sup> Isto

<sup>21</sup> Jedinstvene Oružane snage Bosne i Hercegovine uspostavljene nakon provedene reforme odbrambenog sistema i prenosa nadležnosti u oblasti odbrane sa entitetskih na državni nivo. Donošenjem i implementacijom Zakona o odbrani BiH, država Bosna i Hercegovina je postala odgovorna za osiguranje transparentne, demokratske i civilne kontrole nad Oružanim snagama BiH. Vrhovnu komandu i kontrolu nad Oružanim snagama ima Predsjedništvo Bosne i Hercegovine, koje odluke donosi konsenzusom. Vidjeti više na: [http://os.mod.gov.ba/o-oruzanim-snagama-bih/misija/Default.aspx?id=41&langTag=bs-BA&template\\_id=181&pageIndex=1](http://os.mod.gov.ba/o-oruzanim-snagama-bih/misija/Default.aspx?id=41&langTag=bs-BA&template_id=181&pageIndex=1), Datum pristupa: 22.5. 2023.

### **1.3.1. Ministarstvo sigurnosti**

Ministarstvo sigurnosti Bosne i Hercegovine je jedno od deset ministarstava u sastavu vijeća ministara Bosne i Hercegovine. Njegova glavna i osnovna nadležnost je organiziranje i koordinacija policijskih tijela u Bosni i Hercegovini. Ministarstvo sigurnosti Bosne i Hercegovine je formirano 2012. godine. Smatra se najmlađim ministarstvom u sastavu vijeća ministara BiH. Prije toga na području Bosne i Hercegovine su samo djelovala entitetska ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srpske i Federacije Bosne i Hercegovine.<sup>22</sup>

Ministarstvo sigurnosti Bosne i Hercegovine nadležno je za:

- zaštitu međunarodnih granica, unutrašnjih graničnih prijelaza i regulisanje saobraćaja na graničnim prijelazima Bosne i Hercegovine;
- sprječavanje i otkrivanje učinilaca krivičnih djela terorizma, trgovine drogom, krivotvoreња domaće i strane valute i trgovine ljudima i drugih krivičnih djela sa međunarodnim ili međuentitetskim elementom;
- međunarodnu saradnju u svim oblastima iz nadležnosti Ministarstva (saradnja sa INTERPOL-om, EUROPOL-om, SELEC, MARRI...);
- zaštitu lica i objekata;
- prikupljanje i korištenje podataka od značaja za sigurnost Bosne i Hercegovine;
- organizaciju i usaglašavanje aktivnosti entitetskih ministarstava unutrašnjih poslova i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine u ostvarivanju sigurnosnih zadataka u interesu Bosne i Hercegovine;
- provođenje međunarodnih obaveza i saradnju u provođenju civilne zaštite, koordiniranje djelovanja entitetskih službi civilne zaštite u BiH i usklađivanje njihovih planova za slučaj prirodne ili druge nesreće koje zahvataju teritoriju Bosne i Hercegovine, i donošenje programa i planova zaštite i spašavanja;

---

<sup>22</sup> Collins, A. (2010). *Savremene sigurnosne studije*, Zagreb: Politička kultura: Centar za međunarodne i sigurnosne studije Fakulteta političkih znanosti, str. 99

- kreira, stara se i provodi politiku useljavanja i azila u Bosni i Hercegovini;
- uređuje procedure i način organizacije službe vezano za kretanje i boravak stranaca u Bosni i Hercegovini;
- pružanje podrške policijskim tijelima Bosne i Hercegovine;
- školovanje i stručno usavršavanje kadrova u skladu s potrebama policijskih tijela Bosne i Hercegovine i drugih službi i agencija iz oblasti sigurnosti;
- forenzička ispitivanja i vještačenja.

U sastavu ovog ministarstva kao upravne organizacije su Direkcija za koordinaciju policijskih tijela Bosne i Hercegovine, Granična policija Bosne i Hercegovine, Državna agencija za istrage i zaštitu, Agencija za forenzička ispitivanja i vještačenja, Agencija za školovanje i stručno usavršavanje kadrova, Agencija za policijsku podršku i Služba za poslove sa strancima. Konačne nadležnosti Ministarstva sigurnosti BiH određene su Zakonom od 27. aprila 2009.<sup>23</sup>

Organizaciona struktura Ministarstva sigurnosti Bosne i Hercegovine se sastoji od devet sektora i jednog inspektorata:

- Sektor za zaštitu i spašavanje
- Sektor za pravne, kadrovske, opšte i finansijsko-materijalne poslove
- Sektor za međunarodnu saradnju i evropske integracije
- Sektor za imigraciju
- Sektor za azil

## **Organizaciona struktura Ministarstva sigurnosti Bosne i Hercegovine**

**1. Sektor za zaštitu i spašavanje**

**2. Sektor za opštu i graničnu sigurnost**

**3. Sektor za zaštitu tajnih podataka**

**4. Inspektorat**

<sup>23</sup> Zakon o ministarstvima i drugim organima uprave Bosne i Hercegovine, sl. glasnik 5/03, 42/03, 26/04, 42/04, 45/06, 88/07, 35/09 i 103/09

<b>5. Sektor za informatiku i telekomunikacione sisteme</b>
<b>6. Sektor za borbu protiv terorizma, organizovanog kriminala, korupcije, ratnih zločina i zloupotrebe narkotika</b>
<b>7. Sektor za azil</b>
<b>8. Sektor za imigraciju</b>
<b>9. Sektor za međunarodnu saradnju i evropske integracije</b>
<b>10. Sektor za pravne, kadrovske, opšte i finansijsko-materijalne poslove</b>

Tabela 2. **Organizaciona struktura Ministarstva sigurnosti Bosne i Hercegovine**

Autor: Armin Demir

### **1.3.2. Policijski sistem u Bosni i Hercegovini**

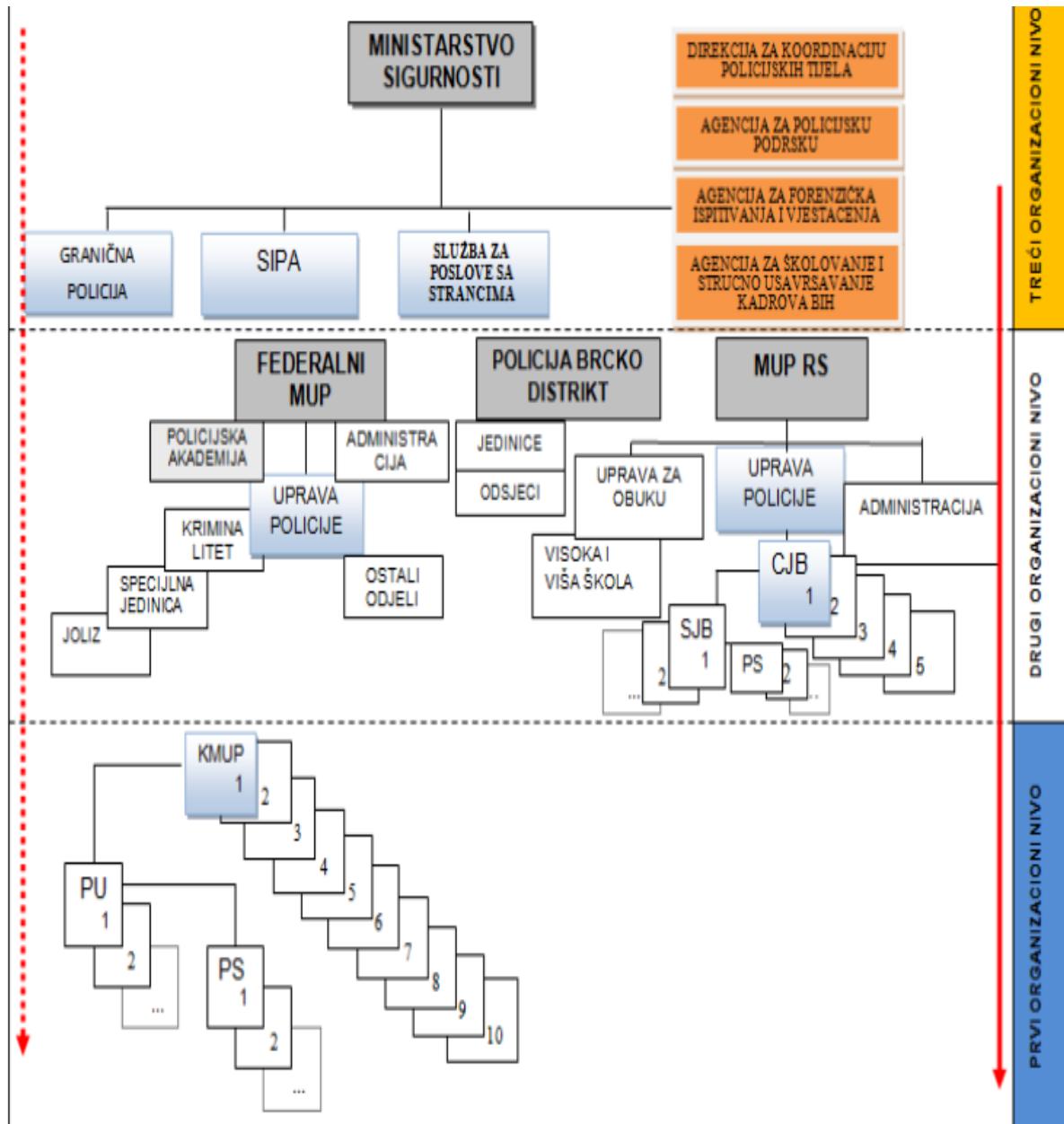
Policija u relativno mladoj državi kakva je Bosna i Hercegovina igrala je dosta značajnu ulogu u ratnom periodu. Nakon toga ona je usko povezana sa politikom i periodom tranzicije i normalizacije općeg sigurnosnog stanja unutar države teško oštećene četverogodišnjim ratom. Reforma policije u Bosni i Hercegovini započela je pod snažnim prisustvom i utjecajem međunarodne zajednice. Ključan faktor u tom provođenju reformi, odigrao je Aneks 11. Dejtonskog mirovnog sporazuma nakon kojeg su uspostavljene međunarodne operativne policijske snage Ujedinjenih naroda ili UN IPTF sa mandatom da nadziru, posmatraju i vrše inspekciju aktivnosti provođenja zakona, uključujući i pripadajuća pravosudna tijela, strukture i postupke; da savjetuju osoblje i snage za provođenje zakona; da obučavaju policijsko osoblje u pogledu primjene zakona; da procjenjuju prijetnju javnom miru i redu; da savjetuju organe vlasti u Bosni i Hercegovini u pogledu organizacije što efikasnijih tijela za sprovođenje zakona.<sup>24</sup> Putem međunarodnih policijskih službenika predstavnika u policijskim stanicama, UN IPTF je pružao svakodnevnu podršku lokalnoj policiji i nadzirao da li je rad policije bio u skladu sa međunarodnim standardima o ljudskim pravima.

Ipak, transformacija policije iz ratne u tu mirnodopsku nije bio nimalo jednostavan društveni i policijski proces zbog činjenica da je veliki broj potencijalnih policajaca bio angažovan u ratu. Poslijeratna policijska organizacija naslanjala se na prijeratnu organizaciju policije koja je bila uređena Zakonom o unutrašnjim poslovima Republike Bosne i Hercegovine iz 1980. godine koji je sa organizacijskog aspekta veoma dobro razradio organizaciju policije. Međutim, takva organizacija policije se nije mogla održati zbog decentralizacije države, odnosno njenih administrativnih jedinica, entiteta i kantona. Dejtonski sporazum koji je donio mir Bosni i Hercegovini, učinio je Bosnu i Hercegovinu izrazito decentralizovanom državom. Odluke koje se odnose na policijsku strukturu Bosne i Hercegovine nakon teškog rata usko su povezane sa Dejtonskim ugovorom i kasnijim reformama. Suština svih tih rješenja ogleda se u činjenici da je policija u nadležnosti bosanskohercegovačkih entiteta. Sporazumom iz Vašingtona organizacija

---

<sup>24</sup> Pleh H. (2020)., *Rukovođenje policijom putem policijskih komesara i nezavisnih odbora kao perfidan modus uticaja i politike na obavljanje policijskih poslova*, Društvena i tehnička istraživanja, Stručni članak, Sarajevo, str.71.

policije je u nadležnosti kantona. Prema tome, kantoni su isključivo nadležni za ustrojstvo i nadzor policijskih organizacija i to je suština policijskog sistema u Bosni i Hercegovini.



**Slika 2.** Organizacija policijskog sistema u Bosni i Hercegovini

Izvor: Hadžović A., Kržalić A., Kovačević A., (2013.), *Pregled stanja u oblasti policije u Bosni i Hercegovini*, str. 41.

Policija se nalazi pod neposrednom upravom i kontrolom odgovarajućih civilnih vlasti. Sve države u kojima je demokratsko uređenje pa tako i Bosna i Hercegovina smatraju da je demokratska politička kontrola policije najvažniji nezamjenjivi element stabilnosti i sigurnosti. Ipak u tom pogledu jedan od priručnika koji je korišten prilikom izrade ovog rada navodi kako se u startu moraju razdvojiti nadležnosti u kojima bi predstavnik vlade bio odgovoran za donošenje procedura, nadgledanje i reviziju, dok s druge strane kada je u pitanju nadležnost policije, rukovodstvo vrši kontrolu nad operativnim rukovodećim kadrom. Policijska organizacija mora uspostaviti jasnu rukovodeću strukturu kao i podjelu unutar policije. Također, ne treba zanemariti činjenicu da policijske službenike treba konstantno posmatrati i kontrolisati.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Grupa autora, (2010), *Vodič za demokratski rad policije*, OEBS, Kopenhagen, str. 33.

## **DRUGI DIO**

### **1. POJAM SAOBRAĆAJA I TRANSPORTA**

Za privredu jednog društva ili države veoma je važan saobraćaj. Saobraćaj kao izuzetno značajna privredna grana predstavlja organizovano i uređeno premještanje, prevoženje i kretanje ljudi, materijalnih i drugih dobara, usluga i informacija uz korištenje raznovrsni saobraćajnih sredstava i saobraćajnih puteva na određenom području.<sup>26</sup> Najveći dio ukupnih resursa saobraćajnog sektora vezan je uz cestovni promet gdje se pojavljuju brojni akteri: od nacionalne/državne uprave za ceste do velikih koncesionara i pravnih i fizičkih osoba koji nude usluge drugima ili obavljaju prevoz za vlastite potrebe.<sup>27</sup> U tom segmentu treba spomenuti i transport koji predstavlja posebnu ekonomsku i društvenu djelatnost koja ima odličan utjecaj na ekonomsku, političku i socijalnu kretanja pojedinih društvenih zajednica. Proces proizvodnje i razmjene dobara uslovljena je transportom<sup>28</sup>. Strukturu saobraćajnog sistema čine elementi sistema i način na koji su oni međusobno povezani pri obavljanju njihovih funkcija. Zadatak saobraćajnog sistema je da što bolje zadovolji potrebe za premještanjem materijalnih dobara, za prevozom ljudi i prenosom vijesti uz organizaciju, nadzor i upravljanje. Na strukturu saobraćajnog sistema utiče i okruženje.<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup> Lindov O., (2008), *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, str. 20.

<sup>27</sup> Čekić Š, Bošnjak I., (2000.), *Menadžment u transportu*, Univerzitet u Sarajevu, Sveučilište u Zagrebu. str. 17.

<sup>28</sup> Ako se transport odvija u jednom geografskom ili ekonomsko-političkom krugu, takav transport nazivamo domaćim ili nacionalnim transportom, a kad se odvija između jedne ili više geografsko-političkih zajednica tj. država, nazivamo ga međunarodnim ili internacionalnim transportom. Domaći ili nacionalni transport može se obavljati u užem ili širem krugu pa se govori o međugradskom, lokalnom i ostalim vrstama prevoza odnosno o transportu unutar gradova, opština i drugih naseljenih mjesta. Vidjeti više kod: Kešetović M., (2019.), *Uloga i značaj multimodalnog transporta u prevozu robe sa osvrto na teritoriju Zapadnog Balkana*, Završni magistarski rad, Saobraćajni fakultet, Travnik, str. 8.

<sup>29</sup> Lindov O., (2008), *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo str. 21.

Elementi saobraćajnog sistema su:

- Saobraćajni putevi i sredstva (ceste, željezničke pruge, vodni putevi, zračne luke, zračni koridori, žičare, uspinjače i telekomunikacioni uređaji)
- Vozna i plovna sredstva (automobile, autobusi, kamioni, vozovi, trolejbusi, tramvaji, brodovi, avioni)
- Uredaji za manipulisanje robom (dizalice, viljuškari, palete, kontejneri, transportne karte, kranovi i drugi)
- Signalno-sigurnosna oprema i uređaji
- Pravna regulative (međunarodne konvencije, propisi i standardi, domaći zakoni i prateći propisi, sporazumi i dogovori)
- Kadrovi sa odgovarajućim znanjem i iskustvom
- Škole, fakulteti, naučne institucije, te ministarstva i organi uprave.<sup>30</sup>

SAOBRĂCAJ				
KOPNENI	VODNI	ZRAČNI	POŠTANSKI	TELEKOMUNIKACIONI
Cestovni	Pomorski	Avionski		
Željeznički	Riječni	Helikopterski		
Vertikalni	Kanalski			
Cjevodni	Jezerski			

Tabela 3. **Podjela saobraćaja prema vidovima**

Autor: Armin Demir

<sup>30</sup> Lindov O., (2008), *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, str. 21.

S obzirom na način odvijanja, saobraćaj može biti:

1. Javni – saobraćaj čije je glavno obilježje dostupnost svim korisnicima na tržištu. Korisnici su primorani prihvatići uslove javnog saobraćaja koje uključuju cijenu karte ili red vožnje. Javni saobraćaj obično obavljaju nadležna poduzeća ili osobe koje imaju dozvolu države za obavljanje istog.

Javni saobraćaj se može podijeliti na:

- a) Linijski prevoz koji je prevoz na određenoj relaciji prema unaprijed utvrđenom prevoznom putu
  - b) Slobodni prevoz u kojem se relacija i drugi uslovi prevoza utvrđuju posebno
- 
2. Saobraćaj za vlastite potrebe- organizuju ga poduzeća i fizičke osobe s prevoznim sredstvima u svom vlasništvu, a za potrebe osnovne djelatnosti.<sup>31</sup>

## **1.1.Cestovni saobraćaj**

Prema Zakonu o cestama Federacije Bosne i Hercegovine, cesta je svaka površina kojoj se odvija saobraćaj i one se dijele na: javne i nerazvrstane. U sferu tih javnih cesta spadaju autoceste, brze, magistralne, regionalne i lokalne. Treba napomenuti kako se na javnim cestama ne može sticati pravo vlasništva. Javne ceste moraju biti građene, rekonstruisane i održavane tako da ih na siguran način mogu koristiti svi korisnici cesta koji se pridržavaju saobraćajnih propisa i saobraćajne signalizacije na cestama. Nerazvrstana cesta je površina koja se koristi za saobraćaj po bilo kojoj osnovi i koja je pristupačna većem broju korisnika. Izgradnja, korištenje, održavanje, zaštita i rekonstrukcija nerazvrstanih cesta, kao i poslovi nadzora na tim cestama uređuju se gradskim ili općinskim propisom.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup>Kešetović M., (2019.), *Uloga i značaj multimodalnog transporta u prevozu robe sa osvrtom na teritoriju Zapadnog Balkana*, Završni magistralski rad, Saobraćajni fakultet, Travnik, str. 8.

<sup>32</sup> [https://jpcfbih.ba/assets/files/zakon\\_o\\_cestama\\_fbih\\_2010.pdf](https://jpcfbih.ba/assets/files/zakon_o_cestama_fbih_2010.pdf), Datum pristupa: 29.5. 2023.

Broj motornih vozila u posljednje vrijeme raste nekontrolisano i u velikoj mjeri. Ujedno takav trend rasta dovodi do bržeg razvoja svih vidova saobraćaja. Dinamičan razvoj svih grana privrede podrazumijeva i modernizaciju i izgradnju cestovnih pravaca koji će omogućiti brži, udobniji i sigurniji prevoz transporta robe i putnika. Izgradnja cestovne infrastrukture još od najstarijih civilizacija bila je važan segment u privrednom i društvenom razvoju jedne države.<sup>33</sup> Tehnika izgradnje cestovne infrastrukture uveliko je napredovala i prati sve veće zahtjeve i potrebe modernog saobraćaja za adekvatnim cestovnim kapacitetima i kvalitetnijim trasama puteva. Pored izgradnje novih sadržaja cestovne infrastrukture potrebno je vršiti i rekonstrukcije na postojećim cestovnim prvcima kako bi mogli udovoljiti bržem razvoju i odgovoriti na zahtjeve razvoja ostalih privrednih grana.<sup>34</sup>

Prema Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama u Bosni i Hercegovini<sup>35</sup>, javne ceste se, zavisno od društvenog i privrednog značaja, dijele na:

- Autoceste
- Magistralne ceste
- Regionalne ceste
- Lokalne ceste
- Ulice u naseljima

Javne ceste prema vrsti saobraćaja, odnosno namjeni se dijele na:

- Ceste za saobraćaj motornih vozila (autoceste i brze ceste)
- Ceste za mješoviti saobraćaj<sup>36</sup>

---

<sup>33</sup> Ceste izgrađene u rimsko doba na osnovu stepena razvoja tadašnje rimske tehnologije spadaju u vjerovatno najveća dostignuća evropske kulture i civilizacije. Većina današnjih cesta izgrađena je na obrisima rimskega cesta koje su napravljene od Škotske do Irana. Ta rimska cestovna mreža po obimu je prevazišla monumentalnost svih građevina izgrađenih do modernog vremena. Pretpostavlja se da je njena dužina iznosila najmanje 400 000 km (uključujući 85 000 km popločanih dijelova cesta). Rimske ceste su prolazile kroz močvare, tunele, preko planina, probile su i Alpe, kao i klisure na Đerdapu. Mesihović S., (2015.), Orbis Romanus, Sarajevo, str. 1032.

<sup>34</sup> Lindov O., (2008), *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, str. 94.

<sup>35</sup> Ovim zakonom utvrđuju se osnovni principi međusobnih odnosa i ponašanja učesnika u saobraćaju i drugih subjekata u saobraćaju, osnovni uslovi koje moraju zadovoljiti putevi u pogledu sigurnosti saobraćaja na putevima, vođenje Centralnog registra vozača i vozila, pravila saobraćaja na putevima, sistem saobraćajnih znakova polaganje vozačkih ispita, rad strukovnih organizacija u Bosni i Hercegovini, te druga pitanja iz oblasti sigurnosti saobraćaja na putevima koja su jedinstvena za cijelu teritoriju Bosne i Hercegovine. Vidjeti više na: <https://advokat-prnjavorac.com/zakoni/Zakon-o-osnovama-sigurnosti-saobracaja-na-putevima-u-BiH.pdf>, Datum pristupa: 2.6.2023.

## **1.2. Sigurnost u cestovnom saobraćaju**

Sigurnost u cestovnom saobraćaju, kao i ostalim vidovima saobraćaja predstavlja segment koji treba adekvatno tretirati i kao osnov ugraditi u cjelokupno odvijanje i posmatranje saobraćaja. Zbog sve većeg porasta broja poginulih, kao i velike materijalne štete u saobraćaju, neophodno je poduzimati aktivnosti koje će doprinijeti povećavanju stepena sigurnosti u saobraćaju. Broj povrijedenih u saobraćajnim nesrećama spada u grupu ozlijedjenih osoba sa najvećim brojem u cijeloj populaciji stanovništva, a što podrazumijeva da se sigurnost u saobraćaju mora postaviti među prioritete. Način shvatanja i pristupa sigurnosti u saobraćaju treba da dovede zemlju da ima što manji broj saobraćajnih nezgoda, kao i broj poginulih u saobraćaju.<sup>37</sup>

Bezbijednost saobraćaja je naučna disciplina koja izučava međuzavisnost saobraćajnog i drugih procesa u društvu. Sigurnost u saobraćaju pripada saobraćajnoj nauci. Ona nije nezavisna, niti izolovana naučna disciplina, ni u pogledu predmeta izučavanja, ni u pogledu metoda istraživanja. Ona se uveliko oslanja na dostignuća i znanja prirodnih, tehničkih i društvenih nauka.<sup>38</sup>

Elemente sigurnosti u cestovnom saobraćaju čine:

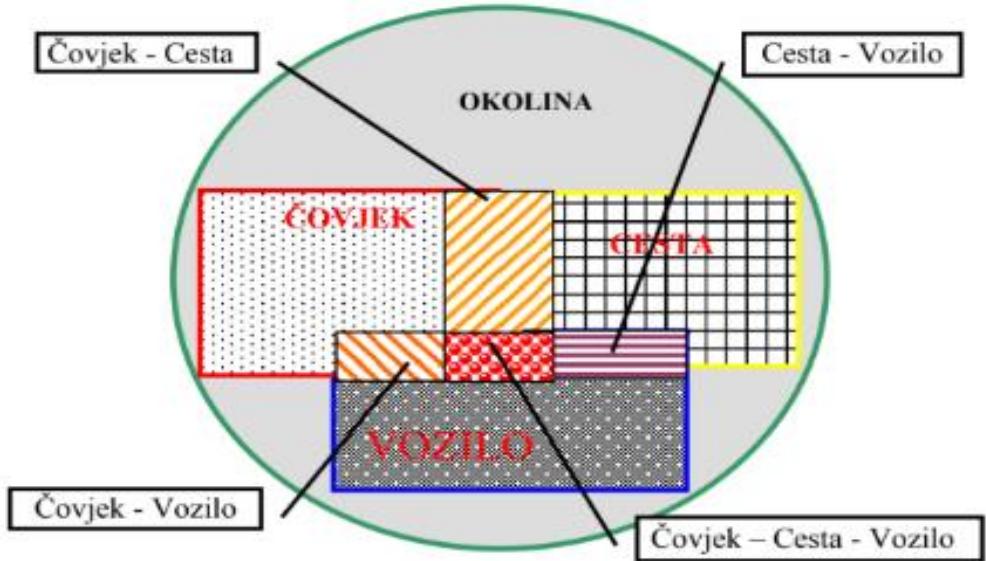
- Čovjek
- Vozilo
- Cesta
- Okolina

---

<sup>36</sup> Lindov O., (2008), *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, str. 95.

<sup>37</sup> Isto

<sup>38</sup> Tojagić M., (2015), *Bezbednost drumskog saobraćaja*, Evropski Univerzitet, Brčko, str. 49.



Slika 3. Elementi sigurnosti u cestovnom saobraćaju

Izvor: Lindov, 2012.

U strukturi sigurnosti u cestovnom saobraćaju mehanički sistem predstavlja cesta – vozilo, dok biomehanički sistem predstavlja cesta i čovjek – vozilo. Svaki od navedenih sistema u segment sigurnosti saobraćaja ima svoje karakteristike koje je neophodno razmotriti s ciljem poduzimanja odgovarajućih aktivnosti. U strukturi saobraćajnih nesreća, a prema statističkim podacima, ustanovljeno je da u 60 do 70 % slučajeva saobraćajne nesreće su izazvane zbog nepravilnog postupanja čovjeka, 15 do 30 % zbog neodgovarajućeg stanja ceste, te 10 do 15 % zbog tehničke neispravnosti vozila.<sup>39</sup>

<sup>39</sup> Lindov O., (2008), *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, str. 28.

### **1.3. Cestovni saobraćaj u Bosni i Hercegovini**

Cestovni sistem kao dio društvenog i privrednog sistema suverene Republike Bosne i Hercegovine imao je posebnu ulogu u vremenu agresije nad ovom državom u periodu od 1992-1995. godine. Taj u prvom u redu saobraćajni sistem, koji je u Bosni i Hercegovini uglavnom vezan za ceste nije bio uvijek faktor povezivanja i aktiviranja svih društvenih i privrednih potencijala, nego je u vremenu rata predstavljao značajan mehanizam u sistemu odbrane države. Pored potpune blokade i procesa uništavanja željezničkog i zračnog saobraćaja i cestovni je zadesila ista sudbina. Čekić navodi kako je zaostalost svih vrsta bosanskohercegovačkog saobraćaja na glavnim pravcima od međunarodnog značaja dovela do lošeg korištenja geosaobraćajnog položaja.<sup>40</sup> Ipak, oporavak cestovnog saobraćaja definitivno je uslijedio postepeno nakon ratnih dešavanja. Iako je na momente djelovalo da su u pitanju sitne rekonstrukcije i parcijalna modernizacija, cestovni saobraćaj u Bosni i Hercegovini dobio je određene pomake.

Cestovna mreža Bosne i Hercegovine je ukupne dužine oko 25 000 kilometara. Do 2023. godine ukupno je izgrađeno 232 kilometara autoputa u oba entiteta. Osnovu cestovne mreže u BiH predstavljaju magistralne i regionalne ceste u ukupnoj dužini. Na cestovnoj mreži BiH nalazi se i šest cesta od evropskog značaja u ukupnoj dužini od 995 km, klasifikovanih u skladu sa evropskim sporazumom o glavnim međunarodnim cestama – AGR I to:

- E-59: (granica sa Hrvatskom) Izačić – Bihać – Ripač – Užljebić,
- E-65: prolaz kroz Neum,
- E-73: (granica sa Hrvatskom) B. Šamac – Doboј – Sarajevo – Mostar – Doljani (granica sa Hrvatskom)
- E-661: (granica sa Hrvatskom) B. Gradiška – Banja Luka – Jajce – Lašva,
- E – 761: Bihać – B. Petrovac – Jajce i Sarajevo – Višegrad – Vardište (granica sa Srbijom), i
- E – 762: Sarajevo – Brod na Drini – Šćepan polje (granica sa Crnom Gorom)

---

<sup>40</sup>Lindov O., (2008), *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, str. 81 – 85.

**Upravljanje** mrežom cesta shodno njenoj kategorizaciji i ustroju države Bosne i Hercegovine se vrši prema različitim nivoima nadležnosti. Cestovna mreža u Bosni i Hercegovini spada među slabo razvijene u Evropi. Gustina cestovne mreže je znatno manja od one prosječne u odnosu na zemlje Skandinavije i Zapadne Evrope. Nedovoljna širina kolovoza, veliki nagibi, oštri radijusi, masovna izgradnja u cestovnom pojusu i relativno loše stanje podloge kolovoza doprinose da su operativne brzine oko 50, 60 (km/h).<sup>41</sup>



Slika 4. Planirana izgradnja autoputeva i brzih saobraćajnica u Bosni i Hercegovini

Izvor: <https://ba.ekapija.com/infomap/5/izgradnja-autoputeva-i-brzih-saobracajnica-u-bih-i-regionu>

<sup>41</sup> Lindov O., (2008), *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, str. 26.

## **1.4. Upravljanje cestovnim saobraćajem u BiH**

### **1.4.1. Ceste FBiH**

Upravljanje sigurnošću saobraćaja na prostoru Federacije Bosne i Hercegovine zakonska je nadležnost Federalnog ministarstva transporta i komunikacija (FMTK). Ovo ministarstvo vrši, upravne, stručne i druge poslove utvrđene zakonom koji se odnose na ostvarivanje nadležnosti Federacije u oblastima saobraćaja i komunikacija, a to su:

- a) Cestovni saobraćaj i javne ceste
- b) Željeznički, vazdušni, pomorski, riječni i jezerski saobraćaj
- c) Cjevovodni saobraćaj
- d) Sigurnost cestovnog, željezničkog, vazdušnog, pomorskog, riječnog i jezerskog saobraćaja
- e) Izgradnju, upravljanje i razvoj aerodrome, avionske infrastrukture i avioprevoznike
- f) Telekomunikacije i poštu osim uspostavljanja i funkcionisanja zajedničkih i međunarodnih komunikacijskih uređaja.

U kontekstu teme koja se odnosi na ovaj rad treba spomenuti Sektor cestovnog saobraćaja i sigurnosti cestovnog saobraćaja koji obavlja stručne, upravne i druge posove iz svog djelokruga rada. Kao glavne aktivnosti ovog sektora potrebno je navesti praćenje stanja sigurnosti cestovnog saobraćaja i poduzimanje mjera za povećanje stepena sigurnosti.<sup>42</sup>

---

<sup>42</sup> <http://fmpik.gov.ba/bh/sektori/sektor-cestovnog-prometa-i-sigurnosti-cestovnog-prometa.html>, Datum pristupa: 5.6. 2023.

## **NADLEŽNOSTI SEKTORA CESTOVNOG SAOBRAĆAJA I SIGURNOSTI CESTOVNOG SAOBRAĆAJA**

1. Praćenje stanja razvoja unutrašnjeg i međunarodnog cestovnog transporta i uslužnih djelatnosti u cilju optimalnog zadovoljenja potreba privrede i stanovništva, te podsticanje razvoja savremene transportne tehnologije.
2. Praćenje stanja sigurnosti i poduzimanje mjera za povećanje stepena sigurnosti.
3. Davanje saglasnosti za registraciju međuentitetskih i međunarodnih autobuskih redova vožnje.
4. Iniciranje i saradnja na izradi planova razvoja i programa, te održavanje i praćenje njihove realizacije.
5. Koordinacija u izdavanju licenci, dozvola i drugih isprava u cestovnom saobraćaju.
6. Podjela međunarodnih transportnih bilateralnih dozvola prevoznicima na području Federacije BiH.
7. Provodenje postupaka kategorizacije autobusnih stanica na području Federacije BiH.
8. Davanje ovlaštenja za rad na stanicama tehničkog pregleda za obavljanje raznih vrsta tehničkog pregleda.
9. Ostvarivanje saradnje sa resornim državnim, entitetskim i kantonalnim ministarstvima iz sličnih oblasti.
10. Učestvovanje u izradi zakonskih i podzakonskih propisa iz oblasti saobraćaja kao i predlaganje izmjena i dopuna zakonskih i podzakonskih akata iz oblasti saobraćaja.

**Tabela 4. Nadležnosti Sektora cestovnog saobraćaja i sigurnosti Ministarstva FBiH**

Autor: Armin Demir

Izvor: <http://fmpik.gov.ba/bh/sektori/sektor-cestovnog-prometa-i-sigurnosti-cestovnog-prometa.html>

Iako su neke nadležnosti ovog Ministarstva veoma ozbiljne i odgovorne treba istaknuti da je generalno u sistemu Federacije Bosne i Hercegovine, uloga Federalnih ministarstava samo da pruže specifikacije i radni okvir, unutar odgovornog kantonalnog ministarstva. U praksi stvarne aktivnosti i koordinacija provodi se unutar nižeg nivoa vlasti odnosno kantona. Promjene se

trebaju napraviti u Osnovnom državnom Zakonu da bi se jasnije definirale odgovornosti, da bi se dozvolilo učinkovitije upravljanje bezbjednošću na cestama, na entitetskoj i kantonalnoj razini u FBiH. Odgovarajuće službe bezbjednosti saobraćaja (odjeljenje ili odsjek) trebaju biti uspostavljene u FMTK, da bi upravljale bezbjednošću saobraćaja.<sup>43</sup>

Bezbjednost saobraćaja u Federaciji Bosne i Hercegovine u velikoj mjeri zavisi od učinkovitog upravljanja. Problem predstavlja što svaka institucija djeluje izolovano, uglavnom ne radeći puno toga da se poboljša situacija u saobraćajnoj sigurnosti. Unatoč postojanju akcionog plana bezbjednosti saobraćaja, jedina grupa koja nastoji uraditi bilo šta proaktivno da poboljša bezbjednost saobraćaja (za razliku od samo vršenja svojih normalnih dužnosti i aktivnosti službe) je policijska stručna grupa. Niko od drugih dionika, na entitetskoj ili kantonalnoj razini, ne radi ništa u vezi sa trenutnim entitetskim akcionim planom. Koordinacija za sigurnost na cestama Federacije Bosne i Hercegovine praktično i ne postoji. Služba bezbjednosti saobraćaja trebala bi uspostaviti adekvatno koordinacijsko tijelo i krenuti riješavati sistemski riješavati problem sa cestovnim saobraćajem, u prvom redu sa sigurnošću istog.

Upravljanje cestama i sigurnošću na istim u Bosni i Hercegovini je kao što je već rečeno usko povezano sa entitetima. Oni su ti koji upravljaju cestama na svojoj entitetskoj teritoriji. Zakonom o cestama Federacije Bosne i Hercegovine uređuje se razvrstavanje javnih cesta, upravljanje cestama i pravni položaj upravitelja, planiranje, gradnja, rekonstrukcija, održavanje, ugovaranje i ustupanje radova, zaštita cesta i uslovi odvijanja saobraćaja na cestama, koncesija na javnim cestama, finansiranje javnih cesta, upravni nadzor nad provođenjem zakona, kazne i druga pitanja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine.<sup>44</sup>

Dodatnu komplikaciju sistema upravljanja cestama u Federaciji Bosne i Hercegovine daju podjele nadležnosti na nižim nivoima vlasti. Ipak, prije nego se i to objasni potrebno je spomenuti da Zakonom o cestama Federacije osnovano je Javno preduzeće Autoceste Federacije BiH d.o.o. sa sjedištem u Mostaru. Druga organizacija koja je zadužena za saobraćaj u Federaciji Bosne i Hercegovine je Javno preduzeće Ceste Federacije sa sjedištem u Sarajevu. Ova dva poduzeća pod direktnom su kontrolom Vlade Federacije i njihove nadležnosti definisane su

<sup>43</sup> [https://jpcfbih.ba/assets/upload/dokumenti-o-sigurnosti/strategija\\_sigurnosti\\_saobracaja.pdf](https://jpcfbih.ba/assets/upload/dokumenti-o-sigurnosti/strategija_sigurnosti_saobracaja.pdf) Strategija razvoja Federacije BiH

<sup>44</sup> Isto

statutom na koji saglasnost daje Vlada. Također, treba napomenuti upravljanje, građenje, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu autocesta i brzih cesta vrše Autoceste F BiH dok upravljanje, i održavanje magistralnih cesta je u nadležnosti Cesta F BiH. Za regionalne puteve nadležnost je prenesena na Kantone dok građenje, održavanje i zaštitu lokalnih cesta i gradskih ulica vrše mjerodavna općinska ili gradska tijela.

Djelatnost JP Ceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo i JP Autoceste Federacije BiH na cestama u Federaciji obuhvata sljedeće:

- a) pripremu dugoročnih, srednjoročnih i godišnjih planova i programa razvoja, rekonstrukcije, obnove, izgradnje i održavanja magistralnih cesta i cestovnih objekata kao i izvještaja o realizaciji tih planova i programa;
- b) aktivnosti koje se odnose na studije i projekte obnove, izgradnje, rekonstrukcije i održavanje cesta i cestovnih objekata;
- c) poslove održavanja i zaštite cesta;
- d) predlaganje finansijskih planova i izvještaja te unapređenje načina ubiranja sredstava za finansiranje cesta;
- e) ustupanje radova izgradnje, rekonstrukcije, obnove i održavanja cesta;
- f) pripremu i praćenje realizacije programa mjera i aktivnosti za unapređenje sigurnosti prometa na cestama kojima upravlja;
- g) vođenje evidencije (baze podataka) cesta, objekata, prometne signalizacije i opreme na cestama i katastra cestovnog zemljišnog pojasa;
- h) pripremu potrebne dokumentacije za osiguranje i implementaciju donacija i kreditnih sredstava, sukladno propisima i drugim aktima;
- i) poslove iz imovinsko-pravne oblasti koji se odnose na zaštitu, rekonstrukciju i izgradnju cesta;
- j) prikupljanje podataka i informiranje javnosti o stanju cesta i načinu odvijanja prometa;
- k) poduzimanje potrebnih mjera za očuvanje i zaštitu okoliša;
- l) ostale djelatnosti sadržane u aktu o osnivanju društva.<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> <https://advokat-prnjavorac.com/zakoni/Zakon-o-cestama-FBiH.pdf>, Datum pristupa: 6.6. 2023.

U Kantonima Federacije Bosne i Hercegovine vladaju neki drugi zakoni o uređenju saobraćaja kojima se uređuje organizacija i upravljanje saobraćajem, rad i nadležnost sektora za sigurnost saobraćaja. Kantonalni organi uprave i institucije nadležne i odgovorne za sigurnost saobraćaja su: Ministarstva saobraćaja, unutrašnjih poslova, obrazovanja, zdravstva i svih drugih kojima je povjereno upravljanje cestovnom mrežom. Zakonom o cestama Federacije Bosne i Hercegovine donešene su i nadležnosti za ceste, koja općinska ili gradska tijela vrše, prema odredbama člana 13. ovoga zakona, sljedeće poslove regionalnih i lokalnih cesta, svako u okviru svoje mjerodavnosti:

- a) obavljaju poslove održavanja i zaštite cesta;
- b) pripremaju dugoročne i srednjoročne planove razvijanja cesta;
- c) pripremaju srednjoročne i godišnje planove i programe održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje cesta kao i izvješća o realizaciji tih planova i programa;
- d) pripremaju plan obnove;
- e) vrše investicijske poslove za održavanje i obnovu, rekonstrukciju i izgradnju;
- f) vrše investicijske poslove za osiguranje potrebne studijske i projektne dokumentacije;
- g) pripremaju i realizuju program mjera i aktivnosti na unapređenju sigurnosti prometa;
- h) obavljaju poslove zaštite cesta;
- i) predlažu finansijske planove kao i finansijska izvješća o realizaciji tih planova i programa, i osiguranje sredstava za potrebe cesta;
- j) vode evidenciju (bazu podataka) cesta, objekata, prometne signalizacije i opreme na cestama i katastra cestovnog zemljišnog pojasa;
- k) prikupljaju podatke i obavještavaju javnost o stanju cesta i načinu odvijanja prometa;
- l) poduzimaju potrebne mjere za očuvanje i zaštitu okolice.<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> <https://advokat-prnjavorac.com/zakoni/Zakon-o-cestama-FBiH.pdf>, Datum pristupa: 7.6. 2023.

#### **1.4.2. Ceste RS**

Kao što je bio slučaj sa Cestama Federacije i u entitetu Republike Srpske<sup>47</sup> upravljanje cestama i sigurnosti na njima dato je državnim poduzećima. Prije svega, sve ono što se tiče upravljanja cestama u ovom entitetu nalazi se u zakonima odnosno opštim odredbama zakona o cestama Republike Srpske kojim se uređuje se pravni status upravljača puteva, način korištenja javnih i nekategorisanih puteva; upravljanje, finansiranje, planiranje, izgradnja, rekonstrukcija, održavanje i zaštita puteva; koncesije na javnim putevima; ostvarivanje javno-privatnog partnerstva i nadzor nad sprovođenjem ovog zakona. Prema zakonskim odredbama javni putevi su javno dobro i upravljanje, održavanje, građenje i zaštita javnih puteva je djelatnost od posebnog interesa za ovaj entitet.<sup>48</sup>

Treba istaknuti kako strategiju razvoja mreže javnih puteva, izuzev onih lokalnih i ulica unutar naselja donosi Narodna skupština Republike Srpske, na prijedlog vlade. Prioritet u građenju i održavanju javnih puteva i potrebe razvoja javnih puteva utvrđene Strategijom zasniva se na prostornim, saobraćajnim, tehničkim, ekološkim, demografskim i privrednim analizama, s privredno opravdanim saobraćajno-tehničkim rješenjima radi povećanja bezbjednosti, kapaciteta i propusne moći saobraćaja. Upravljač puta je javno preduzeće, koncessionar, drugo pravno lice, nadležni organ jedinice lokalne samouprave koji je u skladu sa posebnim zakonom nadležan za upravljanje putem.<sup>49</sup>

Kada je u pitanju entitet Republika Srpska treba napomenuti kako dvije vodeće firme upravljaju i kontrolisu cestovnu mrežu i sigurnost u ovom entitetu. Te dvije firme su: "Autoputevi Republike Srpske" i "Putevi Republike Srpske" sa središtema u Banja Luci. Pored ova dva poduzeća koje će biti nešto detaljnije objašnjenje u narednim poglavljima treba spomenuti i ulogu lokalne samouprave. Od 2012. godine putna mreža u Republici Srpskoj podijeljena je na dvanaest oblasti, koje vode izvođači radova na putevima, a to su:

---

<sup>47</sup> Na teritoriji Republike Srpske putnu mrežu čini 1781 km magistralnih i 2 183 km regionalnih puteva što iznosi 4.191 km. Ovu osnovnu putnu mrežu uvećava i 227 km lokalnih puteva koji su posebnim odlukama Vlade ES proglašeni bitnim za funkcionisanje ukupnog saobraćaja na teritoriji RS. Vidjeti više na: [www.putevirs.com](http://www.putevirs.com), Datum pristupa: 8.6. 2023.

<sup>48</sup> <https://www.paragraf.ba/propisi/republika-srpska/zakon-o-javnim-putevima.html>, 9.6. 2023.

<sup>49</sup> Isto

1. Prijedorputevi a.d. Prijedor
2. Niskogradnja d.o.o. Laktaši
3. Mrkonjićputevi a.d. Mrkonjić grad
4. Mg Mind d.o.o. Mrkonjić grad
5. Mg Mind d.o.o. Mrkonjić grad
6. Bijeljina Put a.d. Bijeljina
7. Zvornikputevi a.d. Zvornik
8. Romanijaputevi a.d. Sokolac
9. Romanijaputevi a.d. Sokolac
10. Srbinjeputevi a.d. Foča
11. Nevesinjeputevi a.d. Nevesinje
12. Hercegovinaputevi a.d. Trebinje<sup>50</sup>

Upravljanje i povjeravanje poslova građenja, rekonstrukcije, rehabilitacije, održavanja i zaštite lokalnih puteva, ulica u naselju, nekategorisanih puteva koji su upisani u javne evidencije o nepokretnostima i pravima na njima i putnih objekata na njima vrši nadležni organ jedinice lokalne samouprave. Jedinica lokalne samouprave dužna je da donese poseban akt o upravljanju, građenju, rekonstrukciji, održavanju i zaštiti lokalnih puteva, ulica u naselju, nekategorisanih puteva koji su upisani u javne evidencije o nepokretnostima i pravima na njima i putnih objekata na njima.<sup>51</sup>

Javno preduzeće "Putevi RS" osnovano je odlukom vlade manjeg bosanskohercegovačkog entiteta dana 22.01. 2004. godine u Banja Luci 2004. godine. Ovo preduzeće pravni je sljedbenik Republičke direkcije za puteve. Prema članu 16. Zakona o javim putevima, predmet poslovanja J.P. "Putevi RS" je obavljanje sljedećih djelatnosti:

---

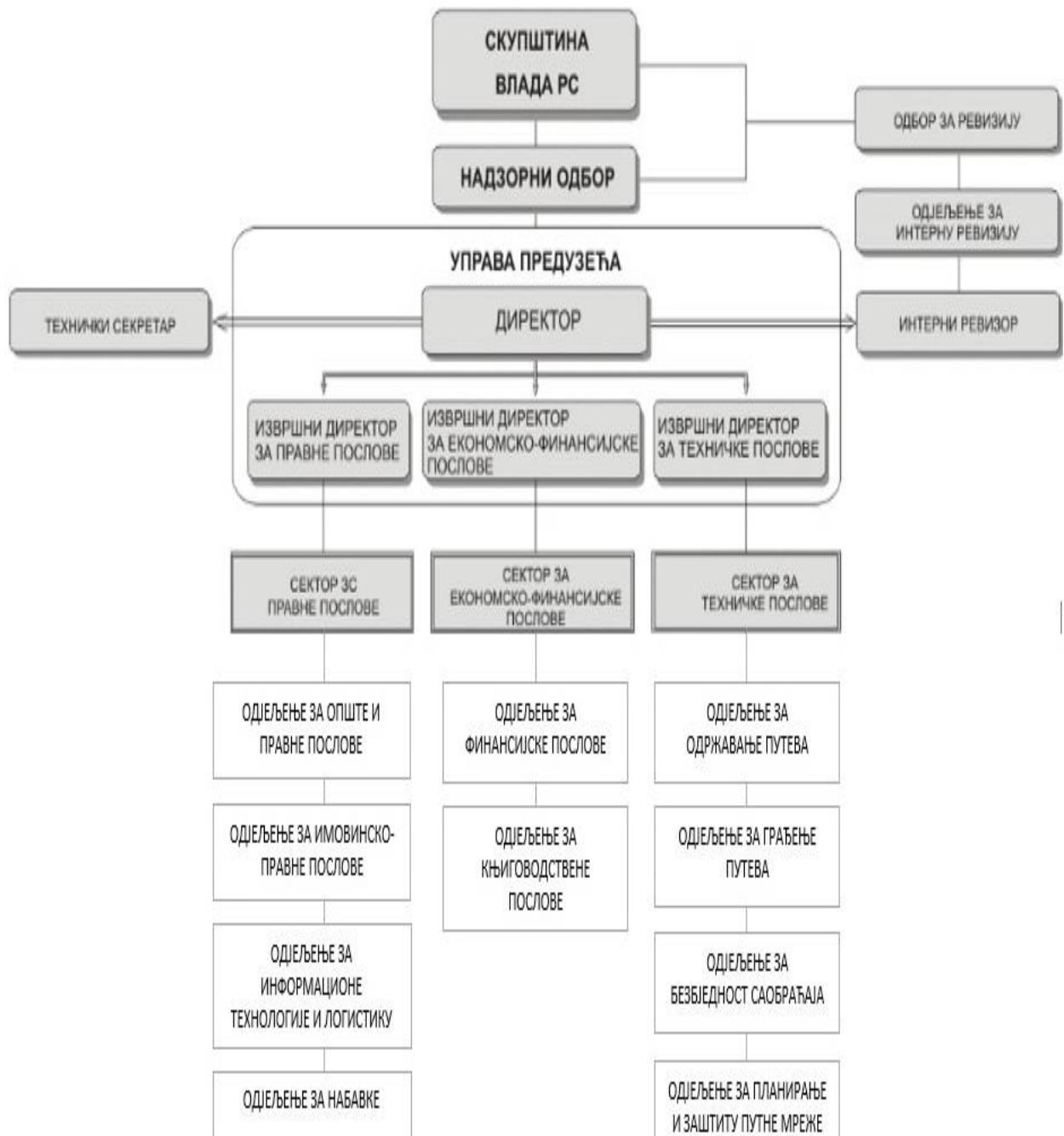
<sup>50</sup> <https://www.putevirs.com/index.>, Datum pristupa, 10.6. 2023.

<sup>51</sup> <https://www.paragraf.ba/propisi/republika-srpska/zakon-o-javnim-putevima.html>, Datum pristupa: 10.6. 2023.

- a) pripremanje planova i programa razvoja,
- b) povjeravanje poslova izgradnje, rekonstrukcije, rehabilitacije, održavanja i zaštite magistralnih i regionalnih puteva, kao i izvještavanje o realizaciji planova i programa,
- c) obezbeđenje projektne i druge dokumentacije za izgradnju, rekonstrukciju ili rehabilitaciju magistralnih i regionalnih puteva i putnih objekata,
- d) obezbeđenje finansiranja izgradnje, rekonstrukcije, rehabilitacije, održavanja i zaštite magistralnih i regionalnih puteva i objekata,
- e) održavanje magistralnih i regionalnih puteva i putnih objekata,
- f) vođenje evidencije (baze podataka) magistralnih i regionalnih puteva, putnih objekata, saobraćajne signalizacije i opreme puta i katastra putnog zemljišnog pojasa,
- g) praćenje i analiza stanja bezbjednosti, preuzimanje potrebnih mjera i aktivnosti na unapređenju bezbjednosti saobraćaja na magistralnim i regionalnim putevima,
- h) preuzimanje potrebnih mjera za očuvanje i zaštitu okoline od uticaja saobraćaja na magistralnim i regionalnim putevima,
- i) obavještavanje javnosti o stanju prohodnosti magistralnih i regionalnih puteva, vanrednim događajima, kao i meteorološkim uslovima značajnim za bezbjedno odvijanje saobraćaja,
- j) praćenje saobraćajnog opterećenja i saobraćajnih tokova na magistralnim i regionalnim putevima,
- k) davanje saglasnosti o korišćenju putnog zemljišta i obavljanja pratećih djelatnosti na magistralnim i regionalnim putevima,
- l) izrada izvještaja, elaborata, ekspertiza i sličnih materijala za potrebe Narodne skupštine Republike Srpske, Vlade i Ministarstva i
- m) drugi poslovi sadržani u aktu o osnivanju i Statutu JP "Putevi Republike Srpske".<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> <https://www.putevirs.com/index..>, Datum pristupa: 11.6. 2023.



Slika 5. Šematski prikaz organizacione strukture "Putevi RS"

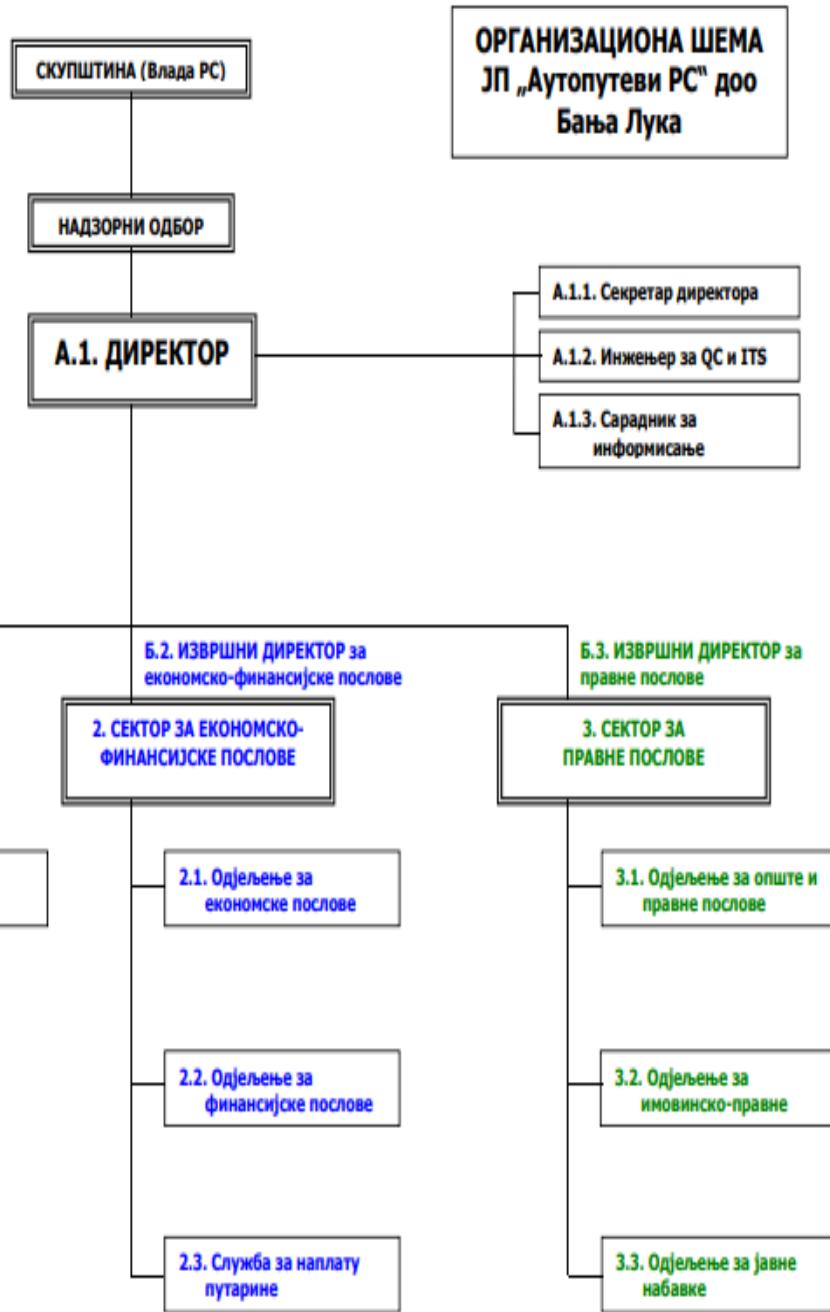
Izvor: <https://www.putevirs.com/index>

Autoputevi osnovani su 2006. godine kada je Vlada Republike Srpske donijela odluku o osnivanju javnog poduzeća sa ciljem upravljanja autoputevima i brzim putevima u Republici Srpskoj. Djelatnosti JP "Autoputevi Republike Srpske" isti su kao oni od JP "Putevi Republike Srpske". Strategija razvoja ovog poduzeća uključuje:

- a) Izgradnju započetih dionica autoputa u Republici Srpskoj
- b) Izradu planskih i drugih dokumenata neophodnih za izgradnju novih dionica autoputa i brzih puteva
- c) Uvođenje i primjena savremenih metoda u oblasti zaštite životne sredine pri izgradnji autoputeva i brzih puteva
- d) Uvođenje novih organizacionih metoda u okviru poslovanja poduzeća kako bi se postavljeni ciljevi postigli blagovremeno i sa što manjim utroškom sredstava i ostvarivanja drugih ciljeva koji su u neposrednoj vezi sa izgradnjom autoputeva.<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> <https://autoputevirs.com/>, Datum pristupa: 11.6. 2023.



Slika 6. Šematski prikaz organizacione strukture “Autoputevi RS”

Izvor: <https://autoputevirs.com>

Treba spomenuti i Auto-moto savez Republike Srpske (AMS RS), koji predstavlja jedan od tri nasljednika Auto-moto saveza Socijalističke Republike BiH i djeluje na teritoriji Republike Srpske ,ali i operativno pokriva cijelu teritoriju BiH, a za svoje članove pruža usluge na teritoriji cijele Evrope.<sup>54</sup> Ciljevi i zadaci ovog poduzeća uključuju:

- a) Preduzimanje preventivnih mjera za unapređenje bezbjednosti saobraćaja u saradnji sa nadležnim organima i institucijama i putem auto-moto društava
- b) Širenje saobraćajno – tehničke kulture učesnika u saobraćaju i u saradnji sa nadležnim organima i institucijama
- c) Razvoj i unapređenje auto-moto i karting sporta, auto-moto turizma i camping turizma
- d) Informisanje članova i drugih učesnika u saobraćaju o svim pitanjima od njihovog interesa
- e) Zastupanje interesa članova prilikom donošenja propisa koji se odnose na drumski saobraćaj i puteve
- f) Uklanjanje sa autoputa, magistralnih i regionalnih puteva i drugih javnih površina oštećenih motornih vozila i vozila u kvaru putem auto-moto društava
- g) Pružanje pomoći građanima, članovima i ostalim učesnicima u saobraćaju na javnim putevima
- h) Popravka motornih vozila i davanje informacija o stanju na putevima
- i) Razvijanje saradnje sa međunarodnim automobilističkim i motociklističkim organizacijama
- j) Zaštita životne sredine.<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> <https://ams-rs.com/o-nama/>, Datum pristupa: 12.6. 2023.

<sup>55</sup> Isto

## TREĆI DIO

### 1. Analiza statističkih podataka o saobraćajnim nesrećama u Bosni i Hercegovini u periodu od 2015. do 2022. godine

Nadležne institucije iz kojih se prikupljaju tačni i relevantni statistički podaci o saobraćajnim nesrećama na prostoru Bosne i Hercegovine su: Federalna uprava policije, Kantonalna Ministarstva unutrašnjih poslova, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srpske i Ministarstvo unutrašnjih poslova Brčko Distrikta. Na cestama Bosne i Hercegovine u 2022. godini dogodilo se ukupno 31.321 saobraćajnih nesreća od kojih je zabilježeno 7.230 saobraćajnih nesreća sa poginulim ili povrijeđenim licima. Sa materijalnom štetom bilo je ukupno 24 091 saobraćajna nesreća. Život su izgubila 222 lica dok je 10 258 lica zadobilo teže ili lakes tjelesne povrede. U tabeli 1. nalazi se pregled saobraćajnih nesreća (ukupan broj, broj poginulih lica, materijalna šteta) za period od 2015., pa do 2018. godine.

PODRUČJE	UKUPAN BROJ SAOBRĀCAJNIH/PROMETNIH NEZGODA(SN)				BROJ SN SA POGINULIM/ POVRIJEĐENIM/OZL. LICIMA/OSOBAMA				BROJ SN SA MATERIJALNOM ŠTETOM			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
FEDERACIJA BIH	28.960	29.477	27.689	25.771	5.084	5.150	4.731	4.748	23.876	24.227	22.958	2.1023
REPUBLIKA SRPSKA	9.295	9.783	9.637	10.634	2.396	2.439	2.244	2.589	6.899	7.344	7.393	8.045
BRČKO DISTRIKT	404	283	302	267	147	127	160	157	257	156	142	110
UKUPNO	38.659	39.543	37.628	36.672	7.627	7.716	7.135	7.494	31.032	31.827	30.493	29.178

Tabela 5. Pregled saobraćajnih nesreća za period 2015 – 2018.

Izvor: Bihamk

Tokom 2018. godine registrovano je 956 nesreća manje u odnosu na 2017. godinu, što izraženo u procentima prikazuje smanjenje ukupnog broja saobraćajnih nesreća za 2,54 %. Broj saobraćajnih nesreća sa poginulim/povrijeđenim/ licima je povećan i to za 359 saobraćajnih nesreća ili 5,03 %. Kada su uvedeni u upotrebu Evropski obrasci za saobraćajne nesreće<sup>56</sup> su značajno promjenili statističke podatke kada je u pitanju proračun broja saobraćajnih nesreća sa pričinjenom manjom štetom. Podaci za period od 2019. godine, pa do 2022. godine nešto su drugačiji.

PODRUČJE	UKUPAN BROJ SAOBRĀCAJNIH/PROMETNIH NEZGODA(SN)				BROJ SN SA POGINULIM/ POVRIJEĐENIM/OZL. LICIMA/OSOBAMA				BROJ SN SA MATERIJALNOM ŠTETOM			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
FEDERACIJA BIH	24.023	20.376	20.083	21.209	4.813	4.091	4.568	4.783	19.210	16.285	15.515	16.426
REPUBLIKA SRPSKA	10.221	9.096	9.937	9.894	2.276	2.052	2.226	2.309	7.945	7.044	7.711	7.585
BRČKO DISTRIKT	275	231	218	218	167	117	137	138	108	114	81	80
UKUPNO	34.519	29.703	30.238	31.321	7.256	6.260	6.931	7.230	27.263	23.443	23.307	24.091

Tabela 6. Pregled saobraćajnih nesreća za period 2019. – 2022. godina

Preuzeto: Bihamk

<sup>56</sup> Evropski izvještaj o saobraćajnoj nesreći je formular urađen u skladu sa modelom definisanim od strane nekadašnjeg Evropskog komiteta za osiguranje (Comite Europeen des Assurances – CEA), koji danas nosi naziv [Insurance Europe](#). Uvođenje standardizovanog obrasca izvještaja o sabraćajnoj nesreći inicirale su evropske osiguravajuće kuće i njegova upotreba postal je praksa koja se primjenjuje u zemljama Evropske unije (EU). Što se tiče Bosne i Hercegovine primjena obrasca je počela 2007. godine, kada je usvojen novi Zakon o sigurnosti saobraćaja na putevima. Vidjeti više na: <https://naplati.ba/evropski-izvjestaj-o-saobracajnoj-nezgodibih-kako-se-popunjava-obrazac/>

U posljednje četiri godine dogodilo se ukupno 34 519 saobraćajnih nesreća od kojih je zabilježeno 7 256 saobraćajnih nesreća sa poginulim i povrijeđenim licima, te 27 263 nesreće sa pričinjenom većom ili manjom materijalnom štetom. U 2020. godini na prostoru Bosne i Hercegovine dogodile su se 29 703 saobraćajne nesreće od kojih je zabilježeno 6 260 saobraćajnih nesreća sa poginulim i povrijeđenim licima. Ukupno su 23 443 saobraćajne nesreće bile sa materijalnom štetom. Veoma je važno spomenuti kako je u jednom periodu 2020. godine za vrijeme pandemije Covida 19 znatno manje aktivnosti bilo na cestama Bosne i Hercegovine s obzirom na uvedene zabrane kretanja i restrikcije za građane. Na bosanskohercegovačkim putevima u 2021. godini dogodilo se ukupno 30.238 saobraćajnih nesreća od kojih je zabilježeno 6.931 saobraćajnih nesreća sa poginulim i povrijeđenim licima, te 23.307 saobraćajnih nesreća sa materijalnom štetom. U saobraćajnim nesrećama u Bosni i Hercegovini smrtno je stradalo 255 lica, dok je 9.799 lica zadobilo teže ili lakše tjelesne povrede.<sup>57</sup>

Tokom protekle 2022. godine registrovano je 1.083 nesreća više u odnosu na 2021. godinu, što izraženo u procentima prikazuje povećanje ukupnog broja saobraćajnih nesreća za 3,45 %. Broj saobraćajnih nesreća sa poginulim/povrijeđenim/ licima je povećan za 299 saobraćajnih nesreća ili 4,14 %. Kada su u pitanju saobraćajne nesreće sa materijalnom štetom u protekloj godini registrovano je 784 nesreća više u odnosu na 2021. godinu, odnosno 3,25 %.<sup>58</sup>

Iz ovih podataka moguće je zaključiti da je trend smanjenja ukupnog broja saobraćajnih nesreća koji je započeo 2017. godine prekinut tokom 2022. godine u kojoj se ponovo zabilježio porast saobraćajnih nesreća. Također, treba napomenuti da se na području Bosne i Hercegovine dnevno tokom 2022. godine događalo u prosjeku nešto više od 85 saobraćajnih nesreća, a od toga blizu 20 saobraćajnih nesreća je bilo sa poginulim i povrijeđenim licima.

---

<sup>57</sup> [https://bihamk.ba/assets/upload/Informacija\\_o\\_saobra%C4%87ajnim\\_nezg.pdf](https://bihamk.ba/assets/upload/Informacija_o_saobra%C4%87ajnim_nezg.pdf), Datum pristupa: 24.5. 2023. godine

<sup>58</sup> <https://bihamk.ba/assets/files/zbGwXG5Nno-informacija-o-saobracajnim-nezgodama-2022-10pdf.pdf> , Datum pristupa: 27.5. 2023. godine

Najveći broj saobraćajnih nesreća na području Federacije BiH u 2018. godini dogodio se na području Kantona Sarajevo, sa procentualnim učešćem od oko 35,9 %, zatim slijede Zeničko-dobojski kanton sa procentualnim učešćem od oko 16,3 %, Tuzlanski kanton sa procentualnim učešćem od 12,15%, Srednjobosanski kanton sa procentualnim učešćem od 11,7 %, itd. Godina 2016. prednjači kada je u pitanju broj saobraćajnih nesreća u Federaciji na godišnjem nivou.

PODRUČJE	UKUPAN BROJ SAOBRĀCAJNIH/PROMETNIH NEZGODA (SN)				BROJ SN SA POGINULIM/ POVRIJEĐENIM/OZL. LICIMA/OSOBAMA				BROJ SN SA MATERIJALNOM ŠTETOM			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Kanton Sarajevo	11.475	11.367	10.438	9.258	900	901	786	805	10.577	10.466	9.652	8.453
SBK	3.311	3.374	3.260	3.023	464	419	447	373	2.847	2.955	2.813	2.650
BPK	63	59	40	73	29	30	18	14	34	29	22	59
Posavski kanton	265	238	248	232	83	70	78	78	182	168	170	154
ZHK	668	733	665	770	289	302	273	301	379	431	392	469
HNK	2.127	2.325	2.016	1.904	613	681	552	530	2.127	1.644	1.464	1.374
USK	3.027	3.188	3.021	2.439	609	617	573	638	2.418	2.571	2.448	1.801
Tuzlanski kanton	2.739	2.890	2.984	3.132	1.233	1.267	1.266	1.271	1.506	1.623	1.718	1.861
ZDK	4.580	4.495	4.251	4.202	734	722	621	609	3.846	3.773	3.630	3.593
Kanton 10	723	708	766	738	130	141	117	129	593	567	649	609
<b>FEDERACIJA BiH</b>	<b>28.960</b>	<b>29.377</b>	<b>27.689</b>	<b>25.771</b>	<b>5.084</b>	<b>5.150</b>	<b>4.731</b>	<b>4.748</b>	<b>23.876</b>	<b>24.227</b>	<b>22.958</b>	<b>21.023</b>

Tabela 7. Pregled saobraćajnih nesreća po kantonima od 2015 do 2018. godine

Izvor: Bihamk

U Federaciji Bosne i Hercegovine u periodu od 2019. do 2022. zabilježeno je ukupno 85 691 saobraćajnih nesreća. Najviše saobraćajnih nesreća dogodilo se u 2019. godini čak njih 24 023. U Kantonu Sarajevo je zabilježeno ubjedljivo najviše saobraćajnih nesreća. Najveći broj nesreća se dogodio na ulicama u naselju, a zatim na magistralnim putevima. Najmanji procenat zauzimaju nesreće na regionalnim i lokalnim cestama. Broj saobraćajnih nesreća značajno je smanjen u odnosu na 2016. godinu kao i broj poginulih i povrijeđenih lica.

PODRUČJE	UKUPAN BROJ SAOBRĀCAJNIH/PROMETNIH NEZGODA (SN)				BROJ SN SA POGINULIM/ POVRIJEDENIM/OZL. LICIMA/OSOBAMA				BROJ SN SA MATERIJALNOM ŠTETOM			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Kanton Sarajevo	9.231	8.188	7.061	8.326	821	743	762	916	8.410	7.445	6.299	7.410
SBK	2.770	2.102	1.832	1.720	362	367	383	374	2.408	1.735	1.449	1.346
BPK	77	62	147	115	22	18	32	37	55	44	115	78
Posavski kanton	189	172	216	239	66	56	51	57	123	116	165	182
ZHK	751	584	668	630	298	204	281	273	453	380	387	357
HNK	2.029	1.606	1.865	1.740	540	519	558	537	1.309	1.087	1.307	1.203
USK	2.320	1.813	2.093	2.243	641	481	593	633	1.679	1.332	1.500	1.610
Tuzlanski kanton	3.124	2.770	3.022	2.918	1.271	1.074	1.161	1.104	1.853	1.696	1.861	1.814
ZDK	2.991	2.567	2.443	2.601	650	544	600	720	2.341	2.023	1.843	1.881
Kanton 10	721	512	736	677	142	85	147	132	579	427	589	545
FEDERACIJA BiH	24.023	20.376	20.083	21.209	4.813	4.091	4.568	4.783	19.210	16.285	15.515	16.426

Tabela 8. Pregled saobraćajnih nesreća u FBiH po kantonima

Preuzeto: Bihamk

Moguće je vidjeti da se najveći broj saobraćajnih nesreća na području Federacije BiH u 2019. godini dogodio na području Kantona Sarajevo, sa procentualnim učešćem od oko 38,43 %, a zatim slijede Tuzlanski kanton sa procentualnim učešćem od oko 13 %, Zeničko-Dobojski kanton sa procentualnim učešćem od 12,45 %, Srednjobosanski kanton sa procentualnim učešćem od 11,5 %, itd. Broj saobraćajnih nesreća sa poginulim i teže povrijeđenim licima povećan je u Bosansko-podrinjskom kantonu za čak više od 57 %. Tokom 2020. godine na prostoru Federacije Bosne i Hercegovine smanjen je broj saobraćajnih nesreća kako oni sa lakšim posljedicama tako i nesreća sa smrtnim ishodom. U Kantonu 10 za više od 40 % smanjen je broj smrtno stradalih u saobraćajnim nesrećama tokom trajanja 2020. godine.<sup>59</sup>

Najveći broj saobraćajnih nesreća na području Federacije BiH u 2021. godini dogodio se u Kantonu Sarajevo, sa procentualnim učešćem od oko 35,16 %, a zatim slijede Tuzlanski kanton sa procentualnim učešćem od oko 15,05 %, Zeničko-Dobojski kanton sa procentualnim učešćem od 12,16 %, Unsko-sanski kanton sa procentualnim učešćem od 10,42 %, Hercegovačko-neretvanski kanton sa procentualnim učešćem od 9,27 %. Ukoliko se posmatra kretanje broja saobraćajnih nesreća može se uočiti da je ukupan broj saobraćajnih nesreća u odnosu na 2020. godinu povećan u svim kantonima osim u Sarajevskom i Zeničko-dobojskom. Najveći porast u odnosu na 2020. godinu primjetan je u Bosansko-podrinjskom kantonu sa oko 161,36 %, dok je najveći pad primjetan u Srednjobosankom kantonu sa oko 16,48 %.

U 2022. godini u Kantonu Sarajevo se dogodilo 39,26 % saobraćajnih nesreća, a zatim slijede Tuzlanski kanton sa procentualnim učešćem od oko 13,76 %, Zeničko-Dobojski kanton sa procentualnim učešćem od 12,26 %, Unsko-sanski kanton sa procentualnim učešćem od 10,58 %, Hercegovačko-neretvanski kanton sa procentualnim učešćem od 8,20 %, itd.<sup>60</sup>

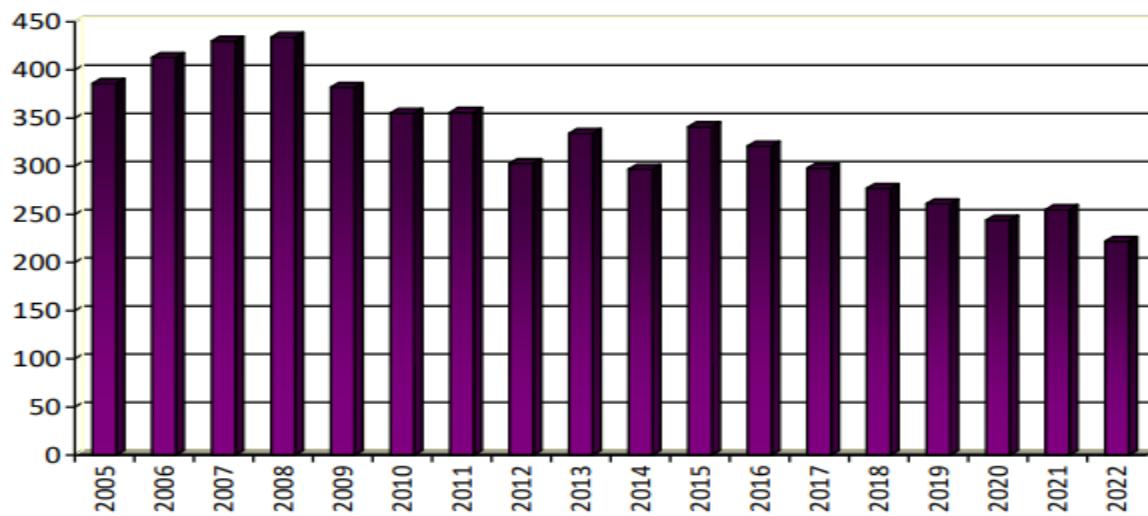
---

<sup>59</sup> [https://bihamk.ba/assets/upload/Informacija\\_o\\_saobra%C4%87ajnim\\_nezg.pdf](https://bihamk.ba/assets/upload/Informacija_o_saobra%C4%87ajnim_nezg.pdf), Datum pristupa: 28.5.

<sup>60</sup> Isto

Od posljedica saobraćajnih nesreća u Bosni i Hercegovini ljudi svakodnevno gube živote. Saobraćajne nesreće sa poginulim licima vjerovatno se nikada neće moći zaustaviti, ali svakako da poboljšanjem sigurnosti kroz različite faktore u cestovnom saobraćaju moguće je značajno smanjiti saobraćajne nesreće sa smrtnim ishodom. Statistički gledano, broj poginulih u saobraćajnim nesrećama u čitavoj Bosni i Hercegovini na godišnjem nivou skoro duplo se smanjio u odnosu na vrijeme prije petnaestak godina. Svakako da su kvalitetnija cestovna infrastruktura, edukacija mladih vozača, rigorozniji zakoni, te savremenija prevozna sredstva znatno smanjila broj saobraćajnih nesreća koja su tragično završavala.

Tokom protekle 2022. godine u saobraćajnim nesrećama u Federaciji BiH je poginulo 116 lica, što znači da je broj poginulih u odnosu na 2021. godinu smanjen za 34 lice i predstavlja 52,25 % od ukupnog broja poginulih u saobraćajnim nesrećama u BiH. U Distriktu Brčko tokom protekle godine poginulo je 6 lica, dok je broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama u Republici Srpskoj u odnosu na 2021. godinu smanjen za 1 lice, 100 poginulih što predstavlja 45,05% od ukupnog broja poginulih u saobraćajnim nesrećama u Bosni i Hercegovini.<sup>61</sup>

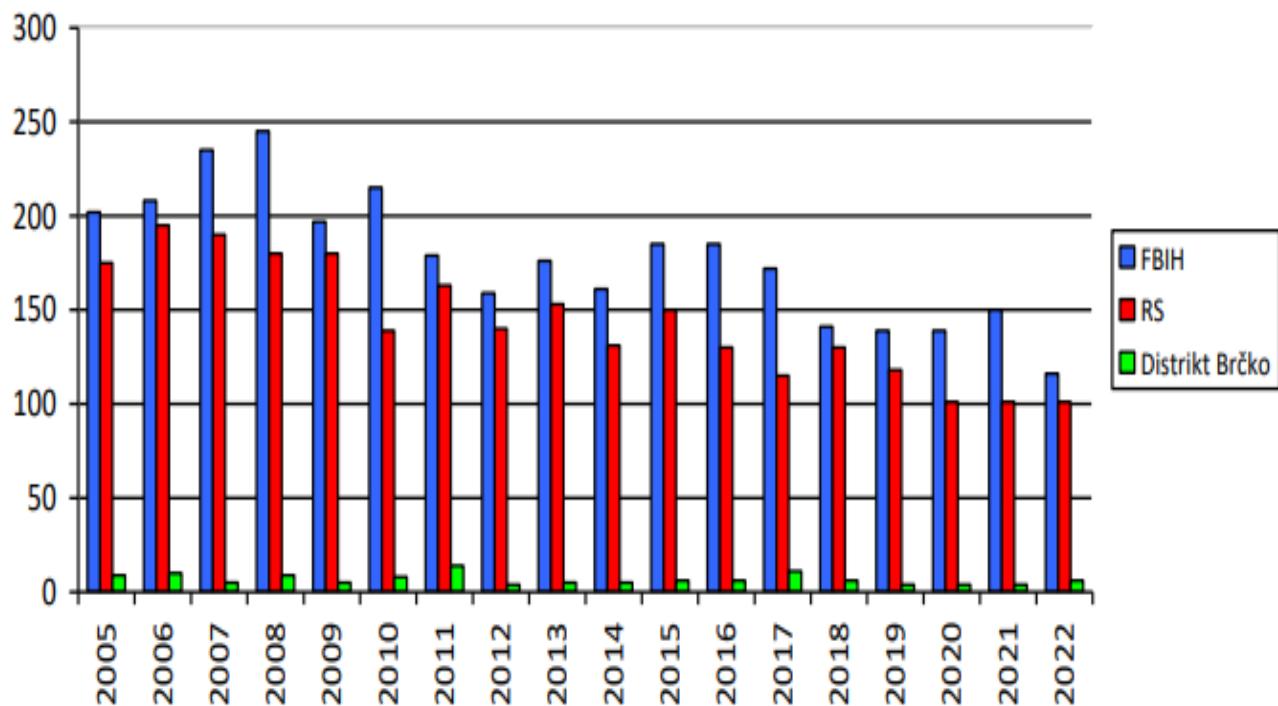


**Histogram 1. Grafički prikaz ukupnog broja poginulih osoba u saobraćajnim nesrećama u BiH u periodu 2005 – 2022. godina**

Preuzeto: Bihamk

<sup>61</sup> <https://bihamk.ba/assets/files/zbGwXG5Nno-informacija-o-saobracajnim-nezgodama-2022-10pdf.pdf>, Datum pristupa: 29.5. 2023. godine

U Federaciji Bosne i Hercegovine broj saobraćajnih nesreća sa smrtnih ishodom veći je u odnosu na Republiku Srpsku prema brojkama iz poljednjih 18 godina.



Histogram 2. Grafički prikaz ukupnog broja poginulih lica u saobraćajnim nesrećama po entitetima u periodu od 2005 – 2022. godine

Preuzeto: Bihamk

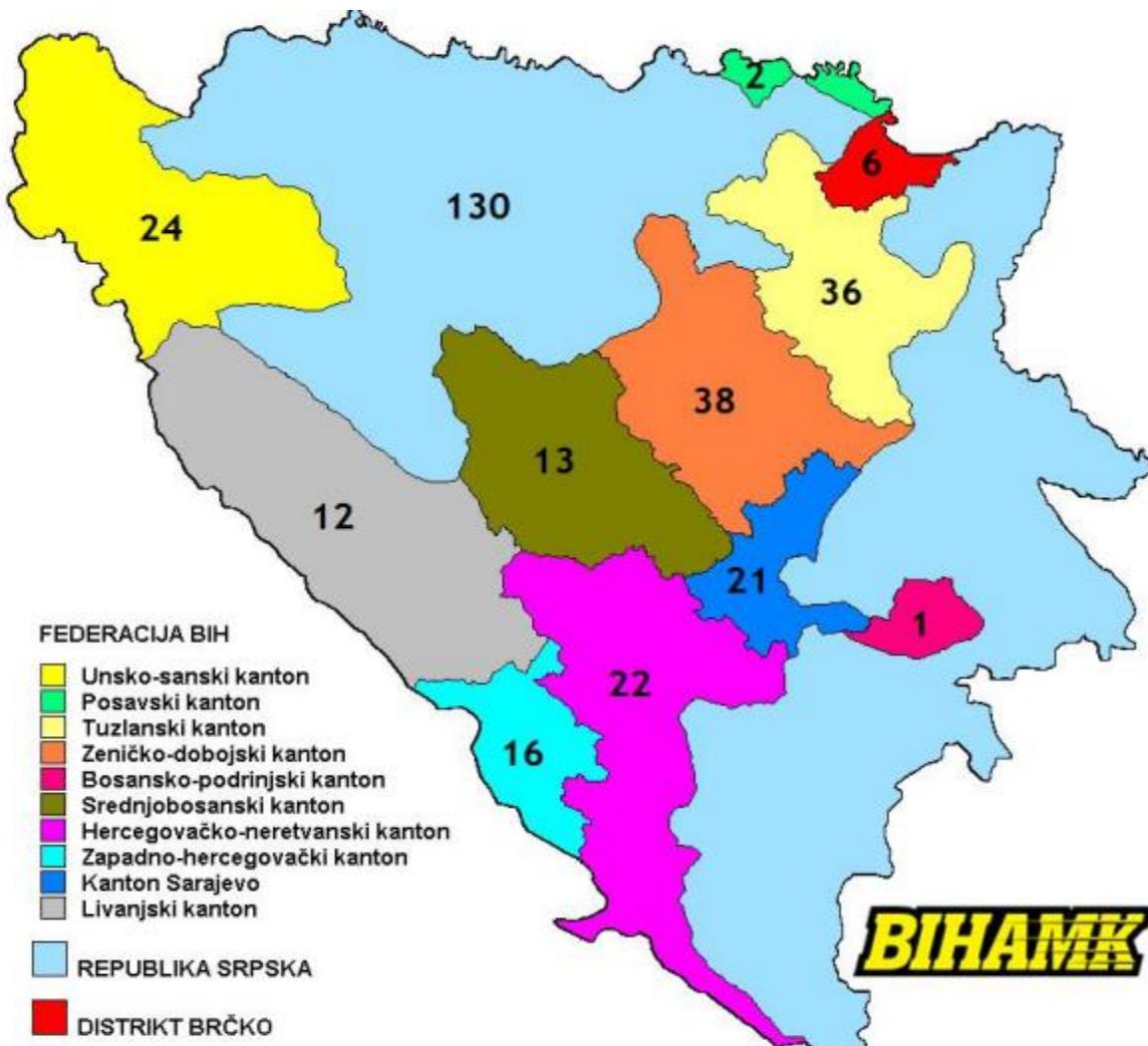
## **1.1.Broj smrtno stradalih lica u saobraćajnim nesrećama na prostoru Bosne i Hercegovine u periodu od 2015. do 2022. godine**



**Slika 7. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2015. godine**

Izvor: Bihamk

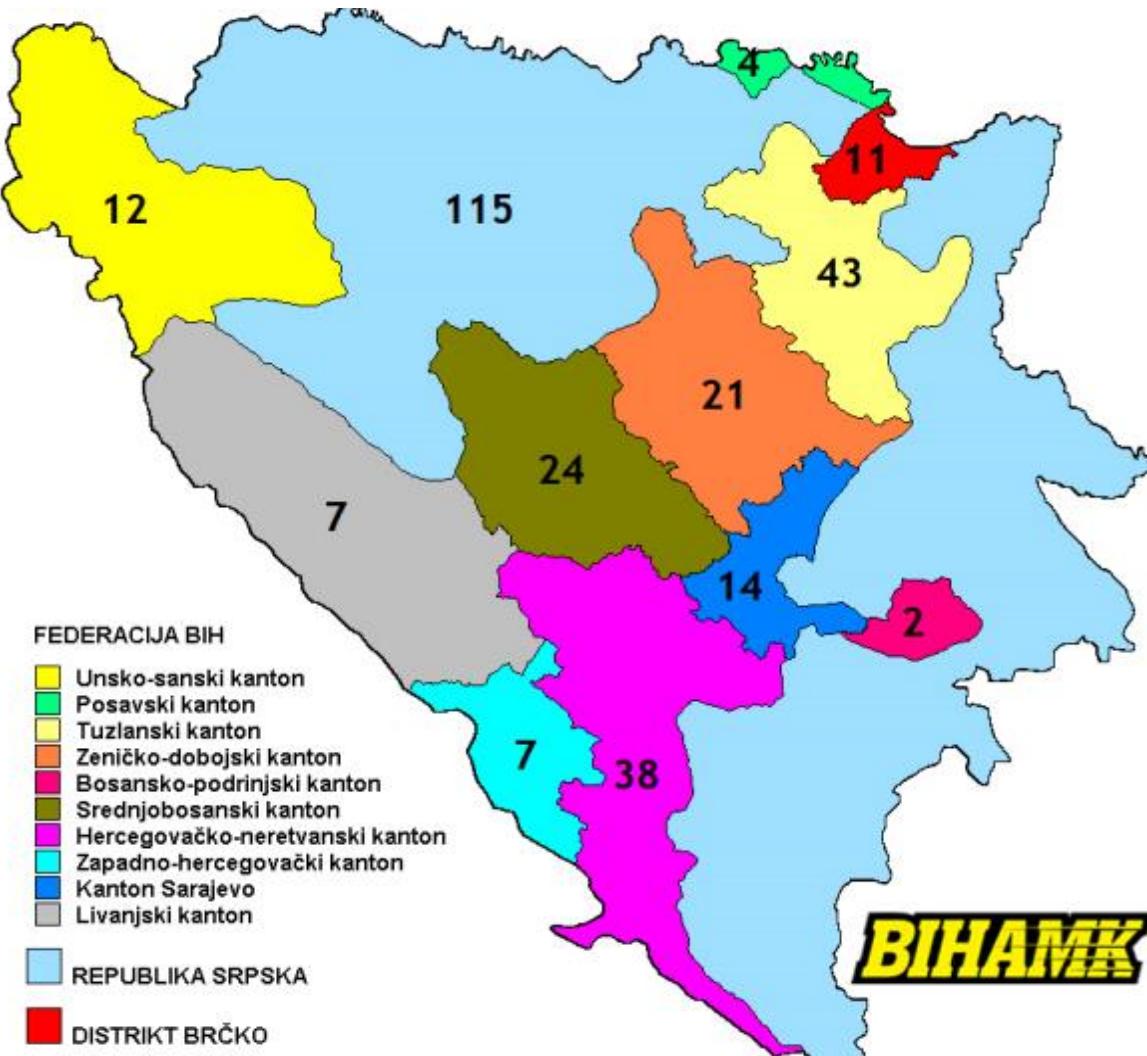
Tokom 2015. godine od posljedica saobraćajnih nezgoda na prostoru Bosne i Hercegovine poginulo je ukupno 341 lice. Najviše poginulih je iz entiteta Federacije, ukupno 185 osoba. Na prostoru Republike Srpske smrtno je stradalo 150 osoba dok je u Distriktu Brčkom od posljedica saobraćajnih nesreća poginulo 6 osoba.



Slika 8. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2016. godine

Izvor: Bihamk

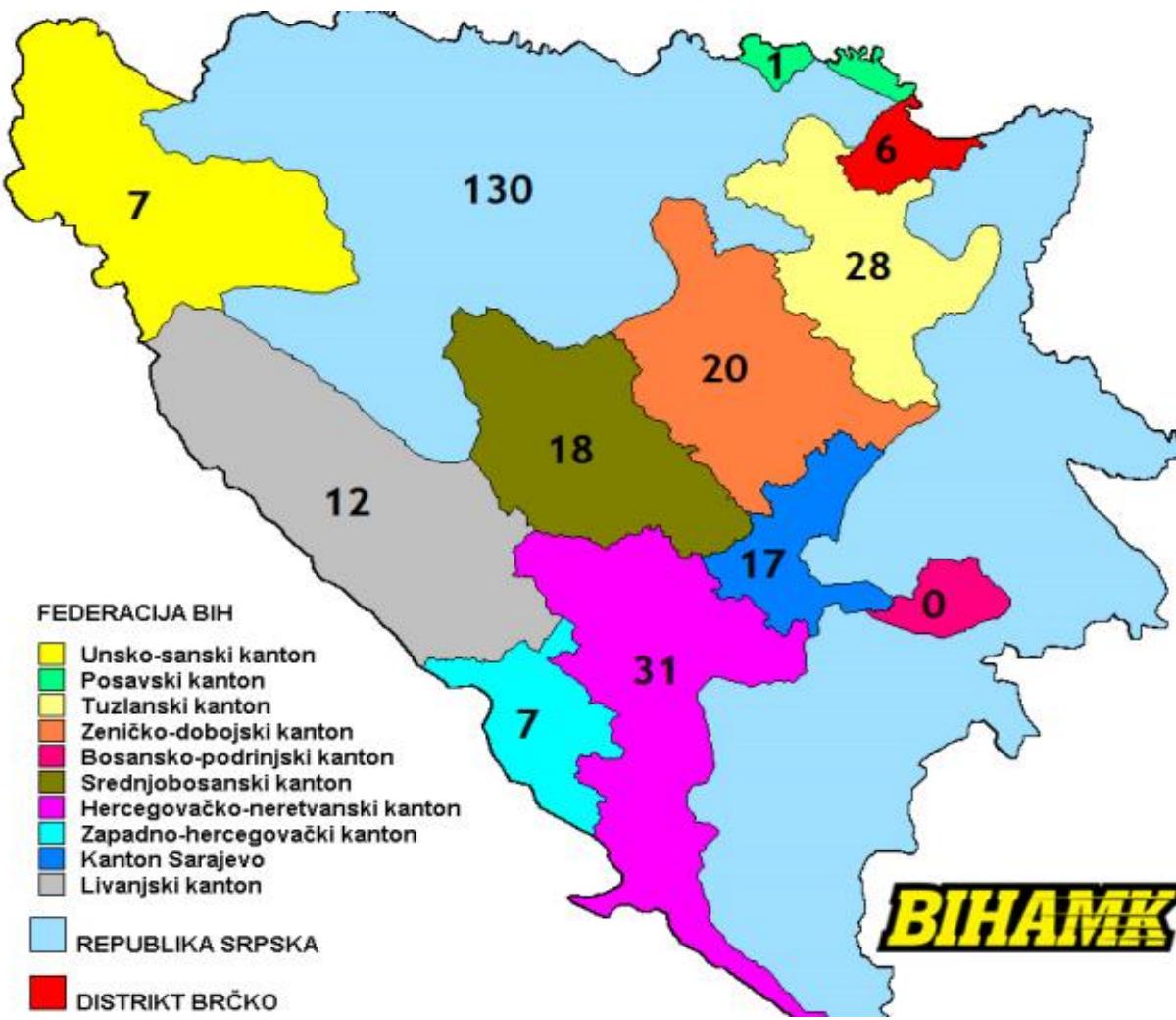
Tokom 2016. godine od posljedica saobraćajnih nesreća na prostoru Bosne i Hercegovine ukupno je poginulo 321 lice. Za razliku od prethodne godine taj broj je smanjen je za 20 osoba. U Bosanko-Podrinjskom kantonu samo je jedno lice smrtno stradalo od posljedica saobraćajnih nesreća tokom 2016. godine.



Slika 9. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2017. godine

Izvor: Bihamk

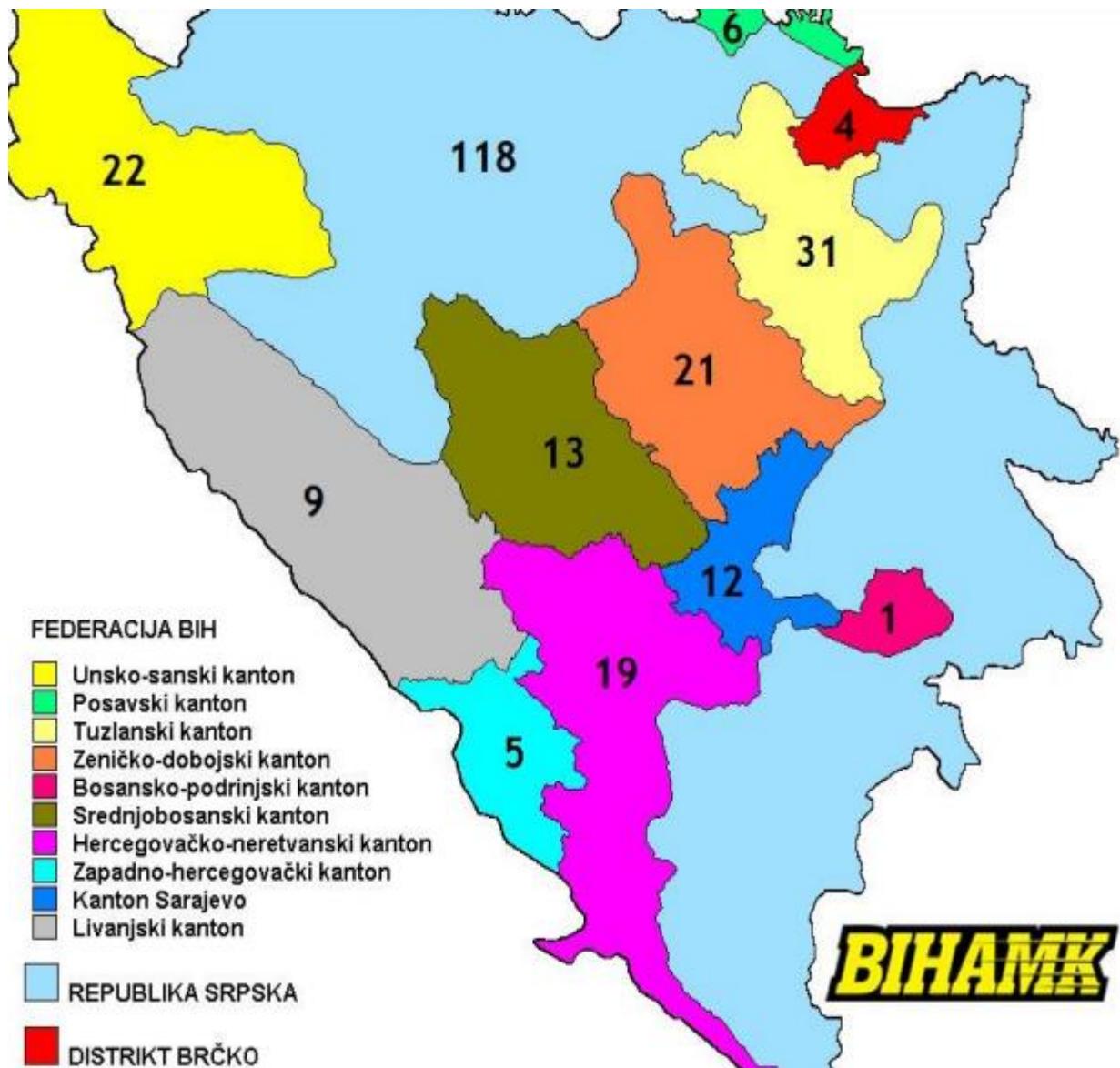
Trend smanjena poginulih od posljedica saobraćajnih nesreća u Bosni i Hercegovini nastavljen je i 2017. godine. Za razliku od prethodne dvije prikazane godine, tokom 2017. godine smrtno je stradalo 298 osoba. Najveći broj poginulih je iz Federacije Bosne i Hercegovine dok je u entitetu Republike Srpske smrtno stradalo 115 lica. U Distriktu Brčko tokom 2017. godine u saobraćajnim nesrećama život je izgubilo 11 lica.



Slika 10. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2018. godine

Izvor: Bihamk

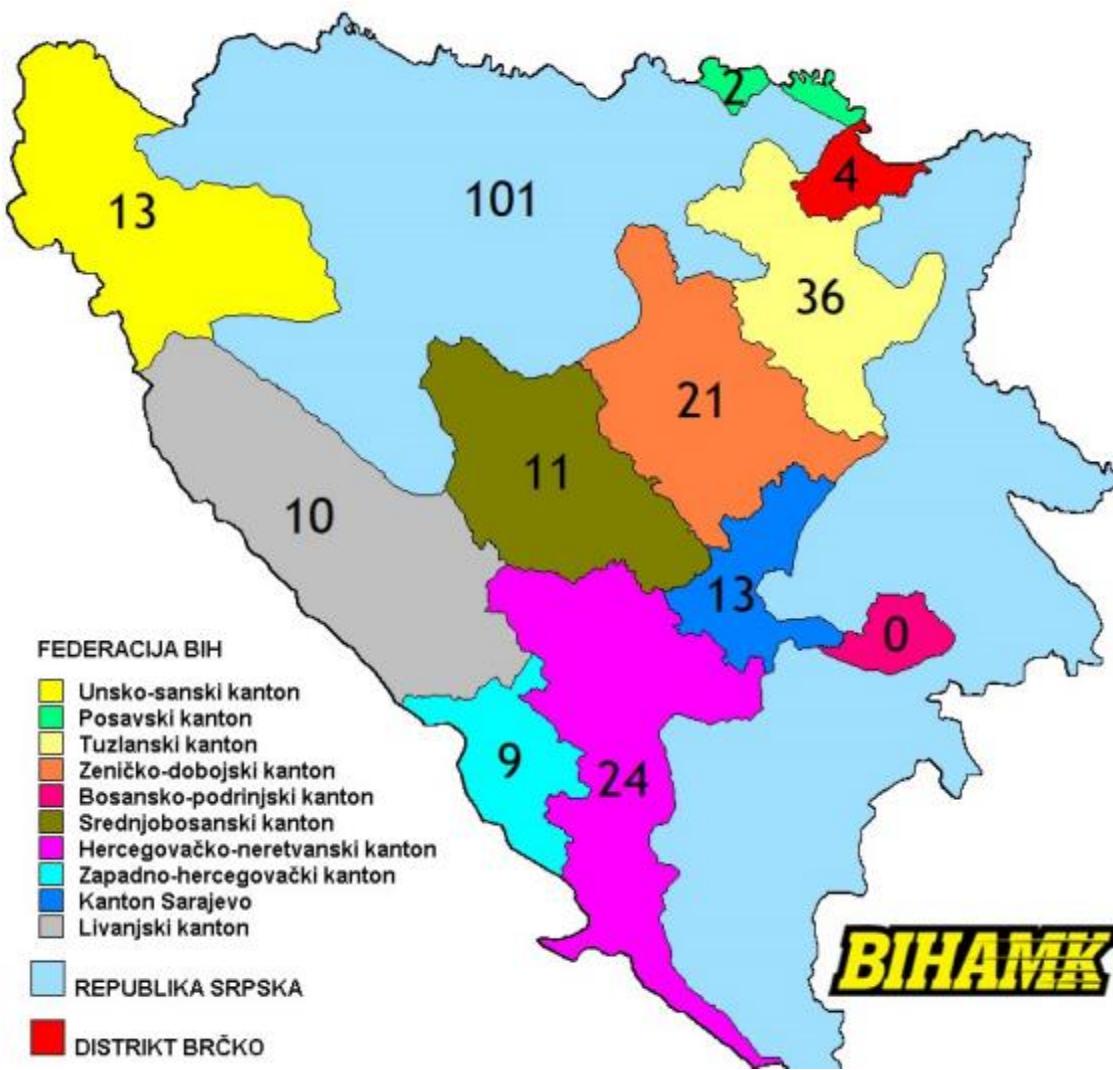
U 2018. godini trend opadanja broja smrtno stradalih od posljedica saobraćajnih nesreća je nastavljen. Ukupno je 277 osoba izgubilo život. Zanimljivo, u Posavskom kantonu je samo jedna osoba smrtno stradala dok u Bosansko- podrinjskom kantonu nije bilo žrtava što je veoma pohvalno. Za razliku od 2017. godine u entitetu Republike Srpske broj smrtno stradalih osoba je uvećan za 15.



Slika 11. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2019. godine

Izvor: Bihamk

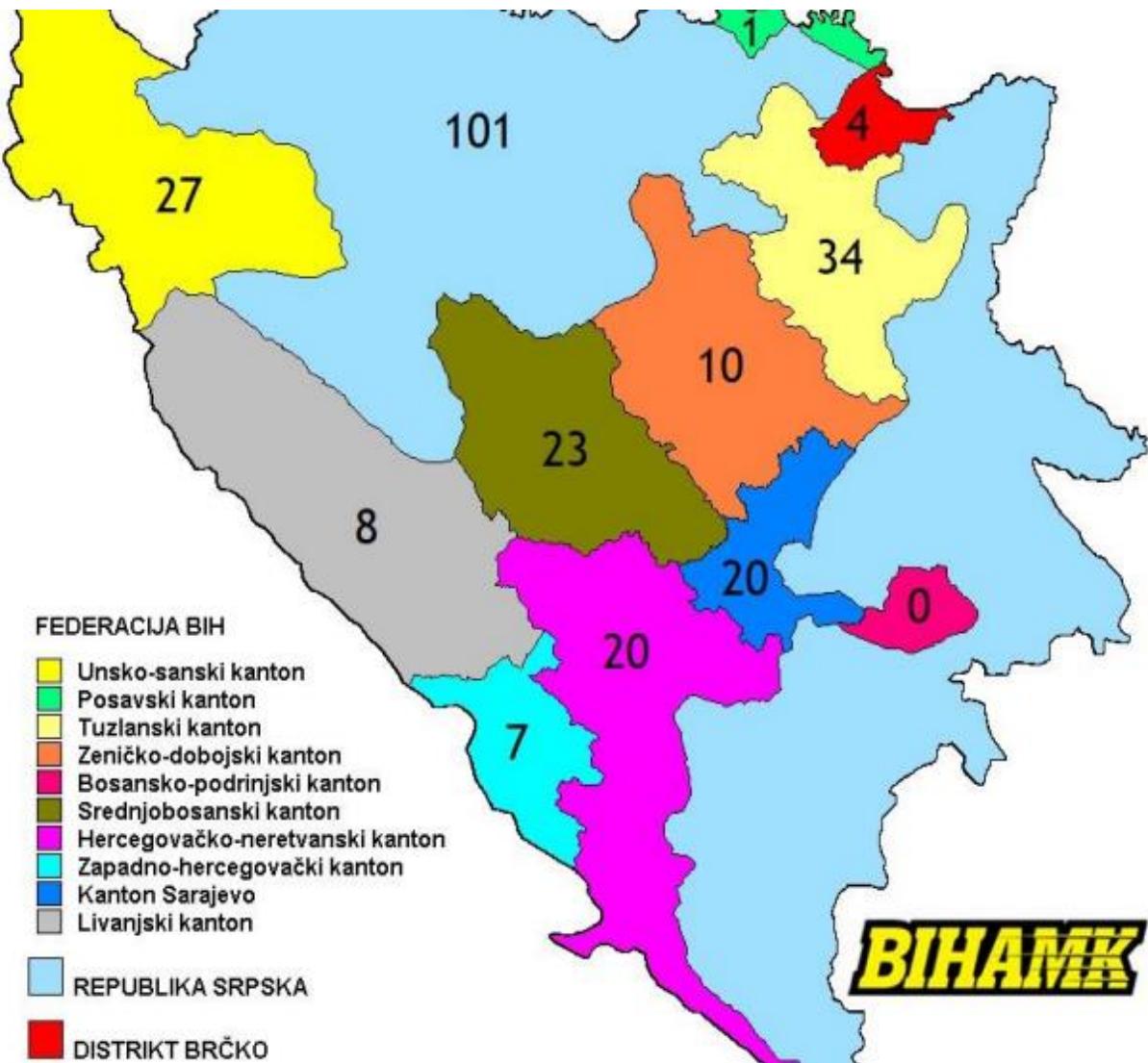
Tokom 2019. godine u saobraćajnim nesrećama u Bosni i Hercegovini život je izgubilo 257 osoba. Za razliku od prethodnih godina znatno je smanjen broj poginulih osoba, a u poređenju sa 2015. godinom procentualno gledano čak 28 % je manje poginulih osoba od posljedica saobraćajnih nesreća.



Slika 12. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2020. godine

Izvor: Bihamk

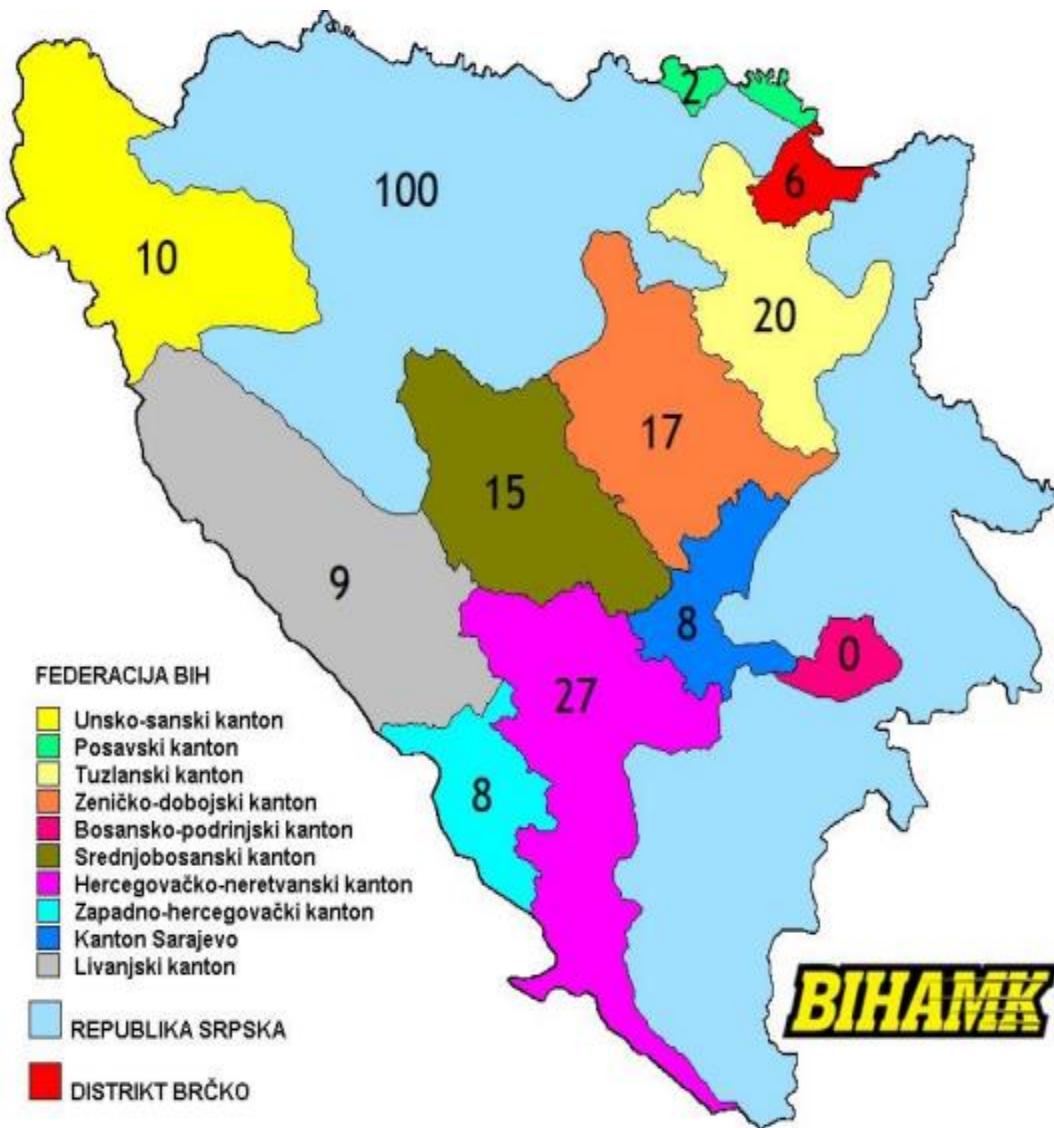
Tokom 2020. godine cijeli svijet, a i Bosnu i Hercegovinu pogodila je pandemija Covid 19 koja je značajno utjecala i na saobraćaj. Kretanje je bilo u određenoj mjeri smanjeno, a dva mjeseca i vremenski ograničeno shodno odlukama Vlade i uspostavljanja policijskog sata. Na prostoru Bosne i Hercegovine u saobraćajnim nezgodama život je izgubilo ukupno 244 osobe što je manje u odnosu na prethodnu 2019. godinu.



Slika 13. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2021. godine

Izvor: Bihamk

U 2021. godini ukupno je stradalo 255 lica. Taj broj je veći u odnosu na prethodnu godinu. Ipak, treba spomenuti da se stanovništvo i više kretalo i koristilo vozila u odnosu na 2020. godinu. U Republici Srpskoj životu je izgubila 101 osoba, a u Distriktu Brčko 4 osobe od posljedica saobraćajnih nesreća. Kao i u prethodnim godinama najviše smrtno stradalih je iz Federacije.



Slika 14. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2022. godine

Preuzeto: Bihamk

U 2022. godini ukupno su stradale 222 osobe što je značajno manje u odnosu na neke prethodne godine. Nešto bolji putevi i otvaranje nekih dionica autoputeva na mjestima gdje je prije dolazilo do velikog broja nesreća svakako je znatno utjecalo na ove brojke. U poređenju sa 2015. i 2016. godinom skoro 38 % manje procentualno osoba je stradalo u Bosni i Hercegovini od posljedica saobraćajnih nesreća. Ovo je svakako ohrabrujuća statistička činjenica koja pokazuje da se broj poginulih lica na bosanskohercegovačkim cestama postepeno smanjuje.

## **2.Strategija razvoja sigurnosti u saobraćaju u Bosni i Hercegovini**

### **2023. – 2032. godina**

Naša država bi trebala ne samo koordinirati i planski usmjeravati razvoj saobraćaja, nego mu obezbijediti prioritetan značaj. Saobraćaj je osnovni činilac cjelokupnog društvenog i privrednog razvoja, a sigurnosni parametri su jasna slika stepena napretka i stanja u kojem se saobraćaj nalazi unutar jedne države. Ulaganje u sigurnost saobraćaja jedan je od najvažnijih faktora kada je u pitanju privredni sektor neke države. Posebno se to odnosi na cestovni saobraćaj koji je najrazvijeniji u Bosni i Hercegovini.

Od kraja rata, pa do danas bilo je različitih planova za razvoj strategije o saobraćaju, neke su strategije i napisane i dostupne su na internetu, ali je riječ o nešto starijim strateškim dokumentima koja su završavala u 2023. godini ili godinama koje dolaze. Ulaganje u sigurnost saobraćaja se smatra najboljom investicijom koja se veoma brzo vraća i čini kvalitetnijom privredu jedne države. Dostupne strategije su uglavnom rađene za potrebe entiteta i nižih lokalnih nivoa vlasti.

Na narednih nekoliko stranica će biti predstavljena **Strategija razvoja sigurnosti u saobraćaju u Bosni i Hercegovini u periodu od 2023. – 2032. godine** u kojem će osnovna namjena biti smanjenje broja poginulih i teško stradalih lica na cestama BiH u odnosu na prethodnih deset godina. Cestovna infrastruktura, modernizacija, zakonske reforme, poboljšanje saradnje sa Evropskom unijom i evropskom strategijom razvoja puteva svakako su ključne stavke ove strategije. Kroz vlastito iskustvo autora ovog rada (Policijski službenik u Jedinici za saobraćaj) i stalno praćenje i edukaciju u pogledu saobraćaja nastojat će se što kvalitetnije predstaviti desetogodišnji strateški plan za poboljšanje sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini.

---

## **STRATEGIJA RAZVOJA SIGURNOSTI U SAOBRAĆAJU U BOSNI I HERCEGOVINI 2023 – 2032. GODINA**

**1. Statistika**

**2. Cilj**

**3. Vizija**

**4. Misija**

**5. Aktivnosti upravljanja sigurnosti cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini**

**6. Saradnja sa Evropskom unijom**

**7. Uvođenje nove tehnologije i informatičkih uređaja u sigurnosni saobraćajni  
sistem Bosne i Hercegovine**

**8. Modernizacija cestovnog sektora Bosne i Hercegovine**

**9. Djeca, učesnici u saobraćaju (Program edukacija u osnovnim i srednjim  
školama)**

**10. Prognoza ako se ostvari urađeno**

---

**Tabela 9. Strategija razvoja sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini 2023. – 2032.**

**godina**

Autor: Armin Demir

## **1.Statistika**

Statistički podaci o saobraćajnim nesrećama u Bosni i Hercegovini već su detaljno prezentovani i objašnjeni u prvom dijelu rada. Uopšteno gledano, broj saobraćajnih nesreća sa poginulim i teže povrijeđenim licima značajno je smanjen u odnosu na period prije petnaest ili dvadeset godina. Ipak, treba istaknuti da u poređenju sa zemljama Evropske unije, Bosna i Hercegovina ima dosta veći procenat saobraćajnih nesreća koje završe sa smrtnim ishodom ili velikim brojem teško povrijeđenih lica.

## **2.Cilj**

Cilj ove strategije je smanjenje broja poginulih na cestama Bosne i Hercegovine za 70 % do 2032. godine u odnosu na period od 2014 – 2023. godine.

## **3.Vizija**

Vizija ove strategije obuhvata kreiranje i uspostavu sigurnije cestovne mreže u Bosni i Hercegovini. Kvalitetan i siguran cestovni saobraćaj značajan je faktor za ekonomski rast i razvoj jedne države, te modernizacija saobraćaja i maksimalna angažovanost na svim nivoima vlasti donosi smanjenje broja saobraćajnih nesreća kao i broja poginulih i povrijeđenih osoba.

## **4.Misija**

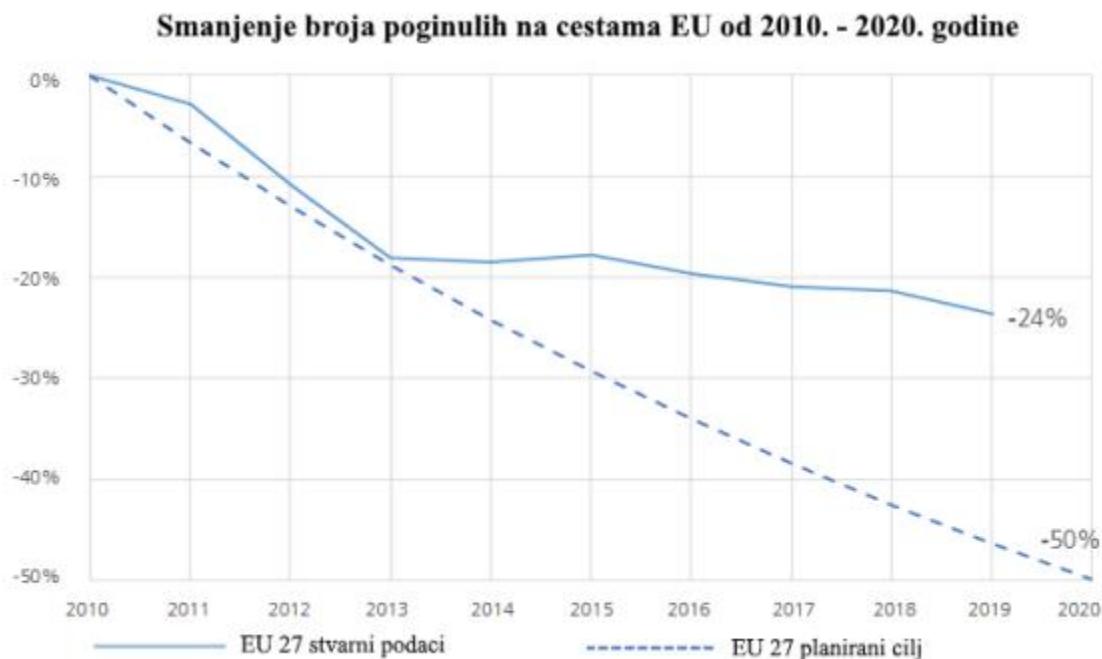
Misija strategije obuhvata kompletno unaprijeđenje upravljanja bezbjednošću saobraćaja u Bosni i Hercegovini, značajno poboljšanje cestovne infrastrukture i primjenu modernije informatičke tehnologije u saobraćaju, rigoroznije inspekcijske kontrole i tehničke kontrole vozila, te edukaciju stanovništva o značaju sigurnosti na cestama kroz puno veću zastupljenost o ovakvim temama u osnovnim i srednjim školama.

## **5.Aktivnosti upravljanja sigurnošću cestovnog sabraćaja u Bosni i Hercegovini**

- a) Uspostavljanje Sektora za sigurnost saobraćaja pri Državnom ministarstvu koji će imati kontrolu nad čitavom teritorijom Bosne i Hercegovine uz zakonski jasno definisanu saradnju sa svim nižim nivoima vlasti.
- b) Uspostavljanje održivog sistema finansiranja održavanja cestovnog saobraćaja
- c) Reformisati Zakon o Osnovama bezbjednosti saobraćaja
- d) Donošenje novih modernijih zakonskih propisa u saobraćaju
- e) Poboljšanje saradnje sa Evropskom unijom
- f) Uvođenje nove tehnologije u sigurnosni saobraćajni sistem Bosne i Hercegovine

## 6. Saradnja sa Evropskom unijom

Kao zemlja u razvoju, sticajem historijskih i drugih okolnosti Bosna i Hercegovina zaostaje u pogledu dostonutog nivoa privrednog razvoja evropskih zemalja, a samim tim i njihovog saobraćajnog sistema. Pri opredijeljivanju u izboru pravaca evropskih transportnih koridora i ciljeva evropske transportne politike, neophodno je puno više aktualizirati prostor Bosne i Hercegovine unutar evropskog saobraćajnog sistema.<sup>62</sup> To je garant većeg poboljšanja sigurnosti u saobraćaju, te najbolji mogući parametar za brži privredni razvoj države. Posebno je interesantno bilo iščitati Strategiju Evropske unije za period od 2010. do 2020. godine u kojoj se broj smrtno stradalih smanjio za preko 50 %.



**Grafikon 1 . Smanjenje broja stradalih u saobraćajnim nesrećama zemalja članica Evropske unije u periodu od 2010. do 2020. godine**

Izvor: Evropsko vijeće za sigurnost transporta, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/129/road-traffic-and-safety-provisions>

<sup>62</sup> Čekić Š. (1998.), *Bosna raskrsnica Evrope*, Sarajevo publishing, str. 131.

Sam geografski položaj Bosne i Hercegovine i veoma brdovito tlo u većem dijelu zemlje svakako su faktori koji su dodatno usporili nešto bržu gradnju cestovne mreže u većem dijelu države. Na sve te objektivne razloge treba dodati činjenicu da država ne može finansijski obezbijediti uslove za gradnju novih puteva kao što je to slučaj sa nekim zemljama Evropske unije. Krediti od međunarodnih organizacija<sup>63</sup>, a pogotovo Evropske unije ključni su za izgradnju puteva u Bosni i Hercegovini. Iako Bosna i Hercegovina nije članica Evropske unije, a to značajno smanjuje fond i mogućnosti za izgradnju i sigurnost cestovnog saobraćaja<sup>64</sup> svakako da bi strategiju razvoja i saradnju sa najjačom evropskom zajednicom trebala maksimalno poboljšati. Osim toga i saradnja sa državama u regionu važan je činilac u razvoju cestovne infrastrukture.



Slika 15. Sveobuhvatne SETTO rute i koridori

Izvor: <https://mpv-hnz-k.ba/wp-content/uploads/2019/11/Okvirna-strategija-prometa-BiH-Bosanski.pdf>

<sup>63</sup> Izgradnja najvećeg cestovnog projekta u Bosni i Hercegovini, koridora Vc se finansira iz inostranih kreditnih angažmana.

<sup>64</sup> Cilj zakona Evropske unije na području saobraćaja jeste poboljšanje funkcionalnosti unutrašnjeg tržišta Unije promicanjem sigurnosti, učinkovitosti, dostupnosti saobraćajnih usluga i poboljšanjem zaštite okoliša. Propisi Evropske unije obuhvataju cestovni i željeznički saobraćaj, plovidbu, kombinovani saobraćaj, te zračni saobraćaj – i to tehničke, socijalne i sigurnosne standarde u tim vrstama saobraćaja. Vidjeti više na:

[https://www.vusz.hr/Cms\\_Data/Contents/VSZ/Folders/dokumenti/dokbaneriljevo/~contents/DD62TL2H38CQ24PY/sto-donosi-clanstvo-eu-za-web.pdf](https://www.vusz.hr/Cms_Data/Contents/VSZ/Folders/dokumenti/dokbaneriljevo/~contents/DD62TL2H38CQ24PY/sto-donosi-clanstvo-eu-za-web.pdf), Datum pristupa: 2.6. 2023. godine

Na regionalnom nivou za Bosnu i Hercegovinu potrebno je puno više aktivnosti posvetiti mreži SEETO-a<sup>65</sup> na kojoj se obavlja glavnina saobraćaja od međunarodnog značaja<sup>66</sup>. Bosna i Hercegovina je u prethodnom periodu bila slabo zastupljena sa svojim interesima u navedenoj mreži što se najbolje može pratiti na karti SEETO mreže gdje su neki dijelovi Bosne i Hercegovine (sjeverozapad, jugozapad i sjeveroistok) odsjećeni od ove mreže. Poboljšana konekcija sa SEETO mrežom trebao bih biti jedan od prioriteta državnog ministarstva.

## **7.Uvođenje nove tehnologije i informatičkih uređaja u sigurnosni saobraćajni sistem Bosne i Hercegovine**

U svim sferama društva ljudi se sve više okreću modernim informacijsko-komunikacijskim tehnologijama. Za razvoj saobraćaja tehnološki napredak do kojeg je došla današnja civilizacija mogao bi biti presudan u upravljanju i kontroli cestovnog sigurnosnog sistema. Vlasti u Bosni i Hercegovini na svim nivoima u narednih nekoliko godina trebali bi slijediti projekte Evropske unije koje su u velikoj mjeri uključile informatički komunikacioni sistem upravljanja saobraćajem. Pad broja smrtno stradalih u saobraćajnim nesrećama unutar Evropske unije svakako je posljedica ulaganja u cestovnu infrastrukturu i primjenu tehnoloških inovacija od kojih se mnoge još uvijek ne koriste u Bosni i Hercegovini. Ono što bi znatno smanjilo broj saobraćajnih nesreća kao i tragičnih ishoda svakako je uvođenje modernijih sistema od kojih treba spomenuti neke koje je moguće uvesti u obavezne u Bosni i Hercegovini u narednih desetak godina, a to su:

---

<sup>65</sup> SEETO predstavlja saobraćajnu transportnu organizaciju osnovanu memorandumom o pridruživanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže koju su 11. juna 2004. godine potpisale vlade Albanije, Bosne i Hercegovine, Hrvatske Srbije, Makedonije, Crne Gore i Kosova.

<sup>66</sup> Ažuriranje SEETO mreže sa stajališta Bosne i Hercegovine veoma je bitno s obzirom na to da se uvrštavanjem projekata na SEETO osnovnu ili sveobuhvatnu mrežu otvaraju mogućnosti apliciranja projekata za finansiranje putem grant sredstava i povoljnijih kredita iz EU fondova. Vidjeti više na: <https://www.dnevnik.ba/vijesti/brza-ce-mostar-siroki-brijeg-bit-ce-kandidirana-za-nove-projekte-na-seeto-mrezi-2500501>

a) **Uvođenje SPARTA kamera** na svim autocestama, magistralnim cestama i ulazima u svaki grad u Bosni i Hercegovini. Sistem SPARTA kamera svakako je jedan od naj sofisticiranijih mobilnih sistema za čitanje registrarskih oznaka u vožnji. On nudi prepoznavanje vozila koje nije registrovano, a sistem odmah raspoznaće da li je riječ o ukradenom vozilu odnosno da li se koristi u svrhu činjenja krivičnog djela ili je vlasnik ranije činio krivično djelo. Pomoću ovih podataka policijac direktno kontroliše uvid u stanje na terenu i rezultat radarskog uređaja dobija u veoma kratkom vremenskom roku. Ukoliko prestupnik ne bude zaustavljen, njegov prekršajni čin ostaje pohranjen u memoriju uređaja. U većim gradovima Bosne i Hercegovine sistem SPARTA kamera uveden je u posljednjih nekoliko godina<sup>67</sup>, ali bi puno veći broj ovog sistema nadzora vozila smanjio činjenje krivičnih djela i samim tim saobraćajnih nesreća.

b) **Postavljanje većeg broja kamera** u gusto naseljene dijelove gdje se desilo najviše saobraćajnih nesreća. Tragični događaji u Sarajevu tokom zadnjih nekoliko godina zabrinuli su građane, a nesavjesno ponašanje vozača i prekoračenja dozvoljene brzine u gusto naseljenim dijelovima gradova svakako iziskuju puno veći broj nadzornih kamera na svakoj raskrsnici centra grada.

c) **Sistem prepoznavanja prolaska vozila na crveno svjetlo-** snimke ovakvih prekršaja prati kamera koja je obično postavljena u kućište na stubu, a u nekim slučajevima su ugrađene unutar semafora. Sistem obično koristi mehanizam induksijske petlje koji je ugrađen u kolnik kako prije zaustavne linije bi se mogla izmjeriti brzina vozila. Na osnovu izmjerene brzine, sistem precizno procjeni da li se vozilo stigne zaustaviti prije ulaska na raskršće. U slučaju detekcije prekrašaja, rade se dvije fotografije, jedna s označene zaustavne linije a druga sekundu-dvije nakon prve. Radi vjerodostojnosti na obje slike se mora vidjeti i crveno svjetlo na raskršću. Ovakav tip nadzornog sistema mnogo bih pomogao u smanjenu broju sudara uslijed povratka na crveno svjetlo.

---

<sup>67</sup> <https://www.klix.ba/vijesti/bih/sarajevska-policija-ima-nove-radare-koji-biljeze-neregistrovana-vozila-kazne-stizu-na-adresu/190311097>, Datum pristupa: 5.6. 2023.

<https://studiod.ba/2023/04/12/a-vise-lokacija-u-tk-instalira-se-nadzorni-sistem-sparta-jedna-kamera-i-u-cehajama-kod-kruznog-toka/>, Datum pristupa: 5.6. 2023.

<https://bosnainfo.ba/vozaci-znate-li-gdje-su-postavljeni-radari-u-kantonu-sarajevo-provjerite-spisak-i-prilagodite-voznu/>, Datum pristupa: 5.6. 2023.

d)**E-poziv** – sistem koji se ugrađuje u vozila u svrhu slanja poziva hitnim službama u slučaju saobraćajne nesreće. Ovakav poziv se u novijim vozilima automatski aktivira u slučaju da senzoru unutar vozila detektuju da se dogodila saobraćajna nesreća. Putem podatkovne veze šalju se podaci o tačnom mjestu i vremenu na kojem se dogodila saobraćajna nesreća. Procjenjuje se da bi ovakvi pozivi mogli ubrzati dolaske hitne pomoći za čak 50 % više nego što je to slučaj danas.<sup>68</sup> Europska unija je uvela obavezu da svaki novi model automobila čija je upotreba odobrena nakon 31. marta 2018. godine mora imati ugrađen sistem e-poziva koji se temelji na pozivu službe 112. Treba istaknuti da se ovaj sistem aktivira samo u slučaju teške saobraćajne nesreće, te na taj način ne ometa privatnost vlasnika vozila u slučaju moguće sumnje na prisluškivanje. Svakako da bi odluka Europske unije o obaveznoj primjeni e-poziva za novija vozila treba biti uzeta korištena i u Bosni i Hercegovini s obzirom da je veliki broj dionica i magistralnih puteva poprilično udaljen od urbane sredine, pa dolazak hitne pomoći nije toliko brz i efikasan.

e)**Uređaj za blokadu u slučaju vožnje pod dejstvom alkohola** – ovi uređaji na početku bi se primjenjivali samo za autobuse i teretna vozila. Oni su već zakonski obavezni za korištenje u Francuskoj, Belgiji i Španiji. Funkcionišu na način da od vozača zahtijevaju da puhne u uređaj kako bi se vozilo uopšte moglo pokrenuti. U slučaju prekoračene nedozvoljene količine alkohola u krvi vozilo se ne može pokrenuti. Europsko vijeće za sigurnost transporta predlaže da ovi uređaji budu obavezni ne samo u autobusima, već i na kombijima i teretnim vozilima. Primjenu ovih uređaja u Bosni i Hercegovini zakonski bi trebalo usmjeriti na vodeće teretne firme koje posjeduju kamione kao i na autobuse.

f)**Uključivanje stručnih ljudi u planiranje i projektovanje gradskih saobraćajnica**- ova teza se najbolje može vidjeti na primjeru kružnih raskrsnica koje smanjuju sigurnost pješaka i biciklista i povećavaju broj nesreća u odnosu na semaforizirane raskrsnice. Zbog toga je potrebno konsultovati se i drugim ljudima mimo saobraćaja kada je u pitanju projekat koji se

---

<sup>68</sup> Trbojević M. (2020.), *Projekti naprednih tehnologija u službi sigurnosti cestovnog prometa*, Završni Magistarski rad, Univerzitet u Zaprešiću, str. 12.

odvija u urbanim sredinama. Stručni i školovani ljudi u Bosni i Hercegovini moraju voditi ozbiljne projekte koji se tiču cestovne infrastrukture.

g)**EDR uređaji**, čiji je zadatak snimanje događaja u vozilima u trenutku saobraćajne nesreće. On se ugrađuje u vozila sa svrhom snimanja podataka o sistemima na vozilu. U slučaju saobraćajne nesreće EDR uređaj spremi trajno podatke prikupljene pet sekundi prije nastanka nesreće. Ovi podaci su vrlo precizni i mnogo bi pomogli prilikom vještačenja nakon saobraćajnih nesreća. Iako je primjena ovog uređaja u nekim evropskim zemljama uznenirila borce za ljudska prava svakako su puno veće koristi od ovog uređaja nego moguće štete prvenstveno zbog rušenja privatnosti vozača.

h)**Automatski sistem kočenja u nuždi** – sistem koji prepoznaće mogući sudar i samostalno aktivira kočnice nakon što prije toga upozori vozača. Možda sudar aktivacijom ovog sistema neće biti spriječen, ali će u svakom slučaju ublažiti posljedice istog jer će smanjiti brzinu prije udarca. I ovaj sistem u Bosni i Hercegovini je moguće uvesti kao obavezan samo za novija vozila sa prvom registracijom iz 2020. godine. Svakako bi se značajno smanjio broj poginulih u saobraćajnim nesrećama.

i)**Sistem za pomoć prilikom vožnje unazad** – sistem koji funkcioniše tako što prati sve što se dešava iz auta. Radi isključivo pomoću radara, kamere i ultrazvučnih senzora, te prenosi informacije o preprekama u unutrašnjost putem slike ili zvuka. Treba istaknuti da bi ovaj sistem funkcionisao slično kao parkirni senzor koji već imaju novija auta.

Neki od ovih procesa izgledaju teže primjenjivi odmah u 2023. godini u Bosni i Hercegovini posebno jer je riječ o zemlji koja nije finansijski moćna kao neke zemlje iz Evropske unije. Ipak s obzirom da je riječ o predviđenoj strategiji za narednih deset godina definitivno će primjena svih ovih informatičkih sistema biti neophodna. Što prije vlasti na svim nivoima shvate važnost ulaganja u tehnološki i informatički napredak na polju bezbjednosti u saobraćaju tada će i statistika o saobraćajnim nesrećama, poginulim i težim povrijeđenim biti neuporedivo bolja u odnosu na prethodni period.

## **8.Modernizacija cestovnog sektora Bosne i Hercegovine**

- a) Rekonstrukcija cesta koja uključuje završetak svih predviđenih izgradnjih magistralnih cesta, izgradnju traka za spora vozila, rekonstrukciju tunela i mostova.
- b) Rekonstrukcija raskrsnica koje su klasificirane kao „crne tačke“<sup>69</sup>.
- c) Sistem upravljanja cestama koji uključuje dobijanje certifikata ISO 9001.<sup>70</sup> Uspostavljanje učinkovitog sistema praćenja i mjerjenja kvalitete na dobro definisanim testnim tačkama s automatiziranim prikupljanjem podataka daje podlogu za uspješno upravljanje kvalitetom i unaprijeđenje cjelokupnog cestovnog menadžmenta. Upravljanje kvalitetom nastoji se tretirati kao ključno područje djelovanja i angažovanja menadžmenta tako da se snažno povežu kvaliteta i uspješnost kompanije.<sup>71</sup>
- d) Izgradnja obilaznica u svim većim gradovima Bosne i Hercegovine.
- e) Sistemsko riješavanje šteta na cestama nakon poplava i klizišta.
- f) Pooštravanje mjera inspekcije za cestovne (tehničke) ispravnosti vozila.
- g) Poboljšanje sistema hitne medicinske pomoći na cestama

---

<sup>69</sup> Nesreće u centru Sarajeva zahtjevaju hitnu reakciju Ministarstva saobraćaja Kantona Sarajevo. Vidjeti više na: <https://depo.ba/clanak/245362/u-ks-ce-svaka-raskrsnica-bitи-opremljena-radarima-identifikovane-crne-tacke>

<sup>70</sup> Međunarodni standard sa Sisteme upravljanja kvalitetom, objavljen od strane ISO (Međunarodne organizacije za standardizaciju). Vidjeti više na: <https://advisera.com/9001academy/hr/sto-je-iso-9001/>

<sup>71</sup> Čekić Š., Bošnjak I. (2000.), *Menadžment u transportu i komunikacijama*, Univerzitet u Sarajevu, Sveučilište u Zagrebu, str. 307 – 309.

## **9.Djeca, učesnici u saobraćaju (Program edukacija u osnovnim i srednjim školama)**

- a) Veća angažovanost škola u edukaciji djece. Organizovanje radionica u osnovnim školama na mjesecnom nivou sa temama o sigurnosti saobraćaja prilagođenim dobnoj uzrasti. Aktivno uključivanje lokalne zajednice u projekte edukacije djece.
- b) Igrom do sigurnosti u saobraćaju, projekat u osnovnim školama. Ovaj projekt uključuje izradu mobilne aplikacije pod nazivom “Igrom do sigurnosti u saobraćaju”. Mobilna aplikacija će se napraviti u dvije varijante izvedbe, za uređaje s Android operacijskim sistemom i za iOS operacijski sustav. Aplikacija će biti namijenjena djeci predškolske i osnovnoškolske dobi, a osnovna namjena će joj biti edukacija djece o sigurnom kretanju u saobraćaju. Sastoji se od modula za djecu, roditelja i učitelja, a posebnost je aplikacije da će simulirati kretanje djece u saobraćaju prema realnom prikazu ulica u gradu Sarajevu. Projekat bi obuhvatio i održavanje aplikacije u roku od šest mjeseci nakon njena dovršetka i postavljanja na online trgovine aplikacija (Android i iOS).<sup>72</sup>
- c) Pripremanje poligona za djecu u mjesnim zajednicama koja simuliraju vezanje pojasa i poštivanje saobraćajnih znakova.

---

<sup>72</sup> Trbojević M. (2020.), *Projekti naprednih tehnologija u službi sigurnosti cestovnog prometa*, Završni Magistarski rad, Univerzitet u Zaprešiću, str. 39.

## **10. Prognoza ako se ostvari urađeno**

S obzirom na ciljeve i aktivnosti očekuje se smanjenje broja smrtno stradalih u Bosni i Hercegovini za 70% procentualno gledano.

## ZAKLJUČAK

Sigurnost u cestovnom saobraćaju trebala bi biti prioritetna tema na svim nivoima vlasti u Bosni i Hercegovini. Iako se u ovom radu fokus stavio na prostor Bosne i Hercegovine ipak se u nekim fazama rada spominjao i stepen sigurnosti cestovnog saobraćaja u Evropskoj uniji. Pristup države i društva mnogo je drugačiji u zemljama Evropske unije. Kvalitetnim planom i strategijom, Bosna i Hercegovina definitivno je spremna pratiti i na isti način poboljšati cestovni saobraćaj i sigurnost. Izgradnja cestovne infrastrukture prvi je preduslov za nešto takvo. Mjere koje se trebaju poduzeti objašnjenje su u radu i usko su povezane sa očekivanom podrškom zakonskog i institucionalnog okvira.

Razvijanje sistema sigurnosti, upravljanje, nadzor, kontrola i zaštite ceste podrazumijeva podršku svih nivoa vlasti u Bosni i Hercegovini. Saradnja sa susjednim zemljama također treba biti podignuta na veći nivo zbog povećanja cestovne mreže i izgradnje novih puteva. Još jedna od značajnih mjera za poboljšanje stanja cestovne infrastrukture i sigurnosti u saobraćaju je i izdvajanje i osiguranje finansijskih sredstava za finansiranje. U Bosni i Hercegovini samo političko i državno ustrojstvo veoma je složeno, pa i sredstva finansiranja zavise od različitih nivoa vlasti.

Sigurnost u saobraćaju zahtjeva jedan reformisani sistem upravljanja koji uključuje sve relevantne institucije i organe u Bosni i Hercegovini u skladu sa nadležnostima vezano za mehanizme sigurnosti u saobraćaju. Nedovoljna edukacija stanovništva i saobraćajna nekultura ljudi jedan je od uzroka nesigurnosti i nepoznavanja elementarnih stvari u saobraćaju. Prilikom reformi u obrazovanju kako u osnovnim tako i u srednjim školama potrebno je uvesti nove i modernije pristupe za osnovna saznanja o saobraćaju prilagođena različitim uzrastima. Djeca još od najranije dobi predstavljaju učesnike u saobraćaju, pa bi se sistemski trebala više edukovati o značaju sigurnosti na cestama kako vozača tako i pješaka. Kroz različite radionice potrebno je što više edukovati mlade ljude o saobraćajnoj bezbjednosti. Sama činjenica da je najviše stradalih u saobraćaju imalo između 15 i 29 godina dovoljno govori o ovoj temi.

Veoma bitna stvar za poboljšanje sigurnosti u saobraćaju svakako je okolina jer prostorno okruženje utiče na saobraćaj. Ovo se posebno odnosi na urbane, gradske sredine u kojima se stanovništvo često parkira na trotoarima i cesti, a urbicom i drugim neplanskim i nekontrolisanim radnjama značajno se smanjuje cesta i širina trotoara. U ovim slučajevima inspekcija je ta koja poduzima konkretne mјere da se osigura bezbjednost svih učesnika saobraćaja u ovim mjestima. Kontrolu i regulisanje ograničenja brzine neophodno je uvesti u sve veće gradove unutar Bosne i Hercegovine, a posebno u Sarajevo s obzirom na veliki broj saobraćajnih nesreća sa tragičnim završecima koji su se desili u posljednjih nekoliko godina. Sigurno da pooštene mјere za saobraćajne prekršaje dovode do smanjenja broja saobraćajnih nesreća. Sankcionisanje višestrukih povratnika u činjenju najtežih prekršaja mora biti puno rigoriznije.

Praćenje stanja sigurnosti saobraćaja korištenjem pokazatelja statističkih podataka o broju saobraćajnih nesreća, broju poginulih i teško povrijeđenih, uzroka saobraćajnih nesreća, registra povratnika činjenju prekršaja najbolji je način da se shvati suština problema. Nabavka opreme modernijih radarskih sistema i stacioniranih mobilnih kamera za automatsko prepoznavanje i očitavanje registarskih oznaka od krucijalnog je značaja za sigurnost u cestovnom saobraćaju.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige

1. Bajramović Z., Lisica D. (2021.), *Planiranje u sektoru sigurnosti*, Fakultet političkih nauka, Univerzitet u Sarajevu
2. Beridan, I. (2008). *Politika i sigurnost*, Fakultet političkih nauka, Sarajevo
3. Collins, A. (2010). *Savremene sigurnosne studije*, Politička kultura, Centar za međunarodne i sigurnosne studije, Zagreb
4. Čekić Š. (1998.), *Bosna raskrsnica Evrope*, Sarajevo publishing, Sarajevo
5. Čekić Š., Bošnjak I. (2000.), *Menadžment u transportu i komunikacijama*, Univerzitet u Sarajevu, Sveučilište u Zagrebu
6. Dautović K .,(2021.), *Sistem sigurnosti Bosne i Hercegovine*, Fakultet političkih nauka, Sarajevo
7. Grupa autora, (2010), *Vodič za demokratski rad policije*, OEBS, Kopenhagen
8. Jurič D. (2016.) *Specifičnosti primjene menadžmenta u prometnim poduzećima*, Magistarski rad, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb
9. Kešetović M., (2019.), *Uloga i značaj multimodalnog transporta u prevozu robe sa osvrto na teritoriju Zapadnog Balkana*, Završni magistarski rad, Saobraćajni fakultet, Travnik
10. Klaić B., (1989.), *Rječnik stranih riječi*, Nakladni zavod Matice Hrvatske, Zagreb
11. Lindov O., (2008.), *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo
12. Lindov O., (2012.), *Saobraćajna kultura*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije i Pedagoški fakultet, Sarajevo
13. Masleša R. (2007)., *Teorije i sistemi sigurnosti*, Sarajevo, Fakultet kriminalističkih nauka
14. Mesihović S., (2015.), *Orbis Romanus*, Filozofski fakultet, Sarajevo

15. Orlović A. (2020.) *Policijski menadžment – percepcija policijskih rukovoditelja o stanju (kvalitativnoj razini) temeljnih funkcija i podfunkcija menadžmenta u policiji*, Policijska sigurnost, Zagreb
16. Pleh H. (2020.), *Rukovođenje policijom putem policijskih komesara i nezavisnih odbora kao perfidan modus uticaja i politike na obavljanje policijskih poslova*, Društvena i tehnička istraživanja, Stručni članak, Sarajevo
17. Šemić H., (1996.), *Saobraćajno pravo*, Univerzitetska knjiga, Sarajevo
18. Tojagić M., (2015.), *Bezbednost drumskog saobraćaja*, Evropski Univerzitet, Brčko
19. Trbojević M. (2020.), *Projekti naprednih tehnologija u službi sigurnosti cestovnog prometa*, Završni Magistarski rad, Univerzitet u Zaprešiću

## **Normativno pravni okvir**

Zakon o cestama FBiH, <https://advokat-prnjavorac.com/zakoni/Zakon-o-cestama-FBiH.pdf>

Zakon o cestama FBiH, [https://jpcfbih.ba/assets/files/zakon\\_o\\_cestama\\_fbih\\_2010.pdf](https://jpcfbih.ba/assets/files/zakon_o_cestama_fbih_2010.pdf)  
(Proširena verzija)

„Ustav Bosne i Hercegovine“, Službeni glasnik Bosne i Hertegovine, 25/09, član.4  
[https://www.ustavnisud.ba/public/down/USTAV\\_BOSNE\\_I\\_HERCEGOVINE\\_bos.pdf](https://www.ustavnisud.ba/public/down/USTAV_BOSNE_I_HERCEGOVINE_bos.pdf)

UstavRS

:[https://www.narodnaskupstinars.net/sites/default/files/upload/dokumenti/ustav/lat/ustav\\_republike\\_srpske.pdf](https://www.narodnaskupstinars.net/sites/default/files/upload/dokumenti/ustav/lat/ustav_republike_srpske.pdf)

Zakon o putevima RS, <https://www.paragraf.ba/propisi/republika-srpska/zakon-o-javnim-putevima.html>

Zakon o ministarstvima i drugim organima uprave Bosne i Hercegovine, sl. glasnik 5/03, 42/03, 26/04, 42/04, 45/06, 88/07, 35/09 i 103/09

## **Internet izvori**

<https://ams-rs.com/o-nama/>

<https://autoputevirs.com>

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/129/road-traffic-and-safety-provisions>

<https://www.dnevnik.ba/vijesti/brza-cesta-mostar-siroki-brijeg-grude-bit-ce-kandidirana-za-nove-projekte-na-seeto-mrezi-2500501>

[https://www.vusz.hr/Cms\\_Data/Contents/VSZ/Folders/dokumenti/dokbanerilijevo/~contents/DD62TL2H38CQ24PY/sto-donosi-clanstvo-eu-za-web.pdf](https://www.vusz.hr/Cms_Data/Contents/VSZ/Folders/dokumenti/dokbanerilijevo/~contents/DD62TL2H38CQ24PY/sto-donosi-clanstvo-eu-za-web.pdf)

[http://os.mod.gov.ba/o-oruzanim-snagama-bih/misija/Default.aspx?id=41&langTag=bs-BA&template\\_id=181&pageIndex=1](http://os.mod.gov.ba/o-oruzanim-snagama-bih/misija/Default.aspx?id=41&langTag=bs-BA&template_id=181&pageIndex=1)

[www.putevirs.com](http://www.putevirs.com)

<https://www.klix.ba/vijesti/bih/sarajevska-policija-ima-nove-radare-koji-biljeze-neregistrovana-vozila-kazne-stizu-na-adresu/190311097>

<https://studiod.ba/2023/04/12/a-vise-lokacija-u-tk-instalira-se-nadzorni-sistem-sparta-jedna-kamera-i-u-cehajama-kod-kruznog-toka/>

<https://bosnainfo.ba/vozaci-znate-li-gdje-su-postavljeni-radari-u-kantonu-sarajevo-provjerite-spisak-i-prilagodite-voznju/>

## **POPIS SKRAĆENICA**

BiH – Bosna i Hercegovina

BIHAMK – Bosanskohercegovački auto-moto klub

EU – Evropska unija

KS – Kanton Sarajevo

FBiH – Federacija Bosne i Hercegovine

MUP – Ministarstvo unutrašnjih poslova

RS – Republika Srpska

UN – United Nation (Ujedinjene nacije)

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

## **POPIS SLIKA, TABELA, HISTOGRAMA I GRAFIKONA**

### **Popis slika**

Slika 1. Elementi političkog sistema u Bosni i Hercegovini

Slika 2. Organizacija policijskog sistema u Bosni i Hercegovini

Slika 3. Elementi sigurnosti u cestovnom saobraćaju

Slika 4. Planirana izgradnja autoputeva i brzih saobraćajnica u Bosni i Hercegovini

Slika 5. Šematski prikaz organizacione strukture “Putevi RS”

Slika 6. Šematski prikaz organizacione strukture “Autoputevi RS”

Slika 7. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2015. godine

Slika 8. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2016. godine

Slika 9. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2017. godine

Slika 10. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2018. godine

Slika 11. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2019. godine

Slika 12. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2020. godine

Slika 13. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2021. godine

Slika 14. Broj poginulih lica u saobraćajnim nesrećama tokom 2022. godine

Slika 15. Sveobuhvatne SETTO rute i koridori

## **Popis tabela**

Tabela 1. Elementi države Bosne i Hercegovine

Tabela 2. Organizaciona struktura Ministarstva sigurnosti Bosne i Hercegovine

Tabela 3. Podjela saobraćaja prema vidovima

Tabela 4. Nadležnosti Sektora cestovnog saobraćaja i sigurnosti Ministarstva FBiH

Tabela 5. Pregled saobraćajnih nesreća za period 2015 – 2018.

Tabela 6. Pregled saobraćajnih nesreća za period 2019. – 2022. godina

Tabela 7. Pregled saobraćajnih nesreća po kantonima od 2015 do 2018. godine

Tabela 8. Pregled saobraćajnih nesreća u FBiH po kantonima

Tabela 9. Strategija razvoja sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini 2023. – 2032. godina

## **Popis histograma**

Histogram 1. Grafički prikaz ukupnog broja poginulih osoba u saobraćajnim nesrećama u BiH u periodu 2005 – 2022. godina

Histogram 2. Grafički prikaz ukupnog broja poginulih lica u saobraćajnim nesrećama po entitetima u periodu od 2005 – 2022. godine

## **Popis grafikona**

Grafikon 1 . Smanjenje broja stradalih u saobraćajnim nesrećama zemalja članica Evropske unije u periodu od 2010. do 2020. godine